

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1804
van **JORIS POSCHET**
datum: 18 september 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Renovatie Leopold II-tunnel Brussel - Impact

Dit betreft een opvolgingsvraag van schriftelijke vraag nr. 505 van 19 januari 2016 betreffende de impact van de renovatie van de Leopold II-tunnel in Brussel op de omwonenden en pendelaars.

Ik vroeg toen voornamelijk naar de onderzoeken over filevorming en verkeersstroom bij sluiting van de tunnel tijdens de renovatiewerken, en naar de samenwerking tussen de minister, zijn Brusselse collega's, en het Vlaams Verkeerscentrum en Mobiris.

Het renovatieproject zou in 2018 van start gaan.

1. Volgens de bevoegde Brusselse minister, Pascal Smet, zou het openbaar onderzoek over de aanvraag van de stedenbouwkundige en de milieuvergunning lopen tot 23 maart 2017 met als doel de vergunningen voor de zomer 2017 te verkrijgen, zodat de werken kunnen starten in 2018.

Het einde van het jaar nadert. Kan de minister meedelen of er al een meer specifieke datum bekend is?

2. Brussels minister Smet kondigt aan dat de tunnel alleen in de zomermaanden juli en augustus en 's nachts (22-6u) op weekdays afgesloten mag worden, en dat de volledige tunnelsluitingen in de zomer nodig zijn om de volledige rijweg te vernieuwen.

Is deze beslissing genomen na overleg met de minister? Heeft minister Smet de minister in het kader van dit dossier ontmoet, zoals gezegd in antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 505 van 19 januari 2016? Zo ja, wat heeft dit opgeleverd? Zo neen, waarom niet? Hebben beide gewestelijke administraties hierover samengezeten? Zo ja, wanneer en met welke resultaten?

3. In antwoord op mijn vraag over een vlotte doorstroom tijdens de werken, gaf de minister aan dat er twee omleidingen voorzien worden door het Vlaams Verkeerscentrum en Mobiris:
 - vanuit de E40 en vanuit het noorden en oosten wordt het verkeer omgeleid via de R0 en de A12 (Van Praet);
 - vanuit het zuiden wordt het verkeer omgeleid via de afrit 17 Anderlecht-Industrie.

Zijn deze op heden nog onveranderd? Of zijn er nog extra alternatieven voorzien?

4. Wordt er in extra aanbod van De Lijn voorzien om de pendelaars een alternatief te bieden voor de te verwachten hinder door de werken aan de Leopold II-tunnel? Wat is de impact op de dienstverlening van De Lijn zelf door de geplande werken?
5. Hoe gaan deze werken aangekondigd worden op de autosnelwegen in het Vlaamse Gewest?
6. Wordt er een gezamenlijke communicatiecampagne uitgewerkt of doet Brussel Mobiliteit dit alleen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1804 van 18 september 2017

van **JORIS POSCHET**

1-2. Mijn administratie werd hierbij niet betrokken en heeft hierover geen informatie.

3. Sinds 2012 zijn er tussen het Vlaams Verkeerscentrum en zijn Brusselse tegenhanger Mobiris operationele afspraken om verkeersstromen via vooraf bepaalde alternatieve routes naar Brussel centrum te sturen bij problemen op de prioritaire invalssassen. Hiervoor maakt het Vlaams Verkeerscentrum gebruik van de dynamische borden op het hoofdwegennet in de regio, en worden deze omleidingen ook mee opgenomen in de verkeersinformatiestroom. Concreet worden bij (ernstige) doorstromingsproblemen (bv. in het kader van incidenten) in de Leopold II tunnel de volgende omleidingen voorzien:

- Vanuit de E40 en vanuit het noord/oosten wordt het verkeer omgeleid via de R0 en de A12 (Van Praet).
- Vanuit het zuiden wordt het verkeer omgeleid via de uitrit 17 Anderlecht-Industrie.

Deze omleidingen zijn tot op heden ongewijzigd.

4. De Lijn zal gesprekken voeren met Brussel Mobiel & MIVB om te kijken wat de mogelijkheden zijn.

Er zijn twee belangrijke elementen in het te onderhandelen verhaal:

- Er zal een budgettaire impact zijn. De Lijn zal in de vakantie de rijtijden moeten aanpassen als de tunnel is gesloten. Indien men het overige De Lijn-aanbod niet wil afbouwen om de rijdtijdaanpassing te kunnen financieren (of om desgevallend bijkomend aanbod te voorzien), zijn er bijkomende financiële middelen nodig.
- Om de stiptheid zo min mogelijk in het gedrang te brengen, is het belangrijk dat de doorstroming voor het openbaar vervoer vlot en gegarandeerd wordt (belangrijk is m.a.w. de mate waarin de enkele lopende dossiers tegen dan gerealiseerd zullen zijn).

Er zijn enkele vrij concrete doorstromingsprojecten in uitwerking in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Meer bepaald de projecten op de invalswegen in het westen en zuidwesten van het Gewest kunnen, indien ze snel worden gerealiseerd, tijdens de werken in de zomer van 2018 een vlottere doorstroming van het openbaar vervoer waarborgen:

- busbaan op de Keizer Karellaan richting Brussel, tussen de twee reeds bestaande busbanen op deze weg;
- busbaan op de 's Landsroemlaan richting Brussel tussen de bomen; de bestaande busbaan richting Brussel wordt dan richting Aalst gebruikt;
- momenteel loopt er een test met éénrichtingsverkeer rond de basiliek van Koekelberg, waarin ook busbanen zijn opgenomen. De evaluatie van dat proefproject is voorzien in november 2017.

- busbanen op de kleine ring tussen de Albert II-laan en Yzer, in beide richtingen; enkel ter hoogte van de tunnel in- en uitgang wordt er dan nog in gemengd verkeer gereden;
 - busbanen Rogier, die vermoedelijk eind september/ begin oktober in gebruik zullen worden genomen;
 - verlenging busbaan Bergensesteenweg aan COOVI op de N6 in Anderlecht (richting Brussel).
5. Wegenwerken met een significante impact op de verkeersdoorstroming op autosnelwegen worden enkele weken voor de start van de werf aangekondigd op de dynamische borden in de omgeving ervan.
Op de vaste borden langs de autosnelwegen worden nooit specifieke wegenwerken aangekondigd; deze zijn gereserveerd voor algemene campagnes.
6. Op dit moment is er geen gezamenlijke communicatiecampagne in voorbereiding. Mocht die vraag komen om hiervoor samen te werken, zullen AWW en De Lijn hier uiteraard op in gaan.