

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 98
van **GWENNY DE VROE**
datum: 12 november 2018

aan **BEN WEYTS**

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

N21 Haacht en omgeving - Veiligheid fietsers en andere mobiliteitsuitdagingen

De veiligheid van de fietsers op de N21 is een bron van ergernis voor de gemeente Haacht alsook voor de omringende gemeenten, zoals Kampenhout.

Momenteel zijn er geen afgescheiden of verhoogde fietspaden langs deze gewestweg, waardoor de veiligheid van de vele schoolgaande kinderen in het gedrang komt. Enkele maanden geleden kwam een tiener hierdoor om het leven. Niet de eerste keer, want ook in 2015 liet daar iemand het leven.

Eind oktober 2018 liet de minister in een persbericht weten dat "de nodige budgetten voor de aanleg van vrijliggende fietspaden aan deze gevaarlijke weg zouden worden vrijgemaakt". Hiernaast wil de minister werk maken van de spoorwegovergang aan Haacht-station. Een brug of tunnel zou daar het fileleed immers verminderen. "Het studiewerk is afgerond", aldus de minister, maar voor de uitvoering verwijst hij naar de NMBS en de federale overheid, die bevoegd is voor dergelijke spoorweginvesteringen.

In december 2017 werd gewerkt aan de laatste fase van de Studie P+R (Park+Ride) in de Vlaamse Rand. Volgens zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 408, ingediend op 21 december 2017, zou deze studie enkele maanden in beslag nemen.

1. Welk budget heeft de minister vrijgemaakt om de mobiliteitsdossiers in Haacht aan te pakken?

Graag een opsplitsing per dossier en doelstellingen.

2. Op welke manier zal de minister de mobiliteitsuitdagingen in Haacht aanpakken? Welke concrete maatregelen plant hij?
3. In welke timing voorziet het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) voor de aanleg van afgescheiden of verhoogde fietspaden ter hoogte van de N21?
4.
 - a) Wanneer zal er gestart worden met de onteigeningsprocedures die nodig zijn voor de aanleg van de nieuwe fietspaden?
 - b) In welke timing wordt hierin voorzien?
 - c) Hoelang zal deze procedure duren?
5.
 - a) Welke maatregelen plant AWV voor het deel van de N21 tussen Haacht-station

en de Oudestraat in Boortmeerbeek?

- b) Zal het ontbrekende stuk fietspad daar worden aangelegd? Zo ja, in welke timing wordt hiervoor voorzien? Zo niet, waarom niet?
6. Op welke manier zal de veiligheid van de fietsers op de N21 worden gevrijwaard?
 7. Wat is de stand van zaken van het park+ride-beleid voor de Vlaamse Rand?
 8. Het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) 'Stationomgeving Haacht' maakt ook de realisatie van een spoorwegbrug of tunnel mogelijk. Helaas gaf de minister in zijn antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 1657, ingediend op 9 augustus 2017, aan dat er "momenteel in geen budget voorzien is op het investeringsprogramma van AWV voor de studie of realisatie van een spoorwegbrug of tunnel". In zijn persbericht verklaart de minister dat het studiewerk zou afgerond zijn, maar voor de uitvoering ervan verwijst hij naar de federale overheid.
 - a) Wanneer startte het studiewerk waarnaar de minister verwijst?
 - b) Waarom werd de studie gestart ondanks de verklaring van de minister dat er in geen budget werd voorzien?
 - c) Vanwaar komt het budget voor het studiewerk?
 - d) Wanneer werd het studiewerk afgerond?
 - e) Wat was (waren) de belangrijkste conclusie(s) van het onderzoek?
 - f) Wat is de stand van zaken van de realisatie van een spoorwegbrug of tunnel?

ANTWOORD

op vraag nr. 98 van 12 november 2018

van **GWENNY DE VROE**

1. N21 tussen Station Haacht en Zoellaan

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) plant op de N21 langs de Stationsstraat/de Provinciesteenweg een grondige herinrichting van de weg. Er komen gescheiden fietspaden en veilige oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers. Samen met de betrokken politiezones wordt bekeken of er trajectcontrole langs de N21 kan worden ingevoerd. Het project omvat ook de aanleg van een vrije busbaan voor de bussen in de rijrichting van het station van Haacht. AWV investeert in de vlotte doorstroming van het openbaar vervoer, zodat de bus of de tram een interessant, kwalitatief alternatief wordt en zodat meer mensen uit hun auto stappen en de bus of de tram nemen.

Het huidige voorontwerp van de N21 zal in januari beoordeeld worden door de RMC (Regionale Mobiliteitscommissie).

Voor dit dossier loopt momenteel een studie, die werd aanbesteed voor ongeveer €235.597.

N21 tussen Haacht en Werchter

AWV voerde in 2017 grote werken uit op de N21. Gedurende anderhalf jaar legde het agentschap in totaal drie km veilige fietspaden aan in Haacht (van het kruispunt van Scharent tot de Wijgmaalsesteenweg) en Werchter (van de Wijgmaalsesteenweg tot de Provinciebaan). In Haacht werd de steenweg ook over de hele breedte heringericht en werd een gescheiden rioleringsstelsel met aparte afvoer voor regen- en afvalwater aangelegd. Alles samen investeerde de Vlaamse overheid 1,4 miljoen, Aquafin 1,3 miljoen en de gemeentebesturen van Haacht en Rotselaar respectievelijk 900.000 en 500.000 euro (incl. btw) in de herinrichting van de N21.

Stationsomgeving Haacht

Voor de herinrichting van de stationsomgeving werd in het verleden door het AWV een projectMER opgemaakt. De provincie maakte op zijn beurt een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP) op.

Voor de opmaak van het projectMER heeft AWV de kosten gedeeld met Infrabel. Samen betaalden zij ongeveer €60.000.

Het betreft een breed mobiliteitsproject waar naast fietsers en automobilisten ook voor de treinreiziger een grote meerwaarde in zit. Het is een belangrijke ontwikkeling voor de gemeente Haacht. AWV streeft er naar om zo snel mogelijk met Infrabel en de gemeente Haacht een samenwerkingsakkoord af te sluiten voor de herinrichting van de stationsomgeving.

N21 vanaf station Haacht tot en met het grondgebied Boortmeerbeek

Voor dit projectgebied werd een moduleovereenkomst opgemaakt tussen AWV, de gemeente Boortmeerbeek en de gemeente Haacht. Deze samenwerking is momenteel lopende

Ontsluiting Hambos

Het AWV bespreekt momenteel met de gemeenten Herent en Haacht de ontsluiting van de industriezone Hambos via de Vaartdijk, de Molenweg en de N26 Mechelsesteenweg. De concrete inrichting van het kruispunt Molenweg en de Mechelsesteenweg zal verder besproken worden op de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV).

2. Zoals hierboven aangehaald, werkt het AWV aan concrete projecten om de weginfrastructuur aan te pakken en te optimaliseren. In het investeringsprogramma worden op basis van prioriteiten en uitvoeringsklaar zijn van de projecten de nodige kredieten gebudgetteerd.

Om onze middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten, investeer ik prioritair op die locaties waar de nood aan onderhoud het hoogst is. Wegen met hogere verkeersveiligheidsrisico's pakt AWV eerst aan.

De wegentoezichers blijven de situatie langs de N21 en op onze andere wegen verder opvolgen. Aan de hand van deze inspecties stelt AWV de prioriteiten in de onderhoudsplanning regelmatig bij.

- 3-4. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft recent de startnota (waarin het conceptontwerp wordt uitgewerkt) voor het dossier Station Haacht tot Zoellaan voorgelegd aan de GBC (Gemeentelijke Begeleidingscommissie). Deze commissie heeft het dossier met consensus goedgekeurd.

De vervolgstappen bestaan uit: het voorleggen van dit voorontwerp aan de RMC (Regionale MobiliteitsCommissie) en het uitwerken van het definitief ontwerp (toegelicht in een projectnota) dat vervolgens ook aan GBC en RMC wordt voorgelegd. Op basis van dit ontwerp zal het onteigeningsplan opgemaakt worden. Daarvoor dient het studiebureau de volledige eigendomssituatie op te zoeken. In 2019 zal AWV vervolgens starten met de noodzakelijke grondinnames waarbij de procedure zoals voorzien in het onteigeningsdecreet gevolgd zal worden.

Tegelijk wordt het voorontwerp in 2019 ook verder uitgewerkt in een uitvoeringsontwerp. Op basis van dit uitvoeringsontwerp kan dan een raming opgesteld worden en kunnen aanbestedingsdocumenten opgesteld worden. Van zodra de raming gekend is zal dit project opgenomen worden in het GIP.

5. a) Zie antwoord deelvraag 1: Voor dit projectgebied werd een moduleovereenkomst opgemaakt tussen AWV, Boortmeerbeek en Haacht. Samen met de gemeenten wordt dit momenteel terug opgenomen.

b) Het AWV heeft de visie om zijn gewestwegen maximaal in te richten met een goede fietsinfrastructuur. Op het moment dat deze weg wordt aangepakt, zal dit er steeds deel van uitmaken. Voorlopig is er echter nog geen timing gekend voor de aanpak van dit wegdeel.
6. Bij wegenisontwerpen wordt een zo optimaal mogelijk ontwerp uitgetekend met aandacht voor verkeersveiligheid en in het bijzonder ook voor de fietsers. Dit conform de bestaande dienstorders en vademeca (o.a. fietsvoorzieningen) waarin richtlijnen zijn opgegeven.
7. De studie "P&R-beleid Vlaamse Rand" werd in het voorjaar van 2018 opgeleverd door het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). De stationsomgeving van Haacht wordt in de studie van het departement MOW weerhouden als te realiseren P&R-project. Een aantal van deze weerhouden P&R-projecten zijn intussen reeds in verdere uitwerking en uitvoering.

De P+R Haacht Station zal worden opgenomen door De Werkvennootschap binnen het uitvoeringscontract "realisatie van infrastructuur ten behoeve van de combimobiliteit" met de NMBS, dit in nauw overleg met alle betrokken partners.

8. a) Rond 2007 startte de provincie met een conceptstudie. Rond 2009 startte AWV de opmaak van een projectMER die rond 2012 afgerond werd. Nadien maakte de provincie een RUP op dat ondertussen definitief werd vastgesteld.
- b) De studie werd opgestart om te onderzoeken welke conceptontwerpen uitvoerbaar zijn op deze locatie en aan de nodige randvoorwaarden kunnen voldoen. Pas na het uitwerken van verschillende concepten en dus een minimum aan studiewerk, heb ik een duidelijke visie welke richting we uit kunnen en welke kost en timing dit project met zich meebrengt. Dit om de overheidsmiddelen op de meest verantwoorde manier in te zetten.
- c) Tot op heden hebben het Agentschap Wegen en Verkeer en de provincie het studiewerk getrokken (met medefinanciering van Infrabel) .
- d) De laatste elementen werden door de provincie uitgewerkt en kunnen best daar opgevraagd worden.
- e) In het RUP wordt een tracé vastgelegd dat kan gebruikt worden om een ongelijkgrondse kruising van de sporen te realiseren.
- f) De realisatie zal pas verder besproken kunnen worden als er tussen de verschillende partners een overeenkomst is over de financiering van het project.