

Vraag nr. 19
van 8 oktober 1998
van de heer FRANCIS VERMEIREN

Wegenwerken Kampenhout-Sas – Bereikbaarheid en omleidingen

Het knooppunt Kampenhout is reeds sedert meer dan dertig jaar een probleem voor de bedrijven gevestigd op het industrieterrein Kampenhout-Sas.

Eindelijk wordt hier ernstig werk van gemaakt, hetgeen zeker niet te vroeg is. De rechtstreeks betrokken bedrijven stellen zich nochtans vragen onder meer over de toegankelijkheid tot de bedrijfsgebouwen. Ze zijn vooral bevreemd dat deze werken hun normale activiteiten zouden kunnen hinderen.

1. Welke maatregelen werden door de Vlaamse overheid, meer bepaald de diensten bevoegd voor openbare werken, genomen om de fysieke bereikbaarheid van de bedrijven tijdens de uit te voeren werken te waarborgen ? Kunnen de bestaande in- en uitritten te allen tijde worden gebruikt ? Wordt vooraleer werken worden aangevat waardoor deze bereikbaarheid zou kunnen worden beperkt, overleg gepleegd met de betrokken bedrijfsleidingen over tijdelijke en evenwichtige oplossingen ?
2. Wat is de geplande duur van de werken aan het knooppunt van Kampenhout-Sas ? Welke werkmethode werd gekozen om de binnen de kortst mogelijke tijd de werken uit te voeren ?
3. Op welke manier wordt het doorgaand verkeer in Kampenhout-Sas omgeleid ?

Antwoord

Vooreerst moet worden gesteld dat het geplande infrastructuurproject Kampenhout-Sas vrij complex is en zich uitstrekt van de Bosstraat tot de Vekestraat (N26 Leuven-Mechelen) en van de Vogelzanglaan tot de Oudestraat (N21 Brussel-Haacht) over een totale lengte van ongeveer twee kilometer, dit met het oog op een betere en veiligere ontsluiting van de regio Kampenhout-Sas en overeenkomstig het in opmaak zijnde mobiliteitsplan.

De werken behelzen in grote lijnen :

- de bouw van twee nieuwe bruggen, inbegrepen twee aparte bruggen voor fietsers en voetgan-

gers, over het kanaal Leuven-Mechelen met daaraan gefaseerd de afbraak van de bestaande brug over het kanaal Leuven-Mechelen ;

- de aanleg van drie rotondes ;
- de aanleg van een ovaal keerpunt ter hoogte van de Vekestraat ;
- de bouw van vier voetgangers- en fietserstunnels en vrijliggende fietspaden en voetpaden ;
- de bouw van een busstation met een centraal perron in de middenberm van de Mechelsesteenweg (N26) met optimale overstapfaciliteiten en de aanleg van een park and ride-parking die ongelijkvloers is verbonden met het busstation ;
- de aanleg van lokale aparte busbanen naar de rotondes ;
- de aanleg van een parallelle bedieningsweg (eenrichtingsverkeer) naast de N26, tussen de N21 en de Vekestraat, voor de bediening van de huidige bedrijvenszone ;
- de ontsluiting van de aanliggende watergebonden percelen door rechtstreekse takken op de rotondes waarop de gemeente de lokale wegen kan enten ;
- de aanleg van bedieningswegen en een fietspad naast het kanaal (onder de nieuwe bruggen) ;
- de aanleg van een gescheiden afwateringsstelsel ;
- waar mogelijk, de aanleg van een fysieke middenberm om het linksafslaand verkeer te vermijden.

De studie van de genoemde werken bevindt zich thans nog in de fase van voorontwerp en de definitieve afwerking van het ganse ontwerp is gepland voor begin 1999.

Volgens het ontwerp van het rollend driejarenprogramma 1999-2000-2001 is de aanbesteding van de werken gepland voor het jaar 2000. De tussenliggende periode zal nodig zijn voor de realisatie van de onteigeningen.

1. Het Vlaams Gewest, dat de opdrachtgever is van de werken, zal trachten om de bedrijven permanent toegankelijk te houden tijdens de ganse duur van de werken. Dit kan gebeuren door een doordachte fasering van de werken en

door de randvoorwaarden per bedrijf (uur van levering, openingsuren, seizoenverkoop, ...) in de mate van het mogelijke op te nemen in het bestek. Tevens zal een goede signalisatie moeten zorgen voor de optimale bereikbaarheid van de bedrijven.

In het kader van de voorstudie zijn er reeds twee overlegvergaderingen georganiseerd met de betrokken bedrijfsleidingen. In de volgende fase van het ontwerp zal dit overleg nog worden verfijnd en vertaald in duidelijke voorschriften voor de aannemer die de werken zal uitvoeren.

Dit sluit echter niet uit dat er zich lokaal tijdelijke ongemakken zullen voordoen in bepaalde kritieke fasen van de werken.

2. Gezien de complexiteit van het ganse project en het stadium waarin de studie zich bevindt, is het thans niet mogelijk de juiste fasering en de exacte totale duur van de werken te becijferen. De totale duur van werken kan ruwweg worden geraamd op maximum anderhalf tot twee jaar.

De juiste werkmethode om de werken te plannen binnen de kortst mogelijke tijdspanne, zal pas kunnen worden bepaald tijdens de gedetailleerde studie van het ontwerp.

3. Tijdens de ganse duur van de werken zal het doorgaand en lokaal verkeer verzekerd blijven op de N21 en de N26. In een echte omlegging van het verkeer zal niet worden voorzien. Wel zal er worden gezorgd voor het signaleren van alternatieve routes vanop een ruime afstand van de werken.

Afgezien van de lokale ontsluitingswegen wordt voor het doorgaand verkeer gedacht aan de N267 Boortmeerbeek-Zemst, de E19 Antwerpen-Brussel, de N227 Mechelen-Tervuren, de N2 Brussel-Leuven en de E40 Brussel-Leuven voor de richting Mechelen-Leuven.

Voor de richting Brussel-Haacht is een route via de regio Leuven of de regio Mechelen aangewezen.

Ook dit zal worden vastgelegd bij de opmaak van het definitief ontwerp.