

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 530

van **GWENNY DE VROE**

datum: 1 februari 2019

aan **BEN WEYTS**

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

N21 en N26 Haacht - Verkeersveiligheid

De onveilige situatie voor de zwakke weggebruikers op de N21 is een bron van ergernis voor de gemeente Haacht, alsook voor de omringende gemeenten, zoals Kampenhout. Op drie jaar tijd lieten twee tieners het leven op deze gevaarlijke baan.

Momenteel is de N21 niet overal voorzien van afgescheiden of verhoogde fietspaden. Eind oktober jl. liet de minister weten dat de nodige budgetten voor de aanleg van veilige fietspaden zouden worden vrijgemaakt. "Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) plant een grondige herinrichting van de weg. Er komen gescheiden fietspaden en veilige oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers", aldus het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr.98 van 12 december 2018.

Helaas moet ik op basis van het antwoord vaststellen dat de timing weinig concreet is. Het huidige voorontwerp moest in januari nog worden beoordeeld door de Regionale mobiliteitscommissie. Op dinsdag 15 januari jl. nam ik deel aan de mars in Haacht om de onveilige situatie voor fietsers en voetgangers op de N21 onder de aandacht te brengen. Ondanks de urgentie in dit dossier blijven maatregelen op korte termijn en verbeteringen op het terrein, in de praktijk uit.

Ik roep het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) op om de urgentie van dit dossier te erkennen en dringend maatregelen te treffen om de veiligheid van de fietsers én voetgangers op de N21 alsook langs de N26 te garanderen.

1.
 - a) Op welke manier heeft de Regionale mobiliteitscommissie het voorontwerp voor de N21 beoordeeld?
 - b) Wanneer zal het definitieve ontwerp worden uitgewerkt?
 - c) Het eerste ontwerp dateert van 2009.
Waarom heeft het dossier zo lang stilgelegen?
 - d) Welke acties heeft de minister sinds 2009 genomen inzake dit dossier? Graag een oplijsting
2. Wat is de stand van zaken van de studie die voor dit dossier lopende is en die werd aanbesteed voor ongeveer 235.597 euro?
3.
 - a) Waarom zal de uitvoering van fase 1 slechts in 2022 worden aangevat?
 - b) Op welke manier gaat de minister om met de urgentie van dit dossier?

c) Wat houdt een snellere start van de werken tegen? Graag een overzicht.

d) Wanneer plant de minister de start van fase 2 van het project?

4. Op welke manier zal de minister de veiligheid van de fietsers én voetgangers op de N21 alsook langs de N26 op korte termijn garanderen? Welke concrete maatregelen zal hij nemen?
5. Werd er reeds met de politiezone bekeken of er trajectcontroles langs de N21 kunnen worden ingevoerd? Zo ja, wanneer zullen er trajectcontroles worden ingevoerd langs de N21?
6. Wat is de stand van zaken van het samenwerkingsakkoord met Infrabel, AWV en de gemeente Haacht voor de herinrichting van de stationsomgeving? Waar liggen de knelpunten om tot een akkoord te komen? Graag een overzicht.
7. Wat is de stand van zaken van een overeenkomst tussen de verschillende partners inzake de financiering van een spoorwegbrug of tunnel? Graag een oplijsting van de partners alsook hun bezorgdheden en knelpunten om tot een overeenkomst te komen

ANTWOORD

op vraag nr. 530 van 1 februari 2019

van **GWENNY DE VROE**

1. a) Het voorontwerp werd definitief goedgekeurd op 14 januari 2019.

b) Op basis van het voorontwerp zal AWV nu een definitief ontwerp opmaken. Gelijktijdig zal er al gestart worden met de voorbereidende taken voor de opmaak van de onteigeningsplannen en uitvoeringsplannen.

c) De studie dewelke nu loopt is opgestart in 2016 (over de zone station - Zoellaan). Het andere project - met name dat van de stationsomgeving zelf - ligt stil omwille van geen akkoord tussen alle partners aangaande de financiering van de stationsomgeving.

d) /
2. Na het voorontwerp dat opgemaakt werd en recent goedgekeurd worden nu de plannen verder afgewerkt en de projectnota zal worden opgemaakt alsook de onteigeningsplannen.
3. a) Gegeven de goedkeuring van het voorontwerp in GBC in januari 2019 kan nu het definitief ontwerp opgemaakt worden. Dit zal net als de vorige stap in onderling overleg gebeuren met alle partners. De onteigeningsplannen dienen opgemaakt en uitgevoerd te worden. Aansluitend bestek opgemaakt en aanbesteed. Dit alles vraagt de nodige doorlooptijd. Vandaar dat we op basis van een zo realistisch mogelijke timing en inschatting van de onteigeningen uitkomen bij de vooropgestelde timing van 2022 voor uitvoering op het terrein.

b) Het project wordt door AWV prioritair opgenomen en de nodige budgetten zijn voorzien.

c) Procedures die decretaal vastliggen
 - i. projectnota op GBC en vervolgens op RMC
 - ii. onteigeningsprocedure
 - iii. aanbestedingsprocedure
d) Er is geen fase 2 - indien hiermee de stationsomgeving zelf bedoeld wordt - zie punt 1c & 1d
4. Betreffende N21:
 - Er zal waar nuttig en nodig een hermarkering van het fietspad voorzien worden.
 - Er zal een trajectcontrole voorzien worden in de zone van 70km/h
 - Er zal onderzocht worden hoe een zone langs het fietspad kan verhard worden voor de voetgangers.
 - Er zal op het stuk in Boortmeerbeek een aaneengesloten zone van 50km/h voorzien worden
 - Er werden in januari tellingen georganiseerd op het kruispunt van de N21 met de Oudestraat. De resultaten hiervan worden in maart verwacht. Op basis hiervan onderzoekt AWV of het op korte termijn het kruispunt N21 met de Oudestraat kan

uitgerust worden met verkeerslichten. Indien niet mogelijk wordt er geopteerd voor een andere vorm van poorteffect.

Betreffende N26:

Over deze zone zijn geen korte termijn oplossingen voorzien, maar AWV plant wel de volledige herinrichting van de gewestweg N26 (Herent tot ongeveer aan Kampenhoutsas) met de aanleg van vrijliggende fietspaden op langere termijn. De eerste kredieten voor de noodzakelijke onteigeningen zijn al voorzien op het meerjarenprogramma.

5. Ik besliste om in de zone 'station - Zoellaan' waar het regime de zone met 70km/h geldt een trajectcontrole te voorzien. De nodige voorbereiding is momenteel lopende om rond de zomer de nodige infrastructuur voor de trajectcontrole te kunnen plaatsen.
6. Er is nog geen samenwerkingsakkoord met Infrabel. Het ligt stil omwille van het feit dat er geen akkoord is tussen alle partners aangaande de financiering van de stationsomgeving.

Op langere termijn (geen richtdatum gekend) zal de Provincie Vlaams-Brabant het Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) van de stationsomgeving Haacht verder uitwerken. Dat uitvoeringsplan zal het ruimtelijk kader scheppen voor het project van de stationsomgeving, dat de aanleg van een ongelijkgrondse kruising van het spoor over de N21 omvat.

De ongelijkgrondse kruising van Haacht Station valt onder de bevoegdheid van Infrabel. Infrabel neemt hierin het initiatief en is verantwoordelijk voor de opmaak van de budgettering. AWV is zeker bereid om hieraan mee te werken en haar expertise te delen.

AWV zal instaan voor de herinrichting van de N21 tussen de rotonde aan de Zoellaan en het station in Haacht en zorgen voor een zo goed mogelijke aansluiting van de weg met de toekomstige inrichting van de stationsomgeving.

7. zie antwoord op vraag 6