Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1243
van **AN MOERENHOUT**
datum: 17 september 2020

---

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Tiensesteenweg en Diestsesteenweg Leuven - Studie verbindingsweg

De Tiensesteenweg en de Diestsesteenweg vormen een blijvende uitdaging voor de Leuvense mobiliteit. Vandaag zijn er op deze wegen namelijk veel files. De steenwegen breder maken, is geen optie. De Vlaamse Regering onderzoekt in de tussentijd echter wel de denkpiste waarbij een soort tweede ring rond Leuven gebouwd wordt, gevormd door de expresweg als verbinding tussen de Tiensesteenweg en de Diestsesteenweg, met een eventuele ondertunneling van het gebied tussen de Tiense- en Dieststesteenweg.

1. Wat is de stand van zaken van dit project? Werd de desbetreffende studie reeds uitgeschreven?
2. Hoe ziet de timing van deze studie eruit? Welke parameters zullen worden onderzocht? Welk budget werd ervoor vrijgemaakt?
3. Is dit een project van de Vlaamse Regering? Waar is de relevante passage rond deze geplande studie in het regeerakkoord terug te vinden?

LYDIA PEETERS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD
op vraag nr. 1243 van 17 september 2020
van **AN MOERENHOUT**

---

1. De problematiek werd in het voorjaar van 2020 intern geanalyseerd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW).

   Het voorgestelde project beoogt voornamelijk een oplossing voor het sluipverkeer tussen E40 - N3 – N2. Bijkomend onderzoek kan nagaan of een verlenging tot de E314 een meerwaarde kan betekenen voor de verkeersafwikkeling op de E314.

   Na de analyse kan mijn administratie volgende conclusies trekken:
   a) De ruimtelijke impact van dit voorstel zal zeer groot zijn. Er zijn in de omgeving zo goed als geen onbebouwde en niet-waardevolle zones aanwezig. Het project zal onvermijdelijk gepaard gaan met zware onteigeningen om naast de nieuwe verbinding ook aansluitingen op het onderliggende net te realiseren. Door de verbinding ongelijkgronds uit te voeren (bv. tunnel), kan een deel van de onteigeningen vermeden worden. In dit scenario loopt de investeringskost echter exponentieel op en blijven uitgebreide onteigeningen (voor o.a. op- en afritcomplexen) onvermijdelijk.
   b) De randvoorwaarden en de te doorlopen procedures (zie ook het antwoord op deelvraag 2) zullen zwaar zijn en geven geen garantie op een positieve uitkomst. Zeker door gebrek aan reservatiestrook in het gewestplan of een Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP).
   c) De baten lijken na een eerste analyse onvoldoende op te wegen tegen de kost die tegenover deze investering staat.
      i. Het fileprobleem op de E314 en E40 werd door het Verkeerscentrum in het verleden al onderzocht. Op basis van deze studies wordt de komende jaren een spitsstrook gerealiseerd tussen Wilsele en Aarschot. Voor de E314 in de rijrichting van Brussel werden tot op heden geen grote doorstromingsmaatregelen opgenomen, omdat het wegennet dichter bij Brussel deze stroom toch niet verwerkt krijgt. Uit gegevens van het Verkeerscentrum stelt AWV vast dat het grootste aandeel verkeer op de E314 in de filegevoelige ochtendspits richting Brussel rijdt . Het aandeel dat richting ummen rijdt is zeer beperkt. Het doelpubliek voor deze oostelijke verbinding is dus beperkt.
      ii. Voor het probleem van sluipverkeer tussen N2 en N3, kan een verbindingsweg een deel van de oplossing uitmaken al betreft het in se een relatief lokaal probleem. De intensiteiten die waargenomen worden op de belangrijkste sluipwegen tussen N2 en N3 bevinden zich in de grootte orde van 4.000 tot 7.000 voertuigen op dagbasis en houden rekening met zowel het lokaal als het doorgaand verkeer. Ten opzichte van een gemiddelde Vlaams-Brabantse gewestweg zijn dit geen spectaculaire aantallen.
      iii. Naast een grote realisatiekost, dienen ook maatschappelijke kosten als impact op ruimte, natuur, geluid,… in rekening gebracht te worden. Deze zijn aanzienlijk.

2. Zie het antwoord op deelvraag 1.

Onverminderd deze interne analyse is het evenwel mijn voornemen om dit project door een onafhankelijk studiebureau grondig te laten bestuderen vooraleer een definitieve beslissing genomen kan worden. Het is op basis hiervan dat er gekozen zal moeten worden of een 'tweede ring' tussen de Diestsesteenweg (N2) en de Tiensesteenweg (N3) gerealiseerd zal kunnen worden of niet. En zo ja, of er voor een tunneloplossing gekozen zal worden.

Deze haalbaarheidsstudie zal uiteraard een grondige kosten-baten analyse moeten omvatten waarbij globaal alle voor- en nadelen afgewogen moeten worden.

Om tot een effectief uitvoeringsdossier te komen, zou~~den~~ het volgende aan de orde zijn:

- meerdere procedures en onderzoeken doorlopen moeten worden. Gaande van een uitgebreide verkeersstudie, tracéstudie en ontwerpstudie die gezien de hoge bebouwing, het reliëf en het voorstel tot een boortunnel zeer uitgebreid en technisch dient te zijn.
- Daarnaast dient minstens rekening gehouden te worden met volgende onderzoeken. Planologisch kan hierbij minstens gedacht worden aan de opmaak van een plan-MER, RUP en project-MER, mogelijk ook een MKBA (maatschappelijke kosten baten analyse). Deze kunnen tijdens uitwerking nog aangevuld worden met voorwaarden en procedures opgelegd door andere beleidsdomeinen als het Agentschap voor Natuur en Bos, Onroerend Erfgoed, Omgeving of in kader van de omgevingsvergunning.

Tot op heden werd het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) enkel goedgekeurd voor het investeringsjaar 2020.

Momenteel wordt er volop gewerkt aan het investeringsprogramma voor de periode 2021-2023. Het is mijn voornemen om de studie naar de haalbaarheid van dit project op te nemen op het op te maken GIP 2021-2023.

3. Dit project is niet opgenomen in het regeerakkoord.