

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 630

van **KARIN BROUWERS**

datum: 18 januari 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Heraanleg N2 Leuven-Diest - Onteigeningen Kessel-Lo

Om een veiliger verkeer te creëren en een betere doorstroming van het verkeer te verzekeren, wil het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de N2 Leuven-Diest herinrichten vanaf de kop van Kessel-Lo tot de stelplaats van De Lijn in Tielt-Winge.

Een studie- en ontwerp bureau kreeg in 2019 de opdracht van AWV om de plannen uit te werken rond de herinrichting van de Leuvensesteenweg. De studie gaat over de herinrichting van de N2 van de kop van Kessel-Lo tot de stelplaats in Tielt-Winge en is ingedeeld in zes segmenten. Het zijn deze op het grondgebied van Kessel-Lo, de doortochten van Linden, vanaf de Pleinstraat tot de grens van Sint-Joris-Winge in Lubbeek, het segment 4 rond het Gouden Kruispunt, het gedeelte van de weg tussen de rotonde en de Tiensesteenweg en ten slotte het gedeelte van de weg tot de stelplaats. Voor dit 15,4 km lange stuk steenweg komt er een ontwerp voor de weginfrastructuur en de riolering.

Vandaag zijn er geen kredieten gebudgetteerd voor de realisatie van het project, en dus kunnen we niet zeggen wanneer of waar de herinrichting zal starten. Echter, als er belangrijke stappen gezet worden in de studie, vergunnings- of andere procedures starten, informatiemomenten georganiseerd worden... zal AWV dat melden op deze webpagina. Deze en nog meer info vindt men terug op: [Herinrichting Diestesteenweg / Staatsbaan tussen Leuven en Tielt-Winge | Wegen en verkeer](#)

In het ontwerp-GIP (geïntegreerd investeringsprogramma) 2022 staan hiervoor inderdaad geen budgetten ingeschreven.

"Onteigeningen aan kop van Kessel-Lo te duur voor Vlaams Gewest" is de titel van een artikel op de website van Leuven Actueel, gepost op 12 november 2021. In het artikel lezen we: "Voor de heraanleg van de N2 aan de kop van Kessel-Lo door AWV moeten een 30-tal woningen langs de Diestesteenweg, de Oude Diestesteenweg en Ijzerenwegstraat wijken. Het Vlaams Gewest heeft de onteigening van de woningen aan de kop van Kessel-Lo nu tijdelijk stopgezet. De aankoop prijs van de panden ligt dubbel zo hoog dan voorzien. Of dit de heraanleg van de Diestesteenweg in het gedrang zal brengen, is nog niet duidelijk." Verderop in het artikel staat nog dat de werken pas ten vroegste in 2024 van start gaan.

Het strategisch project 'Regionet Leuven' heeft tot doel een modal shift in de vervoerregio te bewerkstelligen door tegelijk de kwaliteit en de performantie van het openbaar vervoer en het fietsnetwerk te versterken. Regionet Leuven schuift daarvoor een concrete oplossingsrichting naar voren waarin de uitbouw van hoogwaardige vervoersassen (met o.a. hoogwaardig openbaar vervoer) in een aantal corridors en de stadsregio Leuven

gekoppeld wordt aan ruimtelijke verdichtingsassen. Regionet Leuven werkt hiervoor in vier deelruimten waarvan de gebiedscoördinator Leuven-Diest er een van is.

1. Klopt het dat AWV de onteigening van een aantal woningen op de kop van Kessel-Lo heeft stopgezet? Waarom deze beslissing, daar er nog geen budget is gereserveerd voor de onteigeningen? Over hoeveel en welke woningen gaat het precies? Wat zullen de gevolgen zijn voor het totale project van de heraanleg van de N2? Zullen hierdoor een aantal aanpassingen aan de steenweg niet kunnen gebeuren? Welke gevolgen zal dit hebben voor de planning en timing van het project?
2. Welke gevolgen zal de stopzetting van de onteigeningen hebben voor het strategisch project 'Regionet Leuven'?

ANTWOORD

op vraag nr. 630 van 18 januari 2022

van **KARIN BROUWERS**

1. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft geen opdracht gegeven om dit project stop te zetten. Het is echter wel zo dat het destijds geraamde krediet om de woningen langs de N2 te onteigenen niet voldoende blijkt te zijn. Deze ramingen worden opgesteld door een onafhankelijke instantie, namelijk de Afdeling Vastgoedtransacties van Vlabe. Uiteraard wordt er alles aan gedaan om deze kredietraming niet alleen voldoende te laten zijn voor het project, maar ook zo dicht mogelijk bij de uiteindelijke vergoeding te laten komen. Als redenen voor het ontoereikend zijn van de kredieten verwijzen zij o.m. naar:
 - Het plaatsbezoek en de detail schatting geven waardebepalende elementen weer die vanaf de openbare weg niet zichtbaar waren (dat kan zowel in positieve, als in negatieve zin);
 - De tijd tussen de kredietraming en de detail schatting is groot genoeg om een algehele waardestijging in de markt te laten plaatsvinden, zodat de vergelijkingspunten moeten worden herzien (hetgeen in Leuven en door de corona crisis zeker relevant is);
 - Tussen de kredietraming en de detail schatting heeft de eigenaar werken uitgevoerd (of zijn er andere gebeurtenissen geweest), die de waarde beïnvloeden.

Omdat duidelijk werd dat de voorziene kredieten niet afdoende zullen zijn, werd in april 2021 een aanvraag tot bijkrediet gedaan. Op deze vraag kon niet worden ingegaan gegeven de hoge druk op het GIP (geïntegreerd investeringsprogramma). Ondertussen heeft verder overleg plaatsgevonden tussen de stad Leuven en mijn kabinet. Er wordt samen gezocht naar oplossingen die budgettair haalbaar zijn. Op heden dient er nog budget voor de verwerving van zes panden te worden voorzien.

Deze onteigeningen waren een voorafname op het ontwerp. Omdat AWV de herinrichting van de N2 zoveel mogelijk wil afstemmen met de mobiliteitsplannen van de stad Leuven voor o.m. Kessel-Lo is het ontwerp voor de Kop van Kessel-Lo nog niet definitief. Het is in ieder geval geen optie om de knoop op te lossen zonder de geplande onteigeningen, het opgestarte onteigeningstraject dient te worden afgerond.

2. Zoals u aangeeft werkt AWV samen met alle partners aan een modal shift in de ruimte omgeving van de stad Leuven.

De N2 Leuven - Diest is een belangrijke schakel in het verkeersnetwerk in deze omgeving. De verschillende betrokken partijen (AWV, de Lijn, stad Leuven, Regionet Leuven,...) zijn het eens dat bij een herinrichting van deze weg er nog grote winsten te boeken zijn voor de doorstroming van het openbaar vervoer, onder andere door het knelpunt ter hoogte van de 'Kop van Kessel-Lo' weg te werken. Deze aanpassingen zijn nodig om van het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief te maken en dus om een modal shift te faciliteren.