

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1478
van **STIJN BEX**
datum: 16 juni 2022

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

Tweede ring rond Leuven - Studie

Op schriftelijke vraag nr. 826 van 9 februari 2022 van Lorin Parys antwoordde de minister begin maart dat er nagegaan werd een studie op te nemen in het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) om in Leuven een nieuwe wegverbinding te realiseren tussen het kruispunt van de Meerdaalboslaan en de Tiensesteenweg met het Vuntcomplex van de E314. In het definitieve GIP van 2022 staat effectief dat er een bedrag van 2 miljoen euro wordt vrijgemaakt voor deze studie.

De studie zou nog dit jaar worden aanbesteed. Het is blijkbaar de bedoeling om voor onder meer mobiliteit en milieu een grondige kosten-batenanalyse te maken, waarbij alle voor- en nadelen van de verbindingsweg moeten worden afgewogen. Als die bekend zijn, zal de volgende regering moeten beslissen of de uitvoering wenselijk is of niet.

Omdat het vijf kilometer lange tracé dwars door woonwijken loopt, is enkel een tunnelverbinding mogelijk. Het Leuvense stadsbestuur en milieuverenigingen kanten zich tegen de plannen voor een tweede ring rond de universiteitsstad. De Meerdaalboslaan (N25) is een gewestweg die Leuven met Nijvel verbindt en in Heverlee aansluit op de Tiensesteenweg. Die zou met een tunnel doorgetrokken worden tot de Diestsesteenweg en de E314 en op die manier een soort tweede grote ring rond Leuven realiseren.

Dit zou volgens voorstanders een oplossing bieden voor zowel de dagelijkse files op de E314 en de twee steenwegen als voor het sluipverkeer vanuit het Hageland door woonwijken in Kessel-Lo, Heverlee en Korbeek-Lo richting het industrieterrein van Haasrode en de E40. Tegenstanders gaan ervan uit dat de mobiliteitswinst minimaal is omdat de E314 en de E40 al met elkaar verbonden zijn. Bijkomende weginfrastructuur zal nog eens meer auto's aantrekken, terwijl er vooral nood is aan meer duurzame projecten, zoals het regionet met hoogwaardige assen voor openbaar vervoer.

Het idee van deze verbindingsweg stuit op verzet van milieuverenigingen zoals Natuurpunt. Het plan voor een tunnel in dit gebied is volgens deze organisatie technisch onhaalbaar. "Door de onstabiele zandlagen doorspekt met zwevende ijzerzandsteenrotsen is de kans klein dat dergelijke tunnel mogelijk wordt", stelt de milieuvereniging, die om die reden vreest dat in de toekomst toch zal geopteerd worden voor een bovengronds tracé: "Dit zou het hele landschap van de Beneden- en Boven-Lo vernielen en net als bij de aanleg van een tunnel in aanzienlijke mate verharderen. Het stimuleert bovendien het gebruik van de auto met als gevolg meer verkeer, meer vervuiling, meer CO2 en minder gezonde lucht." De Leuvense Milieuadviesraad gaf een zeer negatief advies over de mogelijkheid van een verbindingsweg. De tunnel zou volgens hen een negatieve impact hebben op de uitstoot van CO2 en fijn stof, op de

verharding, voor de biodiversiteit. Bovendien zou het project zeer hoge kosten met zich meebrengen en past het niet in het verhaal van een ambitieuze modal shift die is opgenomen in het regeerakkoord.

In het najaar van 2020 antwoordde de minister op een schriftelijke vraag (nr. 1243) van collega An Moerenhout dat er een interne analyse gebeurde door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), waaruit bleek dat "de baten van dit project onvoldoende opwegen tegen de kosten". Een bovengrondse aanleg zou volgens beide instanties een zeer grote ruimtelijke impact hebben omdat er in de omgeving zo goed als geen onbebouwde en niet-waardevolle zones aanwezig zijn. Door de aanleg van een tunnel kan weliswaar een deel van onteigeningen vermeden worden. In dat scenario lopen de investeringskosten echter exponentieel op en blijven uitgebreide onteigeningen nodig om de op- en afritcomplexen op het onderliggende net (Tiensesteenweg, Diestsesteenweg en E314) te realiseren.

Tegenover de hoge kostprijs staan volgens AWV en MOW slechts beperkte baten. De verbindingsweg kan het sluipverkeer tussen de Tiense- (N2) en de Diestsesteenweg (N3) voor een deel oplossen, maar het is slechts een relatief lokaal probleem. De intensiteit van het lokale en doorgaande verkeer op de belangrijkste sluipwegen tussen beide steenwegen bevindt zich in grootteorde tussen 4000 en 7000 voertuigen. In vergelijking met een gemiddelde Vlaams-Brabantse gewestweg zijn dit geen spectaculaire aantallen. Het effect van de verbindingsweg op de files van de E314 en de E40 zal veeleer beperkt zijn. Het meeste verkeer op de E314 in de filegevoelige ochtendspits rijdt richting Brussel. Slechts in beperkte mate is dat het geval richting Lummen. "Het doelpubliek voor de nieuwe oostelijke verbinding is dus beperkt", stellen AWV en MOW.

1. Welke motivatie was de aanleiding om deze studieopdracht toch aan te besteden, ondanks de vele negatieve adviezen van stakeholders?
2. Hoe reageert de minister op het advies van de Leuvense Milieuadviesraad?
3. Kan de minister toelichten wat de volledige studieopdracht van GIP003844/01 "Aansluiting N25-N3 op de E314" inhoudt? Welke mogelijke oplossingsalternatieven worden onderzocht?
4. Werd de studieopdracht al aanbesteed? Zo ja, aan wie?
5. Wordt in deze studie ook onderzocht op welke manier duurzame modi op dit traject versterkt kunnen worden?
6. Op welke manier moet dit project kaderen in het Mobiliteitsplan van de Vervoerregio Leuven?
7. Wanneer verwacht de minister de resultaten van de studie?

ANTWOORD

op vraag nr. 1478 van 16 juni 2022

van **STIJN BEX**

1. Ik neem de mobiliteitsproblemen in het oosten van Leuven ernstig. Daarom wil ik met deze studie het probleem en de mogelijke oplossingen objectiveren. De adviezen die ik hierover ontvangen heb, worden verwerkt in de studie en zullen deel uitmaken van de afweging die gemaakt zal worden.
2. Zie deelvraag 1.
3. In deze studie zal het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in eerste instantie de mobiliteitsproblemen objectiveren. Nadien zal AWV de piste van een bijkomende verbinding tussen de N25 en de N2 (en E314) onder de loep nemen, in de vorm van een kostenbatenanalyse en een haalbaarheidsstudie. Daarnaast zal uiteraard ook bekeken worden of er nog alternatieve oplossingen zijn voor het probleem. Er wordt in de opdracht geen limitatieve opsomming gemaakt van de oplossingsalternatieven. Die horen juist deel uit te maken van de studie zelf.
4. Nee. Het bestek is momenteel in opmaak.
5. Dit wordt zeker in het project betrokken. Ik kijk hiervoor mede naar de oefening die in de schoot van de Vervoerregio gemaakt wordt, waarbij een Regionaal mobiliteitsplan opgemaakt wordt. Sowieso wordt er een nauwe link gehouden tussen het proces van de vervoerregio en deze studie.
6. Bij de opmaak van het Regionaal mobiliteitsplan komt deze problematiek van sluipverkeer ook in zicht.

Momenteel ziet het er naar uit dat deze zone in het regionaal mobiliteitsplan zal aangeduid worden als een onderzoeksvenster. Daarmee wordt aangegeven dat bijkomend onderzoek nodig is.

Voorliggende studie zal daar invulling aan geven. Er zal dieper ingezoomd worden, tot een meer lokaal niveau. Er zal een nauwe link blijven tussen beide processen, met de bijbehorende informatie uitwisseling, wat beide processen zal versterken. Zodra deze studie tot een conclusie komt, zal dit ook teruggekoppeld worden met de vervoerregio.

7. Zoals ook aangegeven in het antwoord deelvraag 3, wordt de nodige flexibiliteit voorzien in het studiebestek, om op de meest gepaste manier te kunnen inspelen op de deelresultaten van de studie. Daardoor is het niet mogelijk zicht te geven op de timing van deze studie. AWV wilde kwaliteit vooropstellen in deze complexe studie en de kans grijpen om een antwoord te zoeken op de vraagstukken die in de loop van de studieopdracht helder gesteld zullen worden.