

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 732

van **KARIN BROUWERS**

datum: 3 februari 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Fietssnelweg F29 Leuven-Brussel - Veldstraat Egenhoven

Door De Werkvennootschap wordt er volop ingezet op meer en betere fietsinfrastructuur. De aanleg van de fietssnelweg F29 past in deze ambitie. Deze 16,5 kilometer lange fietssnelweg gaat de Leuvense ring verbinden met die van Brussel.

De nieuwe fietssnelweg F29 zal ten zuiden van Leuven en ten zuiden van de E40 lopen en gaat via Heverlee, Leefdaal en Tervuren naar Brussel.

Op de website van De Werkvennootschap staat voor de planning: "De planning voor de aanleg van deze zone (Tervuren - Leuven) ziet er voorlopig uit als volgt

- Indiening omgevingsvergunning: eind augustus
- Informeren bewoners: september 2022
- Openbaar onderzoek: eind september tot eind oktober
- Aanstellen aannemer: jaarwisseling 2022 - 2023
- Start werken: midden 2023."

Een stukje van deze fietssnelweg zal komen te liggen op de uiterst smalle Veldstraat in Egenhoven/Leuven.

Niettegenstaande de buurt de fietssnelweg verwelkomt gezien de voordelen die hij biedt, zagen de bewoners zich genoodzaakt om in het eerste openbaar onderzoek, afgesloten op 21 november 2022, een aantal mobiliteits- en veiligheidsproblemen aan te kaarten, zowel lokaal als in de ruimere omgeving. Dat deden ze middels talrijke bezwaarschriften.

Deze veiligheidsproblemen, ook voor de zwakke weggebruikers, worden rechtstreeks veroorzaakt door de gewijzigde verkeersstroom ten gevolge van het invoeren van een knip in de Veldstraat of als alternatief het invoeren van éénrichtingsverkeer in de Veldstraat zelf en/of in de enige overblijvende ontsluitingsweg. Al het bestemmingsverkeer moet zo noodgedwongen over de enige resterende toegangsweg, 1 wagen breed, zonder uitwijkmogelijkheid, zonder fiets- of voetpad en onmogelijk toegankelijk voor een vrachtwagen. Ook moeten er nog steeds autoverkeer en vrachtwagens over de fietssnelweg met onoverzichtelijke blinde bocht lopen.

Onder de slogan "Ja voor de fietssnelweg, neen tegen de manier waarop" werd door de buurt, op dezelfde locatie, in de Veldstraat, een alternatieve oplossing voorgesteld.

In september 2022 reeds stelden de buurtbewoners concreet voor om de fietssnelweg afgescheiden van de Veldstraat aan te leggen. Dit heeft het voordeel dat de bestaande verkeerssituatie behouden kan blijven en de F29 een veilig, conflictvrij alternatief krijgt.

Wegens een technische fout wordt nu echter een tweede openbaar onderzoek georganiseerd. In de nieuwe omgevingsvergunning, waarover de bewoners zich nu mogen uitspreken, is echter op geen enkele manier rekening gehouden met de vorige bezwaren. De nieuwe aanvraag voor omgevingsvergunning betreffende het grondgebied van de stad Leuven is identiek gebleven. De mogelijkheid om de bezwaren weg te werken in een aangepast plan, werd niet benut. Enkel de openbare verlichting in het park van Tervuren werd in de nieuwe omgevingsvergunning geschrapt.

De bewoners moeten dus opnieuw hun mening geven over een plan waarover ze al eerder ernstige bezwaren hadden geuit en een alternatief hadden aangegeven.

1. Waarom paste De Werkvennootschap de nieuwe omgevingsvergunning niet aan op basis van de eerdere bezwaren voor de aanleg van de F29 op de Veldstraat in het eerste openbaar onderzoek?
2. Heeft De Werkvennootschap onderzocht of het voorstel van de buurt om de F29 volledig bovengronds en afgescheiden van de Veldstraat aan te leggen opportuun is? Zo ja, wat is de conclusie hiervan? Zo niet, waarom niet?
3. Waarom werd de openbare verlichting in het park van Tervuren geschrapt? Dit komt de veiligheid toch niet ten goede. Of komen er lichten met sensoren die aanspringen wanneer een fietser nadert?
4. Waarom werden de andere bezwaren over het hele traject niet meteen meegenomen in de nieuwe omgevingsaanvraag?
5. Is het mogelijk om een onderdeel uit de omgevingsvergunning uit te lichten (bijvoorbeeld het stuk van Veldstraat) en in een aparte omgevingsvergunning onder te brengen? Zo kan dit punt apart worden behandeld en kan de rest van het tracé verder worden voorbereid.
6. Overweegt De Werkvennootschap om opnieuw in overleg te gaan met de buurtbewoners van de Veldstraat over de inplanning van de fietssnelweg op de Veldstraat? Zo ja, op welke wijze en wanneer? Zo niet, waarom niet?
7. Moesten de bewoners hun eerdere bezwaren nu opnieuw indienen of werden deze nu ook opgenomen in het tweede openbare onderzoek?
8. Welke gevolgen heeft de organisatie van het tweede openbaar onderzoek voor de timing van de aanleg van de F29 tussen Leuven en Tervuren?

ANTWOORD

op vraag nr. 732 van 3 februari 2023

van **KARIN BROUWERS**

1. Het tweede openbaar onderzoek in het kader van het project F29 is het gevolg van de rechtzetting van een fout in de passende beoordeling zoals deze aan de originele aanvraag toegevoegd was. In deze originele passende beoordeling was foutief opgenomen dat er langs het tracé door het park van Tervuren verlichting voorzien zou worden. Echter was eerder met de verschillende partijen afgesproken dat op dit deel van het tracé geen verlichting voorzien zou worden.

Het feit dat dit tweede openbaar onderzoek niet aangegrepen is om eventuele andere aanpassingen aan de aanvraag te doen, duidt er geenszins op dat de verschillende ontvangen bezwaren en de suggesties die daarin gedaan werden niet met de nodige aandacht bekeken en bestudeerd zijn. Als initiatiefnemer van het project laat De Werkvennootschap het echter aan de vergunningverlener om, op basis van de verschillende adviezen en bezwaren en de behandeling ervan door de verschillende betrokken steden en gemeenten, te oordelen over de voorliggende aanvraag en eventuele voorwaarden te koppelen aan de vergunning daarvoor. Op basis van het oordeel van de vergunningverlener zal De Werkvennootschap het project desgevallend herwerken.

2. De Werkvennootschap heeft het voorstel tot het voorzien van een afgescheiden tracé voor de fietssnelweg ter hoogte van de Veldstraat bestudeerd.

Het voorstel wordt geformuleerd volgend uit de stelling van de buurt dat er met de voorziene fietsstraat een onveilige situatie wordt gecreëerd. De Werkvennootschap wenst te benadrukken dat het gebruik van de Veldstraat gemiddeld op 192 voertuigen per etmaal zit, hetgeen ruim onder het maximum van 1000 voertuigen per etmaal ligt dat in het vademecum fietsvoorzieningen is voorgeschreven als drempel voor de inrichting van fietsstraten. Daarnaast dient gesteld dat de verschillende modi vandaag gemengd rijden op een weg met een breedte van +/- 2.50m. De voorziene fietsstraat van 4.00m zal dus zeker een verbetering zijn ten opzichte van de huidige situatie. In een fietsstraat is de snelheid ook beperkt tot 30 km/u. Dat geldt voor al het verkeer, ook voor de fietsers zelf dus. De snelheidslimiet geldt altijd, dus bij afwezigheid van fietsers.

Gezien de geschetste beperkte mobiliteitsimpact die gecreëerd wordt door de inrichting van de Veldstraat als fietsstraat is een bijkomende fietstunnel van 65m zoals door de buurt gesuggereerd niet te verantwoorden. Ten opzichte van het in de vergunningsaanvraag ingediende ontwerp geeft deze variant:

- een verhoging van de bouwkost met 3,3 miljoen euro excl. onderhoud
- bijkomende hinder op de Koning Boudewijnlaan, waarbij verkeer gedurende ca. 4 maand herleid wordt op halve breedte
- verhoogde risico's gezien de uitkragende dakplaat van 6m voor het dragen van wegverkeer
- verlaging van het fietscomfort gezien de grote lengte van de overkapping en omdat het fietspad verdiept moet aangelegd worden door de verhoging van de dikte van de dakplaat

3. Het al dan niet voorzien van verlichting langs de fietssnelweg F29 werd voorafgaandelijk aan het indienen van de vergunningsaanvraag met de projectstuurgroep, waarin de verschillende bij het project betrokken steden en gemeenten alsook de verschillende betrokken Vlaamse diensten zetelen, besproken. Tijdens de besprekingen werden de veiligheid en het comfort afgewogen ten opzichte van het kwetsbaar gebied waarin de fietssnelweg gerealiseerd wordt. Er werd met de projectstuurgroep besloten om geen verlichting te voorzien in het ruimtelijk kwetsbaar gebied, met uitzondering van de plaatselijke verlichting op kruispunten. Op de plaatsen waar geen verlichting voorzien is, zal voorzien worden in reflecterende belijning.
4. Zie het antwoord op vraag 1.
5. Het komt de vergunningverlener toe te oordelen of bijvoorbeeld het deel van het tracé ter hoogte van de Veldstraat als een afsplitsbaar deel van de vergunningsaanvraag gezien kan worden en dus uit de vergunning gelicht zou kunnen worden.
6. Na het bewonersoverleg in september 2022 vonden in de loop van januari een 15-tal individuele gesprekken met bewoners van de wijk Veldstraat plaats. Tijdens deze gesprekken werden een aantal specifieke bezorgdheden gecapteerd. De Werkvennootschap bestudeert momenteel op welke manier aan deze specifieke bezorgdheden tegemoet gekomen kan worden en zal hieromtrent ook terugkoppelen met de betrokken eigenaars.

Afhankelijk van de beslissing van de vergunningverlener omtrent de voorliggende aanvraag zal bekeken worden of verder overkoepelend overleg met de buurt aan de orde is en op welke wijze dit overleg georganiseerd zal worden.

7. Zowel de bezwaren zoals ingediend tijdens het eerste openbaar onderzoek als de bezwaren ingediend tijdens het tweede openbaar onderzoek worden binnen de lopende procedure behandeld.
8. De organisatie van het tweede openbaar onderzoek heeft geen impact op de beslissingstermijn voor de vergunningaanvraag. Het blijft dan ook de ambitie van De Werkvennootschap om de werken in het kader van de fietssnelweg F29 half 2023 aan te vatten.