schriftelijke vraag

nr. 846

van **karin brouwers**

datum: 12 maart 2018

aan **ben weyts**

vlaams minister van mobiliteit, openbare werken, vlaamse rand, toerisme en dierenwelzijn

Gevaarlijke punten - N26 Leuven

Omwille van de hoogdringendheid van de problematiek rond verkeersveiligheid werd een ambitieus jaarprogramma 2004 opgezet met 172 projecten over het hele Vlaamse land. Voor de N26 op het grondgebied van de stad Leuven (tot en met de grens van Herent) zouden er drie gevaarlijke punten worden weggewerkt, namelijk de punten 2007, 2113 en 2001.

In 2007 startte de opmaak van een plan-MER voor deze drie gevaarlijke punten. De kennisgeving plan-MER opgemaakt door Arcadis was klaar in november 2007.

In deze vraag wil ik verder ingaan op twee gevaarlijke punten, namelijk de punten 2007 en 2113.

In 2009 was er een beperkte aanpassing van het gevaarlijk punt 2007 (afrittencomplex N26 en de E314) waarbij rechtsdraaiend verkeer dat van de snelweg komt wel mee in de verkeerslichtenregeling komt. Daardoor worden er twee van de vijf kritieke punten voor fietsers weggewerkt. In 2010 lanceerde AWV (Agentschap Wegen en Verkeer) het voorstel voor twee fietsbruggen over de E314 die elk 200m links en rechts van de N26 worden gepland. In 2014 startte de discussie over andere fietsprojecten (N2 Brusselsesteenweg, fietsontsluiting Gasthuisberg, …). In 2015 raakte de studieopdracht die AWV aanvankelijk in 2010 zou starten, gegund. Het ontwerpbureau Arcadis zou een concreet voorstel technisch uitwerken. Op een schriftelijke vraag van Lorin Parys (vraag nr. 531 van 21 januari 2015) antwoordde de minister: “Het Agentschap Wegen en Verkeer en de gemeente Herent hebben in 2013 een gezamenlijke studieopdracht uitgeschreven voor de herinrichting van de ganse zone rond de E314. Deze ontwerpstudie werd opgeschort ten gevolge van de vraag van de gemeente Herent voor de opmaak van een masterplan voor de N26, waarbij een deel van de N26 ingetunneld zou kunnen worden. De effectieve kosten, de mogelijkheid tot realisatie en de timing hiervan beïnvloeden de maatregelen die al dan niet kunnen genomen worden ter hoogte van het kruispunt E314 op korte en middellange termijn. De gemeente Herent heeft intussen deze keuzes gemaakt en binnenkort kan worden verder gegaan met de ontwerpopdracht in de zone E314. Tegen eind 2015 zal hierin een definitieve keuze gemaakt kunnen worden.”

Het kruispunt Kareelveld en de N26 (gevaarlijk punt 2113) wordt sinds de invoering van het circulatieplan van de stad Leuven steeds meer gebruikt door autobestuurders die via Kareelveld de N26 willen oversteken en dit vanuit beide richtingen. Dit is een gevaarlijke situatie omdat er enkel verkeerslichten op de N26 staan na de kruising met Kareelveld indien men vanuit het centrum van de stad Leuven komt. Bij file (wat het geval is tijdens de spitsmomenten) wordt het kruispunt zelfs geblokkeerd door mensen die op de N26 staan komende vanuit het centrum van de stad Leuven.

1. Kan de minister een overzicht geven (laatste 10 jaar) van het aantal verkeersongevallen dat zich op het afrittencomplex (gevaarlijk punt 2007) heeft voorgedaan? Graag een opsplitsing per jaar en per categorie (lichtgewond, zwaargewond, dodelijke afloop, met of zonder zwakke weggebruikers).
2. Graag een overzicht (laatste 10 jaar) van het aantal verkeersongevallen dat zich op het kruispunt Kareelveld en de N26 (gevaarlijk punt 2113) heeft voorgedaan? Graag een opsplitsing per jaar en per categorie (lichtgewond, zwaargewond, dodelijke afloop, met of zonder zwakke weggebruikers).
3. Hoever staat het met de studieopdracht van Arcadis opgestart in 2015? Is deze intussen afgerond? Indien neen, waarom niet en tegen wanneer zal deze studie worden afgerond? Indien ja, is deze studie beschikbaar voor het Vlaams Parlement en wat zijn de belangrijkste conclusies en aanbevelingen van de studie?
4. Staat het afrittencomplex op de geactualiseerde lijst van gevaarlijke punten? Indien neen, waarom niet? Wat is de stand van zaken in dit dossier? Wat is de verdere timing en planning van aanpak? Werd er een definitieve keuze van oplossing gemaakt?
5. Staat het kruispunt Kareelveld en de N26 op de geactualiseerde lijst van gevaarlijke punten? Indien neen, waarom niet? Zal het kruispunt verkeersveiliger worden aangelegd? Wat is de verdere timing en planning van aanpak?
6. Naar aanleiding van een communicatie van de minister op 9 maart 2018 over de aanleg van spitsstroken en geluidsschermen op de E314, werd ook melding gemaakt van de fietsbrug over de E314 ter hoogte van Gasthuisberg.

Waarom wordt deze fietsbrug eerder gebouwd dan de twee fietsbruggen die reeds in 2010 werden voorgesteld?