

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 526  
van **KARIN BROUWERS**  
datum: 18 januari 2018

---

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

---

*De Lijn Leuven - Proefproject vlotter busverkeer Diestsesteenweg Kessel-Lo*

In het voorjaar van 2017 testte het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) een aangepaste regeling van de verkeerslichten uit op de Diestsesteenweg in Kessel-Lo. De bussen Van De Lijn staan immers op de spitsuren mee in de file net voor ze de stad Leuven kunnen inrijden. Door de nieuwe regeling van de verkeerslichten was het de bedoeling om de file verder van de stad te houden naar de plaats waar er een busstrook ligt. Op deze wijze zou het busverkeer op de Diestsesteenweg vlotter moeten verlopen.

Maar het gevolg hiervan was dat de file zich uitstreckte tot het stuk op de Diestsesteenweg waar geen busstrook is, waardoor de bussen dus nog steeds in de file terecht kwamen.

In een tweede proefproject (lopende van 6 november tot 8 december 2017) zou worden getracht om dit ongewenst effect op te lossen door de regeling van de verkeerslichten aan te passen.

Daarnaast blijft het de bedoeling om de wachttijden voor de auto's ten gevolge van de nieuwe regeling van de verkeerslichten niet te laten toenemen.

Een ander aandachtspunt is het sluipverkeer in de woonstraten in de buurt van de Diestsesteenweg. In het eerste proefproject bleek het sluipverkeer te zijn toegenomen. Dit zal in de tweede fase nauwgezet worden gemonitord.

Tijdens de uitrol van de tweede fase van het proefproject bleek zeer snel dat de wagens die uit de aanpalende wijken in Kessel-Lo op de Diestsesteenweg wilden geraken, veel langer werden opgehouden aan de lichten doordat slechts enkele wagens werden doorgelaten en de wachttijd vanuit de wijk opliep tot soms tien minuten of meer.

1. Wat zijn de conclusies naar aanleiding van de aangepaste regeling van de verkeerslichten op de Diestsesteenweg in die tweede fase?
2. Verloopt het busverkeer nu vlotter in de tweede fase dan t.o.v. het proefproject in de eerste fase? Graag een overzicht van de wachttijden voor de bussen tijdens de nulmeting, de periode van de eerste en de tweede fase?
3. Was er een toename van de wachttijd voor de auto's op de Diestsesteenweg op de spitsuren tijdens de eerste en de tweede fase? Graag een overzicht van de wachttijden tijdens de nulmeting, de periode van de eerste fase en de periode van de tweede fase?

4. Was er een vermindering van het sluipverkeer in de tweede fase t.o.v. de eerste fase van het proefproject? Graag een overzicht van het sluipverkeer tijdens de nulmeting, de eerste fase en de tweede fase?
5. Werd er in de loop van de tweede fase rekening gehouden met de bewoners van de drukbevolkte wijken, zodat zij nog vlot de Diestsesteenweg konden oprijden?
6. Zullen er op basis van de conclusies over de tweede fase van het proefproject nog aanpassingen worden gedaan aan de regeling van de verkeerslichten en zo ja, welk negatief effect hoopt men hiermee weg te werken?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 526 van 18 januari 2018

van **KARIN BROUWERS**

---

1. De conclusies van De Lijn rond de doorstromingswinsten voor het busverkeer worden bezorgd in bijlage. De busreizigers winnen in de ochtendspits (tussen 7u. en 9u.) samen meer dan 18 uur aan reizigerstijd.
2. Tijdens de eerste proef was er een vertekening door de impact van de werken op de Bondgenotenlaan (domino-effect door weerslag op Artoisplein, Vuurkruisenlaan en Diestsesteenweg) en aan de Martelarenlaan.  
Het is dus weinig zinvol om de data van de eerste proef (die ook maar twee weken liep) te vergelijken met die van de tweede proef.
- 3-4.  
Voor de analyse van de effecten op de doorstroming voor auto's en vooral op een mogelijke toename van sluipverkeer door de omliggende woonstraten, wordt gebruik gemaakt van floating car data (data verzameld via de gps van de weggebruikers). Deze data wordt geanalyseerd voor de periodes waarin er geen proefproject liep, voorafgaand aan en tussen de beide proefprojecten, en uiteraard voor de periode van de beide proefprojecten. Omwille van de vrij uitgebreide periode en de vereiste graad van detail voor de analyse van het wegverkeer tot op (woon)straatniveau, vergt deze analyse wel wat tijd. Daarna wordt een overleg, en wellicht zelfs meer dan één, met de stad Leuven, de politie Leuven en De Lijn ingepland voor definitieve globale conclusies over het proefproject.  
Als streefdatum voor deze conclusies wordt eind april naar voor geschoven.
5. De Lijn heeft, samen met AWW, kort op de bal gespeeld toen meldingen binnenkwamen over storingen aan enkele lichten aan de N2. In de praktijk bleek er een processorfout te zijn op de Platte-Lostraat (de verklaring voor de lange wachttijd de eerste dagen) en er was een lus defect op de Rerum Novarumlaan. Dit had echter niets te maken met het proefproject van de dosering.
6. Het kruispunt met de Borstelstraat zal verder worden onderzocht. Daar verliezen de bussen nu meer tijd dan voor de proefperiode.

**BIJLAGEN**

Doorstromingswinsten