

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1400
van **AN MOERENHOUT**
datum: 23 augustus 2018

aan **BEN WEYTS**

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

Kruispunten Leuven - Verkeersveiligheid

In de stad Leuven bevindt zich een aantal gevaarlijke kruispunten. Aan deze kruispunten gebeurt een bovengemiddeld aantal ongevallen. Daarbij denken we in de eerste plaats aan de Naamsepoort. Dit kruispunt bevindt zich op de Ringweg (R23) rond Leuven en valt onder de verantwoordelijkheid van het Agentschap Wegen en Verkeer, en dus van de minister.

1. De stad Leuven is al langer vragende partij om het kruispunt aan de Naamsepoort vierkant groen en conflictvrij te maken. In het voorjaar communiceerde de minister dat de plannen voor het kruispunt aan de Naamsepoort op dat moment met de stad Leuven werden bekeken. En dat ook de suggestie van Alle Fietzers Tegelijk Groen (AFTG) hierbij werd bekeken.

- a) Kan de minister een stand van zaken geven met betrekking tot de plannen om de Naamsepoort - al dan niet - AFTG te maken?
- b) Kan de minister een stand van zaken geven met betrekking tot het overleg met de stad Leuven over de plannen voor het kruispunt aan de Naamsepoort? Is er sinds het voorjaar nog een overleg geweest? Indien ja, wat waren de resultaten van het overleg?
- c) Op het moment dat het kruispunt vierkant groen zou worden, zijn de verwachtingen dat het aantal wachtende fietsers aan de verkeerslichten zal toenemen, afhankelijk van de cyclus. In de huidige situatie is dit reeds een probleem omdat het aantal wachtende fietsers de grootte van de wachtzone overschrijdt.

Hoe gaat de minister dat oplossen?

2. In de stad Leuven bevindt zich een aantal gevaarlijke kruispunten onder meer langs de Leuvense ring, zoals de Naamsepoort, de Brusselse poort en de Tervuursepoort. In het verleden werd er een aantal voorstellen geponeerd om de Ringweg groener en veiliger te maken, maar tot nog toe is er geen verandering aangebracht.
 - a) In het verleden is de Bodartstudie uitgevoerd. Uit deze conceptstudie, met subsidie van de Vlaamse overheid, bleek dat het mogelijk was om een groen-blauwe verbinding, parkzone aan te leggen tussen de Naamsepoort en de Kapucijnenpoort. Over deze plannen werd er in het verleden al een infomoment

georganiseerd en ook Leuvens schepen Devlies toonde zich enthousiast. Sindsdien hebben we echter niks meer vernomen over deze plannen.

Kan de minister een stand van zaken geven? Hoe ziet het Agentschap Wegen en Verkeer, en dus de minister, de toekomst van de herinrichting van het zuidelijke gedeelte van de Ringweg rond Leuven?

- b) Op verschillende kruispunten op de Ringweg rond Leuven hopen fietsers zich op in de wachtzones aan de kruispunten. De wachtzones zijn te klein, waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan. Door het circulatieplan is er reeds een toename vastgesteld en de verwachtingen zijn dat door de groei en verdere verdichting van Kessel-Lo, Heverlee en de uitbreiding van het wetenschapspark in Heverlee het aantal fietsers - alsook auto's - op de Ringweg alleen maar verder zal toenemen. En dat de situaties aan de wachtzones en oversteekplaatsen nog gevaarlijker zullen worden.

Bereidt de minister zich voor op het groeiscenario? Indien ja, hoe?

- c) Op een aantal plaatsen op de Ringweg heerst ook een probleem van éénrichtingsverkeer op de fietspaden. Een concreet voorbeeld is er aan de Tervuursepoort. Wanneer een fietser van de Tervuursesteenweg komt en via de veiligere Bankstraat wil fietsen (die mooi aantakt op fietsroute Janseniussstraat, Parijsstraat etc), dan zou hij moeten afstappen en met de fiets aan de hand verder gaan. De politie verwijst naar de verantwoordelijkheid van Vlaanderen en de bevoegde minister.

Heeft de minister de intentie om de fietspaden te verbreden zodat fietsen in twee richtingen mogelijk wordt gemaakt, en fietsers vlot kunnen doorrijden?

ANTWOORD

op vraag nr.1400 van 23 augustus 2018

van **AN MOERENHOUT**

1. a) Op de verschillende overlegmomenten met de stad komen deze kruispunten geregeld aan bod. Daarnaast vond in mei ook een specifiek overleg plaats tussen AWV en de stad om de kruispunten Tiensepoort en Naamsepoort te bespreken, over hoe deze kruispunten veiliger ingericht kunnen worden. Het voorstel om deze kruispunten in te richten met vierkant groen werd ook aangehaald. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft aangegeven bereid te zijn om het effect van deze regeling te onderzoeken. Voor de zomer werden tellingen gedaan (waarvan de resultaten worden afgewacht). Met deze tellingen zal aan een gespecialiseerd bureau gevraagd worden om de lichtenregeling te optimaliseren. Hierbij worden twee scenario's onderzocht. Enerzijds vierkant groen en anderzijds een lichtenregeling die aan de meest recente richtlijnen voldoet (namelijk een uitgebreide detectie en een maximaal conflictvrije regeling). Door middel van een simulatie zal het effect van deze regelingen onderzocht worden.

Omwille van juridische redenen kan een regeling voor vierkant groen in praktijk nog niet ingesteld worden (op enkele proefprojecten na). De wet laat vandaag enkel toe dat er deelconflicten ontstaan, maar primaire conflicten worden voorlopig altijd geregeld.

Met voorgaande aanpak beoogt AWV verschillende resultaten. Eerst en vooral zal uitgeklaard worden of een regeling met vierkant groen op deze locaties een goede oplossing biedt. Indien dit wel het geval is, is er een lichtenregeling voorhanden die op zeer korte termijn kan ingepast worden op het moment dat de wet het toestaat. Indien deze regeling geen goede oplossing lijkt te zijn, kan AWV dit ook staven op basis van een model en niet enkel met gevoelsargumenten. Indien het vierkant groen geen goede oplossing zou bieden, wordt nog steeds een tweede lichtenregeling opgemaakt waarbij het aantal conflicten tussen weggebruikers geminimaliseerd wordt.

- b) Zoals toegelicht in punt a is het AWV nog volop bezig met de uitwerking van de afgesproken aanpak. In tussentijd wordt dit punt opgevolgd in de verschillende algemene contactvergaderingen tussen de stad en AWV.
 - c) Zoals aangehaald onderzoekt het AWV eerst of vierkant groen een goede oplossing zou zijn voor dit kruispunt. Indien aangetoond wordt van wel, zal onderzocht moeten worden of er aanpassingen dienen te gebeuren aan de kruispuntinrichting om dit op een veilige manier in de praktijk om te zetten, rekening houdende met de beschikbare ruimte.
2. a) De studie voor de Bodartsite, die getrokken werd door de stad Leuven, heeft in het verleden nooit de vastgelegde procedure doorlopen om goedgekeurd te worden. Deze studie is gaandeweg doorgelopen in andere, meer allesomvattende studies, die op zich ook nooit de geijkte procedures hebben doorlopen. Er is zeker veel studiewerk gebeurd rond conceptontwerpen, maar deze werden tot op heden niet uitgewerkt tot een goedgekeurd detailontwerp.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft recent een studie gepubliceerd om een microsimulatie op te laten maken voor de volledige R23. Zodra dit model klaar is, zal AWW over een goede tool beschikken om de effecten van aanpassingen aan de ring in te kunnen schatten. Het zal een goede basis vormen voor verder onderzoek.

De vervolgstappen zullen in de vervoerregio ongetwijfeld besproken worden in het kader van de opmaak van het mobiliteitsplan.

- b) Ik ben steeds bereid om lokaal kleine aanpassingen door te voeren om de veiligheid te verbeteren.
- c) De aanwezigheid van een dubbelrichtingsfietspad heeft niet alleen effect op de breedte van het fietspad, maar ook op de lichtenregeling van het kruispunt. In een lichtenregeling met een enkelrichtingsfietspad kan een conflict toegestaan worden met rechtsafslaan wagens. Een dubbelrichtingsfietspad moet steeds met een conflictvrije regeling worden ingesteld. Op het moment dat de fietsers oversteken zal er dan geen auto mogen afslaan. Dit heeft een grote impact op de werking van dit kruispunt dat op zich al complex is. Bijkomend onderzoek zal moeten aantonen of een dubbelrichtingsfietspad hier wenselijk is.