

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 799
van **KARIN BROUWERS**
datum: 25 februari 2021

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

Ring rond Leuven - Heraanleg Naamsepoort

De Naamsepoort in Leuven wordt aangenamer en veiliger voor de actieve weggebruiker. Voetgangers en fietsers krijgen meer ruimte om veiliger en vlotter voorbij dit drukke knooppunt te geraken. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zal ook de bestaande verkeerslichten vernieuwen en voorzien van een aangepaste regeling. Dankzij die nieuwe regeling zullen er minder conflicten zijn tussen voetgangers, fietsers en automobilisten. De voorbereidende werken startten vanaf 22 februari 2021 en de eigenlijke werken starten midden maart.

Volgens de huidige planning en onder voorbehoud van onvoorziene (weers)omstandigheden duren de werken in totaal een viertal maanden. Nog voor de zomer zal er dan ook vlotter en veiliger gefietst kunnen worden aan de Naamsepoort. De stad Leuven pleitte er al geregeld voor om op het kruispunt 'vierkant groen' voor alle fietsers en voetgangers te installeren. Daarin gaat AWV niet mee.

In haar antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 403 van 16 januari 2020 stelde de minister dat de verkeersstudie van de ring rond Leuven (R23), 'Verkeersstudie of microsimulatie voor een veiligere, 'future-proof' ringweg', tegen de zomer van 2020 afgerond moest zijn. Op basis van de resultaten van de microsimulatie zou AWV in samenspraak met de betrokken partners (De Lijn, Departement Mobiliteit en Openbare Werken, stad Leuven, ...) een prioritair deelproject afbakenen. AWV had een budget vastgelegd van 350.000 euro om voor een eerste deelproject een ontwerpstudie aan te besteden in 2020.

1. Om welke redenen wil AWV geen 'vierkant groen' na de heraanleg van de Naamsepoort?
2. Is de verkeersstudie of microsimulatie intussen afgerond? Is die studie beschikbaar? Wat zijn de belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit het onderzoek? Welke concrete aanpassingen zullen worden uitgevoerd op basis van de studie en wat zijn de concrete timing en planning van die aanpassingen?
3. Is er intussen een concreet deelproject afgebakend waaraan het vastgelegde budget van 350.000 euro voor een ontwerpstudie zal worden besteed?

Zo ja, wat is dat deelproject en welke studie zal concreet worden uitgevoerd? Wat zijn de verdere timing en planning van dat onderzoek?

Zo niet, waarom niet en tegen wanneer zal de studie dan starten?

ANTWOORD

op vraag nr. 799 van 25 februari 2021

van **KARIN BROUWERS**

1. In de vraagstelling wordt verwezen naar 2 verschillende studies. Naar aanleiding van de vernieuwing van de verkeerslichten op Naamsepoort en Tiensepoort werden voor beide kruispunten verschillende scenario's onderzocht, waaronder vierkant groen:
 - Voor de Naamsepoort bleek vierkant groen geen voordelige regeling. De verliestijden voor actieve weggebruikers waren meestal gelijkaardig, maar voor gemotoriseerd verkeer was er een grote verliestijd ten opzichte van de andere scenario's. Bijkomend is de opstelruimte voor fietsers aan de Naamsepoort uitermate beperkt om alle fietsers in alle richtingen te laten wachten.
 - Voor de Tiensepoort bleek vierkant groen wel het betere scenario voor de verliestijden van gemotoriseerd verkeer. Aan de Tiensepoort is er iets meer opstelruimte voor wachtende fietsers.

De resultaten van deze microsimulatie werden besproken op Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV) van juni 2019. Daar werd beslist om op de Naamsepoort een traditionele regeling volgens actieplan 'slimme verkeerslichten' toe te passen. Op de Tiensepoort zal een verkeersregeling met vierkant groen worden toegepast. Vanwege de bedenkingen van politie en stad Leuven hierbij, zal er ook een andere regeling als back-up worden voorzien en zal de werking nauwgezet geëvalueerd worden.

2. De studie is afgerond. De belangrijkste conclusie is dat een modal shift nodig is. In de studie werd een conceptontwerp Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) vergeleken met huidige situatie (verkeerslichtengeregelde kruispunten volgens actieplan 'slimme verkeerslichten') en met een geoptimaliseerd conceptontwerp. Voor de vergelijking werden verwachte toekomstige verkeersintensiteiten gebruikt. Hieruit kon geconcludeerd worden dat geen van de scenario's goed scoort en dat een sterke modal shift nodig is om Leuven bereikbaar te houden in de toekomst.
3. Momenteel tracht het Agentschap Wegen en Verkeer in een werkgroep samen met De Lijn en Stad Leuven te bepalen welk deel van de ring als prioritair naar voor kan geschoven worden. Hiervoor wordt in samenwerking een projectdefinitie uitgewerkt zodat daarna een studie kan worden uitbesteed. Op deze manier kunnen deeltrajecten bestudeerd worden waar al in grote lijnen consensus over is, zodat er na de studie zo spoedig mogelijk zetoet uitvoering kan overgegaan worden voor bepaalde wegdelen.