

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 686

van **KARIN BROUWERS**

datum: 24 januari 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Herinrichting Ring Leuven - Studies

De stad Mechelen maakte bekend dat ze in de toekomst eenrichtingsverkeer zal toepassen op haar ring. Ook in andere centrumsteden zoals Leuven werd die mogelijkheid onderzocht door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Al bleek die optie niet meteen haalbaar.

Wat volgens uitspraken van de Leuvense schepenen van Mobiliteit eventueel wel een mogelijkheid blijkt te zijn, is het verminderen van een rijvak op delen van de ring, bijvoorbeeld op het stuk van de Tervuursevest. Eerder werd op vraag van de stad Leuven een studie gepland om de verkeersleefbaarheid van de Tervuursevest te verhogen, evenwel zonder voorafnames over bijvoorbeeld het aantal rijstroken. In een gezamenlijke open brief uitten Voka Vlaams-Brabant, Liefst Leuven, de Confederatie Bouw en UNIZO Leuven hun bezorgdheid over de uitspraken van de schepenen voor het schrappen van rijstroken op de ring, wat zal zorgen voor nodeloze chaos en congestie.

AWV zou wel een studie maken die mogelijke oplossingen beoogt voor de knelpunten inzake verkeersonveiligheid en slechte oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers. Daarbij moet uiteraard rekening worden gehouden met de beschikbare ruimte, het aantal passanten, welke vervoersmiddelen ze gebruiken enzovoort. Het is een complexe oefening, waarbij zowel de voetganger, de fietser, de automobilist als het openbaar vervoer hun plaats moeten krijgen en waarbij rekening dient te worden gehouden met de doorstroming op de ring, temeer daar het circulatieplan van de Leuvense binnenstad het autoverkeer deels afwentelde op de ring.

Dit jaar zou eveneens een studie starten over de herinrichting van het stuk van de Leuvense Ring dat loopt vanaf de Bodartparking tot de Naamsepoort.

1. Wat is de timing, planning en inhoud van de studie over de mogelijke heraanleg van de Tervuursevest? Zal er in de studie ook worden gekeken naar mogelijke quick wins, voor bijvoorbeeld het ontbreken van voetpaden of de zeer smalle voetpaden op bepaalde delen?
2. Wat is de timing, planning en inhoud van de studie over de herinrichting van het stuk van de Leuvense Ring Bodartparking - Naamsepoort?
3. Deze studies gaan over een deel van de ring die in elkaars verlengde liggen.
Worden deze studies op elkaar afgestemd en op welke wijze?
4. Zijn er naast deze beide studies nog studies/aanpassingen/verbeteringen gepland aan de Leuvense Ring? Zo ja, welke zijn deze en wat is de planning/timing en inhoud ervan?



**Vlaams
Parlement**

5. Worden voor dergelijke toekomstige ingrepen op de Leuvense Ring (gaande van volledige heraanleg van bepaalde delen tot verkeerslichtenbeïnvloeding zoals vierkant groen aan sommige poorten enz.) telkens doorrekeningen gemaakt om het effect op de doorstroomcapaciteit van de ring zelf en de aantakende steenwegen te berekenen, wetende dat de verzadiging op bepaalde momenten en plaatsen nu reeds op de limiet zit?

LYDIA PEETERS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD op vraag nr. 686 van 24 januari 2022
van **KARIN BROUWERS**

1. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de stad Leuven zijn momenteel bezig met de aanbesteding van deze opdracht. Zodra de gunning rond is, zal het studiewerk inhoudelijk opgestart worden.

Deze studie wordt opgenomen omdat de betonplaten op dit wegdeel zorgen voor grote overlast bij de omwonenden. Met een beperkte en oppervlakkige ingreep is het niet mogelijk om dit probleem op te lossen, daarvoor moet het volledige wegdek opgebroken worden en moeten vanaf de onderlagen opnieuw opgebouwd worden. Aangezien een volledige opbraak van de bestaande verharding aan de orde is, is het een gepast moment om de weginrichting eens opnieuw onder de loep te nemen. Momenteel is het onderzoek nog niet opgestart en is het niet mogelijk hier uitspraken over te doen. Het spreekt voor zich dat de varianten grondig onderzocht worden voor er beslissingen genomen worden.

2. Op het voorlopig goedgekeurde GIP (geïntegreerd investeringsprogramma) zijn voor dit project middelen weerhouden om de aanbesteding in 2022 op te nemen. Het AWV bereidt zich daarom samen met de stad Leuven voor op deze studie. Als eerstvolgende stap zullen beide partijen samen werken aan de opmaak van het bestek. Hierin zullen de timing, planning en inhoud verder gedetailleerd worden. Momenteel moet die oefening nog in detail gemaakt worden en is het dus te voorbarig om op deze vragen te kunnen antwoorden.

In grote lijnen geef ik graag mee dat AWV een volledig nieuwe weginfrastructuur zal laten ontwerpen en dat de stad onderzoek zal laten uitvoeren over de ruimtelijke ontwikkelingen in deze omgeving.

3. Het spreekt voor zich dat als er onderlinge afstemming nodig is, deze zal gebeuren. De onderzoeksresultaten zullen uitgewisseld worden.
4. Het AWV en de stad Leuven zijn sinds een jaar in onderling overleg over hoe ze de volledige ring in de toekomst kunnen vormgeven. Ze denken samen na hoe ze dat uitdagende studiewerk best organiseren. Momenteel zijn er bij AWV nog geen concrete budgetten voorzien om dit studiewerk op te nemen.

Daarnaast voorziet AWV nog enkele lokale ingrepen, zoals bijvoorbeeld het toegankelijk maken van bushaltes (bijvoorbeeld aan de Tervuursepoort) en het vernieuwen verkeerslichtenregelingen (zoals het invoeren van vierkant groen aan de Tiensepoort). Meer informatie over concrete timings worden zodra ze gekend zijn gecommuniceerd via onze website www.wegenenverkeer.be/Leuven.

5. Het AWV heeft in 2019 een microsimulatie laten opmaken voor de volledige R23 en een stuk van de N2 Diestsesteenweg. Hierin werden enkele varianten doorgerekend voor zowel de huidige verkeersintensiteiten als een inschatting van de toekomstige intensiteiten. Uit dit model leren we veel en deze resultaten nemen we zeker mee bij vervolgstudies. We kunnen hierdoor objectiever inschatten waar de knelpunten zich bevinden en hoe de ring zou reageren op bepaalde ingrepen. Voor veel ontwerpbeslissingen zullen we voldoende informatie hebben met deze eerdere modelleringen. Indien het voor toekomstige beslissingen nog nodig zou zijn om een nieuwe doorrekening te doen, dan kan dit overwogen worden.

Wanneer het AWV kruispunten met verkeerslichten aanpakt, dan wordt er steeds naar gestreefd om de verkeerslichtenregeling zo veilig mogelijk te maken zonder structurele file (met alle mogelijke neveneffecten) te veroorzaken. Indien het kruispunt te complex is om met gewone berekeningen gegronde uitspraken te doen, wordt dit gesimuleerd. Zo werd er voor de recente optimalisatie van de Naamsepoort voorafgaandelijk een microsimulatiemodel opgemaakt. Ook voor de invoering van het vierkant groen op de Tiensepoort, werd gebruik gemaakt van een microsimulatie om meerdere scenario's met elkaar te vergelijken. De Tiensepoort zal in de 2e helft van dit jaar worden omgebouwd.