

ADVIES PROVINCIALE COMMISSIE VERKEERSVEILIGHEID:

De P.C.V. gaat akkoord met het voorstel om de kruispunten van de N73 met de Sint-Elisabethlaan en met de Sint-Trudostraat in te richten met een volwaardige VRI en met het verplaatsen van de bushaltes. Op vraag van de stad blijft de linksaf van de N73 naar de Sint-Elisabethlaan in eerste instantie toegankelijk voor alle types verkeer. AWV zal de doorstroming op de N73 na indienstname van de VRI evalueren. Indien de doorstroming onvoldoende is, zal in overleg met de stad bekeken te worden hoe de verkeersintensiteit op deze beweging verder verminderd kan worden.

De verplaatsing van de bushaltes van de Sint-Trudostraat naar de Sint-Elisabethlaan gebeurt bij voorkeur gelijktijdig met de aanpassingen aan de halte Wijchmaal-Station. De Lijn vraagt ook om de haltes toegankelijk in te richten. De bushaltes zullen, in functie van de doorstroming, aangelegd worden voorbij het verkeerslichtengeregeld kruispunt.

MOTIVERING:

De regiomanager is vragende partij voor een aanpassing van het wegvak en om de verkeerslichteninstallatie alsook de bushalte te verplaatsen ter hoogte van het kruispunt van de N73 met de Sint-Elisabethlaan.

1. STAD:

Akkoord met advies P.C.V.:

Ik heb een belangrijke opmerking bij de beslissing die van ons uit genomen zou zijn. Het enkel inrijden van busverkeer ter hoogte van de Sint-Elisabethlaan is niet beslist door de stad Peer. De Sint-Elisabethlaan zal wel geknipt worden, maar dat is meer noordelijk. De wijk van de Hoevestraat - Kapelstraat kan wel ontsluiten via de Sint-Elisabethlaan zodat niet al dat verkeer altijd door het centrum van Wijchmaal moet rijden. Ook de bussen die naar Sint-Elisabeth rijden, rijden niet via de Sint-Elisabethlaan, maar via de Steenovenstraat. Dus ik vermoed dat de bussen die er geteld zijn, eerder andere schoolbussen zijn.

De stad heeft begrip voor het idee om de linksafbeweging naar de Sint-Elisabethlaan te beperken tot enkel busverkeer. Maar er is daar een parking van de school die bereikbaar is langs de Sint-Elisabethlaan (ligt in de noordwestelijke hoek boven het kruispunt met de Achtzalighedenstraat). Dus als je deze ontoegankelijk maakt via de Sint-Elisabethlaan moeten die leerkrachten allemaal door de Sint-Trudostraat, door het centrum van Wijchmaal en dan door een volledige woonwijk om die parking te bereiken. Dat lijkt niet aangewezen om hen zo te laten omrijden via de achterliggende wijk.

Ten noorden van het kruispunt met de Achtzalighedenstraat zal de Sint-Elisabethlaan afgesloten worden, daar komt een autovrij park voor de scholen en Wijchmaal. Dat zorgt ervoor dat dit verkeer aangewezen is op de woonwijk, Hoevestraat, Kapelstraat en dat kan niet de bedoeling zijn.

De stad vult aan dat de parking in principe als alternatief ook bereikbaar is langs de Kapelstraat - Achtzalighedenstraat, maar dan gebeurt de ontsluiting via smalle woonstraten, terwijl de Sint-Elisabethlaan een bredere straat is waar dit verkeer eerder thuishoort. Het is ook de snelste verbinding om het verkeer naar de N73 te brengen. Het

kan, maar het lijkt niet logisch om dit verkeer via de Achtzalighedenstraat te leiden. Ook de linksaf naar de N73 blijft in dat geval behouden.

De knip van de Sint-Elisabethlaan zal normaal zorgen voor lagere intensiteiten op de linksaf van de N73 naar de Sint-Elisabethlaan. Het zal enkel nog de ontsluiting van de parking en de wijk betreffen.

Wat betreft de timing van het Hoppin-punt, dit zit in het EFRO-dossier en de timing blijft behouden zoals ze vooropgesteld is. Bij voorkeur volgt ook de uitvoering van dit dossier deze timing; liefst wordt het allemaal samen uitgevoerd, zo snel mogelijk.

2. LOKALE POLITIE:

Akkoord met advies P.C.V.:

Ik volg de opmerking van VIAS in verband met deelconflict toelaten. We zitten met vrij marginale verkeersstromen in de Sint-Elisabethlaan, dus ik denk dat het een aandachtspunt is, maar geen must om conflictvrij te werken. Ik wil gewoon zorgen dat de doorstroming op de N73 goed, maar ook veilig kan gebeuren. Als ik hoor wat de stad Peer gaat doen, dan denk ik dat de intensiteiten op de Sint-Elisabethlaan nog zullen afnemen.

3. VIAS:

Akkoord met advies P.C.V.:

Het enige wat ik me afvraag is of we spreken van een conflictvrije regeling omdat er gezegd wordt dat we een volwaardige VRI gaan creëren op de beide kruispunten. Ik stel de vraag omdat we hier een VRI gaan installeren aan een snelheidsregime van 70 km/u. We zien toch regelmatig aanrijdingen gebeuren bij een niet-conflictvrije linksaf als de snelheid niet verlaagd wordt. Nu als deze bewegingen minimaal zijn, dan vormt dit hopelijk inderdaad geen probleem, maar het is toch iets wat we moeten opvolgen.

4. VERKEER WEGSYSTEMEN en TELEMATICA:

Akkoord met advies P.C.V.:

We hebben het dossier samen met de stad Peer en de regiomanager opgemaakt. We hebben een heel traject doorlopen om te zien wat de beste oplossing zou zijn. Het voorliggende voorstel zit zeker in goede richting. Aan de Sint-Trudostraat gaan we verder met wat we al ooit beslist hadden, namelijk een volwaardige VRI die het kruispunt veel veiliger maakt voor alle bewegingen. Het voordeel hierbij is dat de Kleine Achterstraat enkel voor fietsverkeer toegankelijk wordt. Het gewone verkeer kan via de Achterstraat verlopen.

De Sint-Elisabethlaan en de interactie met het kruispunt Sint-Trudostraat, deze twee liggen niet zo ver van elkaar af en het is het beste om deze twee met elkaar te verbinden. Dit om dubbele stops op de N73 te vermijden, want dit is toch een primaire weg met vrij hoge intensiteiten op de doorgaande richting. Om de doorstroming zo goed mogelijk te houden, is het belangrijk om de afslaande bewegingen en zeker de linksafslaande bewegingen zo beperkt mogelijk te houden.

Het voorstel dat nu opgenomen is in de PCV is natuurlijk in die optiek opgemaakt. Als we de linksafslaande bewegingen aan de Sint-Elisabethlaan kunnen beperken, kan je ervoor zorgen dat de rechtdoorgaande beweging naar het volgende kruispunt vlotter kan verlopen. Als dan de groenfasen van de twee kruispunten op elkaar afgestemd kunnen

worden, dan is dit wel een voordeel voor veel weggebruikers op de N73.

Het staat dan wel anders in de presentatie dan dat de stad Peer al beslist heeft, maar ik zou toch willen aandringen dat de stad Peer het toch even bekijkt om enkel bussen toe te laten de linksafslaande beweging naar de Sint-Elisabethlaan te laten maken. Dit omdat we een goed alternatief hebben via de Sint-Trudostraat en via de Kapelstraat. Zo kunnen we deze twee VRI's op een optimale manier regelen, namelijk de Sint-Trudostraat zo veilig en zo vlot mogelijk proberen te regelen (met een afslagstrook op de N73). Op de Sint-Elisabethlaan leggen we de focus op de doorstroming op de N73 van en naar het kruispunt met de Sint-Trudostraat. Op de Sint-Elisabethlaan komt de linksaf dan enkel op in de regeling in functie van het busverkeer. Op andere momenten wordt de VRI enkel geregeld ten voordele van de doorstroming op de N73 en met slechts sporadisch groen voor de zijtak. Op deze manier kunnen we ook de oversteek van de voetgangers t.h.v. de Sint-Elisabethlaan veilig regelen.

Ik heb begrip voor de argumenten van de stad Peer om de linksafslaande beweging aan de Sint-Elisabethlaan toch toe te laten. In het verleden heb ik ook aangegeven dat het ook wel kan met de linksafslaande beweging ter hoogte van de Sint-Elisabethlaan. Het is aanvaardbaar, maar we moeten dit in de toekomst blijven bekijken. Stel dat de werking van de verkeerslichten in de war gestuurd wordt specifiek door de linksaf ter hoogte van de Sint-Elisabethlaan, dan moet dit herbekeken durven worden.

Voor de Sint-Trudostraat gaat het allicht een conflictvrije regeling worden, met uitzondering van het deelconflict komende van het oosten rechtsaf de Sint-Trudostraat in. Voor de Sint-Elisabethlaan beschikken we niet over voldoende rijstroken om een conflictvrije regeling te voorzien. Maar dit moeten we nuanceren omdat de stromen uit de Sint-Elisabethlaan zo klein zijn en de afslaande bewegingen beperkt zijn. De conflicten zijn allicht veilig genoeg. We hebben een arsenaal aan veiligheidsverhogende maatregelen, bv. zorgen dat groene lichten van fietsers en voetgangers op elkaar afgestemd zijn, eventueel knipperende lichten met fietsers- en/of voetgangerssymbool, ... Deze zullen we zoveel mogelijk toepassen op de plaatsen waar toch nog conflicten blijven bestaan.

5. DE LIJN:

Akkoord met advies P.C.V.:

We zijn altijd betrokken geweest bij dit project (dat ook de nodige geschiedenis kent).

Maar vooraleer ik mijn betoog begin: er wordt gekozen voor twee volwaardige VRI's aan de Sint-Elisabethlaan en aan de Sint-Trudostraat omwille van de ontsluiting van de parking? (*wordt bevestigd*)

Ondanks dat het 'maar' een aanvullende lijn is, is voor ons de doorstroming op de N73 het belangrijkste. Die aanvullende lijn heeft reguliere bediening met een half uur-frequentie. We kunnen deze vrijwel beschouwen als een kernnet-lijn. De doorstroming moet gegarandeerd blijven. Een tweede belangrijk element is dat we akkoord zijn gegaan met het verplaatsen van de bushaltes, maar dit hangt samen met de verplaatsing van de halte Wijchmaal-Station. Het is belangrijk dat die timing min of meer op elkaar afgestemd is, opdat de haltespreiding op de N73 altijd gerespecteerd blijft. Wijchmaal-Station wordt uitgevoerd in het Hoppin-punt. Ik kijk naar de stad, maar ik denk dat die timing gerespecteerd blijft? Dat dit niet gekoppeld is aan het uitstellen van basisbereikbaarheid. We gaan op zich akkoord met het verplaatsen van de halte aan de

Sint-Trudostraat naar de Sint-Elisabethlaan; dat werd in het verleden ook altijd zo geadviseerd. Ik zou dan zeker kiezen voor de geschrante haltes waarbij de haltes achter de VRI komen te liggen. Bij een volwaardige VRI is dit naar doorstroming belangrijk. De VRI heeft verder ook een positief effect op de oversteekbaarheid door de busgebruikers. Daar kunnen we ons zeker wel achter scharen.

6. AFDELING WEGEN LIMBURG:

- **Regiomanager:**
Akkoord met advies P.C.V.:
Het ontwerp dat voorligt kwam tot stand in een nauwe samenwerking met de stad Peer en met veel input van Winfried Casters van V.W.T. De aanleiding voor de P.C.V. behandeling is niet alleen het inrijden van de Sint-Trudostraat; ook de verkeerslichten ter hoogte van de Sint-Trudostraat kwam eerder al op de P.C.V. naar aanleiding van een zwaar verkeersongeval. Toen werd afgesproken om met een verkeerslichteninstallatie een volwaardige oplossing te vinden. Dat is wat hier vandaag op tafel ligt. Vandaag zijn er al verkeerslichten op afroep. Het voorstel van vandaag betreft een versterking en een bestending.
De bushaltes die op dit moment aan de Sint-Trudostraat liggen, zullen in het kader van deze herinrichting opgeheven worden. De bushaltes komen na de herinrichting te liggen ter hoogte van de Sint-Elisabethlaan.
- **District:**
Akkoord met advies P.C.V.:
Geen opmerkingen, wel belangrijk dat de 2 VRI's goed op elkaar afgestemd gaan worden, zodat je geen 2 stops gaat moeten doen op de N73. Gaan de bushaltes die nu aan de Sint-Trudostraat liggen effectief weg? (*wordt bevestigd*)
- **Team EW:**
Verontschuldigd.
- **Team verkeer:**
Akkoord met advies P.C.V.
- **Directeur-ingenieur investeringen:**
Verontschuldigd.