

PROVINCIALE COMMISSIE VOOR VERKEERSVEILIGHEID

* * *

Vlaams-Brabant

Dossier: VT/PCV/OVE/N4/1816quater	Aanvraag nr.1080
Betreft:	N4 Brusselsesteenweg Gemeente Overijse Kruispunt met Reebokweg / Esdoornenlaan
Aard van de installatie:	Plaatsen verkeerslichten / aanpassen kruispunt

1. REDEN TOT VOORLEGGING:

Vraag van de gemeente

2. MOTIVERING AANVRAAG:

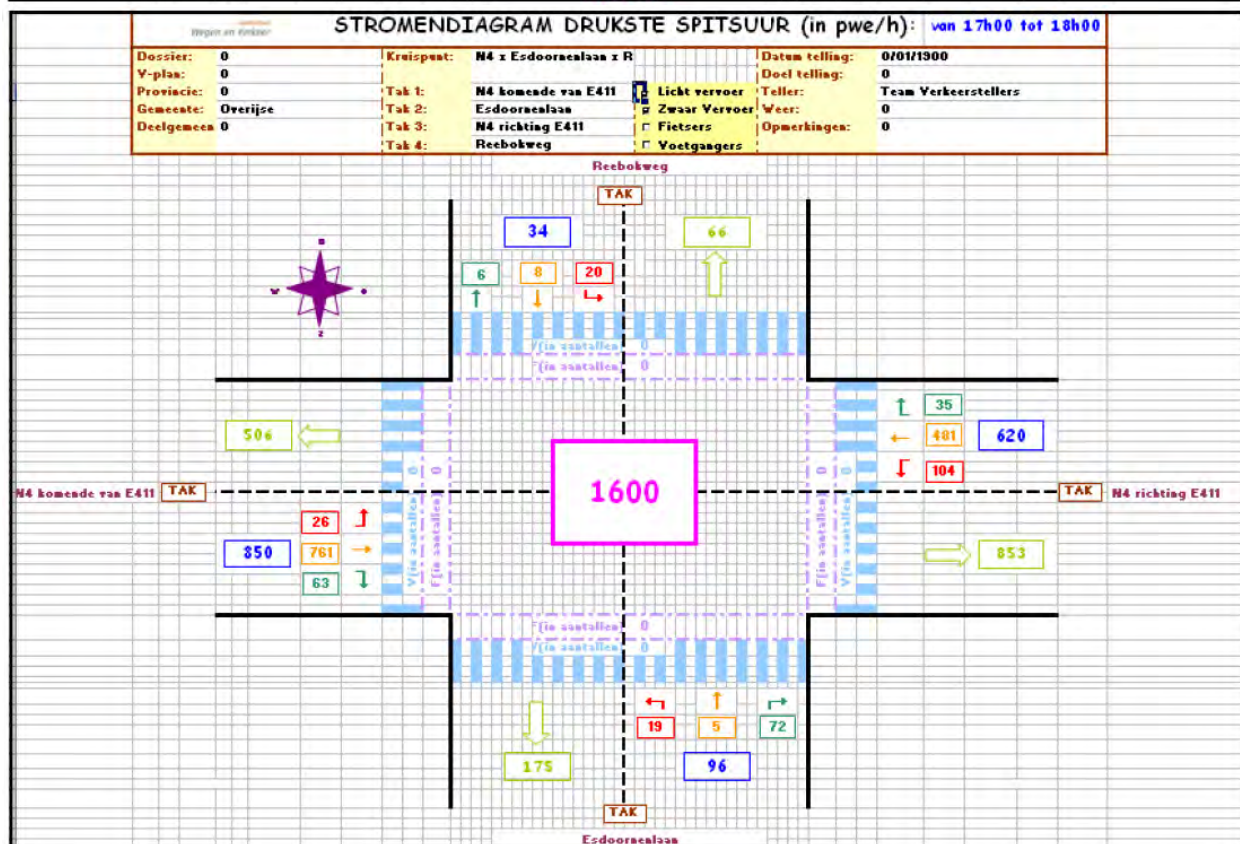
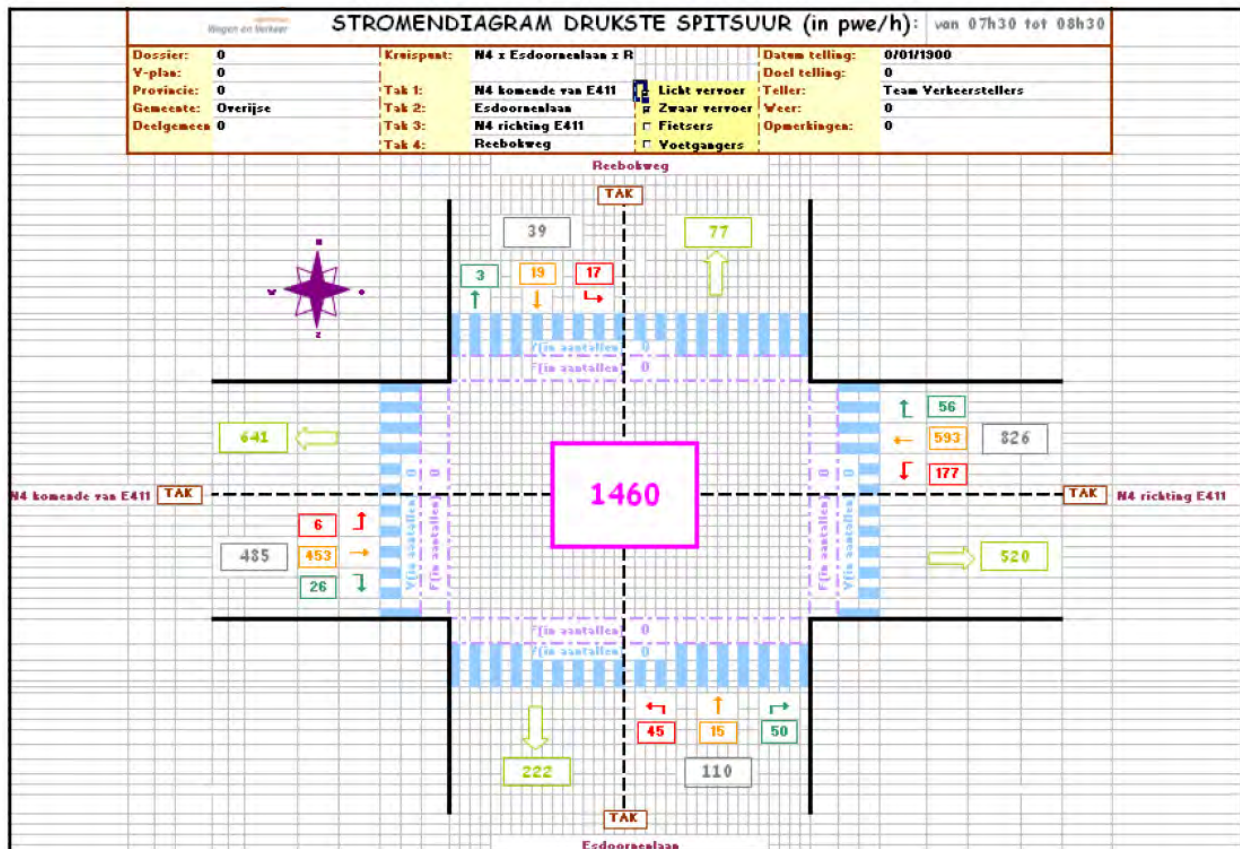
Bij uitwerking kruispunt voor de implementatie van verkeerslichten blijkt de ruimte binnen het openbaar domein onvoldoende te zijn

3. VROEGER BEHANDELING EN BESLUIT:

Beslissing laatste behandeling dossier (25/9/2012):

“De commissie beslist – unaniem – om haar akkoord te verlenen voor het plaatsen van een VRI op het kruispunt van de N4 met de Esdoornenlaan en de Reebokweg. De ontsluiting van het KBC-kantoor moet vóór de opmaak van het V-plan grondig bekeken worden.”

4. VERKEER:

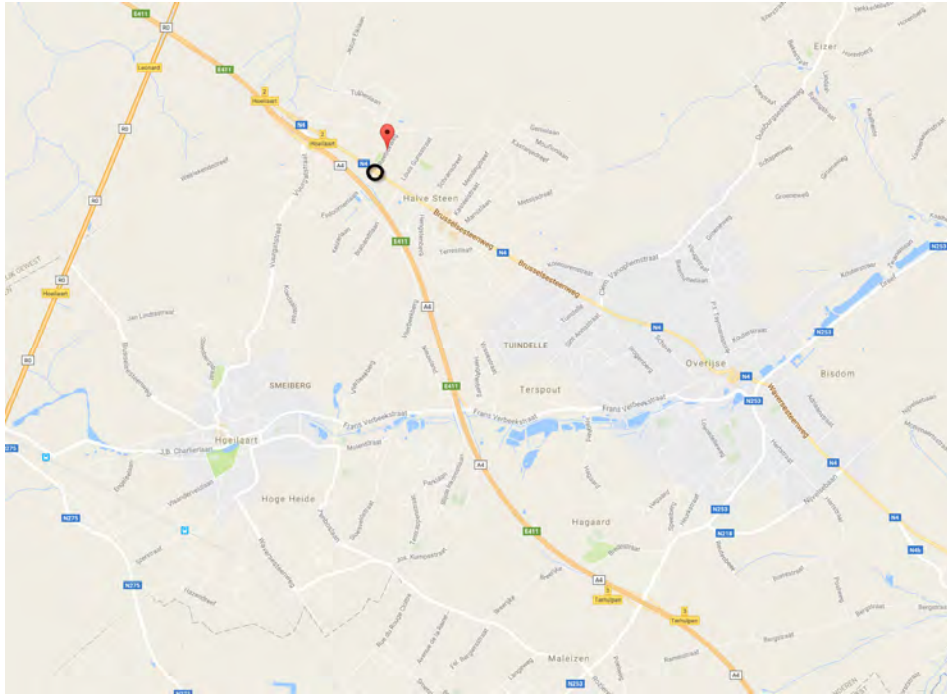


5. ONGEVALLLEN:

Geen gegevens beschikbaar.

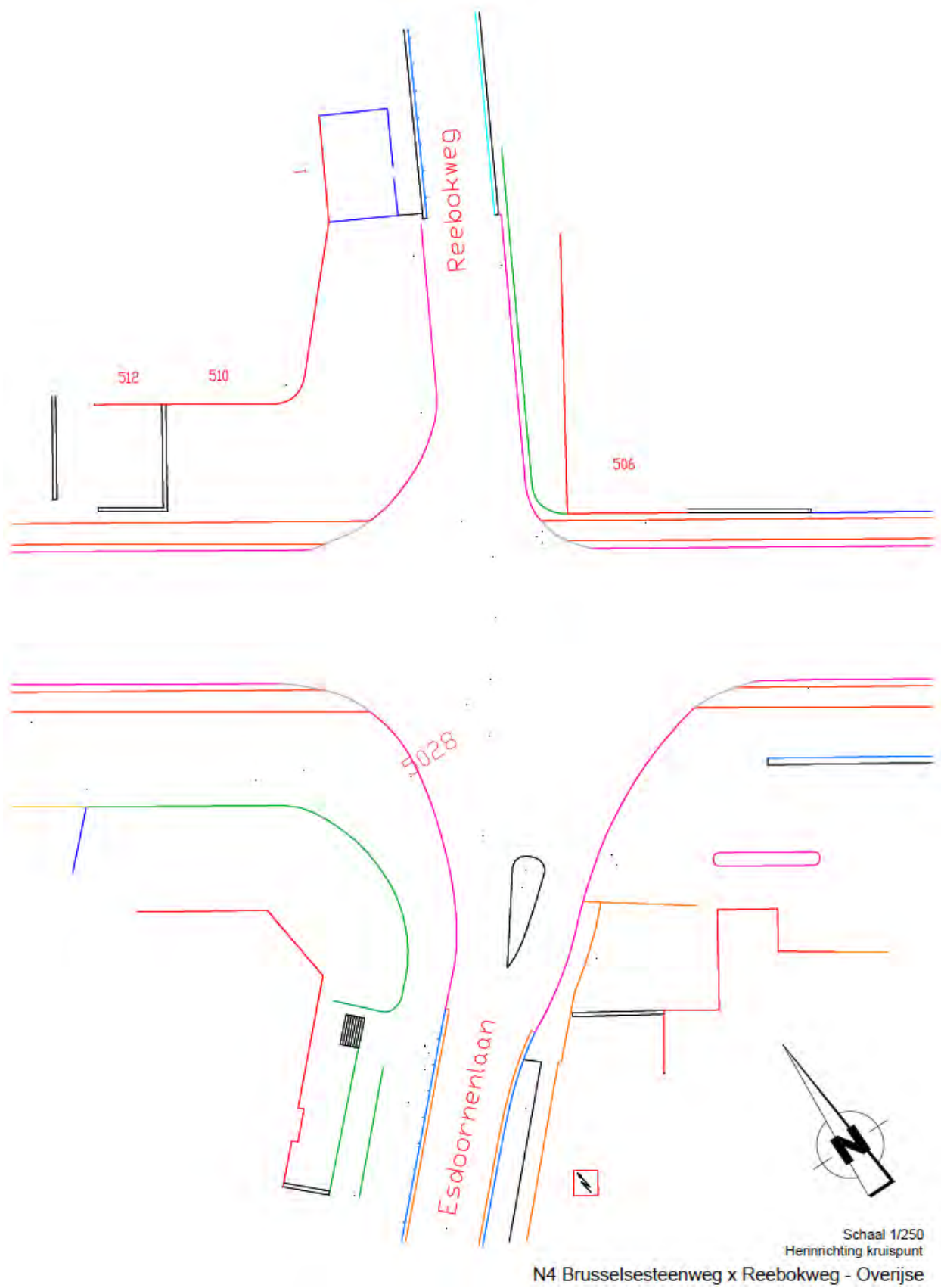
6. ANALYSE

- Gemeente Overijse
- N4 Brusselsesteenweg x Reebokweg / Esdoornenlaan



- N4 = secundaire weg type 3
- Buiten bebouwde kom, 70 km/h
- Aanliggend verhoogde fietspaden
- Bestaande toestand:
 - 1 rijstrook per rijrichting + linksofstelvakken thv kruispunt
 - Voorrangsgeregeld
 - Geen oversteekplaatsen
 - As van zijstraten liggen niet tegen over elkaar
 - Noordzijde: openbaar domein ligt zeer kort langs fietspad
 - Zuidzijde: veel beschikbare ruimte binnen het openbaar domein
 - Noordoost-hoek vh kruispunt: dwarsparkings én aansluiting parking KBC: niet-vergund







7. VOORSTEL EN MOTIVATIE CEL VERKEER:

Eerder werd beslist om op dit kruispunt verkeerslichten te plaatsen met inbegrip van de nodige voetgangersoversteekplaatsen.

Na opmeting en uittekenen van een basisgrondplan waarop het V-plan zich zou baseren werd al snel duidelijk dat het plaatsen van de nodige palen voor de verkeerslichten in de huidige configuratie niet mogelijk is zonder grondinname te doen, meer bepaald aan de noordzijde van het kruispunt.

Momenteel liggen in de noordoostelijke hoek van het kruispunt dwarsparkings, die zonder meer zouden wegvallen, doch die in feite niet vergund zijn.

Om die reden leek het een verdedigbare piste om toch door te gaan met de (beperkte) grondinname en de parkings (en zijn toegang) volledig te oriënteren op de aansluiting in de zijstraat.

Omwille van problemen die de gemeente nu reeds kent met de eigenaar van het betrokken perceel, wenst de gemeente echter verder te onderzoeken of het echt niet mogelijk is toch door te gaan met het dossier voor het plaatsen van verkeerslichten zonder grondinname(s) te moeten doen.

Om die reden heeft AWV voorliggend grondplan ingetekend waarbij ruimte wordt gewonnen door het opheffen van de opstelstrook voor linksafslaand verkeer.

Gezien er toch een behoorlijk aandeel verkeer links afslaat vanuit het oosten naar het zuiden, zou deze configuratie betekenen dat de verkeerslichten zullen moeten functioneren in een 3 fasen-regeling (zoniet zou bij de groenfase van de N4 het achteropkomend verkeer praktisch nooit afgewikkeld geraken).

Om die reden toetsen we de conflictbelasting van het kruispunt af aan de hand van de 3 fases:

1. N4 richting 1
2. N4 richting 2
3. Zijstraten

Ochtend:

$$I/C\ 1 = 826/1800 = 0.46$$

$$I/C\ 2 = 485/1800 = 0.27$$

$$I/C\ 3 = 110/1800 = 0.06$$

$$\text{Totale conflictbelasting ochtend} = 0.79$$

Avond:

$$I/C\ 1 = 620/1800 = 0.34$$

$$I/C\ 2 = 850/1800 = 0.47$$

$$I/C\ 3 = 96/1800 = 0.06$$

$$\text{Totale conflictbelasting ochtend} = 0.87$$

In het algemeen wordt 0,8 aangenomen als maximum voor dergelijke conflictbelasting. In dit geval kunnen we dus zeggen dat het kruispunt met verkeerslichten (werkende volgens een 3 fasen-regeling) tijdens de ochtend rond de verzadigingsgrens zal functioneren en tijdens de avondspits in ieder geval verzadigd zal zijn.

Tijdens onderling overleg met de gemeente, is reeds aangehaald dat dergelijk resultaat te verwachten zou zijn. De gemeente leek echter van oordeel dat een bepaalde wachtrijvorming op deze locatie op zich niet opweegt tegen de voordelen die het snel inbrengen van de verkeerslichten met zich meebrengt en geeft ook aan dat de N4 tijdens de spitsmomenten in ieder geval sowieso al in structurele file staat.

Hier tegenover staat dat we ook niet mogen vergeten dat de N4 een as is en blijft voor openbaar vervoer. Door een kruispunt uit te rusten met verkeerslichten waarbij op voorhand reeds is geweten dat de afwikkeling zeer matig zal zijn, zullen we onmiskenbaar bijkomende verliestijden voor de bus aftekenen.

Daarom is het misschien niet slecht terug te gaan naar de oorspronkelijke vraag en dat was een vraag voor het inbrengen van een oversteekplaats voor voetgangers.

We zouden dus kunnen stellen dat we op korte termijn een VOP inbrengen met een rustpunt dat we ergens in de aanloop van de linksafslagstrook inbrengen en tegelijkertijd voortgaan met de verdere stappen voor het realiseren van het kruispunt mét afslagstrook en hier dus de nodige onteigeningen voor opstarten.



