

Vraag nr. 18
van 10 sep- tember 2004
van de heer KRIS VAN DIJCK

N3-R27 Tienen – Streefbeeldstudie

In opdracht van het Vlaams Gewest werd door de Tijdelijke Vennootschap 3V (TV3V) een streefbeeldstudie opgesteld voor de N3 (noordelijke vesten) en de R27 (zuidelijke en oostelijke ring) in Tienen. Bedoeling is te komen tot een integrale aanpak van een groot aantal zwarte kruispunten op beide gewestwegen.

De streefbeeldstudie was onderwerp van bespreking op de gemeenteraad van 25 augustus 2004. Daarbij zijn een groot aantal vragen gerezen. Ook de plaatselijke bevolking heeft bedenkingen bij bepaalde aspecten van het opgestelde streefbeeld.

1. De herinrichting van de N3 (noordelijke vesten) lijkt een riskante onderneming te worden als niet eerst een noordelijke ontsluitingsweg wordt aangelegd die het verkeer komende van Aarschot, Diest en Linter de mogelijkheid geeft om de vesten te vermijden. Die mogelijkheid bestaat nu niet. Bij de geplande versmalling van de N3 kan dat grote problemen opleveren wat de doorstroming van het verkeer betreft.

Waarom wordt niet eerst werk gemaakt van de noordelijke ontsluitingsweg, waarvoor in het gewestplan een reservatiestrook bestaat ?

Op welke wijze werd berekend dat de geplande versmalling van de vesten géén capaciteitsproblemen zal opleveren, ook niet indien de noordelijke ontsluiting niet wordt aangelegd ?

2. In de nagestreefde hertekening van de vesten zijn de Vinckenboschvest en de Moespikvest niet opgenomen. Dat komt een eenvormig beeld van de vesten niet ten goede. Bovendien schept het een gevaarlijke situatie ter hoogte van het kruispunt met de Aandorenstraat (gevaarlijk punt 2011), waar het verkeer van twee op één rijstrook wordt geleid. Het zou logischer zijn om die versmalling al aan te brengen op de Invalsweg, onmiddellijk na het kruispunt (rotonde) met de R27.

Is het nog mogelijk om de Vinckenboschvest en de Moespikvest op te nemen in het streefbeeld ?

3. Op de R27 (oostelijke ring) wordt ter hoogte van het kruispunt met de Wulmersumsesteenweg de middenberm afgesloten. De oversteek van de R27 wordt nochtans zeer frequent gebruikt tijdens de “bieten campagne” door vrachtwagens en tractoren die bieten leveren aan de Suikerraffinaderij. In de studie worden ze verplicht om te rijden langs de rotonde aan de Sint-Truidensesteenweg. Het traag verkeer dat anders de R27 oversteekt, zou dus diezelfde R27 moeten opdraaien. Het doorgaand verkeer mag daar 90 km/uur rijden.

Hoe kan de geplande herinrichting van vermeld kruispunt (gevaarlijk punt 2058) uit hoofde van de verkeersveiligheid worden verantwoord ?

Op basis van welke tellingen is men tot dergelijke herinrichting gekomen ?

Hoeveel ongevallen deden zich op dat punt voor in 2003, 2002, 2001 en 2000 ?

Zijn er alternatieve herinrichtingen voor dat kruispunt mogelijk ?

Antwoord

1. De noordelijke ontsluitingsweg is geen onderwerp van het streefbeeld R27-N3 en werd bijgevolg niet behandeld in deze studie.

Bij de dimensionering van de noordelijke vesten werd er, wat intensiteiten betreft, uitgegaan van de huidige situatie, m.a.w. dat er geen noordelijke ontsluitingsweg komt en bovendien dat de noordelijke vesten geselecteerd werden als uitzonderlijkvervoerroute R4.

Wel werd op basis van recente kruispunttellingen (17/02/04) een schatting gemaakt van hoeveel voertuigen als bestemmingsverkeer beschouwd kunnen worden, en bijgevolg op de ventwegen terecht zullen komen. Er werd tevens verondersteld dat het downgraden van

de noordelijke vesten (van 2x2 naar 2x1 met ventwegen) en de lagere toegelaten snelheid (50 km /u i.p.v. 70 km /u) een ontmoedigend effect zullen hebben op het doorgaand verkeer, zodat deze stroom in de toekomst gebruik zal maken van de R27.

Vervolgens werden de tellingen van het drukste spitsuur samen met de huidige V-plannen gebruikt om de afwikkelingscapaciteit van alle lichtengeregelde kruispunten te verifiëren, aangezien de totale capaciteit van de noordelijke vesten eerst en vooral bepaald wordt door de afwikkelingscapaciteit van de knooppunten. Daaruit bleek dat er geen problemen te verwachten zijn in de toekomst vanwege het aanleggen van de 2 x 1 in plaats van de 2 x 2, ook niet indien er geen noordelijke ontsluitingsweg zou komen.

Ter hoogte van de kruispunten blijven de nodige opstelstroken gepland om een optimale afwikkeling te behouden.

2. Vinckenboschvest en Moespikvest waren geen onderwerp van dezestreefbeeldstudie. Wij zijn echter ook van oordeel dat het de verkeersveiligheidten goede zou komen indien de versmalling van de N3 ter hoogte van gevaarlijkpunt 2011 (Aandorenstraat) in zuidelijke- richting doorgetrokken zou worden (Vinckenboschvest).

De vraag van de stad tot uitbreiding van de studieopdracht wordt momenteel door de leidend ambtenaar van het project "gevaarlijke punten" onderzocht.

3. De verkeersveiligheidsanalyse werd uitgevoerd vanuit 3 invalshoeken.

Uit het manoeuvrediaagram (letselongevallen periode 1999-2000-2001) bleken de meeste ongevallen plaatsgevonden te hebben tijdens het oversteken of tijdens een linksafbeweging over de middenberm. Het sluiten van de middenberm zal bijgevolg een oplossing bieden om al deze ongevallen te vermijden.

Vanuit planologische overwegingen stelt de leidraad van TV3V voor om de aantakking van een lokale weg type II (Wulmersumsesteenweg) op een primaire weg type II (R27) met ofwel een VRI (verkeersregelininstallatie – red.), ofwel een rotonde in te richten.

Aangezien er op dit relatief korte stuk van de R27 reeds 3 rotonden (gepland) waren, werd de aanleg van een vierde rotonde ter hoogte van de Wulmersumsesteenweg niet in aanmerking genomen. Ook het behoud van de VRI werd niet in aanmerking genomen, wegens boven- en onderstaande bevindingen.

Uit recente tellingen ter plaatse (19/06/2003) bleken in het drukste spitsuur slechts een 100-tal PAE/u de R27 over te steken (in beide richtingen) ter hoogte van de Wulmersumsesteenweg (PAE: personenauto-aquivalent – red.). Tijdens hetzelfde spitsuur waren er tevens een 150-tal PAE/u (vanuit alle richtingen samen) die een linksafbeweging - de meest voorkomende ongevalsoorzaak - maakten ter hoogte van dit gevaarlijk punt. Deze relatief lage intensiteiten, en de beperkte omwegfactor naar één van de rotondes verder op de R27, hebben ertoe geleid om de afsluiting van de middenberm ook uit capacitair oogpunt te motiveren.

Voor het in - en uitvoegen van de “trage” fietswagens op de R27 zullen de in -en uitvoegstroken voldoende lang worden, zodat dit manoeuvre op een zo veilig mogelijke manier kan gebeuren. De tellingen waarvan sprake werden in bijlage toegevoegd

De beschikbare ongevalsgegevens zijn: in 2000: 0 ongevallen, in 2001: 0 ongevallen, in 2002: 3 ongevallen. De gegevens voor 2003 zijn nog niet beschikbaar.

Er werden uiteraard ook een aantal alternatieven onderzocht voor de inrichting van dit gevaarlijk punt (ongelijkgrondse kruising, behoud van VRI, rotonde). Deze werden na rijp beraad echter niet in aanmerking genomen door de leden van de stuurgroep. Ook de auditor stond achter deze beslissing.

(Bovenvermelde bijlage ligt ter inzage bij het Algemeen Secretariaat van het Vlaams Parlement, dienst Schriftelijke Vragen – red.)