

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 556
van **JOS LANTMEETERS**
datum: 14 februari 2020

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

Kruispunt Maaseikersteenweg/Maastrichterweg Smeermaas - Werken

Op 5 maart 2018 ging het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) over tot de werken aan het kruispunt van de Maaseikersteenweg met de Maastrichterweg in Smeermaas/Lanaken. Deze werken zouden gebeuren in 3 fases conform het faseringsplan.

Sinds de herinrichting van dit kruispunt vonden er enkele ongevallen plaats.

1. Kan de minister een overzicht geven van de overlegmomenten tussen AWV en het gemeentebestuur in aanloop naar en tijdens de werkzaamheden aan het kruispunt? Graag een overzicht met opgave van datum, betrokkenen en scope/opzet.
2. Kan de minister een overzicht bezorgen van volgende verslagen
 - a) werfverslagen;
 - b) verslagen van de verschillende overlegmomenten tussen het gemeentebestuur en AWV?
3. Kan de minister een overzicht geven van de ongevallen die er sinds de werkzaamheden plaatsvonden? Welke hiervan zijn volgens AWV te wijten aan de inrichting van het kruispunt? Was er hierover contact met het gemeentebestuur?
4. Vonden er sinds de werkzaamheden aan het kruispunt nog ingrepen plaats om de veiligheid te verhogen? Zo ja, welke?
5. Zijn er nog plannen om de veiligheid op dit kruispunt te verhogen? Zo ja, kan de minister deze nader toelichten?

ANTWOORD

op vraag nr. 556 van 14 februari 2020

van **JOS LANTMEETERS**

1. De verslagen in bijlage 1 geven een overzicht van de overlegmomenten. In het verslag worden de datum van het overleg, de aanwezigen en de topics terug te vermeld.

11 februari 2008: raming module 10 en rioleringsproject

29 mei 2012: startvergadering definitief ontwerp

13 september 2012: overleg fasering en omleiding Maastricht

12 juni 2013: bespreking parkeerplaatsen (na goedkeuring projectnota)

23 oktober 2013: voorbereiding infovergadering

9 december 2014: bespreking fasering en omleiding werken

2. a. werfverslagen (zie bijlage 2)
b. coördinatievergaderingen (zie bijlage 3)
3. Voor de periode 13 april 2019 (opening van het kruispunt) tot en met 26 januari 2020 werden door de politiezone LaMa 7 verkeersongevallen geregistreerd met correlatie tot het kruispunt. Het is mogelijk dat er meer ongevallen gebeurd zijn dan vermeld: de cijfers hieronder betreffen enkel de ongevallen waarbij de politie is tussengekomen of waar men aangifte heeft gedaan bij de politie en dewelke vervat werden in de politionele databank ISLP. Of er een direct verband is met de herinrichting kan niet direct afgeleid worden uit deze gegevens. Het is wel zo dat er bij 4 van deze 7 ongevallen gelijkaardige omstandigheden op te merken zijn, wat mogelijk wijst op een verkeersveiligheidsprobleem. Deze ongevallen werden in een overleg met de gemeente besproken (zie ook vraag 5).
 1. 13/05/2019 14:28. Verkeersongeval met stoffelijke schade.
 2. 23/05/2019 11:34. Verkeersongeval met stoffelijke schade.
 3. 22/07/2019 10:00. Verkeersongeval met gewonden.
 4. 01/06/2019 14:08: verkeersongeval met gewonden.
 5. 19/10/2019 12:57: verkeersongeval met stoffelijke schade.
 6. 28/11/2019 13:00: verkeersongeval met gewonden.
 7. 11/01/2020 11:39: verkeersongeval met stoffelijke schade.
4. Sedert de opening van het kruispunt werd de stopstreep op de N77 Maastrichterweg opnieuw gemarkeerd en achteruit gebracht om de linksafbeweging vanuit de Brusselseweg voor grote voertuigen te faciliteren.
5. Op maandag 17 februari 2020 vond er een overleg plaats in het gemeentehuis van Lanaken. Burgemeester Keulen, zijn mobiliteitsmedewerkers, politie, AWW (afdelingshoofd, toenmalig projectleider, regiomanager, verkeerskundige verkeersplannen, verkeer en signalisatie) en het studie bureau waren aanwezig. De situatie sinds de heropening van het kruispunt in april 2019 werd geanalyseerd. Het opzet om een veiligere schoolomgeving te creëren is zeker geslaagd, maar herhaaldelijke gelijkaardige ongevallen tonen een nieuw verkeersveiligheids-probleem. In een periode van 9 maanden gebeurden 4 ongevallen wanneer een bestuurder vanuit noordelijke richting van de Maaseikersteenweg komt en linksaf wil slaan richting Nederland/Brugstraat (zie het antwoord op deelvraag 3). Ze komen in aanrijding met verkeer dat uit zuidelijke richting komt. Voor deze beweging werd in het ontwerp geen afslagstrook voorzien. Er is enkel een opstelvak voor één wagen om voorlangs te

kruiden. De drukke linksafslaande stroom uit de andere richting (vanuit zuidelijke richting naar Lanaken) beneemt het zicht van de bestuurders die linksaf naar de Brugstraat willen afslaan. De beperkte opstelruimte zorgt er bovendien voor dat de bestuurder zich niet optimaal kan opstellen (te zeer in een hoek, eerder dan parallel met de weg), wat het zicht verder vermindert.

Er wordt beslist om toch een afslagstrook in te richten voor deze verkeersstroom. Bestuurders zullen zich beter kunnen opstellen en op die manier zal het zicht verbeteren. De verkeerslichtenregeling zal ook aangepast worden. Parallel wordt ook ingezet op betere bebording die ervoor moet zorgen dat minder weggebruikers de beweging richting Brugstraat maken doordat ze gebruik maken van de voorkeursroutes. Deze werken vatten aan tijdens de Paasvakantie.

BIJLAGEN

1. [Verslagen van overlegmomenten](#)
2. [Werfverslagen](#)
3. [Verslagen van coördinatievergaderingen](#)