



**gemeente
vaals**

RAADSVOORSTEL

Datum: 24 augustus 2026
Datum vergadering: 21 september 2026

Naam: E. Ummels
Portefeuillehouder: M. Winkens

Agendapuntnr.:

Behandeld door: Operationeel Beleid

Zaak:

Documentnummer 26.0020465



Openbaar

Onderwerp:

Verkeerssituatie kern Vijlen

Voorstel

1. Het 50 km-regime met het daarbij behorende voorrangstelsel voor aanlandende straten op de Vijlenberg herstellen.
2. De effecten en kosten van fluisterasfalt op de Vijlenberg onderzoeken.
3. Een fysieke inrichting van de schoolzone en extra bebording bij oversteekplaatsen Mameliscare en kerk realiseren.
4. Een voorstel op basis van een verkeerskundig model ontwikkelen voor de meest optimale verkeerscirculatie om de geconcentreerde verkeersdruk ter hoogte van de driesprong Vijlenberg/Rugweg/Groenenweg af te bouwen.
5. Een digitaal meldpunt inrichten en de opvolging van de meldingen organisatorisch borgen.
6. De kosten van de maatregelen (€ 20.000) te dekken uit het voorbereidingskrediet verkeersmaatregelen.

Inleiding

De verkeersdruk in de kern Vijlen i.c. de Vijlenberg en daaruit voortvloeiende inbreuk op de leefbaarheid zijn al jaren onderwerp van discussie. In 2022 (22. 0005610/raad december 2022) en 2024 (24.0004849/raad april 2024) heeft de gemeenteraad besluiten genomen over infrastructurele en verkeerskundige ingrepen. Over de mate van werking van die ingrepen zijn de meningen verdeeld, ook in de gemeenschap van Vijlen. Reden voor de gemeenteraad om opdracht te geven om samen met bewoners de gedane ingrepen te evalueren. Daartoe is een verkeerspanel ingericht. Het verkeerspanel heeft in oktober 2024 een brief (24.0030627) geschreven aan het gemeentebestuur, die als een voortgangsbericht beschouwd kan worden. In mei 2026 heeft het verkeerspanel haar eindadvies (26.0013974) afgegeven, met daarin 10 adviezen gericht op een verkeersleefbaar Vijlen.

Beoogd effect

Op basis van de adviezen van het verkeerspanel Vijlen komen tot een verfijning van de infrastructurele en verkeerskundige ingrepen in de kern Vijlen, met als doel een impuls aan de verkeersleefbaarheid in Vijlen.

Argumenten

1.1 Het Verkeerspanel is geen voorstander van het huidige 30 km-regime op de Vijlenberg, met uitzondering van het deel vanaf de rode bestrating nabij de kerk tot aan Bergzicht. Het verkeerspanel pleit dan ook voor herstel van het 50 km-regime met het daarbij behorende voorrangstelsel voor aanlandende straten.

Een 30 km-regime heeft alleen zin als het betreffende wegvak ook daadwerkelijk ingericht wordt als 30 km-weg. Het uitsluitend plaatsen van 30 km-borden op een wegprofiel van 50 km is zinloos. De kosten voor een adequate 30 km-inrichting wegen niet op tegen de voordelen, aangezien het verkeerspanel van mening is dat er meer nadelen dan voordelen zullen optreden. Afkomend gemotoriseerd verkeer, richting de Mamelisserweg, dat zich houdt aan de aangegeven snelheid, wordt mede door het dalende wegvlak, links en rechts ingehaald door wielrenners en e-bikes. Een adequate 30 km-inrichting met wegversmallingen en asverspringingen zal op piekmomenten leiden tot opstoppingen, met als gevolg meer geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Verkeersdrempels hebben een negatief effect op de geluidsoverlast en trillingen voor de direct aanwonenden. Wel geeft het verkeerspanel in overweging om te onderzoeken in hoeverre fluisterasfalt een deel van de geluidsoverlast kan wegnemen en vervolgens een afweging te maken tussen kosten en geluidseffect.

De Vijlenberg valt qua weginrichting en wegligging uiteen in drie delen: het deel komende vanaf de Mamelisserweg tot aan de rode bestrating nabij de kerk, het deel vanaf de rode bestrating tot aan Bergzicht en tot slot het deel vanaf Bergzicht tot aan de komgrens richting Harles.

Het eerste deel heeft een klassiek 50 km-profiel, terwijl het tweede deel door zijn bochtigheid en straatparkeerplaatsen reeds snelheid remmend werkt. Het derde deel heeft een klassiek 50 km-profiel maar kent door de aanwezige straatparkeerplaatsen een zekere remmende werking.

Uit metingen blijkt dat 85% van de weggebruikers op de Vijlenberg een snelheid van 41/46 km heeft; snelheden die in overeenstemming met het wegprofiel. Verkeerskundig onderschrijven we de stelling van het verkeerspanel dat het uitsluitend plaatsen van bebording zinloos is en dat het instellen van een 30 km-zone alleen zinvol is met bijpassende weginrichting. Gelet op de gemeten snelheden van 85% van de weggebruikers neemt het College het advies van het verkeerspanel over en stelt voor om het 50 km-regime te herstellen op de Vijlenberg.

1.2 Een groot deel van de overlast wordt veroorzaakt door geluidsoverlast, deels door het motorgebrom, deels door het contactgeluid. Onderzoek moet aantonen of het contactgeluid verminderd kan worden met behulp van fluisterasfalt, wat de kosten daarvan zijn en of de vermindering opweegt tegen die kosten.

1.3 Het verkeerspanel plaatst vraagtekens bij de inrichting en zichtbaarheid van oversteekplaatsen op de Vijlenberg. De oversteeklocaties richting kerk, bij de school en bij Mameliscare vragen aandacht. Enerzijds vanwege de enigszins onoverzichtelijke situatie ter plekke; anderzijds vanwege het feit dat het hier kwetsbare doelgroepen betreft.

Het College neemt het advies over en stelt voor om de straten rond de school, dus niet alleen de oversteekplaats aan de Vijlenberg, als schoolzone in te richten. De attentiewaarde voor de oversteekplaats bij Mamelis en nabij de kerk zal middels extra bebording benadrukt worden.

1.4 Het verkeerspanel ziet een duidelijk knelpunt bij de driesprong vijlenberg/Rugweg/ Groenenweg, veroorzaakt door onder andere bestemmingsverkeer voor het Higgend Hert en het Vijlenerbos.

Het Verkeerspanel adviseert om dit knelpunt met voorrang aan te pakken waarbij het doel moet zijn om dit punt zoveel mogelijk te ontlasten, ook als dit leidt tot ingrijpende wijzigingen in de verkeerscirculatie ter plekke.

Het College erkent de verkeersdruk op dit specifieke punt en wil een aanpak borgen in een bredere context.

Het verkeerspanel is van mening dat de nagestreefde regulering van toeristisch-recreatief bestemmingsverkeer met kracht opgepakt moet worden, waarbij de regulering niet alleen moet leiden tot minder verkeer in natuur- en stiltegebieden, maar ook tot minder toeristisch-recreatief bestemmingsverkeer in de kernen. Het College onderschrijft deze doelstelling die al centraal staat in het project Aanpak verkeersdruk buitengebied en ziet een duidelijke relatie met punt 6 van dit raadsvoorstel.

1.5 Het Verkeerspanel adviseert de instelling van een digitaal meldpunt verkeersoverlast.

Met een meldpunt realiseer je niet alleen een duidelijk infopunt voor onze bewoners en komen alle reacties gebundeld binnen, maar verdiep je op een kwalitatieve wijze de data die via metingen opgehaald worden. Het College neemt dit advies over. Door het instellen van een verkeerspanel zijn ervaringen en inzichten op een laagdrempelige manier bij de gemeente aangeleverd. Een meldpunt voorziet in een structurele vorm. Aandachtspunt is de organisatorische borging van de opvolging van meldingen.

Kanttekeningen

1.4 Het verkeerspanel spreekt over een mogelijke ingrijpende wijziging in de verkeerscirculatie.

Spreiding kan een oplossing zijn, maar dan moet die spreiding wel zodanig vorm krijgen dat het probleem niet naar een ander punt stroomt. Daartoe is het noodzakelijk dat de verkeerscirculatie in het gebied middels een verkeerskundig model in beeld wordt gebracht en mogelijke oplossing op hun effect beoordeeld kunnen worden. Het College stelt dan ook voor om een dergelijk model op de huidige situatie toe te passen en van daaruit te werken aan een zo optimaal mogelijke oplossing voor het hele gebied.

Het verkeerspanel acht het essentieel dat de pakkans voor snelheidsovertreders vergroot wordt. Dat kan door gerichte projecten en door beschikbare handhavingsinstrumenten.

Er is regelmatig en constructief overleg met de politie over inzet op snelheidsovertredingen, in verhouding tot de beschikbare capaciteit. Afgelopen zomer hebben enkele handhavingsacties op ad hoc basis plaats gevonden. Streven is om die ad hoc aanpak verder uit te bouwen. Statische voorzieningen, zoals bijvoorbeeld een flitspaal, van gemeentewege zijn wettelijk niet mogelijk. Wel hanteert de gemeente statische bebording om weggebruikers te wijzen op hun snelheid en te waarschuwen voor mogelijke snelheidscontroles. In het kader van de zomercampagne hebben we een nulmeting en resultaatmeting laten uitvoeren naar de effecten van deze bebording. Zodra de resultaten voorhanden zijn, zullen wij de gemeenteraad informeren.

Het Verkeerspanel adviseert om naast lokale maatregelen altijd oog te houden voor de resultaten die door de samenwerking in de regio bereikt kunnen worden en daarin een actieve en als het moet, initiërende rol te spelen.

De gemeente Vaals heeft haar deelname aan het programma Verantwoord op Weg/team Heuvelland beëindigt. Het Verkeerspanel heeft wel begrip voor deze keuze, gelet op de gehanteerde argumenten, maar zou het betreuren als daarmee het regionale perspectief op het toeristisch-recreatief verkeer verdwijnt. De lokale infrastructuur biedt onvoldoende alternatieven om een leefbare spreiding te realiseren; daarvoor is de regionale infrastructuur nodig. Door het project Aanpak verkeersdruk buitengebied en de daardoor ontstane brede personele/organisatorische en bestuurlijke samenwerking in de regio, met een veelheid aan partners, is het bredere perspectief geborgd in het lokaal beleid en regionale aanhaking.

Financiën

De kosten voor de voorstellen 2, 3, 4 en 5 bedragen € 20.000, opgebouwd uit kosten voor bebording/markering (€ 3.500), onderzoek fluiterasfalt en verkeerscirculatie (€ 8.500), fysieke inrichting schoolzone (€ 8.000).

De gemeenteraad heeft een voorbereidingskrediet verkeersmaatregelen (30220024) beschikbaar gesteld. Na onttrekking van € 20.000 resteert nog € 59.000 van dit krediet.

Communicatie

De besluitvorming van de gemeenteraad zal gecommuniceerd worden naar de leden van het verkeerspanel en vervolgens ook via de diverse communicatiekanalen van de gemeente Vaals.

Uitvoering

Besluitvorming zal zo spoedig mogelijk gevolgd worden door uitvoeringsbesluiten en daadwerkelijke uitvoering. Streven is om uitvoering in 2026 te realiseren.

Bijlagen

26.0013974 advies verkeerspanel Vijlen

26.0020565 raadsbesluit