



	V85	VMax	% snelheids- overtredingen	# weggebruikers/ etmaal
Melleschet – 30km/u	30	80	14,1	277
Rott – 30 km/u	36	70	27,6	677
Vijlenerberg 1 (nr.173) – 30 km/u	41	80	72,6	3561
Vijlenerberg 2 (nr.21) – 30 km/u	46	108	65,2	1794
Hilleslagerweg – 60 km/u	57	126	9,6	1668
Mamelisserweg – 60 km/u	63	138	22,6	3916
Vijlenstraat 1 – 60 km/u	38	84	0,3	282
Pannisbergweg – 60 km/u	48	96	2,7	1175

Geachte leden van de Gemeenteraad
Geachte leden van het College van B&W

Naar aanleiding van ons advies van oktober 2024, de uitgezette ingrepen en gehouden metingen, heeft het Verkeerspanel zich wederom gebogen over de verkeerssituatie op en rond de Vijlenberg. In deze brief doen wij een aantal onderbouwde aanbevelingen/adviezen en wij hopen dat het gemeentebestuur deze betreft in haar afwegingen omtrent de toekomstige verkeersinrichting van de Vijlenberg. De aanbevelingen/adviezen hebben we omkaderd.

In haar eerste advies van oktober 2024 heeft het Verkeerspanel Vijlen al haar twijfels uitgesproken over de 30 km-maatregel op de Vijlenberg, zeker voor wat betreft het eerste deel, komende vanaf de Mamelisserweg/Hilleslagerweg. Het verkeerspanel constateert een aantal zaken:

- Het plaatsen van 30 km- borden zonder dat de weg als 30 km-zone wordt ingericht is zinloos, zeker op het betreffende eerste deel, zijnde een brede, rechte en overzichtelijke weg.
- De maatregel is niet alleen zinloos, maar tast de verkeersveiligheid zelfs aan. De voorrangssituatie die voortvloeit uit de 30 km (rechts heeft voorrang op links), leidt vanwege de inrichting van de weg tot veel onduidelijkheid en twijfels bij weggebruikers.
- 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.
- Uit metingen komen stevige pieken in intensiteit op de Vijlenberg naar voren op de momenten die verwacht mogen worden: feestdagen, weekenden, vakantieperiodes. Een adequate 30 km-inrichting met wegversmallingen en asverspringingen zal naar de mening van het verkeerspanel op deze piekmomenten leiden tot opstoppen, met als gevolg meer geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Verkeersdrempels leiden waarschijnlijk tot minder opstoppen, maar hebben wel een negatief effect op de geluidsoverlast en trillingen voor de direct aanwonenden.

Advies 1

Alles overziende is het Verkeerspanel geen voorstander van handhaving van het 30 km-regime op het eerste deel van de Vijlenberg. De kosten voor een adequate inrichting wegen volgens het verkeerspanel niet op tegen de voordelen, aangezien het verkeerspanel van mening is dat er meer nadelen dan voordelen zullen optreden. Het verkeerspanel pleit dan ook voor herstel van het 50 km-regime met het daarbij behorende voorrangsstelsel voor aanlandende straten. 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.

Advies 2

Voor wat betreft de “kern” van de Vijlenberg, ruwweg het deel tussen kerk en Bergzicht, is het Verkeerspanel van mening dat de situatie in de “kern” van de Vijlenberg, zodanig is dat het 30 km-regime gehandhaafd kan blijven zonder aanvullende snelheidsremmende maatregelen. De wegligging en weginrichting hebben reeds een snelheidsremmende werking.

Advies 3

Vanaf Bergzicht tot aan komgrens richting Harles zorgen de inspringende parkeerplaatsen deels voor voldoende snelheidsremming, waardoor het 30 km regime op dit traject weinig meerwaarde lijkt te bieden en zelfs tot verwarring kan leiden gelet op de weginrichting. Het verkeerspanel adviseert om dit deel verkeerskundig te beoordelen op het gewenste snelheidsregime.

Het Verkeerspanel heeft zich ook gebogen over de officiële en informele oversteekplekken.

Het Verkeerspanel kan zich voorstellen dat mensen die slecht of enigszins langzaam ter been zijn, op sommige punten, met name in het middelste deel van de Vijlenberg, moeite met oversteken hebben. Tegelijkertijd zorgen formele oversteekvoorzieningen zoals zebrapaden ook weer voor meer stremming en geluidsoverlast.

Advies 4

Het Verkeerspanel adviseert om te onderzoeken of de huidige officiële oversteekplekken afdoende ingericht en zichtbaar c.q. geattendeerd zijn voor andere weggebruikers. Speciale aandacht vraagt het Verkeerspanel voor de situatie ter hoogte van de zorgvoorziening aan de ingang van de Mamelisserweg, nabij de rotonde, waar de parkeerplaats van de voorziening aan de overkant van de weg ligt. Bij de beoordeling van deze specifieke situatie adviseert het Verkeerspanel om de adviezen van Haskoning over de situatie ter plekke te betrekken.

Advies 5

Het Verkeerspanel adviseert om de schoolzone (Vijlenberg en Pastorijweg) duidelijk te markeren middels accentpalen en tevens voorzieningen te treffen zodat kinderen ter plekke niet rechtstreeks de weg op kunnen lopen/fietsen.

Het inzoomen op de Vijlenberg heeft bij het Verkeerspanel niet geleid tot een kokervisie. De verkeerssituatie op de Vijlenberg is een direct gevolg van de verkeersstromen in onze gemeente én onze regio. De op specifieke momenten gemeten pieken zijn deels verkeer dat specifiek op weg is naar een bepaalde voorziening, maar zeer zeker deels ook toeristisch-recreatief verkeer dat de regio verkent. Het Verkeerspanel constateert dat in de Agenda Vrijtijdseconomie duidelijke uitspraken geformuleerd zijn over het spanningsveld tussen de economische motor die toerisme is, de daaruit voortvloeiende verkeersdruk en de leefbaarheid voor de eigen inwoners. Voor wat betreft de uitvoering leunt de Agenda VTE primair op het 12-punten-programma Aanpak verkeersdruk buitengebied.

Advies 6

De nagestreefde regulering van toeristisch-recreatief bestemmingsverkeer moet met kracht opgepakt 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. Voor wat betreft de Vijlenberg is er een duidelijk knelpunt bij de driesprong Vijlenberg/Rugweg/Groenenweg, veroorzaakt door onder andere bestemmingsverkeer voor het Hijgend 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 Verkeerspanel adviseert om een verkeerskundig bureau de mogelijkheden/onmogelijkheden ter plekke in kaart te laten brengen.

De metingen op de Mamelisserweg laten een verschillend beeld zien. 85% van de weggebruikers houdt zich goed aan de maximumsnelheid van 60 km, met een V85 van 63 km, maar desondanks overschrijdt bijna 23% van de weggebruikers de aangegeven snelheid, met een onvoorstelbare uitschieter tijdens de meetperiode van 138 km per uur. Infrastructurele ingrepen moeten niet gebaseerd zijn op uitschieters. Tegelijkertijd is het Verkeerspanel van mening dat het risico door uitschieters niet gebagatelliseerd moet worden: één uitschieter met foute afloop kan heel veel persoonlijke ellende voor heel veel mensen betekenen. Jammer genoeg zijn er altijd weggebruikers die zich pas houden aan de geldende regels als er een gerede pakkans bestaat. Het Verkeerspanel acht die pakkans nu (veel) te klein.

Advies 7

Het Verkeerspanel adviseert om samen met de politie een project in te richten om uitschieters aan te pakken. Dat zou kunnen door een mobiele opstelling in de nachtelijke uren steeds op een andere plek te activeren, aangezien zich dit soort uitschieters in het gehele buitengebied voordoen.

Advies 8

Het Verkeerspanel adviseert om te onderzoeken of en onder welke voorwaarden het mogelijk is om statische voorzieningen te treffen met een preventieve en wellicht ook repressieve werking.

Zoals aangegeven is de problematiek van het toeristisch-recreatief verkeer geen probleem van Vijlen of van Vaals, maar van de hele regio. 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.

Advies 9

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.

Tot slot

Door het instellen van een Verkeerspanel zijn ervaringen en inzichten op een laagdrempelige manier bij de gemeente aangeleverd. Het Verkeerspanel is echter van mening dat in wezen elke inwoner van Vijlen c.q. aanwonende aan de Vijlenberg ervaringsdeskundige is. In onze brief van oktober 2024 hebben wij geadviseerd een apart meldpunt verkeersoverlast in te stellen.

Daarmee 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.

Advies 10

Het Verkeerspanel beveelt de realisatie van een digitaal meldpunt verkeersoverlast van harte aan.

Met vriendelijke groet
Het Verkeerspanel Vijlen