

Reconstructie Maastrichterlaan

De provincie wil „feiten laten spreken”

Provincie heeft goed geluisterd naar zorgen in Vaals over reconstructie Maastrichterlaan



provincie limburg



Logisch dat menig inwoner van Vaals zich zorgen maakt over de reconstructieplannen van de Maastrichterlaan. Want deze weg snijdt dwars door het (winkel)hart van deze markante grensstad. Sinds mensenheugenis ervaren Vaalsenaren de Maastrichterlaan dan ook als hún straat. Wie eraan durft te komen kan rekenen op kritische vragen en vurig verzet, zowel vanuit de politiek als uit de burgerij.

In deze gespannen maar open sfeer vond dan ook onlangs in Vaals een drukbezochte bijeenkomst plaats waar tal van vragen zijn gesteld aan de eigenaar van de Maastrichterlaan: de provincie Limburg, vertegenwoordigd door Gedeputeerde Noël Lebens en projectleider Marco Luijten. Kirsten Renericken en haar medeverontruste Vaalsenaren vertolkten de angsten en onzekerheid over de gevolgen van de voorgenomen reconstructie van 'hun' Maastrichterlaan. Het is volgens gedeputeerde Lebens nu dan ook echt tijd om de feiten te laten spreken en daarbij te luisteren naar de wensen van de burgers.

Voornaamste pijnpunt, zo bleek tijdens deze vergadering, is de geplande aanleg van een zogeheten middengeleider, waardoor de trottoirs op sommige plaatsen moeten worden versmald. Bovendien verdwijnen er ventwegen en ook een tiental statige bomen. Verontrust is menig Vaalsenaar ook over de vraag of brandweerauto's en ambulances nog doorgang krijgen in deze geasfalteerde slagader, hartje Vaals.

Op nagenoeg alle vragen gaven Gedeputeerde Lebens en Marco Luijten hun visie op dit buitengewoon gevoelige dossier. Beiden beloofden uitvoering in te gaan op de geroepen vragen en opmerkingen, samengebond in het Burgerinitiatief.

Veiliger

Uit de terugkoppeling aan het Burgerinitiatief blijkt dat - zo oordeelt de provincie bij monde van Gedeputeerde Lebens en zijn ambtenaren - hulpdiensten zoals brandweer en ambulance dankzij de verbreding van het asfalt zonder meer kunnen passeren. Om deze verbreding was ook verzocht tijdens de consultatieavond in maart. De breedte van het asfalt gaat na de aanpassing van 4,85 meter naar 5,05 meter.

Ook over het gevreesde versmallen van trottoirs en vervallen van ventwegen heeft de provincie goed geluisterd naar de burgers uit Vaals. De middengeleiders buiten het winkelhart worden versmald van vijf naar vier meter. Daardoor worden de trottoirs breder dan in het eerste ontwerp. Binnen het kernwinkelgebied zijn de middengeleiders versmald tot 2,5 meter. Dit is de minimale maat voor een middengeleider zodat mensen met een kinderwagen of scootmobiel hier ook gebruik van kunnen maken. Dit alles leidt tot slechts versmalling van de trottoirs in het zogenaamde kernwinkelgebied. Daarbuiten blijven de trottoirs gelijk van breedte en worden ze op sommige plaatsen zelfs breder.

Daar waar deze middengeleiders aangebracht worden, wordt het veiliger en makkelijker om de Maastrichterlaan over te steken. Men hoeft nu maar één rijstrook tegelijkertijd in de gaten te houden. Bovendien belooft de provincie dat het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg straks op alle scholen in Vaals uitleg zal geven over het sneller en veiliger oversteken van de Maastrichterlaan. Dat de verkeersveiligheid wordt verbeterd en mensen in de toekomst veilig kunnen oversteken wordt overigens ook door geraadpleegde verkeerskundige bureaus bevestigd.

Daarnaast zorgen de middengeleiders voor een betere doorstroming van het verkeer. Niet alleen op de Maastrichterlaan, maar ook op de zijwegen. Want ook vanuit de zijwegen kunnen automobilisten in twee fasen de Maastrichterlaan oprijden. Afslaand verkeer vanuit de Maastrichterlaan blokkeert in het nieuwe ontwerp niet het doorgaande verkeer. Dit zorgt voor minder filedruk en optrekkende en afremmende bewegingen, waardoor er minder geluid- en stankoverlast zal ontstaan.

Tankstations

De hinder van wachtende auto's bij tankstations aan deze hoofdweg wordt aangepakt door strenger toezicht op stilstaan op de fietsstrook. Bovendien wordt overleg gepleegd met de eigenaren over noodzakelijke aanpassingen van de inrichting van hun pompstations, waardoor auto's zo min mogelijk op de openbare weg hoeven te wachten. Last of gevaar van vrachtverkeer richting industrieterrein wordt zodanig opgevangen dat vrachtwagens uitdrukkelijk niet op die plekken rijden waar voetgangers staan te wachten om over te steken. Tevens worden de inritten zo ingericht dat vrachtwagens eenvoudig kunnen indraaien.

Uitgaande van de terugkoppeling van de provincie aan het Burgerinitiatief is er geen sprake van beduidend minder parkeerplaatsen. In totaal komen er ongeveer tien procent meer parkeerplaatsen terug, mogelijk wel op plekken die iets verderop gesitueerd zijn.

Geen randweg

Of er niet beter meer borden kunnen worden geplaatst die het inkomende verkeer om Vaals heen dirigeren, was ook een vraag tijdens de bijeenkomst. Dit is inmiddels gerealiseerd in Nijswiller.

Dit zal voor de Maastrichterlaan echter niet werken, want uit verkeerstellingen en eerder onderzoek door de gemeente blijkt dat slechts 10% van het verkeer over de Maastrichterlaan doorgaand verkeer is.



Hieronder de uitgebreide de reactie vanuit de provincie op de meest gestelde vragen over zorg- en pijnpunten vanuit de burgerij.

Waarom moeten er middengeleiders komen?

De middengeleiders zijn essentieel om het conflict tussen de overstekende voetganger en het gemotoriseerd verkeer te minimaliseren. Daarnaast zorgt de middengeleider er ook voor dat verkeer vanuit de zijwegen makkelijker, sneller en veiliger de Maastrichterlaan kan oprijden. Bovendien wordt de oversteekbaarheid van de laan door voetgangers en fietsers een stuk sneller en veiliger.

Daarnaast gebruiken we de middengeleiders om het groene karakter van de laan te versterken. Als de middengeleider niet zal worden aangebracht, valt gelijk het oplossend vermogen van het ontwerp geheel weg. We hebben nadrukkelijk geprobeerd om de invloed van de middengeleider op de trottoirs zo veel mogelijk te beperken.

Kunnen hulpdiensten in de nieuwe situatie voertuigen passeren?

Ja, in de nieuwe situatie kunnen hulpdiensten bij de middengeleiders een vrachtwagen gewoon passeren, mocht deze daar stil komen te staan. Naar aanleiding van vragen tijdens de consultatieavond is het asfalt verder verbreed om dit zonder problemen mogelijk te maken.

Uiteraard verwachten wij minder filevorming na reconstructie en zal deze situatie minder frequent voorkomen dan in de huidige situatie waar hulpdiensten via de andere rijstrook verkeer moeten inhalen, hetgeen weer leidt tot gevaarlijke situaties.



Verdwijnt het groen?

De bomen zullen helaas niet kunnen worden gehandhaafd. Wel onderzoeken we nog de mogelijkheid om zoveel mogelijk bomen te verplaatsen. Er staan nu 117 bomen en in het nieuwe ontwerp komen 107 bomen terug. Dit zullen wel behoorlijk grote bomen zijn (omtrek 45 centimeter) zodat er meteen voldoende groen terug komt. De bomen worden verspreid over de hele laan, zodat ook bij de entree van Vaals een groene uitstraling gecreëerd wordt. Ook wordt er gewerkt met een blokhaag als onderbeplanting. Dit zorgt voor een veel groenere uitstraling van de laan dan nu het geval is.

Worden de trottoirs smaller?

Op sommige delen van de Maastrichterlaan worden de trottoirs smaller. Om tegemoet te komen aan de wens van de bevolking om de trottoirs zo breed mogelijk te houden, zijn de middengeleiders buiten het kernwinkelgebied versmalt van 5 naar 4 meter. De extra vrijgekomen ruimte wordt aan de trottoirs toebedeeld.

De trottoirs binnen het kernwinkelgebied worden wel smaller door de middengeleider, maar deze middengeleider zorgt er wel voor dat het winkelend publiek rustig en veilig de laan kan oversteken. Ook blijft er voldoende ruimte over voor terrassen. Er wordt nu zelfs door de gemeente onderzocht of de laatste laad en losplaats in de middengeleider verplaatst kan worden, zodat ook het eerste deel van de middengeleider in het kernwinkelgebied versmald kan worden.

Oversteekbaarheid: hoe leer je kinderen hiermee om te gaan?

Het wordt straks makkelijker om, daar waar middengeleiders worden aangebracht, de Maastrichterlaan over te steken. Je hoeft nu immers maar één rijstrook tegelijkertijd in de gaten te houden. Hierdoor wordt de tijd verruimd om over te steken. Het zal straks niet alleen veiliger zijn om de laan over te steken, maar het gaat vooral ook sneller. Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg zal op de scholen uitleg komen geven over de nieuwe situatie. Hierbij zal ook aandacht worden besteed aan de veiligere schoolroutes, die de gemeente eerder heeft geadviseerd aan ouders.

Als je je woning wilt bereiken, moet je langs de middengeleider om te draaien?

Ja, daarvoor zijn er genoeg "openingen" in de middengeleiders gemaakt, waardoor je met je auto buiten het doorgaande verkeer kunt wachten. Je zorgt er dan niet voor dat je het rechtdoorgaande verkeer ophoudt. Dit komt de leefbaarheid - minder optrekkend en afremmend verkeer, minder uitstoot - en veiligheid ten goede.

Hoe gaan we om met de tankstations?

We proberen een gedeelte van de problematiek van de wachtende auto's op te lossen door aanpassingen aan de inrichting van een van de tankstations. Hiervoor is wel de medewerking van de eigenaar van het tankstation noodzakelijk. Wel wordt in overleg met de politie gekeken of strenger kan worden toegezien op naleving van de geldende verkeersregels.

Hoe wordt het laden en lossen opgelost?

Laden en lossen wordt door de gemeente opgelost door op plaatsen naast de Maastrichterlaan voldoende laad- en losplekken in te ruimen. Getracht wordt ook de laatste laad- en losplaats in de middengeleider te vervangen door deze elders te realiseren. Het wordt straks niet meer mogelijk om te laden en te lossen op het trottoir.

Kunnen vrachtwagens de zijstraten inrijden?

Het is geen probleem om met een grote vrachtwagen de zijstraten in en uit te rijden. Daarop is het ontwerp afgestemd.





Komen er minder parkeerplaatsen terug? En dan met name tussen de twee tankstations.

In totaal komen er ongeveer 10% meer parkeerplaatsen terug. Zelfs op het drukste gedeelte van de Maastrichterlaan komen evenveel parkeerplaatsen terug als er nu aanwezig zijn.

Wel kan het zo zijn dat de parkeerplaatsen anders zijn gesitueerd langs de Maastrichterlaan, waardoor men iets verder moet lopen om bij de parkeerplaats te komen.

Waarom vervallen de ventwegen?

Om een aantal problemen op de Maastrichterlaan op te lossen is het noodzakelijk om een middengeleider aan te leggen. Ook willen we meer ruimte en veiligheid bieden voor de fietsers. Daarnaast

willen we graag de hele laan voorzien van een laanbeplanting. Hiervoor is ruimte nodig en die ruimte hebben we “afgesnoept” van de ventwegen.

Zet borden neer en leidt het verkeer richting Aken om?

Slechts 10% van het verkeer dat over de Maastrichterlaan rijdt, heeft geen relatie met Vaals en is dan ook doorgaand verkeer. Gelet op het lage percentage doorgaand verkeer en het feit dat borden nauwelijks van invloed zijn op lokaal bekend verkeer of verkeer dat voorzien is van een navigatiesysteem, zullen borden de problematiek op de Maastrichterlaan niet oplossen. Toch wordt bij de rotonde van Nijswiller doorgaand verkeer naar Aken via de autobaan geleid.

Wat gebeurt er met het busstation?

Het busstation blijft gehandhaafd op de huidige locatie.

Waarom komt er geen randweg?

De Gemeenteraad heeft unaniem besloten dat de aanleg van een randweg financieel niet haalbaar is. Omdat Vaals toch kampt met een verkeersprobleem, heeft de raad van Vaals het college verzocht om in overleg met de Provincie de reconstructie zo snel mogelijk te laten plaatsvinden.

Wat gebeurt er met het geluid?

Door onder andere de aanleg van fluisterasfalt zal de geluidsbelasting over het gehele traject meer dan 50% afnemen. Het klopt dat één weghelft dichterbij de woningen komt te liggen. Aan de andere kant komt de andere weghelft juist verder van de woningen te liggen.

Wat gebeurt er met de fijnstofproblematiek?

Gelet op het feit dat er geen verkeerswerende maatregelen worden getroffen, zal de belasting gelijk blijven.

Hoe is de inspraak bij het plan geregeld?

Door de consultatieavond van afgelopen maart en de geplande inloopdag op 8 januari 2010 proberen we met de wensen van de bevolking zoveel mogelijk rekening te houden. Mochten er toch nog bezwaren over blijven dat kunt u deze kenbaar maken op het moment dat de verkeersbesluiten zullen worden gepubliceerd. Meer informatie over de inspraak, het indienen van zienswijze en bezwaar en beroep kunt u vinden tijdens de inloopdag.

Hoe verloopt de verkeersafwikkeling van de zijwegen?

De verkeersafwikkeling uit de zijwegen zal straks op die plaatsen waar een middengeleider zal worden aangebracht, sneller en veiliger verlopen dankzij het feit dat er in twee etappes mogelijk wordt om de Maastrichterlaan op te draaien.

Is de reconstructie geplaatst binnen de kaders van het Centrumplan?

Er heeft een uitvoerige afstemming plaats gevonden met de ontwikkelingen zoals deze in het Centrumplan zijn opgenomen. Beide plannen sluiten dan ook op elkaar aan en vullen elkaar daar waar nodig zelfs aan. Dit is overigens ook de reden waardoor de planvoorbereiding van de Maastrichterlaan een lichte vertraging heeft opgelopen.

Inloopdag op 8 januari

Ondanks deze uitvoerige beantwoording door de provincie als eigenaar van de Maastrichterlaan is natuurlijk het laatste woord nog niet gezegd over de reconstructieplannen. Want begin januari zal de provincie de gemeenteraad uitvoerig informeren.

Op 8 januari wordt een inloopdag georganiseerd voor alle geïnteresseerden, waarbij het ontwerp toegelicht wordt. Wij nodigen u bij dezen uit om vanaf 11.00 uur zelf de plannen te komen bekijken in de Obelisk. Deze dag duurt tot 21.00 uur.

Wij hopen dan uw laatste vragen te kunnen beantwoorden. Tot 8 januari!

Wordt dan ook vervolgd.

De provincie Limburg en de gemeente Vaals chronologisch

De gemeente Vaals en de provincie Limburg hebben de laatste twee jaar een intensief traject doorlopen met betrekking tot de reconstructie van de Maastrichterlaan. Hieronder zijn de belangrijkste momenten in chronologische volgorde onder elkaar gezet.

December 2007: Gemeenteraad Vaals besluit Randweg Noord niet aan te leggen vanwege te hoge kosten. De raad geeft het college opdracht met de Provincie Limburg contact op te nemen om te proberen de reconstructie van de Maastrichterlaan te versnellen om langs deze kant de verkeersproblematiek toch zo goed mogelijk aan te pakken.

Januari 2008: Bestuurlijk overleg provincie Limburg en gemeente Vaals over mogelijkheid reconstructie Maastrichterlaan te versnellen.

Februari 2008: Provincie stelt in totaal 18 miljoen euro beschikbaar voor 9 projecten in Limburg, waaronder de reconstructie van de provinciale weg in Lemiers en Vaals.

Maart 2008: Ondertekening concept convenant inzake Verkeersproblematiek N278 kern vaals en kern Lemiers door burgemeester van Loo namens het college van B&W.

April 2008: Provincie ontvangt wensenlijst van de gemeenteraad van Vaals met 28 punten aangaande de reconstructie van de Maastrichterlaan.

Juni 2008: Provincie geeft aan dat definitieve wensen van de gemeente aangaande het ontwerp uiterlijk juli 2008 aangeleverd moeten worden. Gemeente verzoekt om uitstel in verband met koppeling Centrumplan. Uitstel wordt verleend tot eind 2008.

Winter 2008/ 2009: Intensief ambtelijk en bestuurlijk contact provincie en gemeente over het definitieve ontwerp en de mogelijkheden om de wensen van de gemeenteraad daarin zoveel mogelijk mee te nemen. Diverse extra verkeerskundige studies worden op verzoek van de gemeente uitgevoerd om tot een zo goed mogelijk resultaat te komen. Met name gaat het daarbij om het wegprofiel, de functie en breedte van de middengeleider en het laden en lossen in het kernwinkelgebied.

April 2009: Finaal overleg met de Provincie Limburg over het definitieve ontwerp.

Zomer 2009: Gemeente werkt laatste mogelijkheden uit om laden en lossen in de middenberm verder terug te dringen, middenberm verder te versmallen en daarmee de trottoirs zo breed mogelijk te houden.

Najaar 2009: Laatste details met betrekking tot het wegontwerp worden aangeleverd.