

UITTREKSEL UIT DE NOTULEN VAN HET SCHEPENCOLLEGE

Vergadering schepencollege van 28/01/2016

Aanwezig:

Mark Vos, burgemeester

Guy Kersten, Marina Pauly, Bert Cilissen, Christiaan Bamps, Mathieu Eycken, Katja Onclin, schepenen

Guido Vrijens, gemeentesecretaris

ROW - Dienst Mobiliteit, GIS en Monumenten

B.10. STANDPUNTBEPALING MERGELWEG

Het college gaat akkoord

Coen van der Gugten namens GroenLinks en Nelleke Barning namens PvdA, beiden zetelend in de gemeenteraad van Maastricht, vragen de gemeente Riemst om een standpunt in te nemen betreffende een nieuw voorstel om de problematiek van de Mergelweg aan te pakken.

Belangrijke opmerking hierbij is dat vanuit Kanne er geen klachten zijn over de huidige situatie op de Mergelweg. Momenteel is de Mergelweg gedurende de week vrij toegankelijk doch in het weekend is de toegang voor het gemotoriseerd verkeer verboden. Dit is aangegeven door borden, er is met andere woorden dus geen fysieke afsluiting meer.

Dit heeft toch gevolg dat er gedurende het weekend nog steeds voertuigen gebruik maken van de Mergelweg terwijl dit feitelijk verboden is.

Om tot een oplossing te komen stelt men vanuit Maastricht het volgende voor:

De oplossing is dan ook te zoeken in een situatie waarbij automobilisten niet geweerd worden, mits zij zich aanpassen aan de specifieke omstandigheden. Doelgroepen zijn daarbij ook het recreatieve verkeer vanuit Kanne en ouders die kinderen naar school brengen en ophalen, zowel in Maastricht als in Kanne. Naar analogie van de fietsstraat (voorbeeld: Bilsersbaan en de Orleansstraat, het Orleansplein en de Victor de Stuersstraat) zou de inrichting van de Mergelweg die van een loop- en fietsstraat krijgen. Auto's zijn op zo'n weg toegestaan als gast: qua snelheid en weggedrag dienen ze zich aan te passen aan het overig verkeer. Fiets- en autoverkeer bevindt zich op dezelfde rijbaan, inhalen is daardoor alleen mogelijk als de breedte van de weg én de situatie ter plekke dat mogelijk maken.

Dit heeft een paar gevolgen:

- De Mergelweg krijgt vanaf het café den Dolhaert permanent, dus niet alleen in het weekend, een specifieke recreatieve sfeer.
- Daar hoort, zoals bij fietsstraten, een maximum snelheid van 30 km/u bij.
- Inhalen van fietsers is op de smalle weg maar zeer beperkt mogelijk.
- De "aankleding" van de weg zorgt, binnen een beperkt budget, voor een nadrukkelijk recreatieve sfeer.
- Er is door de week geen blokkade van auto's, waardoor de "angel" van de agressieve reactie verwijderd wordt.
- Gewenst gedrag van gebruikers dient via actieve voorlichting door samenwerkende autoriteiten op positieve manier te worden uitgelegd.
- Er bestaat geen enkele verkeerssituatie die kan bestaan zonder handhaving. Men krijgt ruimte én

verantwoordelijkheid. En moet daarop kunnen worden aangesproken en afgerekend indien nodig.

- Handhaving is vooral aan de orde vroeg in de ochtend en later in de middag.
- De Cannerweg blijft beschikbaar voor diegenen die flink willen kunnen doorrijden.

Door het bijzondere karakter van deze maatregelen dient het effect ervan periodiek te worden geëvalueerd.

Het gebruik van fietsstraten is België ook voorzien in het verkeersreglement onder artikel 22 novies:

- In fietsstraten mogen de fietsers de ganse breedte van de rijbaan gebruiken voor zover deze slechts opengesteld is in hun rijrichting en de helft van de breedte langs de rechterzijde indien de rijbaan opengesteld is in beide rijrichtingen. Motorvoertuigen hebben toegang tot fietsstraten. Zij mogen de fietsers evenwel niet inhalen. De snelheid mag in een fietsstraat nooit hoger liggen dan 30 kilometer per uur.

Deze bepalingen zijn dezelfde als deze die van kracht zijn in Nederland.

Gezien het huidige voorliggend voorstel uitgaat van het principe om geen enkele weggebruiker uit te sluiten is dit een voorstel dat waarschijnlijk voldoende maatschappelijke draagkracht kan genereren. Het verleden leert ons dat fysieke afsluitingen niet werken en enkel leiden tot excessief gedrag.

Bijkomend is het zo dat in fietsstraten het 'traag' verkeer de voorrang heeft op het gemotoriseerd verkeer. Dit kan de veiligheid alleen maar verhogen.

De aanpassingen die nodig zijn aan de kant van de gemeente Riemst beperken zich tot het plaatsen van nieuwe verkeersborden. De budgettaire impact is dan ook zeer gering.

De gemeentelijke dienst mobiliteit kan dit voorstel positief adviseren daar dit een voorstel is waarbij:

- Geen enkele weggebruiker uitgesloten is
- De zwakke weggebruiker voorrang krijgt
- Er een snelheidslimiet van 30 km/u van toepassing is
- Doordat er permanente toegankelijkheid is, is de kans op excessief gedrag zeer klein.

Dit voorstel zal op de raadsronde van 2 februari in Maastricht besproken worden. Men vraagt aan de gemeente Riemst om daarvoor hun standpunt door te geven.

De vraag aan het college is in deze dan ook of men akkoord kan gaan met bovenliggend voorstel.

Namens het Schepencollege
get. Guido Vrijens
secretaris
Voor eensluidend afschrift

get. Mark Vos
voorzitter

Guido Vrijens
gemeentesecretaris

Mark Vos
burgemeester