N79 Maastrichtersteenweg Vroenhoven – 11 maart 2021

Synthese online bevraging en veelgestelde vragen

0. Enkele cijfers vooraf

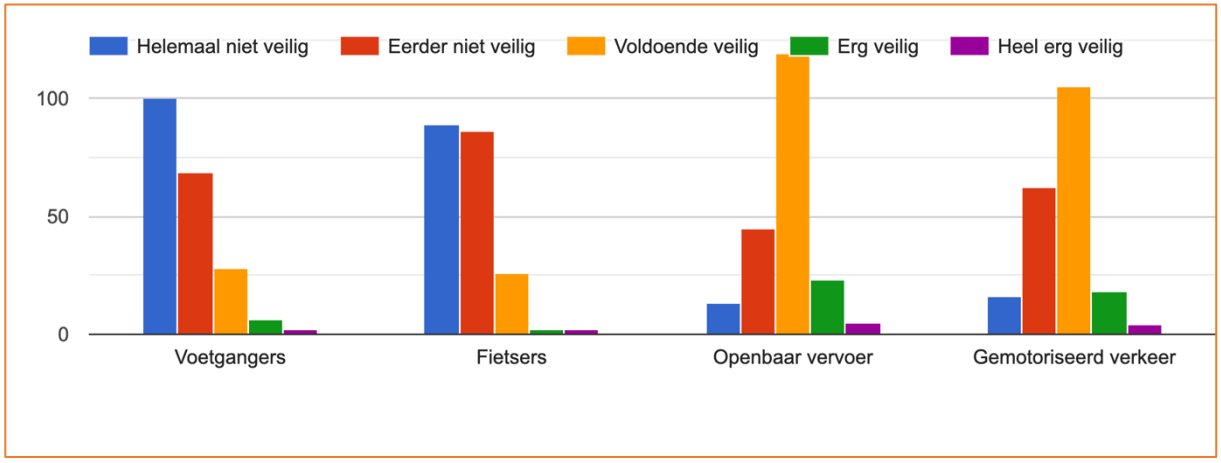
- Periode bevraging: 22/1/2020 t.e.m. 31/01/2020
- 1150 brieven bedeeld, aangevuld met communicatie via de pers en gemeentekanalen
- 205 respondenten
- 93 deelnemers infosessie (45,4%)
- 154 inschrijvers digitale nieuwsbrief (75%)

1. Profiel van de respondenten?

- Vrouw (49,9%) - man (51,1%)
- Grootste leeftijdscategorie 30 – 65 jaar (70%)
- 50% woont of werkt op de Maastrichtersteenweg of in Vroenhoven-centrum
- Top 3 verplaatsingen: wagen, met de fiets en te voet
- 70% gebruikt dagelijks de Maastrichtersteenweg

2. De Maastrichtersteenweg vandaag

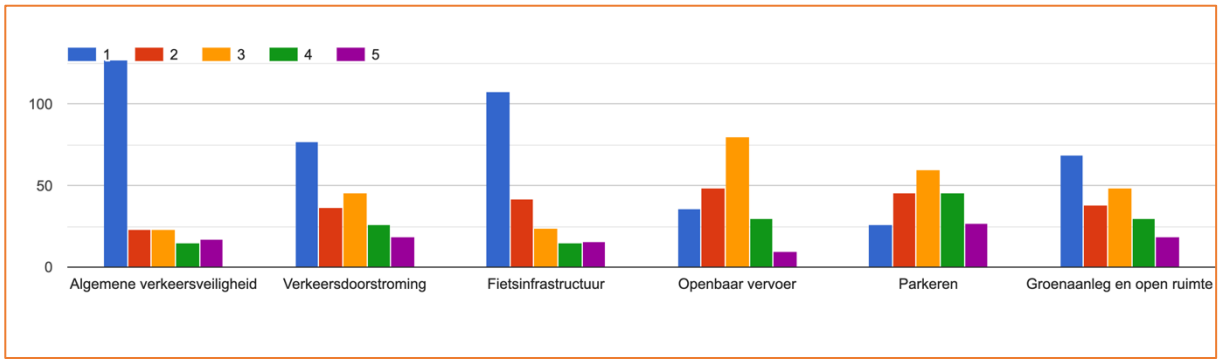
Hoe veilig is het er voor…



De y-as zijn absolute waarden. Vb. 100 van de 205 respondenten vinden het helemaal niet veilig voor voetgangers op de Maastrichtersteenweg.

- Respondenten vinden het helemaal niet tot eerder niet veilig voor fietsers en voetgangers.
- Op het gebied van openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer is de Maastrichtersteenweg voldoende veilig.

Wat zijn de prioriteiten en aandachtspunten?



De y-as zijn absolute waarden. Puntenschaal: 1 (heel erg belangrijk) – 5 (helemaal niet belangrijk)
Vb. 127 van de 205 respondenten vinden algemene verkeersveiligheid heel erg belangrijk (score 1).

- De prioriteiten liggen voornamelijk bij algemene verkeersveiligheid, en in het bijzonder voor fietsers.
- Ook de verkeersdoorstroming en de groenaanleg zijn belangrijke aandachtspunten.

3. Veelgestelde vragen (Q&A)

<u>Algemeen</u>

Q: Wordt er te snel gereden op de N79? Zijn vaste camera's of trajectcontrole mogelijk?
A: We vragen na of de lokale politie al snelheidsmetingen heeft uitgevoerd en of hierover gegevens beschikbaar zijn. In eerste instantie probeert AWV met de weginrichtingen al het rijgedrag te sturen en de maximumsnelheid te laten respecteren. Denk, bijvoorbeeld, aan het versmallen van de rijweg of het installeren van een poorteffect waarbij de rijweg uitbuigt. Dit passen we trouwens toe in de zone 50 km/u op de Maastrichtersteenweg, vanaf de Krijtstraat. Maar het klopt dat we niet alles infrastructureel kunnen oplossen. Na de herinrichting van de Maastrichtersteenweg zullen we daarom zeker het aspect van snelheid evalueren. Daaruit zouden dan eventueel bijkomende maatregelen, zoals camera's, kunnen voortvloeien. Maar op dit moment is dat dus niet aan de orde.

<u>Zone 1 (Riemst-centrum – kruispunt B. Marresbaan (excl.)</u>

Q: Wordt het fietspad hier verlicht?
A: De verlichting wordt steeds getoetst aan AWV's lichtvisie op gewestwegen. AWV is echter de lichtvisie aan het herzien, dus de toetsing voor dit stuk van de Maastrichtersteenweg moet nog gebeuren. Vermits de effectieve herinrichting nog meerdere jaren kan duren en het niet ondenkbaar is dat de lichtvisie nog zal evolueren, kunnen we hierover voorlopig geen uitspraken doen.

Q: Komen er fietsoversteekpunten?
A: Neen. Er worden algemeen enkel fietsoversteekplaatsen voorzien wanneer de zijstraten die aansluiten op de gewestweg ook met fietspaden zijn uitgerust. In deze zone van de Maastrichtersteenweg liggen voornamelijk ruilverkavelingswegen, waardoor de noodzaak van fietsoversteekpunten al veel lager ligt.

Kruispunt Maastrichtersteenweg x B. Marresbaan x Heukelommerweg

Q: Waarom komt er geen rotonde in plaats van een verkeerslichtengeregeld kruispunt?
A: De keuze tussen een kruispunt met lichten en een rotonde is niet vanzelfsprekend en hangt af van verschillende factoren, zoals o.a. de beschikbare ruimte, de specifieke verkeerssituatie of de doelstellingen. In Vroenhoven kiezen we voor een verkeerslichtengeregeld kruispunt om verschillende redenen:

- De ruimte voor een rotonde is beperkt. Er zouden zeer ingrijpende onteigeningen nodig zijn, waaronder zelfs woningen, om de aanleg ervan mogelijk te maken.
- De verkeersintensiteiten op het kruispunt zijn tijdens piekmomenten zeer hoog. Er zijn ook bepaalde dominante rijbewegingen, die qua intensiteit veel hoger liggen dan andere verkeersstromen. Met slimme verkeerslichten (zie lager) kunnen die verschillende stromen veel beter geregeld worden.
- Er zijn in het verleden al ongevallen gebeurd, waaronder kop-staartaanrijdingen bij rechtsafslaand verkeer vanaf de N78. Ook de voorrangsregels voor fietsers en voetgangers werden al geschonden. Dankzij verkeerslichten vergroten we het veiligheidsgevoel en verbeteren we de oversteekbaarheid voor alle weggebruikers. De verkeerslichten kunnen het verkeer ook conflictvrij regelen, waarbij auto's geen overstekende voetgangers of fietsers kruisen.

Q: Komen er slimme verkeerslichten op het kruispunt? Met drukknoppen voor fietsers en voetgangers?
A: De nieuwe verkeersinstallatie wordt inderdaad een slimme installatie, met ook drukknoppen voor de actieve weggebruiker. Met slimme verkeerslichten kunnen we de doorstroming verbeteren en de wachttijden voor iedereen optimaliseren.

Q: Hoe kunnen we de voormalige busparking kwalitatief invullen?
A: Op dit ogenblik voorziet het ontwerp in extra groen en bijkomende parkeerplaatsen. Veel van de respondenten zijn hiervoor gewonnen. Bijkomende suggesties zijn o.a. een kinderspeeltuin, extra zitmeubilair zoals bankjes of picknicktafels of zelfs een oplaadpunt voor elektrische wagen. AWV en de gemeente Riemst zullen nog in samenspraak de haalbaarheid van deze voorstellen bekijken.

Zone 2 (kruispunt B. Marresbaan – Albertkanaal)

Q: Tussen de B. Marresbaan en het kanaal verdwijnt de langsparkeerstrook. Ontstaat er geen tekort aan parkeerplaatsen?
A: De huidige strook langs het fietspad is eigenlijk geen langsparkeerstrook. Ze is in principe onvoldoende breed voor een volwaardige parkeerplaats. Het is daardoor ook potentieel gevaarlijk voor fietsers en ze belemmeren het zicht bij het verlaten van de uitrit.
In het nieuwe ontwerp zal deze strook verdwijnen. Zowat alle woningen en handelszaken langs de Maastrichtersteenweg hebben parkeermogelijkheden op eigen terrein.

Q: Waarom start de zone 50 km/u vanaf de Krijtstraat en niet meteen na het kruispunt met de B. Marresbaan?
A: De zone 50 km/u zal straks gelden vanaf de Krijtstraat tot aan de grens met Maastricht. En ook verderop richting Nederland geldt de maximumsnelheid van 50km/u. Die snelheidsbeperking zal dus al over een relatief lange afstand gaan gelden. Het stuk vanaf de B. Marresbaan hieraan toevoegen is niet meteen wenselijk. De praktijk wijst uit dat wanneer de zone 50km/u te lang duurt, autobestuurders zich niet aan de snelheidslimieten houden. Bovendien moeten we ook kijken naar doorstroming, wat bovendien ook als een belangrijk aandachtspunt uit de bevraging komt.

Q: Komen er oversteekplaatsen op het kruispunt met de Krijtstraat?
A: Er komen geen fietsoversteekplaatsen aan het kruispunt met de Krijtstraat omdat er in de Krijtstraat zelf geen fietspaden liggen. Het is echter wel mogelijk om in twee tijden over steken via de middengeleider (poorteffect). Of er zebrapaden komen is op dit moment niet duidelijk en wordt nog met verschillende instanties besproken, zoals de gemeente maar ook De Lijn. De plannen zijn op dit moment nog niet tot op dat niveau uitgewerkt, maar de vraag naar veilige oversteekplaatsen nemen we wel mee.

<u>Fietsoversteek ter hoogte van brug Vroenhoven</u>

Q: Is het mogelijk om een fietstunnel aan te leggen onder de Maastrichtersteenweg?
A: In principe is er al een 'fietstunnel, namelijk de ongelijkvloerse kruising via het jaagpad. Een tunnel onder de Maastrichtersteenweg zelf is niet mogelijk, voornamelijk om technische redenen. De aanloophellingen van een tunnel zouden redelijk lang zijn. Komende vanaf de brug is die lengte er niet. Ook richting Riemst-centrum zouden die aanloophellingen zich uitstrekken tot voorbij het ijssalon en de naastliggende woningen. Inritten van woningen en handelszaken worden daardoor onbereikbaar.
Een fietstunnel wordt bovendien meestal voorzien van een dubbelrichtingsfietspad, dat dan 3 meter breed zou zijn. In de veronderstelling dat de aanloophellingen van de tunnel in de zijstraten worden voorzien, zou dit concreet betekenen dat die zijstraten niet langer op de Maastrichtersteenweg aansluiten. Het fietspad zou immers de volledige breedte van de zijstraten innemen.

Q: Kan de oversteek uitgerust worden met, bv. extra markeringen of een middeneiland?
A: De optie van een middengeleider is bekeken maar blijkt niet haalbaar omwille van de zijstraten die erop uitkomen, de brugconstructie en de toegangen van woningen en het ijssalon. Die maken het niet mogelijk om een fietsoversteek in twee fases met een middenberm te voorzien. We willen daarom in voorontwerp de fietsoversteek alvast wat verder weg van de brug leggen en extra markeringen aanbrengen.

Q. Het zicht vanaf de Muizenberg (komende van Kanne) is niet goed. Kunnen we daar iets aan veranderen?
A: Bij de geplande herinrichting van de Maastrichtersteenweg doen we niets aan de oversteek aan het kanaal aan de kant van Maastricht, ter hoogte van de Muizenberg. Nochtans is de zichtbaarheid er beperkt, blijkt uit de bevraging. De oplossingen zijn daarentegen schaars. Aan de brug zelf kunnen we niets veranderen. De Muizenberg zelf verplaatsen zou soelaas kunnen bieden, maar die ruimte is er niet.

<u>Zone 3 (Albertkanaal – grens Maastricht)</u>

Q: Waarom komen er parkeerplaatsen aan de noordkant, terwijl aan de zuidkant de meeste handelaars liggen?
A: Het klopt dat er aan de zuidkant (richting Maastricht) veel handelaars liggen, maar ook net zoveel particuliere inritten die we moeten vrijwaren. Daarom zijn er aan die kant minder parkeerplaatsen mogelijk. Met de parkeerplaatsen te verplaatsen naar de noordkant, kunnen we het maximum aantal parkeerplaatsen realiseren. We geloven ook dat de parkings van de handelaars aan de zuidkant hiervan zullen profiteren. Langsparkeerplaatsen aan de zuidkant bemoeilijken immers het in- en uitrijden van de handelaarsparkings, tussen de auto's door.

Q: Komen er dan oversteekplaatsen voor voetgangers die handelaars aan zuidkant willen bereiken?
A: Een zebrapad is mogelijk maar moet nog onderzocht worden, net zoals bij de Krijtstraat.

Q: Is er ruimte voor meer groen? Plantvakken, bv?
A: Er is ruimte voor meer groen binnen de grenzen van het openbaar domein. Dat vraagt evenwel om keuzes. Meer groen kan, maar dan moeten we een aantal parkeerplaatsen opofferen…