

## NOG EENS: DE MERGELLANDROUTE

### Motieven

De zo geheten Mergellandroute is in oorsprong en ook thans nog een tertiaire weg, die door de ANWB is bewegwijzerd en gepromoveerd tot toeristische route. Het is deze laatste functie, die de grote verkeerstoename heeft bevorderd.

Immers, een rapport van Prov. Waterstaat van 18-6-71, dat de reconstructie begeleidt en wil motiveren, vermeldt voor 7 telpunten, langs de weg gelegen, in het jaar 1960 een etmaal-jaargemiddelde-totaal van 2811, en in 1965 over dezelfde telpunten 6735! In die tussentijd is de ANWB-route tot stand gekomen.

Moet nu aan deze verkeerstoename klakkeloos worden tegemoetgekomen door wegconstructie van grote omvang, of is ernstig overwogen om de ANWB-route geheel of gedeeltelijk op te heffen of om te leiden, zoals elders is geschied wanneer het verkeer te druk werd voor het karakter van weg en landschap. Het is bekend dat wegen na verbreding meer verkeer aantrekken. Bovengenoemd rapport aanvaardt dit zelfs als motivering voor de eindconclusie. Dit is een gevaarlijke redenering. Meer opmerkingen over dit rapport vindt men in de bijlage. Zou men echter bijvoorbeeld met het oog op toegenomen pendel of verblijfsrecreatie e.d. tot verbetering van de weg moeten overgaan, ook dan dient de handhaving van de toeristische aantrekkelijkheid, d.w.z. van de karakteristiek van weg en landschap, op de voorgrond te staan.

### Wandelaars/wielrijders

Als tweede opmerking diene, dat ook thans weer aan de voettoerist in dit recreatiegebied geen aandacht is besteed. Hij zal als voorheen zijn heil moeten zoeken in de weggoot, of wel een last zijn voor de toerrijders. Hetzelfde kan worden gezegd voor de fietstoeristen. In de laatste jaren ziet men beide categoriën weer in aantal toenemen, en vaak zijn zij op de „grote” weg aangewezen, aangezien zij hun doel niet kunnen bereiken via veldwegen (bijv. Mheer, Noorbeek, Heyenrath, Eperheide-

Epen). Legt men voet- en fietspaden aan, die niet steeds langs de autoweg behoeven te lopen, doch fraaiere tracé's kunnen kiezen, dan houdt de autorijder de weg voor zichzelf, en kunnen de andere weggebruikers ook eens ongestoord van het landschap genieten.

In het hiernavolgende zal steeds op deze mogelijkheid worden gewezen.

### Mheer

Het bijzondere karakter van Mheer was gelegen in de ruimtelijke beslotenheid, wat een verrassingselement met zich meebracht. Mheer vertoonde een uniek dorpsbeeld, gebaseerd op een bebouwde holle weg met hoogliggende woningen boven groene, rijkbegroeide bermen.

Thans zijn er grootschalige doorbraken uitgevoerd, zijn er keienmuren opgericht die in deze omvang vreemd zijn aan het Limburgse landschap, moeten uitgebreide metselwerken het asfalt begeleiden. De toewegen zijn te breed, te saai, te weinig Limburgs geworden, waarschijnlijk op grond van overwegingen, normen en vuistregels die ook voor de Maasvlakte zouden kunnen gelden.

Een brede verkeersweg in de lengte door een pittoresk oud Limburgs dorp is voor ons een onverteerbare zaak. Beluistert men toeristen die niet uitsluitend autorijders zijn, dan kan men dezelfde mening horen.

Moest Mheer dan maar een museum worden? Geenszins. Het verkeer is toegenomen, en er had inderdaad iets moeten gebeuren. En dat is geschied... radicaal, doch in hoge mate ontluisterend.

De autorijder is nu op zijn wenken bediend, maar mag van hem ook iets worden gevraagd inzake aangepast en zorgvuldig autorijden? Hij is er toe bereid, getuige het feit dat op deze wegen weinig ongevallen zijn voorgekomen.

### Noorbeek

Dat in Noorbeek de weg buiten de dorpskom is geprojecteerd in plaats van dóór het dorp zoals in Mheer, moet worden toegejuicht, doch de weg, zoals hij thans is ontworpen, dus in de lengte door

het Noordal, zal op ontoelaatbare wijze de eenheid daarvan verstoren, en de thans nog in het bron- gebied Wesch bestaande harmonie door groot- schalige werken tenietdoen. Voorts zal een open en bloot in het landschap liggende weg van een breedte zoals tussen Mheer en Noorbeek is toe- gepast, een te grote aandacht vragen in het Noor- beekse panorama zoals het thans van verschillende zijden genoten kan worden.

Het is om deze redenen dat ondertekenaars een *alternatief* aanbevelen als volgt:

Men volge vanaf het Mherelindje het oude tracé tot aan de kruising met de weg Bergenhuizen- Noorbeek, en stelle dit uitsluitend open voor auto- verkeer. Voor voetgangers en wielrijders — ook hier weer — kan een aantrekkelijke oplossing wor- den gevonden in de Noorbeemd, daar waar nu de autoweg deze zou doorsnijden. Van bovenge- noemde kruising af tot aan Schey, dient de weg zo dicht mogelijk tegen de bebouwde kom van het dorp te worden aangelegd, doch minder breed, en zo veel mogelijk verdiept, zodat men van de achter- erven (pensionterrassen) grotendeels over de weg heen ziet, en bij goede berminplanting geluids- en stankhinder zo veel mogelijk vermeden kan worden.

Stelt men de weg uitsluitend beschikbaar voor autoverkeer, dan kan met mindere breedte als ontworpen worden volstaan. Wandelaars en fiet- sers te verwijzen naar wandel- en fietspaden die onopvallend de weg kunnen begeleiden, of, beter nog, de oude weg door het dorp laten volgen. De dorpskom zelf met zijn karakteristieke variërende rooilijnen kan dan geheel intact blijven en zijn identiteit behouden.

Wanneer de weg dichter bij het dorp wordt ge- traceerd, zal ook al te grote dorpsuitbreiding ten zuiden van de weg kunnen worden voorkomen. Behoud van het landschap om zichzelf wille, be- houd ook van de aantrekkelijkheid daarvan voor de toerist, die meestal thuis al asfalt genoeg vindt en dit in een recreatiegebied als Zuid-Limburg wil ontvluchten, maken dringend noodzakelijk dat dit gehele tracé opnieuw wordt gezien. Klakkeloze toepassing van normen die wellicht elders in ons land zonder bezwaar kunnen worden toegepast, en

die overigens thans alom in discussie zijn, dient volstrekt te worden vermeden.

Reconstructie van verdere tracé's hebben nog niet ter inzage gelegen, zodat wij hier moeten volstaan met een aantal algemene opmerkingen. Overigens geldt voor enkele van de hierna te bespreken tracé's dat de daar thans geldende wegbreedten sterk wisselen. Hier zou empirisch kunnen worden be- paald, welke wegbreedte onvoldoende, welke noodzakelijk en welke „overdone” is, en dan niet alleen met het oog op het verkeer, doch ook landschappelijk.

#### Schey - Hoogcruts

Wordt de reconstructie voortgezet op het brede profiel van het tracé Mheer-Noorbeek, dan zal ook dit tracé het lot van zijn voorgangers ondergaan. De bebossing zal ten offer vallen, en daarmee de bekoring voor de toerist. Een smallere rijbaan, uitsluitend voor auto's, en door de bebossing aan- gelegde wandel- en fietspaden zal hier veel ont- luistering kunnen voorkomen.

#### Hoogcruts - Gulpdal

Hetzelfde geldt voor dit weggedeelte. Eventueel kan hier een uitwijkmogelijkheid worden gemaakt om van het zich plotseling voordoende panorama van het Gulpdal te genieten.

#### Slenaken Dorp

Het hier optimaal tegemoetkomen aan het inko- mende verkeer zou voor de dorpskom catastrofaal kunnen zijn. Grondig ingrijpen als in Mheer is hier ontoelaatbaar; te forse schaalvergroting dient te worden vermeden. Wie een voorbeeld wil zien van wat er met een landschap kan gebeuren, zie de aansluiting van de weg door het Gulpdal met de Mergellandroute. Het saai, ongelede en in alle opzichten detonerende asfalt met bijkomende wer- ken vloekt in hoge mate met de omgeving. In deze situaties vervalt men bij ongebreideld toegeven aan de veronderstelde behoeften van — uitsluitend weer — de autotoerist.



*Besloten dorpsgezicht te Mheer.*

## Slenaken - Heyenrath

Dit tracé is reeds gereconstrueerd. Duidelijk zichtbaar is hier dat een weg, hoe zorgvuldig ook getraceerd, door zijn breedte en situatie in de helling toch nog een ernstige inbreuk op het landschap kan maken.

## Heyenrath

Wij zijn nog onbekend met de plannen, doch vernemen van eiken rooien en poelen dempen. Er wordt hier veel gewandeld. Is ook aan deze categorie van toeristen gedacht? Een verbinding voor de wandelaar met de bossen in de omgeving voert vrijwel steeds langs de hoofdweg. Moet ook hier weer de situatie uitsluitend worden aangepast aan de vermeende wensen van de auto-toerrijder? Wordt ook hier eerst het landschap ontdaan van de bestaande bomen en daarna beplant met jong goed dat voorlopig geen enkel landschappelijk effect zal opleveren? Moet bij de door de rooipremie veroorzaakte kaalheid van het landschap nu nog een „wegenbouwkundige” kaalheid worden gevoegd?

## Eperheide - Epen

Deze weg is in de huidige toestand reeds weinig bochtig. Hoe fraai zal hij worden wanneer hij wordt verbreed en rechtgetrokken! En is ook hier aan de wandelaar en de wielrijder gedacht?

## Samenvatting

Zuid-Limburg is een streek met een voor Nederland uniek karakter, een trekpleister daardoor voor duizende recreanten, wier bezoek weer een inkomensbron van betekenis is voor de inwoners. Het behoud van dit unieke karakter moet derhalve *maatgevend* zijn bij de voorgenomen reconstructie van de Mergellandroute, en niet normen die wellicht elders in ons land kunnen gelden, of die in discussie zijn, en vooral niet uitsluitend het autotoerisme en de eisen die men meent dat de autorecreant in dit gebied stelt. Ongetwijfeld zullen de meesten van hen zich gaarne enige beper-

king in de verkeersdoorstroming willen opleggen, *mits* maar niet het boeiende en veelal onverwachte en geheimzinnige van het Limburgse landschap wordt prijsgegeven.

Ondertekenaars hopen hiermede een bijdrage te hebben geleverd tot herziening van de voorgenomen reconstructie, en daardoor tot behoud van natuur en landschap van Zuid-Limburg.

## Wergroep Behoud Landschapsschoon Zuid-Limburg

Ir. J. A. Kuiper, Pieter J. A. M. Seeverens M.A.  
Stichting Herbeplanting Zuid-Limburg  
Dr. J. J. L. M. Crombach, Ir. P. Telder  
Natuurhistorisch Genootschap in Limburg  
Dr. P. J. v. Nieuwenhoven, J. A. M. Heerkens  
Thijssen.

September 1971.

## BIJLAGE

### Verkeerstellingen

Op 18 juni 1971 rapporteerde Prov. Waterstaat aangaande langs de Mergellandroute gehouden verkeerstellingen aan GS van Limburg. Het rapport toont aan dat het instellen van de Mergellandroute de grote drukte heeft aangebracht, dat de verkeersintensiteit in het seizoen wel oploopt tot het 4 á 5-voudige van het jaargemiddelde, en dat de zondagen 2 á 3x zo druk zijn als de werkdagen. Bij het vaststellen van het toelaatbare afwikkelingsniveau en het feitelijke verkeersaanbod komt men o.a. tot het volgende:

telpunt	jaar	feitelijk aanbod	afwikkelingsniveau
Noorbeek	1970	285	270
Vaalsbroek	1967	565	1000

waaruit zou blijken dat in 1970 de weg te Noorbeek te smal was voor het verkeersaanbod, terwijl de weg in Vaalsbroek in 1967 reeds voldoende capaciteit had.

Er moet, zegt het rapport, bij Noorbeek dus iets gebeuren, en wel: knelpunten wegnemen, weg-

breedte 7 m. maken, zicht met 20% vergroten, hinderlijke obstakels langs de rijbaan tot op 1 m. wegnemen. Wel, dat is nu bij Mheer gebeurd, en het afwikkelingsniveau, zo stelt het rapport tevreden vast, is nu vergroot tot plm. 550 auto's per uur, en de weg is dus aangepast. Aangepast aan wat? Aan de feitelijke verkeersdrukte bij Vaalsbroek! Men redeneert dus als volgt: Het verkeersaanbod is groter bij Vaalsbroek dan bij Noorbeek. Dat moet aan de smalle wegen bij Noorbeek liggen. In zijn algemeenheid leidt dit standpunt tot de absurde konsekwentie, dat men alle wegen die geen verkeerstoename vertonen, dient te verbreden.

Het afmeten van de verkeersbehoefte in het gebied Noorbeek aan die in het gebied Drielandenpunt berust overigens op de verkeerde veronderstelling dat het Drielandenpunt uitsluitend wordt bezocht door Mergellandrouterijders. Bezoekers die uit andere richtingen komen worden dus eenvoudig vergeten.

Men tracht dit vreemde standpunt nog te adstrueren door „inkomsten per dag” te vermelden, ook weer voor Vijlenerbos-Drielandenpunt, die moeten aantonen hoe volstrekt nodig het is dat het stuk Maastricht-Hoogcruts van de route op dezelfde capaciteit wordt gebracht als het stuk Hoogcruts-Vaals.

### Filevorming

Het rapport spreekt tamelijk ongenueanceerd over filevorming, waarbij men de indruk krijgt dat het hier files betreft als des zondags bij Oudenrijn, waar het verkeer, ondanks alle zorgen der verkeersdeskundigen wel eens over 20 km en meer volkomen vastzit. Wel, het gebied waarop dit alles betrekking heeft is van oost naar west plm. 22½ km. lang, en van noord naar zuid plm. 4½ km. breed. Snel rijden en opschieten levert derhalve niets op dat naar tijdwinst — en dat in een recreatiegebied — lijkt. Een snelheid van 55 km/uur, waarover het rapport spreekt, kan gemakkelijk en zonder ergernis worden teruggebracht tot minder. Voorts is filevorming op de aanvoerwegen naar een recreatiegebied iets geheel anders dan file-

vorming — zo die er al zou zijn — in een recreatiegebied. Men wil het gebied snel bereiken, doch is bereid om in het gebied zijn eisen te matigen. Hoeveel klachten van ongeduldige en ontevreden Mergelland-automobilisten hebben de overheid of de ANWB bereikt?

### Toerbusse n

Ja, naar verluidt hebben de exploitanten van de toerbusondernemingen zulke klachten geuit. De ANWB heeft in zijn folder over de route reeds duidelijk aangegeven dat zij niet geschikt is voor toerbusse n. Men treft de toerbusse n tegenwoordig ook wel op nog smallere wegen in dit gebied aan. Moeten uit toegevendheid jegens dit commerciële aspect hier in de toekomst ook reconstructies op volgen? Overigens menen wij in het voorgaande te hebben aangetoond, dat dit commerciële aspect uitsluitend bestaat bij gratie van het Limburgs landschap zolang dit zijn identiteit behoudt.

Het betreft hier een recreatiegebied! Kunnen hier zonder meer verkeerstechnische en wegenbouwkundige vuistregels en normen worden toegepast, met resultaten die achter de recreatieve waarde van dit gebied hier en daar een groot vraagteken plaatsen?

Het Zuidlimburgse landschap is voor de plannenmakers een welhaast weerloze materie zonder steden, rivieren, landgoederen, autosnelwegen of spoorbanen die hem een halt toeroepen in zijn streven naar radicale oplossingen. Is het met de Zuidlimburgse dorps- en plattelandsbevolking anders? In de praktijk wordt hun een Mergellandroute met onvermijdelijk daaropvolgende reconstructieplannen eenvoudig opgelegd. Het enorme gevaar bestaat, dat van dit alles bij alle zorgvuldigheid die wordt betracht, tóch ongewild misbruik wordt gemaakt.

Het zijn deze overwegingen die ondertekenaars aanleiding geven om het telrapport, dat blijkbaar de reconstructie moet begeleiden en motiveren, uitermate kritisch te bezien.

September 1971.