

## **Verslag: bijeenkomst verkeersdrukte 15 november 2023.**

Locatie: Restaurant Bergzicht

Burgemeester Leunessen trapt af met een korte inleiding over het proces dat geleid heeft tot het voorstel rondom verkeersdrukte en deelt mee dat wethouder Verbeek en Eric Ummels allebei jammer genoeg niet aanwezig konden zijn. Hij geeft het woord aan Laura Cruts en Emmy Nellissen van de gemeente Vaals.

Tijdens drie bewonersbijeenkomsten en één bijeenkomst voor organisaties afgelopen zomer zijn inzichten in de samenleving opgehaald. Daarnaast zijn ook geluids- en snelheidsmetingen uitgevoerd. Deze avond staan de maatregelen centraal die onder andere aan de hand van deze inzichten zijn geformuleerd.

- *Hoeveel mensen waren er op de bewonersavonden?*
  - o Ongeveer 60, waarvan ongeveer 5 tot 10 (ook) ondernemer waren.

De belangrijkste inzichten tijdens de voorgaande bijeenkomsten waren: het centraal stellen van de draagkracht van de omgeving, een kleinschalige aanpak, geen uitbreiding van infrastructuur, het definiëren van het probleem, handhaven op ongewenst gedrag en geen grootschalige afsluitingen. Verschillende metingen geven aan dat er sprake is van overschrijdingen van de geluids- en snelheidsnormen op verschillende plekken in Vaals in een mate die als storend kan worden ervaren.

- *Zijn de aantallen en soorten verkeer geteld?*
  - o Ja, maar niet op alle meetplekken.
- *Wanneer is gemeten?*
  - o Op verschillende momenten afgelopen zomer, voor verschillende weken aan een stuk, zowel overdag als 's nachts.
- *Is er ook gemeten op straten waar geen snelheidsborden staan?*
  - o De aanwezigheid van snelheidsborden heeft geen rol gespeeld in de locatiekeuze.
- *Als het geluidsniveau onder de 80 dB(a) blijft, betekent het nog niet dat het niet storend is.*
  - o Inderdaad. We hebben 80 dB(a) als een richtlijn gekozen. Maar cijfers zeggen niet alles. Je kunt ze op veel verschillende manieren interpreteren en meetgegevens laten maar een deel van de waarheid zien. Daarom zijn de cijfers niet cruciaal geweest in de verdere ontwikkeling van de maatregelen, maar eerder een aanwijzing dat de overlast die wordt ervaren door een deel van de samenleving ook werkelijk plaatsvindt en dat er inderdaad sprake is van een probleem.

### **Maatregel 1: co-creatie op microniveau.**

Tijdens de participatiebijeenkomsten kwam naar voren dat inwoners sterk de voorkeur geven aan maatwerk in plaats van generieke, door de gemeente bedachte oplossingen voor de aanpak op straat- en/of gebiedsniveau. De term co-creatie geeft aan dat binnen de algemene, door de gemeente vast te stellen kaders bewoners met voorstellen tot kleinschalige, beperkte ingrepen komen. Deze voorstellen zijn het startpunt voor realistische en uitvoerbare ingrepen. Als voorbeeld kan gedacht worden aan de aanpak zoals die in het recente verleden vorm gekregen heeft bij de aanpak Viergrenzenweg en (deels) de aanpak samen met de verkeersgroep Holset. Het is belangrijk dat we het eens zijn over de manier waarop we deze co-creatie gaan vormgeven. Zo willen we graag overeenstemming vinden over wie er allemaal mag meedenken. Maar hoever gaan we hierin? Mogen bijvoorbeeld mensen die regelmatig de betreffende weg gebruiken ook meebeslissen? Wie zorgt ervoor dat alle belangen worden behartigd (denk aan gebruik van wegen door agrarische sector)?

- *Het is belangrijk om het perspectief van toeristen ook mee te nemen. Dit kan bijvoorbeeld door een toeristische partij als belanghebbende aan te laten sluiten bij de co-creatiesessies.*
- *Toerisme komt vooral uit eigen regio en zijn dagtoeristen, hier moet ook oog voor zijn.*

- *Het is goed om de straten waar problemen zijn helder op een kaart te zetten.*
- *Het is belangrijk om van tevoren af te spreken welke partij mee te zeggen heeft dan andere (bijvoorbeeld: aanwonenden van een straat hebben een groter belang en dus meer te zeggen dan weggebruikers).*

### **Maatregel 2: bepaalde landelijke wegen naar 30 km/u**

Op nagenoeg alle landelijke wegen in de gemeente geldt de maximum snelheid van 60 km/u. Deze smalle,

bochtige wegen zijn vaak niet geschikt voor deze snelheid. Daarnaast ontstaan er onveilige situaties omdat de weg regelmatig door allerlei soorten verkeer gebruikt, waaronder door fietsers en wandelaars. Het terugbrengen van de snelheid heeft een positief effect op de veiligheid en op de recreatieve

waarde van deze wegen. Daarnaast kan verwacht worden dat sluipverkeer af zal nemen wanneer er op deze wegen minder hard gereden mag worden. Het gaat om de volgende wegen:

Rindergats, Oude Trichterweg, Oude Akerweg, Keldersweg, Weijersweg-Ullegats, Belleterweg.

Onderdeel van deze maatregel is het ook in kaart brengen van wegen die in aanmerking komen voor afsluiting van gemotoriseerd verkeer m.u.v. bestemmingsverkeer/landbouwverkeer. Een voorbeeld hiervan is de Schildweg in Holset. Het gaat hierbij uitsluitend over onverharde wegen die per uitzondering maar tot nu toe geoorloofd worden gebruikt om te 'crossen'.

- *Het is slim om de wegen en hun functie tegen het licht te houden. Zo vorm je een goede maatstaf welke functies belangrijker zijn.*

### **Maatregel 3: Piekprogramma**

Een aantal momenten met piekbelasting is in principe te voorzien: de eerste sneeuw, het eerste warme weekend, schoolvakanties, etc.. Om te voorkomen dat deze piekbelasting leidt tot een verkeersinfarct en dus een aantasting van de leefbaarheid, worden maatregelen genomen gericht op het fysiek reguleren van de verkeersstromen met behulp van tijdelijke wegafsluitingen, verkeersregelaars, tijdelijke parkeerplaatsen met inzet van speciaal openbaar vervoer en mobiele regelaars. Doel van de maatregel is om het gebied tijdens piekbelasting bereikbaar te houden voor inwoners en

hulpdiensten, maar tegelijkertijd voldoende alternatieve ontsluitingsmogelijkheden te bieden voor bezoekers aan landschap en horeca.

- *Het is fijn als de maatregelen van tevoren gecommuniceerd worden (rondom de piekdagen)*
- *Het is belangrijk om fatsoenlijke “niet parkeren” borden te zetten voor de hekken die de Epenerbaan afsluiten, anders wordt hier toch geparkeerd.*

### **Maatregel 4: Seizoensprogramma**

Het seizoensprogramma richt zich op het toeristisch seizoen van 1 mei tot 1 oktober en sluit aan bij de aanpak van de zomer 2023. Die aanpak informeert bezoekers via dynamische bebording over hun snelheid en geluidsniveau. Het grote verschil met 2023 zal zijn dat we in 2024 trachten een technische handhavingscomponent aan de aanpak toe te voegen. Wat de mogelijkheden daarvoor zijn is onderwerp van onderzoek. Tevens onderzoeken we de juridische mogelijkheden om specifieke motorvoertuigen op specifieke momenten en specifieke locaties te weren. Het doel van de maatregel is om de algemene verkeersdruk in het toeristisch seizoen te verlagen door enerzijds welwillende verkeersgebruikers te wijzen op hun snelheid en geluid, en anderzijds middelen in te zetten om minder welwillende verkeersgebruikers te beboeten. De technische en juridische mogelijkheden zijn momenteel onderwerp van onderzoek. Tevens onderzoeken we de mogelijkheid om bepaalde type voertuigen te weren. Belangrijk hierbij is dat deze maatregel in principe dus geen fysieke afsluiting c.q. uitsluitend bestemmingsverkeer betreft.

- *De maatregelen zijn goed, maar je wilt niet doorslaan. De kwaliteitstoerist moet zich wel welkom blijven voelen. Hoe zorg je dat de toerist die je wel wilt niet wegblijft?*
  - o Toerist die geen overlast veroorzaakt heeft met name last van de toerist die voor overlast zorgt. In de communicatie en bebording kan wel rekening worden gehouden met een positieve toon.
- *Het is belangrijk om duidelijkheid te hebben over wat de kwaliteitstoerist is en hoe er verschillend wordt omgegaan met verblijfstoeristen en dagrecreanten.*
- *Een deelnemer mist de keiharde maatregelen die iets aan verkeersdrukke gaandoen. Dus minder auto's en minder funverkeer.*
  - o De aanpak is een compromis. Sommigen zullen de maatregelen te stevig vinden, anderen te zwak. Het is de taak van de gemeente om de belangen af te wegen. Met deze maatregelen pakken we het probleem op veel verschillende manieren aan.
- *Seizoen duurt tegenwoordig langer dan van 1 mei tot 1 oktober*
  - o Dit nemen we mee.
- *Epenerbaan heeft grote aantrekkingskracht op verkeer dat je niet wilt hebben. Inrichting van de weg kun je aanpassen om gewenst gedrag te beïnvloeden of weren, bijvoorbeeld door de weg smaller te maken.*

### **Maatregel 5 Handhaving**

Handhaving speelt een rol bij verschillende maatregelen in dit voorstel, in technische dan wel personele zin. Met maatregel 5 duiden we op een experimentele aanpak van de gemeente Rotterdam afgelopen zomer, gericht op huftersgedrag in het (stads)verkeer. Daarbij hebben in nauw overleg met het openbaar ministerie BOAs verregaande bevoegdheden inzake verkeersboetes gekregen. Wij onderzoeken in hoeverre het mogelijk is om het taken- en bevoegdhedenpakket van de huidige formatie uit te breiden. Het doel van deze maatregel is om de geconstateerde formatiekrapte bij de politie enigszins te compenseren met eigen formatie.

- *BOAs moeten ingezet worden op de momenten dat er overlast is. Werken BOAs ook in het weekend?*
  - o Ja.

### **Maatregel 6 Georganiseerde tochten**

Georganiseerde tochten met motorvoertuigen met minder dan 50 deelnemers moeten de activiteit melden. Tochten met meer dan 50 deelnemers moeten een aanvraag doen voor een verklaring van geen bezwaar en vervolgens een vergunning bij de provincie aanvragen. Het aantal van 50 is verankerd in de APV. Voorstel van het College is om het aantal van 50 deelnemers los te laten en alle georganiseerde tochten met motorvoertuigen te verplichten een verklaring van geen bezwaar aan te vragen. Op basis van de aantallen en karakteristieken in 2024 kan vervolgens richting 2025 en verder eventueel

besloten worden eenzelfde regeling als voor fietstochten in het leven te roepen. Naast deze aanscherping van de regels onderzoeken we juridisch ook of het mogelijk is om groepen die gebruik maken van huurconstructies (bv scooters), onder deze regelgeving te scharen. Tochten met elektrisch aangedreven vervoersmiddelen worden vergunningvrij.

- *Veel last van funverkeer.*
- *Gelden restricties ook in stiltegebieden*
  - o Zie maatregel 7

### **Maatregel 7 Stiltegebieden**

Voor het gebruik van het wegennet in stiltegebieden gelden beperkingen voor georganiseerde tochten, maar het wegennet is wel openbaar. Deze maatregel richt zich op het wijzigen van de routes

in route-apps en andere digitale verkeersgeleidingssystemen zodat verkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van de hoofdverkeerswegen. Doel van de maatregel is om zoveel mogelijk verkeer te weren uit de stiltegebieden, zonder het openbare karakter van het wegennet ter plaatse aan te tasten

### **Maatregel 8 Landschapselementen**

Het strategisch perspectief richt zich op maatregelen die bijdragen aan het in stand houden van de het landschap en de natuurlijke waarden. Ruimtelijk beleid en het beheer van de groene openbare ruimte aan sich kan gezien worden als een investering in landschap en natuurlijke waarden. De aanpak landschapselementen richt zich specifiek op waardevolle elementen die ook een cruciale rol spelen in de positionering van de regio als kwalitatieve verblijfsplek. Het beleid richt zich op het in stand houden van dat wat er nu is en waar nodig/mogelijk een kwalitatieve upgrade.

### **Maatregel 9 Natuurtransferia**

Eén van de problemen is dat autoverkeer tot vlak bij de bestemming wil geraken. Dat levert niet alleen geluidsoverlast en natuurschade op, maar leidt ook tot verstopping op specifieke plekken. Deze maatregel is bedoeld om op zoek te gaan naar logische plekken waar gemotoriseerd verkeer op een ruimtelijk en landschappelijk verantwoorde wijze kan parkeren om vervolgens per voet of anderszins de bestemming te bereiken. Daarbij willen we het project Eikpunten van Visit Zuid-Limburg aanjagen. Het project heeft als doel de ontwikkeling van kleine natuurtransferia. Het doel van deze maatregel is om gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te weren door het bieden van goede alternatieven. Overigens kan het afhankelijk van de precieze locaties noodzakelijk zijn om wegen tijdens specifieke momenten af te sluiten.

- *Er zijn weinig parkeerplekken voor bustoerisme.*

### **Maatregel 10 Gescheiden verkeersstromen**

De meest optimale oplossing voor een attractief vervoersalternatief voor toeristen en inwoners zijn vrijliggende, verkeersveilige (brom)fietsroutes. Met deze routes worden niet alleen toeristische trekpleisters ontsloten, maar wordt tevens een belangrijke bijdrage geleverd aan een optimale beleving van het landschap en de natuurlijke waarden. Probleem is dat vrijliggende routes duur zijn en ruimte innemen die vaak al (agrarisch) in gebruik is. Deze maatregel gaat in eerste instantie niet over de aanleg van routes, maar over het streven om in een groter (eu)regionaal? Europees?) verband te zoeken naar ruimtelijke en financiële mogelijkheden.

- *Snelheid van elektrische fietsen (en vooral e-mountainbikes) en wandelaars gaat vaak niet samen en zorgt voor gevaarlijke situaties.*

### **Maatregel 11 Herpositionering van onze regio**

Het brede pleidooi voor kwaliteits- en verblijfstoerisme staat op gespannen voet met andere uitingen, zoals de Mergellandroute en tal van andere toeristische marketingcampagnes. Het College zal bij de relevante partners en uitvoeringsorganisaties benadrukken dat een en ander consequenties moet hebben voor de toon, doelgroep en uitstraling van bestaande en nieuwe initiatieven.

- *De Mergellandroute heeft een regulerende rol. Als je die weghaalt gaan mensen kriskras door gemeente rijden. Let op bij het weghalen van borden op wat de gevolgen zijn.*
  - o De huidige analyse is dat de regulerende werking niet meer opweegt tegen de aanzuigende werking, aangezien de Mergellandroute veel door o.a. de ANWB wordt gepromoot en de route erg populair is.
- *Hoe wordt dit verhaal gecommuniceerd met buurgemeenten?*
  - o Er wordt regelmatig overlegd met lijn 50 partners. Op zuid Limburgs niveau zijn er werkgroepen die maatregelen en effecten bekijken.

### **Maatregel 12 Bebording en routing**

Momenteel heerst er een wirwar aan bebording in de gemeente Vaals. Veel borden zijn overbodig of niet meer optimaal van toepassing. Er zal een inventarisatie van bestaande borden plaatsvinden waarna ze kunnen worden geëvalueerd op effectiviteit. Dubbele borden of borden die niet meer nodig zijn kunnen worden verwijderd om visuele vervuiling te verminderen.

In den lande is het instrument van een parkeerkaart ontwikkeld. Deze parkeerkaart laat alle openbare parkeerplekken zien en hoe je de parkeerplek het beste kan bereiken. Deze maatregel levert een bijdrage aan het geleiden van het verkeer over de routes die daarvoor geschikt zijn. Wellicht dat een digitale versie zodanig dynamisch ingericht worden dat in de adviesroute rekening gehouden wordt met verkeersdrukte.

- *Parkeerplaatsen kunnen beter worden aangegeven.*