



**gemeente
vaals**

RAADSVOORSTEL

Agendapunt nr. 2024-WV-004/9
Raadsvergadering 19 februari 2024

Datum: 27 oktober 2023

Documentnummer: 23.0021155


Zaak:

Aan de Raad van de gemeente Vaals

Onderwerp

Verkeersdruk in het buitengebied

Voorstel

1. Akkoord te gaan met het voorgestelde pakket van 12 maatregelen.
2. Voor de jaren 2024 en 2025 het projectleiderschap extern in te huren en daarvoor een bedrag van € 85.000 per jaar te voteren.

Samenvatting

De discussie over welke verkeersdruk wel/niet aanvaardbaar is loopt al enkele jaren. Op 12 december 2022 heeft de gemeenteraad de motie 'Onderzoek mogelijke aanpak verkeersoverlast' aangenomen. Mede naar aanleiding van een intensieve participatieronde worden 11 maatregelen voorgesteld die niet alleen moeten leiden tot minder aantasting van de leefbaarheid van onze inwoners als gevolg van verkeersdruk, maar ook tot een bijdrage aan het streven naar kwalitatief verblijfstoerisme.

Aanleiding

Directe aanleiding van dit raadsvoorstel is de door de gemeenteraad op 12 december 2022 aangenomen motie 'Onderzoek mogelijke aanpak verkeersoverlast' en daaruit volgend procedurevoorstel, verwoord in memo 23.0007569. De in de memo verwoorde aanpak is geaccordeerd tijdens de raadscommissie Wonen&Verkeer en Bestuur&Dienstverlening.

Centraal in de motie en het procedurevoorstel staat participatie van zoveel mogelijk belangen en perspectieven. Daartoe zijn vijf bijeenkomsten georganiseerd, namelijk:

- één hoorzitting met georganiseerde maatschappelijke verbanden;
- bewonersbijeenkomst in de kernen Vaals;
- bewonersbijeenkomst in de kern Vijlen;
- bewonersbijeenkomst in Lemiers;
- terugkoppelbijeenkomst

Daarnaast is met vertegenwoordigers van de verkeerswerkgroep in Holset gesproken omdat zij niet aanwezig konden zijn tijdens een van de georganiseerde bijeenkomsten. Tijdens de hoorzitting en bewonersbijeenkomsten zijn, aan de hand van stellingen, diverse uitgangspunten opgehaald. De input van deelnemers is geanalyseerd. De opgehaalde inzichten, meningen, suggesties en kanttekeningen hebben een prominente plek gekregen bij de totstandkoming van dit voorstel.

Tijdens de terugkoppelingsbijeenkomst is de opgehaalde opbrengst uit de eerdere bijeenkomsten teruggekoppeld en zijn de maatregelen uit dit raadsvoorstel aan deelnemers voorgelegd. De maatregelen werden breed gesteund, en deelnemers gaven aan dat zij hun inbreng tijdens de eerdere bijeenkomsten herkenden en zich goed vertegenwoordigd voelden. De verslagen van de bijeenkomsten zijn als bijlagen bij dit raadsvoorstel toegevoegd.

Relatie met bestaand beleid / strategische visie / programmabegroting / coalitie-akkoord

De discussie over welke verkeersdruk wel/niet aanvaardbaar is loopt al enkele jaren, maar heeft door de start van het regionale project 'Verantwoord op Weg' een stevige impuls gekregen, in de vorm van (bestuurlijke) bewustwording, feiten- en data-analyse en diverse proeven met mogelijke maatregelen. Echter, de structurele inbedding van 'Verantwoord op Weg' heeft niet plaatsgevonden, vanwege het feit dat die inbedding volgens de gemeenteraad zich te veel richt op gedragsbeïnvloeding, structuren en overhead, en te weinig op fysieke maatregelen en directe ingrepen.

De thematiek van verkeersdruk is direct gekoppeld aan het thema leefbaarheid, dat als een rode draad door de Transitievisie, coalitie- en compositieakkoord, beleid en begroting heen loopt.

Hebben we een probleem? En als we al een probleem hebben, hoe groot is dat probleem dan?

Tijdens de bewonersbijeenkomsten is gebleken dat de vraag of er sprake is van een probleem, sterk afhangt van het perspectief en het belang van de individuele participant. Ook bleek dat het perspectief primair voortvloeit uit de eigen, persoonlijke ervaringen én de persoonlijke, subjectieve drempel voor het aanvaarden van overlast. Vanzelfsprekend is dat geen verrassing, want elk individu is anders en reageert anders op vormen van overlast. Daarom hanteert de overheid in Nederland op tal van terreinen onderbouwde normen. Dan lijkt het een zaak van het verrichten van metingen, de resultaten van die metingen vergelijken met de normen en het op basis van die vergelijking bepalen van de objectieve omvang van het probleem.

In dit verband spreekt het College expliciet van "lijkt". De normen zijn als objectieve grondslag nodig voor bestuursrechtelijke besluiten (beschikkingen, vergunningen, etc.), voor rechtsgelijkheid en voor juridische procedures. Maar het College is van mening dat het begrip "leefbaarheid" ook aspecten bevat die wellicht subjectief, maar desondanks voor veel inwoners bepalend zijn voor hun beleving van de leefbaarheid: bij welke lichtsterkte voelt een inwoner zich 's nachts veilig? Bij welk aantal

recreatiewoningen wordt de sociale cohesie in een kern aangetast? Hoeveel statushouders kan een gemeenschap opnemen? Hoeveel keer moet de maximale geluidsbelasting overschreden worden voordat er sprake is van overmatige overlast?

Vanuit deze redenering is het College dan ook van mening dat data en cijfers weliswaar een omvang aantonen, maar dat die omvang, hoe groot of beperkt dan ook, geen aanwijzing hoeft te zijn in hoeverre de omvang de leefbaarheid van onze inwoners aantast. Waar de omvang wel een aanwijzing voor kan zijn is in hoeverre het pleitbaar is dat maatregelen, gericht op voorkomen van overlast, inbreuk maken op belangen van anderen.

De inbreng tijdens de bewonersbijeenkomsten biedt voldoende aanknopingspunten om deze redenering centraal te stellen.

Het College is van mening dat de thematiek via twee perspectieven benaderd moet worden: het perspectief van de overlast met invloed op de leefbaarheid van onze inwoners en het perspectief van de verkeersdruk met invloed op de sociaaleconomische robuust- en duurzaamheid van de toeristisch-recreatieve sector.

Het eerste perspectief raakt direct aan de belevingswereld van onze inwoners en dient aangepakt te worden met behulp van concrete maatregelen die direct effect sorteren. In die zin spreken we van het operationele perspectief. Dit in tegenstelling tot het tweede, het strategische perspectief, dat zich richt op maatregelen die bijdragen aan een robuuste en duurzame ontwikkeling van de, vanuit sociaaleconomisch perspectief, voor onze regio belangrijke toeristisch-recreatieve sector. Vanuit beide perspectieven is overmatige verkeersdruk van negatieve invloed.

Metingen

Als onderdeel van de zomeraanpak 2023 is onder andere gewerkt met geluidsmeters en snelheidsmeters. De meetresultaten kunnen tot op detail geanalyseerd worden, maar in het kader van dit raadsvoorstel zijn de meetresultaten gebruikt ter duiding van trends.

In de periode 22.07 t/m 19.10 is het geluidsniveau gemeten op de Vaals-Vijlenerweg ter hoogte van Holse ten op de Epenerbaan ter hoogte van Vaalsbroek. Het gemiddelde geluidsniveau van wegverkeer ligt tussen de 48 en 53 dB(A). Een geluidsniveau van 80 dB(A) en hoger kan schadelijk zijn voor de volksgezondheid. Het RIVM stelt dat geluid van wegverkeer na fijnstof gezien wordt als het grootste risico voor de gezondheid door het milieu.

Daarnaast geven de geluidsnormen die gehanteerd worden bij ruimtelijke ontwikkelingen enig zicht op aanvaardbare niveaus, gemeten op de gevel: overdag 50-70 dB(A), avond 45-65 dB(A), nacht 40-60dB(A).

Geluid van wegverkeer kenmerkt zich door het feit dat er geen sprake is van een continue geluidsniveau. Dit geldt in elk geval voor de meeste gemeentelijke wegen.

In bijlagen 2a en 2b zijn de resultaten van de geluidsmetingen toegevoegd in de vorm van een overzicht per weekend en een overzicht voor doordeweeks. De rode lijn in de grafieken betreft de 80 dB(A)-norm; de blauwe lijn de 53 dB(A)-norm.

Voor wat betreft beide meetpunten kan geconstateerd worden dat gedurende de dag en het eerste deel van de avond het geluidsniveau gemiddeld tussen de 53 en 80 dB(A) ligt. De uitschieters boven de 80 dB(A) worden in meerderheid overdag gemeten, maar tegelijkertijd zijn er nagenoeg elke dag ook uitschieters in de avonduren en soms ook in de nachtelijke uren.

Het meetpunt Epenerbaan toont aan dat het aantal uitschieters boven de 80 dB(A) fors genoemd kan worden. Ook ligt overall het geluidsniveau op de Epenerbaan hoger dan op de Vaals-Vijlenerweg.

In het kader van het zomerprogramma hebben snelheidsmetingen plaats gevonden op de Epenerbaan, Gemmenicherweg, Rott, Vaals-Vijlenerweg en Vijlenberg. De gepresenteerde grafieken geven een gemiddelde over de hele meetperiode aan. V85 staat voor de gemiddelde snelheid van 85% van de passerende voertuigen.

De geconstateerde snelheidsoverschrijdingen laten grote verschillen zien.

Op de Epennerbaan is sprake van 1,56% bij Cottessen en 8,79% op een recht stuk. De Vaals-Vijlenerweg laat bij Einrade een snelheidsoverschrijding van 3,47% zien, maar op het tweede meetpunt op de Vaals-Vijlenerweg is sprake van een overschrijding van 21,92%.

De Rott laat richting Vijlen een overtreding van 5,09% zien, maar richting Mechelen is sprake van de grootst gemeten snelheidsoverschrijding met 39%.

Op de Gemmenicherweg is richting België sprake van 23,15% overschrijding en richting Vaals van 26,02%.

De Vijlenberg tenslotte laat een percentage snelheidsovertredingen zien van 3,19%.

De meetresultaten treft u in bijlage 3 aan.

Naast de metingen in de zomerperiode heeft de gemeente in september/oktober kortdurende snelheidsmetingen gehouden in het kader van het aanleveren van actuele gegevens voor een provinciaal verkeersmodel. De meetresultaten treft u in bijlage 4 aan.

Tot slot treft u onderstaand een passage uit het raadsvoorstel 'Verkeersveiligheid Vijlenberg/Mamelisserweg/Hilleslagerweg' (22.0005610) aan voor wat betreft metingen en waarnemingen die in het kader van dat dossier hebben plaats gevonden.

"Algemeen wordt in het rapport 'Beoordeling verkeerssituatie Vijlen/Vijlenberg' geconcludeerd dat de verkeersintensiteiten die op een normale werkdag gemeten worden in Vijlen niet uitzonderlijk zijn. De intensiteit van het verkeer is voor wegen met een snelheidsregime van 50 km/u laag. Normaliter zijn 50 km/u wegen in Nederland aanzienlijk drukker.

Ook de verdeling van het verkeer, tussen auto- en vrachtverkeer is op normale werkdagen regulier.

De snelheid van het verkeer op de gemeten wegen is passend bij het geldende snelheidsregime.

Op dagen met goed weer en in vakantieperioden zijn de verkeersintensiteiten aanzienlijk hoger dan op een reguliere werkdag, met een toename van meer dan 25%.

Het gemiddelde aantal gemeten motoren is gedurende werkdagen 90. In het weekend is het gemiddelde aantal motoren 172, nagenoeg het dubbele van een werkdag, met op specifieke dagen flinke uitschieters naar boven".

Kijkend naar de piekgeluidsniveaus zien we hoge (geluid)niveaus. Het is dus goed voorstelbaar dat dit overlast geeft, zeker als er (op zomerse dagen) veel meer verkeer en daarnaast ook nog meer motoren passeren."

Het operationele perspectief

Het operationele perspectief is gericht op maatregelen die direct een positief effect hebben op de beleving van de leefbaarheid door onze inwoners, waarbij de omvang van de problematiek bepalend is voor de maatregelen en de vraag in hoeverre het verantwoord is dat die maatregelen andere belangen aantasten.

Tijdens de bewonersbijeenkomsten is opvallend vaak naar voren gekomen dat de ervaren overlast niet alleen geldt voor het toeristisch-recreatieve verkeer, maar ook voor "regulier" verkeer. Vanuit operationeel perspectief wordt dus niet alleen gekeken naar de min of meer periodieke verkeersoverlast, maar ook naar de reguliere verkeersoverlast.

Voor wat betreft de periodieke verkeersoverlast geldt dat met name voor het aantal toeristisch-recreatieve verkeersdeelnemers tijdens weekeinden, in het toeristisch seizoen en tijdens piekmomenten zoals de eerste sneeuw of het eerste warme weekend. Deze periodieke druk heeft direct effect op de verkeersveiligheid, geluidsoverlast, parkeerovertredingen en milieu-uitstoot.

Aanvullend ervaren inwoners overlast door "gepimpte" motoren en auto's, georganiseerde gemotoriseerde tochten en toeristische groepen (zowel gemotoriseerd als ongemotoriseerd).

De reguliere overlast spitst zich meer toe op verkeersgedrag, zoals de hoge verkeerssnelheid, het benutten van sluiptwegen en het razendsnel toegenomen bezorgverkeer dat de verkeersregels niet altijd volgt.

Het strategisch perspectief

Het strategisch perspectief is gericht op maatregelen die bijdragen aan het in stand houden van de het landschap en de natuurlijke waarden en aldus een bijdrage leveren aan het realiseren van een robuuste en duurzame toeristisch-recreatieve sector.

Toeristen zijn belangrijk voor Vaals. Met meer dan 600 duizend overnachtingen per jaar is de toeristische sector de economische motor van Vaals en toeristenbelasting is een belangrijke inkomstenbron voor de gemeente (2022 ruim € 1,6 mln).

In 2018 is een provinciaal onderzoek uitgevoerd naar belang van en draagvlak voor toerisme. 11% van de Vaalser respondenten gaf aan dat een deel van het inkomen gelinkt is aan toerisme. Ook bleek dat 81% van de Vaalser respondenten van mening was dat de gemeente een toeristische bestemming zou moeten blijven. Overigens gaf in datzelfde onderzoek 78% van de Vaalser respondenten ook aan verkeershinder door toeristen te ervaren.

De verkeersdruk vormt een risico voor de kwalitatieve toekomst van het toerisme in Vaals. Hoewel het grote aantal bezoekers op de korte termijn inkomsten oplevert, jaagt te veel drukte ook verblijfsgasten weg, zo toont onderzoek aan (o.a. 2020 Breda University of Applied Sciences (BUAS)). Ook blijkt dat degenen die wegblijven, “vervangen” worden door bezoekers die geen of weinig last hebben van overlast (deels omdat zij deze overlast zelf veroorzaken), waardoor de drukte nog verder zal toenemen. Daarnaast toont onderzoek aan dat de drukte veelal door dagjesmensen veroorzaakt wordt, die periodiek in grote getalen naar het Heuvelland trekken. Deze groep toeristen draagt per persoon minder bij aan de lokale economie dan verblijfstoeristen. Zo komen bijvoorbeeld veel motorrijders die in het Heuvelland toeren uit het omliggende gebied (Limburg, Brabant en grensregio). Zij overnachten amper en zorgen voor minder dan 2% van de totale omzet.

Naast de economische en financiële aspecten tast de (verkeers)druk ook de kwaliteit van het landschap en natuurlijke waarden aan. Terwijl juist dit landschap en deze waarden de basis vormen voor een verdere uitbouw van het kwalitatieve verblijfstoerisme. Gasten komen voor de natuurbeleving en de stilte die ze niet meer vinden. Verblijfsgasten dreigen daarom af te haken en kunnen daarmee de fijnmazige economische structuur van het Heuvelland ontwrichten. Het is tekenend dat een brede coalitie van georganiseerde bewonersgroepen, terreinbeheerders, natuurgroepen, toeristische sector en horeca in januari 2023 gezamenlijk uitgangspunten voor een (verkeers)leefbaar Heuvelland gepresenteerd heeft. Ook de Raad voor de Leefomgeving heeft aangegeven dat op basis van diverse onderzoeken aangetoond is dat het Heuvelland de fase oranje heeft bereikt op o.a. het onderdeel verkeersoverlast.

Maatregelen

In onderstaande overzicht is een aantal maatregelen opgesomd die voortvloeien uit eerdere proeven, experimenten en de participatiebijeenkomsten. Het overzicht is niet uitputtend bedoeld, maar is enerzijds een momentopname op basis van de huidige inzichten en ervaringen, en anderzijds een gereedschapskist met mogelijke instrumenten, die ingezet worden als de situatie daarom vraagt. Zo goed als verkeersstromen dynamisch zijn, moet onze aanpak dat ook zijn.

Maatregel 1 Cocreatie 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 cocreatie geeft aan dat binnen de algemene, door de gemeente vast te stellen kaders (zoals bijvoorbeeld dat de maatregel op punt a niet tot meer druk op punt b mag leiden) bewoners met voorstellen tot kleinschalige, beperkte ingrepen komen. Deze voorstellen zijn het startpunt voor realistische en uitvoerbare ingrepen.

Het doel van deze maatregel zijn kleinschalige ingrepen op maat waarbij maximaal gebruik gemaakt wordt van de ervaringen van aanwonenden, met een zo breed mogelijk draagvlak. Daarnaast kan een dergelijke aanpak het eigen verkeersbewustzijn bij betrokken inwoners verhogen. 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.

€: Voor 2024 starten we experimenteel met een budget van € 20.000. Op basis van de ervaringen in 2024 kan in de meerjarenbegroting vanaf 2025 een structureel budget opgenomen worden.

Maatregel 2: landelijke wegen 30 km

Op veel 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 (veld)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'.

€: regulier budget

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.

€: Op basis van de ervaringen met pilots in het kader van Verantwoord op Weg hanteren we voor 2024 een jaarbudget van € 30.000

Op basis van de ervaringen in 2024 kan in de meerjarenbegroting vanaf 2025 een structureel budget opgenomen worden.

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.

€: deels uit regulier budget. Voor een groot deel bepalen de technische en juridische mogelijkheden het benodigde budget. Streven is om in de aprilcyclus een uitgewerkt raadsvoorstel voor een seizoenprogramma ter besluitvorming voor te leggen, inclusief een budget.

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 BOA's 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.

€: Vooralsnog gaan we uit van reguliere budgetten. Afhankelijk van de mogelijkheden zal indien nodig een aanvullend raadsvoorstel voorgelegd worden.

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.

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.

€: regulier budget.

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.

€: Budget is voorzien in het raadsvoorstel aanpak landschapselementen, dat in februari 2024 in de gemeenteraad voorligt.

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. Om dit te bereiken, willen we het project Eikpunten opnieuw aanjagen. Hier is in het verleden een aanzet toe gedaan op Zuid-Limburg niveau, maar door de ontwikkelingen rondom het Knopenlopen is dit tijdelijk stil komen te liggen. Het project heeft als doel de ontwikkeling van kleine natuurtransferia op fiets- en wandelknooppunten.

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.

€: afhankelijk van aantal, eigendomsverhoudingen en specifieke locaties. Een en ander zal leiden tot een aanvullend raadsvoorstel.

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.

€: pm

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.

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 verkeersdrukke.

€: bebording regulier budget. (Digitale) parkeerkaart zal na onderzoek naar mogelijkheden als afzonderlijk voorstel ter besluitvorming voorgelegd worden.

Het raadsvoorstel richt zich op het grondgebied van Vaals. Maar Vaals is geen eiland. Ingrepen in de verkeersstromen in Vaals hebben invloed op de verkeersstromen bij onze burens, en vice versa. Vanuit dit gegeven is er op bestuurlijk en ambtelijk niveau contact om maatregelen af te stemmen en daar waar nodig/mogelijk regionaal op te trekken. Overigens zonder dat deze regionale oriëntatie ten koste gaat van de lokale slagkracht.

Gevolgen

Financiële gevolgen en dekking

Bovenstaande maatregelenoverzicht is ambitieus. Gelet op de resultaten van de participatieronde en de terugkerende bestuurlijke discussies is deze ambitie terecht, nog los van de constatering door de Raad voor de Leefomgeving. Om deze ambities uit te kunnen voeren is capaciteit nodig. Voor wat betreft het fysiek uitvoeren vallen we in principe terug op de eigen uitvoeringsorganisatie, maar de (project)leiding vraagt extra capaciteit. Daarbij gaat het College ervan uit dat de maatregelen vanaf 2026 in de staande organisatie verankerd zijn, waardoor voor de jaren 2024 en 2025 externe inhuur nodig is. Daarvoor is een budget van € 85.000 per jaar nodig (€ 170.000 totaal). Indien de gemeenteraad van mening is dat deze taak vanaf 2024 volledig door de staande organisatie opgepakt moet worden, zal dit leiden tot het afstoten c.q. temporiseren van andere autonome taken.

Een deel van de maatregelen kan plaats vinden binnen de reguliere budgetten.

In de programmabegroting 2024 is een budget van € 50.000 opgenomen, opgebouwd uit Werkbudget 2024 cocreatie op microniveau € 20.000 en Uitvoering Piekprogramma € 30.000.

Juridische gevolgen

Een aantal aspecten binnen maatregelen worden momenteel onderzocht op juridische (on)mogelijkheden. Alle te effectueren maatregelen dienen juridisch hard te zijn.

Alternatieven

Gelet op eerdere discussies, de inbreng tijdens de participatie en het effect op ons streven naar kwalitatief verblijfstoerisme, lijkt niets doen geen alternatief.

Vanzelfsprekend kan er wel gekozen worden voor een beperking/uitbreiding van het maatregelenpakket.

Verder bestaat de mogelijkheid om een volledig andere insteek voor een maatregelenpakket te kiezen, maar wij zijn van mening dat het voorgestelde pakket een goed en verantwoorde weergave is van de inbreng van de participatieronde, de opgedane ervaringen en ontwikkelingen in den lande.

Planning, uitvoering en evaluatie

Na besluitvorming zal een en ander in een definitieve tijdlijn uitgezet worden en via een raadsinformatiebrief medegedeeld worden aan de raad. Conform planning zullen zoveel mogelijk besloten maatregelen in 2024 tot uitvoering komen.

Cittaslow

Naast de economische en financiële aspecten tast de (verkeers)druk ook de kwaliteit van het landschap en natuurlijke waarden aan. Terwijl juist dit landschap en deze waarden de basis vormen voor een verdere uitbouw van het kwalitatieve verblijfstoerisme. Gasten komen voor de natuurbeleving en de stilte die ze niet meer vinden. Verblijfgasten dreigen daarom af te haken en kunnen daarmee de fijnmazige economische structuur van het Heuvelland ontwrichten.

Communicatie

Algemeen

Gelet op de impact van een en ander zal doel, reikwijdte en inhoud breed gecommuniceerd worden.

Participatie

Naast de participatieronde in het kader van de totstandkoming van dit voorstel, blijven wij in gesprek met onze inwoners, onder andere als uitvloeisel van maatregel 1. Daarnaast hanteren wij deze aanpak dynamisch; al naar gelang de situatie. Dit vraagt een permanente vorm van interactiviteit en participatie.

Bijlagen

Naam bijlage	Documentnummer	(Zaak)dossier
Bijlage 1 verslagen participatieronde	23.0021483	
Bijlage 2 a geluidsmetingen Epenerbaan	23.0021484	
Bijlage 2 b geluidsmetingen Vaals-Vijlenerweg	23.0021485	
Bijlage 3 snelheidsmetingen zomeraanpak	23.0021486	
Bijlage 4 snelheidsmetingen provinciaal model	23.0021487	