

Vaals, 7 juni 2023

Geachte voorzitter, wethouders

Laat ik beginnen met onze dank uit te spreken dat u het bewonersplatform Lijn50-Verkeersleefbaar heeft uitgenodigd om hier in te spreken. Met deze hoorzitting wil het College samen met belangrijke stakeholders op zoek te gaan naar oplossingen, dan wel te concluderen dat pasklare oplossingen ontbreken.

Het is goed te constateren dat de stellingen die u als voorbereiding aan ons toestuurde voor ons het bewijs vormen dat Vaals zichzelf NU de goede vragen durft te stellen.

Vaals voert het predicaat *Cittaslow*. U conformeert zich aan de constatering en adviezen uit *Bestemming Zuid-Limburg 2030*, u onderschrijft de stip op de horizon van *Team Heuvelland*. Daarmee geeft u er blijk van dat Vaals/het Heuvelland drijft op de kurk van haar unieke kernwaarden; KERNWAARDEN zoals natuur, landschap, rust en stilte, authenticiteit etc. Verkeer heeft een negatieve impact op deze kernwaarden. Waarom staan we dat toe?

Wij snappen natuurlijk dat er andere krachten in het spel zijn. Het Heuvelland is niet alleen een woonomgeving, met het Heuvelland kun je geld verdienen (toerisme, dagrecreatie), en steeds meer wordt het Heuvelland een groot pretpark voor funverkeer, gratis entree. Ieder met z'n eigen belangen, waarvan vele onverenigbaar en conflicterend zijn, en vele haaks staan op de kernwaarden. Een herriemotor en een woongebied gaan nou eenmaal niet samen.

Ons belangrijkste advies is dan ook om de keuze van oplossingsrichtingen en/of maatregelen bovenal te baseren op de visies. Laat de kernwaarden leidend zijn. Stel uitgangspunten, criteria aan oplossingen en afwegingskaders vast.

De stellingen:

Stelling 1:

Verkeersleefbaarheid is géén verkeerskundig probleem. Daarmee moet de *draagkracht van de (specifieke) omgeving* bepalend zijn. Voor een gebied als het Heuvelland, waar natuur, landschap e.d. het basiskapitaal is, moet het mobiliteitssysteem aangepast zijn. Daarmee vrijwel ontbreken in natuur en stiltegebieden, ondergeschikt aan de mens in verblijfsgebieden.

CROW/SWOV/SPV en dergelijke bieden het verkeerskundig perspectief, vooral gericht op de verkeersdeelnemer. Daarmee niet zonder meer geschikt voor verkeersleefbaarheid (niet-verkeersdeelnemer). Wel kan er aansluiting gezocht worden. Zo stelt CROW bijvoorbeeld dat 'grijze wegen' ongewenst zijn in verblijfsgebieden. Mono-functionaliteit moet het doel zijn. In stiltegebieden is het dus stil, in verblijfsgebieden is verkeer ondergeschikt aan de mens. Een erftoegangsweg dus, alwaar het STOMP-principe toegepast zou moeten worden. Het zijn allemaal mogelijkheden die inzetbaar zijn ten behoeve van verkeersleefbaarheid.

Ons voorstel is om het wegennet te herijken; classificeer elke weg naar zijn (mono-) functie en stem het regime af op die functie.

Stelling 2 betref de geografische schaal.

Team Heuvelland is mede beëindigd omdat het te groot wilde worden. Opschalen naar regionaal/provinciaal niveau, uitbreiden van staffing. Als we willen wachten tot 2060 is dat de goede benadering. Wij willen echter morgen beginnen met successen. We hebben de informatie van de Lijn50-gemeenten, en daarmee is het niet meer dan logisch om op Lijn50-niveau te blijven, wellicht inclusief V'burg. Er schijnt inmiddels bestuurlijk overleg te zijn tussen de gemeenten. Is het wellicht een idee om de samenwerking te herstellen?

Belangrijker is de aanpak. Wij adviseren een 2-sporenbeleid met bottom-up benadering. Werk waarbij stapsgewijs en op interactieve wijze naar oplossingen (organische groei). Gebruik succesvolle oplossingen als module en laat ze werken als olie op het water.

Stelling 3 en 4: aanpassen infra of beperken aanbod verkeer & spreiden.

Nooit doen ! Het vergroten/aanpassen van de infra staat haaks op de kernwaarden. Capaciteitsvergroting heeft een aanzuigende werking, daarmee van de regen in de drup. Hoe je het ook wendt of keert, het managen van verkeersaanbod moet het doel zijn. Ongelimiteerde toegang van – bepaalde types – voertuigen moet aan banden gelegd worden.

Wij adviseren om – gebaseerd op de resultaten van Team Heuvelland – te beginnen met het reguleren van funverkeer.

Ook spreiden betekent voor het Heuvelland dat er meer capaciteit ontstaat (meer ruimte). Deze ruimte zal echter snel ingevuld worden, aangezien het aanbod van 'Heuvelland' en faciliteiten nog steeds in het Heuvelland staan. Spreiden is beperkt zinvol, bijvoorbeeld voor evenementen. Focus moet blijven: blijvende afname van verkeersaanbod.

Stelling 5: fysieke maatregelen

De laatste 2 jaar klonk de roep voor fysieke maatregelen. Begrijpelijk. Maar, maatregelen moeten voor ons bovenal voldoen aan een aantal criteria. Zo moeten ze – aantoonbaar en bewezen - bijdragen aan de kernwaarden, ze moeten effectief zijn (het probleem opheffen), en blijvend tegen de laagst mogelijke kosten. De politie gaf eerder aan dat voor handhaving geen capaciteit is in geld, tijd en gekwalificeerd personeel. En dat gedragsmaatregelen niet voldoen aan de criteria is overduidelijk. Bewustwording van de noodzaak tot verandering bij inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties is flankerend nodig.

Maatregelen moeten afdwingend zijn. En ja, de fysieke maatregel scoort daar 100%. Maar inmiddels weten we dat er andere (technische) methoden zijn om maatregelen 'te handhaven' en daarmee afdwingend te maken. Wij willen dit graag op een ander tijdstip nader toelichten, aangezien dit uitvoerige uitleg behoeft.

Stelling 6: Tijdelijke afsluiting.

Doen, goed concept. Ligt in het verlengde van stelling 5. Komt tegemoet aan de criteria die we eerder benoemden. Breder uitrollen en toewerken naar definitieve status waar mogelijk.

Stelling 7: hefboomwerking aanpak verkeersdruk en -overlast.

Ook deze benoemden wij in onze nota. Er is een mobiliteitstransitie nodig, en de symptomen verkeersdruk en verkeersoverlast kunnen de aanleiding én de hefboom zijn. Wij zijn blij

dat uit de stellingen bleek dat de gemeente in deze richting denkt. Als gemeente moet u zich realiseren dat er momentum is. Inwoners klagen, grote partijen (zoals Visit, Recron, Fietzersbond, Horeca etc.) steunen onze uitgangspunten. We staan op de goede startblok voor de transitie.

Wij pleiten er dan ook voor om voor de opstart van deze transitie een beroep te doen op ons platform. Eerder stuurden wij u een brief inzake het Uitdaagrecht toe. Met het uitdaagrecht kunnen inwoners en/of maatschappelijke organisaties taken van de gemeente overnemen. Nogmaals willen wij de wethouder en/of raadsleden verzoeken, met ons in gesprek te gaan over de mogelijkheden die deze wet ons biedt. Vanuit een constructieve houding. Baadt het niet, dan schaadt het niet.

Stelling 8: Knelpunt & Aanpak.

Dit is eigenlijk een vraag die onmogelijk nú beantwoord kan worden.

Het onderzoek van Team Heuvelland biedt mogelijkheden. Daar bleek dat de grootste ergernis het motorlawaaï betreft. Een overlastvorm die NIET te 'beheersen' is, om vele redenen. Het is deze overlastvorm die bijdraagt aan verdringing van die bezoekers die we net wel willen hebben.

Slechts het 'weren' van deze groep uit bepaalde gebieden/perioden is vooralsnog de enige oplossing. Lijn50-breed.

Mogelijkheden:

- Hervorm (delen van) het wegennet naar fietsnetwerk (auto te gast). Koppel deze aan de fietsroutes zoals Vist ZL die wenst
- Kies voor verblijfsgebieden de erftoegangsweg, monofunctioneel, geen doorgaande weg
- Hervorm netwerk van maasstructuur naar sterstructuur
- Op 'slimme' wijze afsluiten van delen van het Heuvelland

Tot slot, wij willen u graag nogmaals de nota Uitgangspunten Verkeersleefbaar Heuvelland aanbieden, en ons voorstel om via het Uitdaagrecht een helpende hand te kunnen toesteken.