



Aan de gemeenteraad

Raadsvoorstel

Onderwerp

Project Verantwoord op Weg!, motie leefbaarheid en toerisme

Beslispunt(en)

1. De rapportage Verantwoord op Weg! vast te stellen
2. De aanbevelingen uit de rapportage over te nemen
3. Het uitvoeringsprogramma voor kennisgeving aannemen
4. Bij de Kadernota 2022 en verder de benodigde budgetten beschikbaar te stellen.
5. € 84.000 beschikbaar te stellen uit de algemene reserve voor uitvoering van de actiepunten 2021.

Toelichting

Aanleiding / motivering

Tijdens de raadsvergadering van 26 mei 2020 stelde uw raad de motie Leefbaarheid en Toerisme vast. Dit gebeurde nagenoeg tegelijk met de gemeenten Vaals en Gulpen-Wittem. Alle drie de raden gaven aan dit in lijn 50 verband actief op te willen pakken, een task force te formuleren en zo spoedig mogelijk met een pakket van maatregelen te komen om de balans te herstellen tussen enerzijds toerisme en recreatie in ons prachtige Heuvelland en anderzijds de verkeersleefbaarheid van onze inwoners in onze prachtige kernen. Voor u treft u het raadsvoorstel aan dat uitvoering geeft aan de 3 moties. Het raadsvoorstel is als volgt opgebouwd: We beschrijven kort de aanpak hoe we gekomen zijn tot deze aanbevelingen omdat het proces zeker zo belangrijk was/is als de inhoud en haar resultaten. Daarna formuleren wij de probleemstelling. We presenteren u de Stip op de horizon, het afwegingskader en een uitvoeringsprogramma in zowel korte termijn oplossingen, lange termijn oplossingen en pilots. Tot slot geven we een toelichting op de financiële en personele effecten, de maatschappelijke effecten en monitoring en evaluatie. Dit raadsvoorstel dient u te zien als een samenvatting van het vele werk dat met de stakeholders en Zuid-Limburg Bereikbaar is verzet. Bijgevoegd treft u de rapportage aan die u meer inhoud en inzicht geeft, indien u dit wenst.

Proces

We hebben de moties projectmatig opgepakt. We hebben een projectgroep ingesteld en een stuurgroep geformeerd. Daarnaast heeft de stuurgroep een kerngroep geformeerd, hierin zijn naast de projectgroep ook diverse disciplines van de provincie vertegenwoordigd (Geluid, Toerisme en Mobiliteit), de politie Heuvelland en Staatsbosbeheer. De stuurgroep heeft een plan van aanpak opgesteld en laten vaststellen en u geïnformeerd over deze aanpak middels de eerste raadsinformatiebrief. Nadat we een uitvoerige studie hebben gedaan naar reeds eerder geformuleerde uitspraken, besluiten, metingen en beleidsdocumenten over dit onderwerp, zijn we een intensief participatietraject ingestapt. Hierover hebben we u geïnformeerd in de tweede raadsinformatiebrief. We hebben een oproep geplaatst aan alle inwoners en ondernemers om een digitale vragenlijst in te vullen, waarbij we ook de deelnemers hebben gevraagd of zij deel willen nemen aan een werkgroep of een panel. Hierover bent u geïnformeerd middels de derde raadsinformatiebrief. De mensen die

aangegeven hebben deel te willen nemen aan een werkgroep zijn uitgenodigd voor 3 digitale bijeenkomsten. De eerste sessie bestond uit vier bijeenkomsten waarin we met name het probleem inzichtelijk wilden hebben vanuit de stakeholders en begrip voor elkaars situatie creëren, de beleving van verschillende soorten van overlast en respectievelijk de mate van ervaren overlast inzichtelijk te krijgen. In de tweede sessie, die wederom uit vier bijeenkomsten bestond, hebben we met name oplossingen opgehaald, maar ook een afwegingskader laten formuleren en een stip op de horizon benoemd. Tijdens de laatste sessie, plenair met alle deelnemers, hebben we de resultaten teruggekoppeld en een akte van ambitie digitaal laten “vaststellen”.

Tussen de eerste en de tweede sessie hebben we u geïnformeerd middels de vierde raadsinformatiebrief en u uitgenodigd om specifieke zaken ten aanzien van dit onderwerp aan te dragen. Tussentijds hebben we het panel digitaal geraadpleegd.

Naast de inhoudelijke aspecten die er zijn besproken, maakte het proces ook onderdeel uit van de doelstelling om wederzijds begrip, respect en draagvlak te creëren. De deelnemers erkennen dat het geen eenvoudige materie is en dat er geen simpele oplossing is om dit probleem op te lossen. Het is een complexe materie en er zijn tal van acties op de lange en korte termijn nodig om voor de toekomst de balans tussen de verkeersleefbaarheid en het toerisme terug te vinden en te behouden. Daarnaast is ook wederzijds respect en begrip voor elkaar ontstaan en hebben stakeholders de hand in eigen boezem gestoken en zelf acties opgepakt en opgestart. Dit zijn volgens ons de belangrijkste resultaten van dit project.

Probleemstelling

Zoals bovenstaand geformuleerd en uit het participatieproces blijkt, is het geen eenvoudig probleem. Dit erkennen ook de stakeholders. Het is een complexe materie waarbij ons landschap eigenlijk een centrale rol krijgt toebedeeld. Sinds jaar en dag komen toeristen en recreanten naar Zuid-Limburg om te genieten van het mooie typische, maar ook voor Nederland, uitzonderlijke landschap en de natuur. Ons gebied is 4 Natura 2000 gebieden rijk. Daarnaast merken we door de dynamiek en hectiek van alle dag dat ook onze eigen inwoners en de inwoners uit omliggende gemeenten het Heuvelland bezoeken, ervan willen en kunnen genieten en erin willen ontspannen. Dit alles brengt enerzijds economie op gang en zorgt voor voorzieningen, maar anderzijds zorgt het op gezette tijden voor een enorme druk en komt de verkeersleefbaarheid in het gedrang. De toeristische/recreatieve sector zorgt enerzijds direct en indirect voor werkgelegenheid en voorzieningen maar anderzijds voor spanningen. Door deze enorme drukte, dreigen bovendien verblijfstoeristen weg te blijven, omdat de verwachte rust en ruimte in de praktijk niet aan hun verwachtingen voldoen. We concluderen dat de probleemstelling luidt:

Het ‘ecosysteem’ in het Heuvelland is verstoord, waardoor de nadelige effecten van de vrijetijdseconomie te zwaar wegen, met als gevolg dat het draagvlak en de draagkracht voor toerisme in de omgeving afneemt. De balans wordt verstoord door de toename in goedkoop, eendaagse massarecreatie en meer algemeen de toeristische druk die zich richt op populaire delen van het Heuvelland. De toename van het één zorgt voor verdringing van andere belangen, te denken valt aan de leefbaarheid van inwoners, maar ook de kwaliteitstoerist (rust en ruimte). De inbreuk op het landschap is een inbreuk op de economische en toeristische waarde van het gebied.

Stip op de horizon en Afwegingskader

Gelet op de probleemstelling en de dynamiek in de stakeholdersbijeenkomsten zouden we ons af moeten vragen wat we als regio willen zijn: wat is onze Stip op de horizon (2030) en langs welke lat zouden we onze beleidsopvattingen moeten leggen om verantwoorde en toekomstgerichte besluiten te nemen. We willen niet een nieuwe visie formuleren, maar gebruik maken van reeds eerder beschreven beleid en visies op ruimtelijk-, mobiliteits- en toeristisch recreatief gebied. We hebben dit samen met de stakeholders in de tweede sessie opgepakt en onder ander gebruik gemaakt van de zeer actuele bouwstenennotitie die ook in lijn 50 verband wordt geformuleerd. We hebben de volgende Stip op de horizon 2030 geformuleerd:

‘In 2030 is het Heuvelland nog steeds gastvriendelijk, authentiek en bourgondisch. Naast de hectiek van alledag komen we – inwoners, dagrecreanten en verblijfstoeristen – hier tot rust, met respect voor elkaar. We ontvangen graag gasten die deze manier van ‘slow living’ waarderen en respecteren. We genieten van de fijnchaligheid en onze lokale producten die op duurzame wijze worden geproduceerd. We ondernemen innovatief. Kwaliteit in het algemeen en kwalitatief recreëren staan voorop. We beschermen de kwaliteit van leven voor onze inwoners. We handhaven en ontwikkelen waardevolle landschappen, cultuurhistorie en biodiversiteit.’

Bij deze Stip op de horizon 2030 hebben we gezamenlijk met de stakeholders een afwegingskader geformuleerd. Een lat waar we nieuwe ontwikkelingen aan zouden moeten toetsen om onbalans tussen leefbaarheid, landschap, economie en voorzieningen te voorkomen. We constateren dat het meer een ecosysteem is dat in gezonde balans moet worden gehouden. Een systeem dat bestaat uit organismen in een omgeving, die een bepaalde wisselwerking kennen. De organismen samen vormen een leefgemeenschap. Het systeem kenmerkt zich door de netwerken van relaties, een dynamisch evenwicht en een zelf herstellend vermogen waarbij storingen opgevangen worden. In het geval van het Heuvelland is een storing ontstaan die niet zelf opgevangen wordt, waardoor een interventie onvermijdelijk is. Het afwegingskader luidt:

Waardevol (cultuur)landschap:

- Met ruimte voor landbouw & toerisme
- Beheer:
 - Waarborgen waardevolle landschappen
 - Agrariërs onderhouden het
- Landschapsontwikkeling (niet statisch):
 - Aandacht cultuur-natuur-landschap

Inwoners:

- Gastvrijheid in Cittaslow
- Leefbaarheid (voorzieningen vs draagkracht)
 - Lokale maatwerkoplossingen

Economie:

- Duurzame toerisme & recreatie
- Duurzame landbouw
- Vernieuwend kleinschalig ondernemerschap
- Groei in/transitie naar kwaliteit
- Gastvrij voor bezoeker met respect voor omgeving

Genoemd participatietraject is intensief gebleken. De direct betrokkenen hebben de afgelopen maanden veel tijd en energie in dit project gestoken en voelen zich erg betrokken bij het thema. Daarbij streven we om hun betrokkenheid middels een Akte van Ambitie op 23 juni aan uw raad te kunnen overhandigen.

Uitvoeringsprogramma.

Uit de enquête, alle sessies met de stakeholders en reeds eerder ontvangen en vergaarde informatie hebben wij een ontzettend grote hoeveelheid aan potentiële oplossingen ontvangen en die ontvangen we nog steeds. Het onderwerp leeft in onze gemeenschappen. Omdat de stakeholders alle belangengroeperingen omvatten, hebben we ook zeer breed scala aan uiteenlopende oplossingen ontvangen. Deze oplossingen hebben we getoetst aan het afwegingskader en hierin een rubricering aangebracht. In grote lijnen hebben we drie rubrieken:

- Korte termijn oplossingen 2021-2022
- Lange termijn oplossingen 2022-2030
- Pilots. Pilots zijn projecten van korte duur, maximaal drie maanden, die ons inzicht moeten geven in de voor- en nadelen en de effecten van de maatregel op de omgeving en het effect dat we beogen te behalen.

Binnen de korte en lange termijn oplossingen hebben we onderscheid gemaakt naar:

- Hardware matige oplossingen: zijn de harde, vaak fysieke, maatregelen die in de openbare ruimte worden getroffen, te denken valt aan: het maken van parkeerplaatsen, het aanleggen van nieuwe wandel- en fietsroutes etc. Het inrichten van de infrastructuur, zodat de weggebruiker ziet en voelt welk gedrag of regime van hem wordt verwacht.
- Software matige oplossingen: de maatregelen die we ontwikkelen om gedrag te beïnvloeden, te denken valt aan de gedragscampagnes “Goed gezien” en “Samen op Weg”.
- Orgware matige oplossingen worden vaak gezien als de handhavings- en monitoringskant van de verkeerskunde. Het inzetten van politie of BOA's maar ook de smiley's en bijvoorbeeld een druktemonitor die aangeven of de software- en hardware-aanpak tot het gewenste effect hebben geleid.

In deze drie types zit volgorde. Eerst dient geregeld te worden dat de inrichting van de weg voldoet, dan wordt gestart met opvoeding, door middel van educatie en voorlichting en tot slot wordt de politie ingezet om de excessen eruit te halen.

Gedagsverandering en een beleidsmatige aanpak maken een belangrijk onderdeel uit van dit herstelproces. Ondanks dat het voorgestelde maatregelenpakket ook insteekt op kortetermijnmaatregelen, zal het resultaat pas echt zichtbaar worden op de langere termijn. Wij vragen u dan ook hiermee in uw verwachtingskader rekening te houden.

In de bijlage van de rapportage treft u een uitvoeringsprogramma aan. De groen gemarkeerde maatregelen zijn direct uitvoerbaar of reeds in uitvoering. We hebben een planning toegevoegd en ook een globale inschatting gemaakt van de kosten die de maatregelen met zich meebrengen.

Omgeving

We hebben dit project opgepakt tezamen met de drie gemeenten uit de Lijn 50, conform de opdracht in de moties. Gedurende het proces hebben zich veelvuldig omliggende gemeenten gemeld met enerzijds de hoop dat wij maatregelen treffen die een positief effect hebben op de buurgemeenten (spreiden van toerisme en bezoekers) maar met anderzijds de vrees dat wij maatregelen treffen die juist een negatief effect hebben op de buurgemeenten (het wordt nog drukker of lawaaimakers trekken juist naar andere regio's/buurgemeenten). We hebben om de slagvaardigheid en daadkracht te bewaken het project niet groter gemaakt, maar wel gewaakt dat de effecten naar omliggende gemeenten niet negatief zouden zijn. Daarnaast hebben we Zuid-Limburg Bereikbaar toegevoegd aan de projectgroep om mee te kijken over onze grenzen heen. We zullen na vaststelling van deze rapportage dan ook onze omliggende gemeenten nauwer gaan betrekken bij de aanpak.

Handhaving

Handhaving is de meeste gehoorde kreet als het gaat om oplossingen. Zowel inwoners als ondernemers roepen veelal dat handhaving de enige manier is om de overlast te beperken. Echter, handhaving op snelheid en geluid is geen bevoegdheid des gemeenten. Derhalve neemt de politie met twee man sterk deel aan de kerngroep. De politie Heuvelland heeft twee extra geluidsmeetapparaten besteld die door de eenheid zelf kunnen worden ingezet. De politie is in de toekomst dus niet meer afhankelijk van de inzet van een speciale eenheid op dit gebied en kan dus tijdens de patrouilles hier op handhaven. Daarnaast heeft de politie dit seizoen reeds diverse extra activiteiten gepland op het handhaven van geluid, snelheid en gedrag. Als kanttekening geeft de politie aan wel de verwachting te willen managen en waarschuwt dat de capaciteit van de politie, met name in de weekenden, laag is. Eén van de actiepunten luidt dan ook dat we vragen voor extra inzet in de weekenden door prioriteit te geven aan de ervaren overlast.

Relatie met bestaand beleid en strategische visie / integraliteit

Deze rapportage is tot stand gekomen op basis van de drie moties die door de drie gemeenten Vaals, Gulpen-Wittem en Eijsden-Margraten zijn aangenomen. Citta Slow, het rapport van Luc Soete (Van Groene hart naar Groene Long), de Visie vrijetijdseconomie 2030 die in samenwerking met Visit-Zuid-Limburg is geschreven, de bouwstenennotitie Lijn 50 in het kader van de omgevingsvisie, de mobiliteitsvisie Zuid-Limburg alsmede de mobiliteitsvisies van onze gemeenten, het POL, NOVI-status en de aanwijzing van de Natura 2000 gebieden hebben geleid tot het formuleren van de Stip op de horizon 2030 van dit project en zijn mede gebruikt voor het vaststellen van het afwegingskader.

Gevolgen

Burgerparticipatie, toelichting en verantwoording

Zoals reeds onder het hoofdstuk aanleiding en motivatie aangeduid, maken burgerparticipatie en stakeholdersmanagement een belangrijk onderdeel uit van dit project en zullen naar de toekomst toe een belangrijk onderdeel blijven vormen. Deze werkwijze leidt niet alleen naar gedragen oplossingen, maar participatie is ook een onderdeel van de oplossing, zo ontstond er tijdens de sessies begrip en respect voor elkaar en het gevoel om het gezamenlijk te moeten oplossen. Op de website van Verantwoord op Weg! vindt u het participatieproces terug en vindt u een glimp op van de diversiteit van aanwezigen.

Naast een 60-tal bewoners in de werkgroepen waren ook aanwezig:

- LLTB
- Visit Zuid-Limburg
- Ondernemers uit de toeristische/recreatieve sector
- Recron
- KHN
- NBTC
- MOZL
- Natuurorganisaties (IVN/VTN)

ANWB heeft nog een onderzoek gehouden onder haar leden, zodat we ook input hebben gekregen vanuit de gebruikers.

Zetten we de burgerparticipatie af tegen de participatieladder kunnen we het volgende concluderen. De stakeholders zijn enerzijds geraadpleegd. Anderzijds zijn sommige onderdelen in de rapportage samengesteld middels een coproductie, te denken valt aan de Stip op de horizon en het afwegingskader. Ten aanzien van de oplossingsrichtingen hebben we veel bruikbare adviezen ontvangen.

Volledigheidshalve willen wij u informeren over de samenstelling van de kerngroep (Staatsbosbeheer, Provincie Limburg, Politie Heuvelland, Lijn 50-gemeenten, NBTC en Zuid-Limburg Bereikbaar). Wij hebben bewust gekozen om geen belangenvertegenwoordigers in deze groep te plaatsen om te waken dat alle belangen evenveel en transparant vertegenwoordigd worden.

Financiële en personele aspecten, incidenteel / structureel, begrotingspost

Financieel

Het herstellen van de balans vraagt een duurzame langetermijn aanpak en een kortetermijn aanpak om dit seizoen al voor verlichting te zorgen. Aan uw raad wordt gevraagd kennis te nemen van de uitvoeringsagenda.

Voor de korte termijn worden voor Eijsden-Margraten de volgende zaken voorgesteld:

Werkbudget voor regieteam tbv verlichten druk seizoen 2021	€ 30.000	Totaal € 90.000 te verdelen over drie gemeenten. Zie ook nr. 2 Uitvoeringsagenda
Ombuigen LF6 route naar themaroute ivm spreiding	€ 6.000	Totaal € 24.000 te verdelen over vier gemeenten. Zie ook nr. 7. Uitvoeringsagenda
Verbeteren bebording recreatieve parkeerplaatsen	€ 2.000	Totaal € 6.000 te verdelen over drie gemeenten. Zie ook nr. 10 Uitvoeringsagenda

Gedragscampagne (light) voor seizoen 2021 – gericht op overlast	€ 25.000	Totaal € 75.000 te verdelen over drie gemeenten. Zie ook nr. 18 Uitvoeringsagenda
Gedragscampagne ism LLTB gericht op veiligheid	€ 3.333	Totaal € 10.000 te verdelen over drie gemeenten. Zie ook nr. 21 Uitvoeringsagenda
'Ik scooter vriendelijk' – samenwerking met ondernemers - attenderen op vriendelijk en veilig verkeersgedrag.	€ 1.667	Totaal € 5.000 te verdelen over drie gemeenten. Zie ook nr. 30 Uitvoeringsagenda
Extra personele capaciteit tbv uitvoeringsagenda	€ 16.000	Totaal € 48.000 te verdelen over drie gemeenten. Zie ook nr. 31 Uitvoeringsagenda
Totaal	€ 84.000	

Deze eenmalige exploitatie-uitgaven van € 84.000 worden gedekt middels een onttrekking uit de algemene reserve.

In het uitvoeringsprogramma zijn ook de zaken opgenomen die voor een lange termijn aanpak kunnen gaan zorgen. De bedragen in het uitvoeringsprogramma betreffen globale ramingen van investeringen en exploitatie-uitgaven. De kosten voor de komende jaren worden meegenomen in de kadernota/perspectievennota 2022 en maken onderdeel uit van het begrotingsproces 2022-2025 hierover dient u afzonderlijk in de raden te beslissen.

Gelet op de aard van het project (mobiliteit en leefbaarheid), het feit dat het project haar uitwerking kent op Zuid-Limburgse schaal en mogelijk zelfs Euregionaal, zullen wij het project opvoeren bij de landelijke investeringsagenda BO-MIRT (bestuurlijk overleg meerjarenprogramma infrastructuur, ruimte en transport) en laten we een scan uitvoeren om het project aan te melden voor Interreg-subsidie. Deze regelingen kunnen naar de toekomst toe zorgen voor cofinanciering, wat inhoudt dat we als gemeenten zelf ook een bijdrage moeten leveren. De eerste stappen om tot een subsidie aanvraag te komen zijn voor beide regelingen reeds gezet. Daarnaast zullen we dit project aanmelden als NOVI-project.

Personeel

Vanuit de moties zijn we gestart met een projectgroep vanuit de disciplines Toerisme, AOV en Verkeer. We hebben een intensief traject achter ons, maar zeker een nog intensiever traject de komende jaren voor ons als we kijken naar het uitvoeringsprogramma. Sommige projecten kunnen we in de lijn uitzetten en maken reeds onderdeel uit van andere plannen/projecten/investeringen. Maar andere projecten moeten nog opgepakt worden. Dit betekent dat dit qua personele capaciteit ook consequenties heeft en er prioriteiten moeten worden gesteld, willen we een merkbaar resultaat behalen. We moeten dit project van continuïteit voorzien door een vaste projectgroep meerjarig en gemeente overstijgend in te stellen die leiding geeft aan diverse werkgroepen die de separate projecten uitvoert.

Planning, uitvoering en evaluatie

In bijgevoegde rapportage treft u een uitvoeringsprogramma aan dat tevens gekoppeld is aan een uitvoeringsjaar. Daarnaast hebben we enkele pilots benoemd die komend seizoen reeds moeten worden opgepakt. De pilots zijn van tijdelijke aard en bedoeld om gegevens op te halen, te bekijken of dit haalbaar is voor de langere termijn en te leren om mogelijk in te voeren op andere plekken in onze gemeenten. De plan-do-check-act cyclus is hier duidelijk op van toepassing.

Zoals u reeds eerder in dit voorstel heeft kunnen lezen is het een complex probleem. Om te meten of de genomen maatregelen het gewenste effect hebben bereikt, is niet aan te duiden met een simpele statistische berekening, maar heeft meer te maken met hoe onze inwoners en bezoekers het ervaren. We zullen parameters moeten benoemen per project of onderdeel hoe we dit kunnen meten. Een ruimtemonitor zal meten hoe druk het is op sommige plaatsen, maar kan niet duiden hoe de drukte wordt ervaren. Om maatregelen te kunnen monitoren en evalueren, hebben de partners van 'Samen op het fietspad' ons aangeboden hierin te kunnen ondersteunen.

Beeldvormende vergadering op 23-6-2021.
Besluitvormende vergadering op 13-7-2021.

Communicatie

We hebben diverse communicatietools gebruikt en we zullen deze naar de toekomst ook blijven gebruiken.

- We maken gebruik van een website om geïnteresseerden te informeren. Op deze website staat het proces vermeld, maar ook de resultaten en presentaties van de bijeenkomsten. We hebben een feitenoverzicht en enkele facts gepubliceerd;
- We maken gebruik van nieuwsbrieven waarvoor mensen zich kunnen aanmelden en waarmee we de mensen dus actief over ontwikkelingen kunnen informeren;
- We hebben een werkgroep van stakeholders die we kunnen benaderen, maar zij kunnen ons ook adviseren over actuele onderwerpen.
- We hebben een panel waar we vragen en meningen kunnen peilen.
- We hebben een eigen mailadres waar vragen, opmerkingen, suggesties etc kunnen worden doorgegeven.
- We maken gebruik van diverse sociale mediakanalen om de mensen te informeren deze sociale media zijn wederom gelinkt aan pagina's van onze stakeholders zodat we een groot bereik hebben.

Maatschappelijke effecten

Duurzaamheid

Dit project sec draagt niet bij aan de klimaatopgaven die we moeten realiseren. Wel zijn er in de projectvoorstellen ideeën geopperd die bijdragen aan een duurzamere omgeving. Denk hierbij aan andere vervoersmodaliteiten in plaats van het vervoer met een traditionele verbrandingsmotor. Denk ook aan elementen uit het Citta Slow-gedachtegoed, lokale producten, alternatieven in de landbouw, maar ook bloeiende bermen en akkerranden

Aanbestedingsbeleid

De afzonderlijke projecten en opdrachten die vermeld staan in het uitvoeringsprogramma zullen moeten voldoen aan ons aanbestedingsbeleid. Daar waar we gezamenlijk een aanbesteding zullen moeten volgen geldt het aanbestedingsbeleid van de grootste gemeente (op basis van inwoners). Op dit raadsvoorstel zelf is het aanbestedingsbeleid niet van toepassing.

Advies en Aanbevelingen

We willen uw raad de volgende aanbevelingen doen:

- de samenwerking met de stakeholders voort te zetten om te komen tot een duurzaam, gedragen maatregelenpakket.
- de 'Stip op de horizon 2030' vast te stellen als uitgangspunt voor de verkeersleefbaarheid.
- het ecosysteem 'verkeersleefbaarheid' vast te stellen, waarbij alle belangen even zwaar meewegen, maar de waarde van het Landschap prevaleert omdat dit de basis van het ecosysteem is.
- van verkeersleefbaarheid een hoge prioriteit op de bestuurlijke agenda te maken.
- En de uitgangspunten (stip op de horizon – probleemanalyse – maatregelen) mee te nemen bij de uitwerking van de omgevingsvisie, de uitvoeringsagenda VTE, de NOVI, RMO, en lokaal beleid ten aanzien van verkeer, ruimte, leefbaarheid, wonen, (vrijtijds)economie, openbare orde en veiligheid etc.
- integraal in te zetten op de kwaliteitsbezoeker die de Cittaslow-normen en waarden deelt en respecteert.
- de huidige communicatie te continueren via o.a. de projectwebsite www.zuidlimburgbereikbaar.nl/verantwoordopweg en bijbehorende algemene nieuwsbrief die gestart is met de 570 respondenten van de enquête afgelopen februari en die inmiddels 660 abonnees telt. De gemeentelijke communicatiekanalen putten uit de centraal aangeboden projectinformatie.
- door middel van een gedragscampagne én bijbehorende maatregelen prioriteit te geven aan het stimuleren van het gewenste gedrag van mensen met als doel het terugdringen van overlast (4 thema's zoals benoemd in deze rapportage)
- Zoek via de RMO's Zuid Limburg, (de Regionaal MobiliteitsOverleggen Zuid-Limburg) de samenwerking op met de buurgemeenten in de (eu)regio, Provincie en Zuid-Limburg Bereikbaar

om het project meer kracht bij te zetten en te zorgen dat eventuele negatieve gevolgen van lokale maatregelen in de omgeving beperkt blijven.

- een online medium op Zuid-Limburgse schaal te ontwikkelen:
 - met druktemonitoring,
 - het verstrekken van reisinformatie via in-car navigatiesystemen,
 - overzicht topdagen,
 - overzicht toeristische locaties en routes,
 - en verwijzing naar centrale politienummer 099-8844 voor meldingen over onveilig en/of ongewenst verkeersgedrag
- modulaire (fysieke) oplossingen te koppelen aan dit medium om de druk indien nodig te verlichten
- een maatregelenpakket vast te stellen bestaande uit hardware- software en orgwarematige maatregelen.
 - Te kiezen voor kortetermijnmaatregelen om de druk in het komende toeristenseizoen te verlichten.
 - Te kiezen voor langetermijnmaatregelen die in samenspraak met de stakeholders worden opgesteld.
 - Te kiezen voor pilots om maatregelen te toetsen.
- bij de uitwerking van maatregelen het afwegingskader te hanteren zodat de belangen worden afgewogen met de stip op de horizon in het vizier.
- op korte termijn actief in te zetten op handhaving op gedrag, snelheid en geluid. Verzoek de burgemeesters om een sterk signaal af te geven in de zogenaamde driehoek met het directe verzoek op meer capaciteit van politie in de Lijn-50 gemeenten.
- Geef de samenwerking concreet vorm door het laten samenstellen van een regioregie-team voor de Lijn-50 -gemeenten. Regioregie voor het voorkomen van lokale verkeersdruk in het Heuvelland door:
 - het spreiden van bezoekersstromen door het hele jaar via het onder de aandacht brengen van minder bekende locaties en routes
 - het reguleren van bezoekersstromen tijdens topdagen.
- Regioregie bestaat uit: afstemming tussen wegbeheerders, vervoerders en hulpdiensten, een maatregelenpakket en communicatie. Het nieuwe regioregie-team kan voortbouwen op de huidige samenwerking tussen de lijn-50-gemeenten en de politie (druktekalender, beslisboom, lokale (verkeers)maatregelen)

Het college van Eijsden-Margraten
De gemeentesecretaris,

Drs. M.A.G. Gerits

De voorzitter,

Drs. G.J.M. Cox



RAADSBSLUIT

De raad van de gemeente Eijsden-Margraten

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders;

gelet op de behandeling in de Beeldvormende vergadering op 23 juni 2021 en Raadsvergadering 13 juli 2021

Besluit:

1. De rapportage Verantwoord op Weg! vast te stellen
2. De aanbevelingen uit de rapportage over te nemen
3. Het uitvoeringsprogramma voor kennisgeving aan te nemen
4. Bij de Kadernota 2022 en verder de benodigde budgetten beschikbaar te stellen
5. € 84.000 beschikbaar te stellen uit de algemene reserve voor uitvoering van de actiepunten 2021

Aldus besloten in de openbare vergadering van 13 juli 2021.

De griffier,

Mr. M. Verbeet

De voorzitter,

Drs. G.J.M. Cox