

# Verantwoord op weg *In de lijn 50*

Datum 10 juni 2021  
Versie: 6.0

## INHOUDSOPGAVE

<b>INTRO</b> .....	<b>3</b>
<b>PROBLEEMANALYSE</b> .....	<b>5</b>
DESKRESEARCH .....	5
PARTICIPATIETRAJECT .....	8
CONCLUSIE PROBLEEMANALYSE .....	16
<b>STIP OP DE HORIZON</b> .....	<b>17</b>
AFWEGINGSKADER.....	17
<b>MAATREGELENPAKKET</b> .....	<b>19</b>
<b>BRONNEN</b> .....	<b>25</b>
<b>BIJLAGEN</b> .....	<b>25</b>

## INTRO

Het project 'Verantwoord op weg' is een samenwerking tussen de drie Lijn-50 gemeenten, de Provincie Limburg, Politie Heuvelland, Staatsbosbeheer, Zuid-Limburg Bereikbaar en direct betrokkenen (ook wel stakeholders genoemd), zoals een vertegenwoordiging van de inwoners, ondernemers, recreanten/toeristen en belangenorganisaties van het Heuvelland. Deze rapportage is een van de resultaten van het project en is in opdracht van de drie gemeenteraden van de Lijn-50 gemeenten opgesteld.

*Wij spreken onze dank uit aan al onze partners die zich hebben ingezet voor dit project.*

## DE OPDRACHT VAN DE GEMEENTERADENRADEN

De inwoners van de gemeenten Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem en Vaals hebben aan de bel getrokken: de verkeersleefbaarheid in het Heuvelland staat onder druk. Dit heeft geleid tot het aannemen van een drietal moties waarin de gemeenteraden o.a. opdracht hebben gegeven om:

- De verkeersleefbaarheid als topprioriteit benoemen;
- De knelpunten en oplossingsrichtingen in beeld te brengen en te verwerken in een notitie (Heuvelland-Lijn);
- Stakeholders, direct betrokkenen, in het proces te betrekken;
- Een uitvoeringsplan/pakket van maatregelen op te stellen, waarmee de ervaren verkeersoverlast structureel wordt teruggedrongen.

De drie moties liggen in elkaars verlengde, waarbij de motie van Gulpen-Wittem de meest verrijkende motie is, deze motie beschouwt de stuurgroep dan ook als leidend.



---

## RESULTATEN VAN HET PROJECT

Op basis van deze moties heeft de stuurgroep een 7-tal te behalen resultaten benoemd:

1. Het toeristisch recreatief verkeer in de kernen en buitengebieden van de lijn-50 gemeenten wordt inzichtelijk en meetbaar gemaakt;
2. Er wordt een stakeholdersanalyse gemaakt en een plan opgesteld om direct betrokkenen tijdig in het project te betrekken;
3. Het begrip overlast en verkeersdruk wordt geobjectiveerd;
4. Op basis van deze gegevens wordt in samenspraak met stakeholders/direct betrokkenen en stuurgroep een concrete doelstelling bepaald;
5. De werkwijze is een doel op zich, deze wordt geënt op het verkrijgen van wederzijds begrip en draagvlak onder de direct betrokkenen;
6. Er wordt een pakket aan maatregelen aangeboden dat tegemoet komt aan de behoefte van de betrokkenen. Hierbij wordt een goede balans gezocht tussen het gewenste toeristische/recreatieve verkeer en de inwoners die overlast ervaren.
7. Uitvoeren van maatregelen die direct verbetering opleveren voor de ervaren verkeersoverlast: quick wins

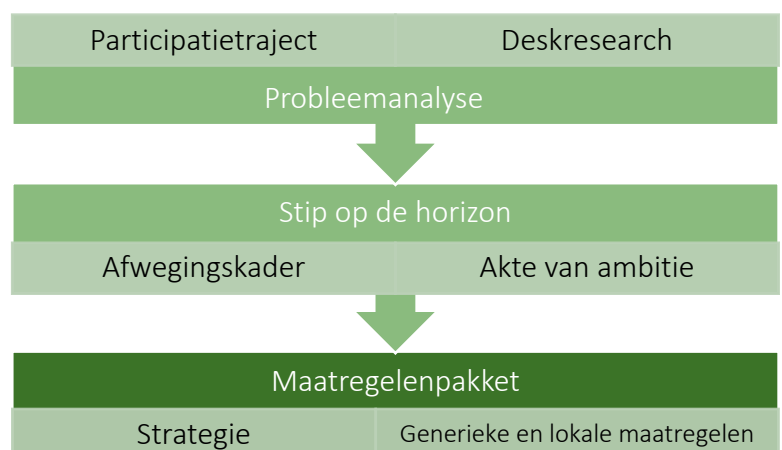
In de uitgebreide deskresearch zijn de resultaten van de eerste drie resultaatgebieden verwerkt. Deze komen terug in het eerste hoofdstuk – **CONCLUSIE PROBLEEMANALYSE**. Het vierde resultaat is terug te vinden in de **DE STIP OP DE HORIZON** en het **AFWEGINGSKADER**. Het vijfde resultaatgebied is wellicht het belangrijkste resultaat van dit project tot nu toe: het participatieproces. Middels dit proces hebben direct betrokkenen zoals inwoners, ondernemers, recreanten/toeristen en belangenorganisaties zich kunnen laten horen en hebben wij **geluisterd**. Gedurende het proces is draagvlak en begrip ontstaan voor elkaars belangen en standpunten, maar ook voor de complexiteit van het project. Samen met de betrokkenen streven we naar het opstellen van een ‘Akte van Ambitie’ die op een later tijdstip aan de raden wordt aangeboden. De laatste twee resultaatgebieden zijn verwerkt in het hoofdstuk - **MAATREGELENPAKKET**.

---

### AANPAK VERKEERSLEEFBAARHEIDSPROBLEEM

De oorsprong van het project is gelegen in een verkeersleefbaarheidsprobleem. Om deze reden start de rapportage met de conclusie van de probleemanalyse, welke tot stand is gekomen door een deskresearch en participatieproces met direct betrokkenen. Dit traject is ook een zoektocht geweest naar de collectieve normen en waarden van de directe betrokkenen: **DE STIP OP DE HORIZON**. Door de vele tegengestelde belangen is dit een gecompliceerde zoektocht gebleken, met een abstract resultaat tot gevolg. Wederom een bevestiging van de complexiteit van het thema.

De koppeling tussen **DE STIP OP DE HORIZON** en de probleemanalyse wordt gemaakt door middel van het afwegingskader. Mogelijke oplossingen moeten immers bijdragen aan het bereiken van het gewenste toekomstbeeld. Het afwegingskader kan vergeleken worden met een ‘ecosysteem’ en schetst alle belangen in het gebied, welke bij eventuele maatregelen of keuzes in de afweging moeten worden meegenomen.



Het **MAATREGELENPAKKET** is het concrete resultaat van het project. Dit bestaat uit de strategie om de verkeersleefbaarheid te verbeteren en uit generieke en lokale maatregelen.

#### LANDSCHAP ALS BASIS

Alle in de 3 gemeenten vastgestelde beleidsstukken en visies zijn het met elkaar eens: in het Heuvelland is de kwaliteit van leven hoog. Het unieke en authentieke vijfsterren-landschap wordt door de inwoners, ondernemers, overheden, belangenvertegenwoordigers en instanties gekoesterd, beschermd, ontwikkeld, beheerd en beleefd. Dit vertaalt zich ook in het feit dat verschillende gebieden de Natura 2000 status hebben, waarbij extra aandacht wordt gevraagd voor de recreatiedruk. Dit staat in schril contrast met de zorgen die in verschillende beleidsnotities over het landschap worden geuit. Demografische ontwikkelingen zorgen voor andere dynamiek, het platteland moet aantrekkelijk en leefbaar blijven. In de bouwstenen notitie<sup>1</sup> wordt gesteld dat het landschap **“Everybody’s interest, nobody’s concern”** lijkt te zijn.

#### ECONOMIE

De regionale economie kent twee belangrijke pijlers: toerisme en landbouw.

De omgeving is een geliefde bestemming voor verblijfstoeristen, dagjesmensen (o.a. uit de Euregio) en recreanten. Dit maakt dat het toerisme een belangrijke economische sector en banenmotor is. Inwoners realiseren zich dit terdege, ook in het kader van de demografische ontwikkelingen (bevolkingskrimp, vergrijzing, ontgroening). Mede door de verblijfgasten en de dagrecreanten zijn de voorzieningen goed op peil. Dit is tegelijkertijd ook een bedreiging: de toename in goedkoop, eendaags massarecreatie en meer algemeen de toeristische druk die zich richt op populaire delen van het Heuvelland. Daardoor komen zowel de leefbaarheid als de toeristische beleving onder druk te staan en wordt er meer geconcurrereerd op prijs in plaats van kwaliteit.

Het onderscheid in de soort bezoeker is van belang: de dagrecreant en verblijfstoerist komen met een ander doel, gedragen zich anders, zijn anders te sturen/te beïnvloeden en leveren een andere economische waarde in het gebied.

Kijkend naar het model van de leefstijlen trekt Zuid-Limburg op dit moment vooral de rust- en harmoniezoekers. De visie VTE (vrijtijdseconomie) zet voor Zuid-Limburg in op nieuwe doelgroepen zoals avontuur- en plezierzoekers, inzicht en avontuurzoekers en zakelijk toerisme. Dit is niet per se de doelgroep voor het Heuvelland.

Uit onderzoek van de ANWB blijkt dat de verblijfstoerist vooral in de lente en zomer het gebied bezoekt. De respondenten geven aan dat zij rekening houden met de drukte als zij een bezoek plannen, 78% van de respondenten kiest bewust voor het laagseizoen. De meeste verblijfstoeristen komen voor een korte vakantie (1-3 overnachtingen). Meer dan 50% komt om te wandelen en de natuur te ervaren, daarna volgt relaxen en horeca bezoek.

Uit onderzoek van ZKA blijkt dat de meeste dagrecreanten komen om te wandelen. In Vaals worden procentueel meer pleziertochtjes met auto’s gehouden. Verder liggen de percentages ongeveer gelijk. In Gulpen-Wittem levert dagrecreatie substantieel minder op dan het verblijfstoerisme. In Vaals ligt de verhouding verblijfstoerisme – dagrecreatie ongeveer gelijk en in Eijsden-Margraten zijn de bestedingen van het verblijfstoerisme lager dan die van de dagrecreatie.

---

<sup>1</sup> Pantopicon – omgevingsvisie Lijn 50 - 2021

De tweede pijler naast de vrijetijdseconomie is landbouw. De agrarische sector is in het Heuvelland sterk vertegenwoordigd en bepalend: zij onderhoudt circa 60% van het landschap. Tegelijkertijd neemt de leegstand toe in de sector. Het landbouwverkeer kan, net als het toeristisch verkeer, overlast veroorzaken.

Ook de Provincie Limburg erkent de twee pijlers als belangrijke thema's en stelt dat het unieke landschap bijdraagt aan het vestigingsklimaat en de woon- en leefkwaliteit in de regio. Tevens bevestigt de provincie het mobiliteitsvraagstuk rondom de landbouw en vrijetijdseconomie, met name bij piekbelasting. Het landschap en de verkeersleefbaarheid staan onder druk door het groeiende toerisme (vooral dagrecreatie), schaalvergroting in de landbouw en de toenemende druk op schaarse ruimte. Het economisch belang en de leefbaarheid in het Heuvelland dienen in balans te zijn, maar staan regelmatig tegenover elkaar. Dit maakt het thema zeer complex.

GREEN DESTINATION:

Genuine and authentic, Respectful and responsible,  
Economically sustainable, Environmentally  
sustainable, Nature and scenery friendly

De verschillende beleidsstukken en visies schetsen dezelfde lijn. De kansen liggen in de toepassing van een duurzame en inclusieve economie en maatschappij met een groeiende vraag naar kleinschalig aanbod, GREEN DESTINATION, de aantrekkingskracht van de 'helende hellingen' en de stad-land- en land-stadzones.

Ook in de NOVI (Nationale Omgevingsvisie) wordt de problematiek onderkend: toerisme en recreatie zijn van groot belang, maar zorgen ook voor grote druk. Hierin wordt gesteld dat het een uitdaging is om de leefomgeving zo in te richten, dat functies elkaar waar mogelijk versterken, zich kunnen ontwikkelen, elkaar zo min mogelijk in de weg zitten en voldoende tot hun recht komen. De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat botsende belangen veelal niet los van elkaar kunnen worden opgelost. De onderlinge afhankelijkheden zijn daarvoor te groot. Het streven is combinaties te maken en belangen waar mogelijk te koppelen (win-win). Dit kan niet altijd en overal, er zijn soms ook scherpe keuzes nodig.

In de prioritering van de NOVI is het aspect 'Versterken uniek Nationaal Landschap als groene long voor Zuid-Limburg' genoemd. Dat landschap staat onder druk. Er is behoefte aan nieuwe verdienmodellen in landbouw en vrijetijdseconomie waarin beheer van het landschap een plek krijgt.

---

## LEEFOMGEVING

Toerisme en de leefomgeving hebben een wederkerige relatie. Bezoekers komen in eerste instantie om een gebied te bezoeken en te beleven. De leefomgeving wordt gevormd door de inwoner, het landschap, de openbare ruimte, infrastructuur en de bebouwde omgeving met haar functies en voorzieningen etc. De leefomgeving is daarmee het fundament waarop het toerisme zich kan ontwikkelen. Tegelijkertijd heeft toerisme allerlei effecten op diezelfde leefomgeving, zowel positieve als negatieve. Zo kan toerisme de aanwezigheid van winkels, horeca en theaters en betere infrastructuur bevorderen. Tegelijkertijd zorgt toerisme ook voor overlast door extra drukte op straten en pleinen, voor een hoge parkeerdruk en voor extra milieubelasting. Met deze overlast dreigt toerisme hier en daar het eigen fundament te ondermijnen: als het té druk is, er veel vuil op straat ligt of de natuur wordt aangetast, neemt de aantrekkelijkheid van een bestemming voor bezoekers af. Ook moet de thematiek van de leefomgeving worden gezien in het kader van bevolkingskrimp. De teruglopende bevolkingsaantallen doen de thuismarkt voor ondernemers krimpen. Een toenemende stroom van gasten kan de bestaande voorzieningen (deels) in stand houden. Geconcludeerd wordt dat het zinvol is om de economische activiteiten en innovatie te bevorderen.

Overlast, hinder en druk zijn subjectieve begrippen waar geen duidelijke kwalificerende definitie aan verbonden is. Het woordenboek schaaft 'overlast' en 'hinder' in dezelfde categorie en kwalificeert 'druk' iets minder zwaar. Bij deze begrippen ervaart eenieder een andere grens. Wanneer de toeristische druk op een bestemming hoog is, betekent dit niet automatisch dat er ter plaatse sprake is van overlast of schade. Dit hangt af van de draagkracht van de leefomgeving en de samenleving ter plaatse. De draagkracht van de leefomgeving en de samenleving duidt op het vermogen van een bepaalde bestemming om bezoekers te

ontvangen, zonder dat negatieve gevolgen optreden. Dit hangt samen met de lokale kleur ('het DNA') van een bestemming.

---

### OVER CIJFERS VAN VERKEER EN OVERNACHTINGEN

Uit de metingen in de Lijn-50 gemeenten constateren we dat de etmaalintensiteiten op weekdays ruim hoger zijn dan op de zondagen. Kwantitatief betekent dit dat ons wegennet voldoende ruimte biedt voor het verkeer op doordeweekse dagen en in de weekenden. Kijken we naar de metingen op een aantal meer toeristische wegen (Mergellandroute), dan constateren we dat dit past binnen de fysieke ruimte die er is. Uit de metingen kunnen we opmaken dat de inwoners over het algemeen 'druk' ervaren. Het zijn de excessen in bijvoorbeeld geluid, hoeveelheid of tijdstippen die zorgen voor overlast en hinder. Daarnaast concluderen we dat het vaak met gedrag te maken heeft.

De intensiteit (aantal overnachtingen per jaar per inwoner) in het Heuvelland ligt hoger dan bijvoorbeeld in Amsterdam en Maastricht. Bij het splitsen van de dagrecreant en toerist constateren we dat de cijfers van de eerstgenoemde voor ons gebied moeilijk meetbaar zijn.

Uit onderzoek blijkt dat de acceptatiegraad en de ervaren druk per gemeente verschilt. De draagkracht van een omgeving heeft veel invloed op en mate waarin overlast of druk ervaren wordt. Deze is in Vaals bijvoorbeeld groter dan in Gulpen-Wittern.

Het imago van het Heuvelland kan in een negatieve spiraal terecht komen: indien dit een negatieve wending krijgt, zal de gewenste kwaliteitstoerist wegblijven. Uit onderzoek van de ANWB blijkt echter dat dit nu nog niet aan de orde is. Het panel van de ANWB geeft aan dat zij tevreden zijn over hun bezoek en dat de drukte nog best meevalt. Inwoners die deelgenomen hebben aan de vragenlijst hebben een sterkere associatie met drukte dan bezoekers, die doorgaans een ander referentiekader hebben.

---

### BEZOEKERSMANAGEMENT

Volgens de handreiking bezoekersmanagement van het NBTC (Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen) is het kennen van het reismotief een belangrijk uitgangspunt. Hoe dichterbij huis men verblijft, hoe minder behoefte er is aan voorbereiding van het bezoek. Bezoekersmanagement begint bij een goed beeld van de knelpunten, risico's en begrip van de factoren die daaraan ten grondslag liggen. Hierbij zijn gedragsinzichten cruciaal. De uitdaging is om bezoekers in hun gedrag te sturen en te motiveren zélf andere keuzes te maken, in plaats van dit met regels af te dwingen. Dit maakt namelijk dat zij meer toegewijd zijn aan het eigen gedrag. Er zijn vier voorwaarden verbonden aan het sturen van gedrag; weten, willen, kunnen, doen. Enkel het meten en in kaart brengen van drukte is geen oplossing, aandacht is ook nodig om te voorkomen dat het druk wordt en de maatregelen bezoekersstromen in een zo vroeg mogelijk stadium in goede banen kunnen worden geleid.

---

### CITTASLOW ALS LEIDRAAD

Toerisme is geen doel op zich, maar een middel waarmee we werken aan een fijne regio. Het is van belang dat het toerisme in balans blijft met de draagkracht van de omgeving. Dit kan worden gestuurd door in te zetten op kwaliteit in plaats van groei, met zorg voor natuur en landschap. Cittaslow is de leidraad en de Cittaslow-toerist willen we aantrekken. Dit betekent dat (beleids)keuzes door overheid en ondernemers zorgvuldig moeten worden afgewogen met de kernwaarden in acht genomen. Stakeholders hebben een belangrijke rol in de ontwikkeling hiervan. De huidige negatieve tendens moet worden doorbroken. De resultaten van 'Verantwoord op weg' en toekomstig beleid moeten hieraan bijdragen, zodat wordt ingezet op het voorkomen van negatieve gevolgen van toerisme en men een meer positieve balans ervaart.

Deze uitdaging moet regionaal worden aangepakt, waarbij moet worden samengewerkt met omliggende gebieden/gemeenten om toerisme als totaalpakket aan te bieden en bezoekers over een groter gebied te verleiden en te spreiden. Vrijtijdseconomie is aan veel trends onderhevig. Door in te zetten op trends die passen bij de Cittaslow-waarden ontstaan nieuwe kansen.

## PARTICIPATIETRAJECT

De omschrijving in deze paragraaf omvat de probleemanalyse gebaseerd op de resultaten van de vragenlijst,<sup>2</sup> de inhoudelijke sessies<sup>3</sup> en de meldingen die eerder bij de gemeenten zijn ingediend ten aanzien van het onderwerp. Zo moet deze probleemanalyse ook gelezen worden; het is een weergave van de verkeersleefbaarheid zoals de direct betrokkenen deze ervaren<sup>4</sup>. We hebben geprobeerd zo volledig mogelijk te zijn en een transparant beeld te geven van de tegengesteldheid van belangen en visie, zodat eenieder zich hierin herkent. In de blauwe kaders is een greep van de adviezen weergegeven die een beeld geven van de mogelijke oplossingen die de direct betrokkenen hebben meegegeven.

### VERKEERSLEEFBAARHEID

Uit de reacties op de vragenlijst blijkt dat de Lijn-50-gemeenten hechten waarde aan de mooie omgeving; echte pareltjes die we moeten koesteren. Enkele respondenten van de vragenlijst geven aan geen overlast te ervaren, de grote meerderheid van de respondenten ervaart wel overlast. Overlast wordt op verschillende manieren ervaren: drukte, geluid, stank, afval, snelheid van voertuigen en (ongewenst) gedrag. *‘Vaak is het de hoeveelheid hinder die pijn doet, de andere keren is het de buitensporigheid van de overtreding’.*

Onze inwoners vragen de gebruikers om respectvol en verantwoord met de omgeving om te gaan. Ze benadrukken dat het gebied geen pretpark of racebaan is, maar een natuurgebied. Ze adviseren ons dan ook om hier duidelijker over de communiceren. *‘Het gedrag van de bezoekers bepaalt de verdraagzaamheid van de inwoners’.*

De problematiek is complex, dat constateren de betrokkenen ook. Het is niet één probleem. Het zijn vele verschillende ervaringen van overlast met een variatie in thema's, op verschillende momenten, op verschillende locaties en met verschillende deelnemers. Daarom is een generieke benadering in combinatie met maatwerk per gemeente van belang om dit probleem integraal op te pakken.

*‘Vignet voor gemotoriseerd verkeer gekoppeld aan voertuig (niet-inwoners/niet-verblijfgasten). Bepaalde gebruikersgroepen mogen maximaal aantal keer het gebied bezoeken.’  
Of ‘Vignet op vrijwillige basis’*

Betrokkenen zien zelf ook de complicerende factor van het verschil in belangen, waarbij het ook nog zo kan zijn dat mensen meerdere rollen vervullen. Bijvoorbeeld de bewoner die zelf ook recreant is (wandelaar, fietser, wielrenner, motorrijder, bezitter van oldtimer etc.), de ondernemer die zelf ook inwoner is of de vertegenwoordiger van een belangenorganisatie die zelf ook ondernemer en inwoner is. Men constateert dat we er samen uit moeten komen.

Respondenten vragen ook om waakzaam te zijn met het in één adem noemen van het Heuvelland en het ‘thema verkeersoverlast’. Werken aan een positief imago van het Heuvelland is belangrijk, verblijfseconomie is naast landbouw namelijk DE kurk waar de Lijn-50 gemeenten op drijven.

Het belang van de toerist wordt ook door de respondenten erkend. Men zegt dat we decennialang toeristen in het gebied hebben uitgenodigd om de economie draaiende te houden. We moeten ons best doen om de recreatieve en toeristische belevingswaarde kwalitatief hoogwaardig te houden. Participanten vragen de gemeenten om goed na te denken hoe wij ons op toeristisch gebied willen profileren en adviseren om op basis daarvan een meerjarige totaalaanpak op te stellen.

*‘Durf te kiezen en stel voldoende financiële middelen ter beschikking voor de lange termijn!’*

De wereld is veranderd, ook door de gevolgen van het Corona-virus. Openbare ruimte en gezamenlijke natuur zijn schaarser dan ooit. Respondenten stellen dan ook dat we dus meer moeten accepteren en

<sup>2</sup> 569 respondenten hebben de vragenlijst ingevuld. Dit is niet statistisch en niet representatief voor de Lijn 50-gemeenten maar schetst wel een goed kwalitatief beeld van de overlast die ervaren wordt.

<sup>3</sup> 2 x 4 sessies met in totaal ca 80 deelnemers en 1 plenaire afsluitende sessie

<sup>4</sup> Meer informatie over de opzet van de sessies is te vinden in de bijlagen.

iedereen moeten laten genieten van het moois dat wij te bieden hebben, maar wel op een verantwoorde manier. Het kan niet zo zijn dat het Heuvelland voor het genot van een enkeling is en de overlast ervan voor velen. En andersom kan het genieten van het gebied niet voorbehouden blijven aan een enkeling. Respondenten hebben wel ideeën over de bezoeker die niet gewenst is in het Heuvelland. Ze geven aan dat het gebied voor hen juist onaantrekkelijk moet worden gemaakt. We moeten geen recreanten buiten de deur houden, maar de gewenste bezoeker juist sturen door te faciliteren.

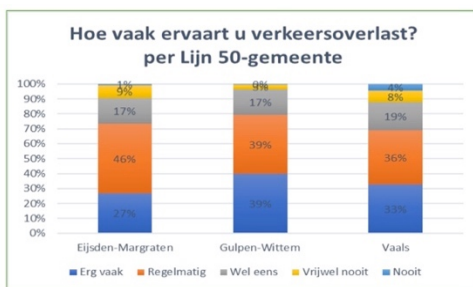
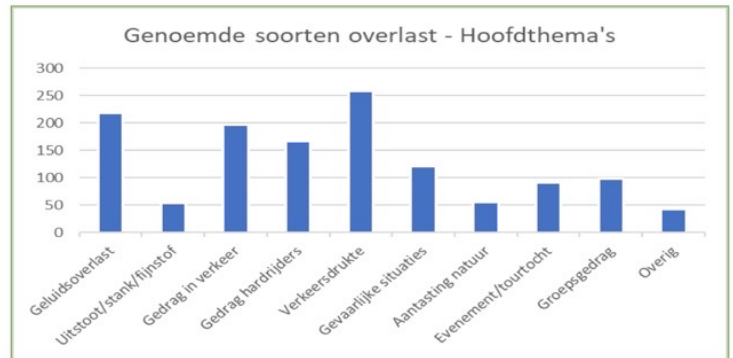
## VERKEERSOVERLAST PER GEMEENTE

Geconcludeerd mag worden dat 92% van de 569 respondenten overlast ervaart en de meesten daarvan 'Regelmatig'. In Gulpen-Wittem en Vaals is dit percentage hoger dan in Eijsden-Margraten, in deze gemeenten wordt ook vaker aangegeven dat zij 'erg vaak' overlast ervaren.

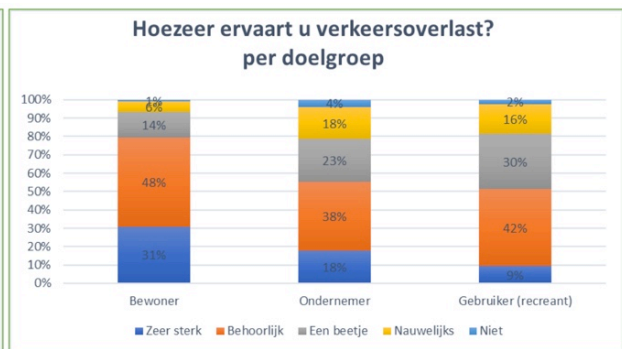
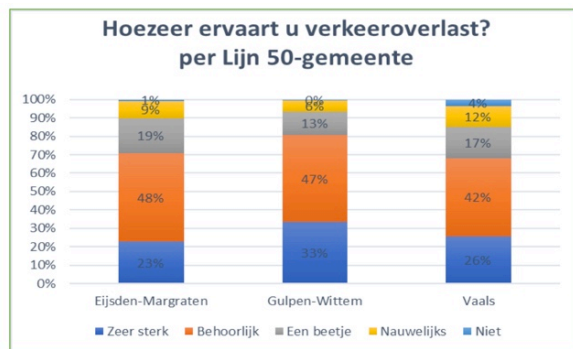
De top vijf ziet er als volgt uit:

1. Wijlre
2. Vaals
3. Gulpen
4. Mechelen
5. Vijlen

Het type overlast verdelen we in de thema's verkeersdrukte, geluid, gedrag, natuur en overig.



Frequentie	Aantal	Gemeente	Aantal	Gemeente	Aantal
Erg vaak	185	Regelmatig	235	Wel eens	105
Wijlre	29	Vaals	26	Gulpen	13
Gulpen	21	Wijlre	18	Vaals	11
Mechelen	21	Gulpen	17	Maastricht	10
Vaals	17	Mechelen	17	Mechelen	10
Epen	8	Vijlen	14	Vijlre	8
Eys	7	Epen	12	Eijsden	5
Eijsden	6	Mheer	8	Cadier en Keer	4
Ingber	5	Sint Geertruid	8	Bemelen	3
Mheer	5	Cadier en Keer	7	Epen	3



## ERVAREN VERKEERSDRUKTE

Volgens de inwoners is het te druk in het Heuvelland en tast dit het woongenot en het landschap aan. Als het gaat om overlast, wordt de drukte het vaakst genoemd door zowel de inwoners, als ondernemers en recreanten. Het is niet altijd druk en er is ook niet altijd sprake van topdrukke, er zijn pieken in seizoenen, wekdagen en tijdstippen. Respondenten geven aan een duidelijke toename te zien in het aantal drukke momenten en pieken in topdrukke. De hinder van (top)drukke ervaart men vooral tijdens weekenden, vakantieweken en feestdagen, tijdens de lente, de zomer en de vroege herfst en dan vooral bij mooi weer.

Doordat de Mergellandroute (auto) als te druk wordt ervaren en de gasten zich met de navigatie overal veilig voelen, gaan bezoekers van de route om stille plekjes te zoeken, waardoor kwetsbare gebieden worden aangetast.

Respondenten constateren ook een samenhang tussen verkeersdrukke, snelheid en gevaarlijke situaties.

Verkeersdrukke lijkt de kapstok te zijn voor andere problemen.

Specifieke locaties die vaker genoemd worden in het kader van verkeersdrukke:

Vaals:

- Epenerbaan
- Rugweg
- Vijlen
- Buitenlust en ijssalon thv Camerig
- Rott

Gulpen-Wittem:

- Stokhem
- Trintelen
- Hilleshagerweg
- Partijerweg
- Pastoor Ruttenstraat
- Hoofdstraat
- Eperweg
- Zwarte Brugweg in Eys
- Oude Akerweg in Gulpen
- Ingber
- Bommerigerweg in Mechelen

Eijsden-Margraten:

- Rondom de Mergellandroute

*'Kies voor elke doelgroep een passende eigen benadering en informeer deze goed. De belangenvertegenwoordiger van de toerist geeft aan dat de economie in het Heuvelland drijft op de verblijfsgast die voor rust en stilte komt: 'Kijkend naar de indeling qua profielen en leefstijlen dan ligt voor de Lijn 50 de prioriteit bij Maike, Jacques en Hans. Het Heuvelland en de Cittaslow beweging en de Grote Verhalen die we ontwikkelen passen bij hen. Harmoniezoeker Lieneke is eveneens een doelgroep vanwege de bungalowparken die we hebben' (profielen Visie Vrijetijdseconomie Zuid Limburg).*

*'Spreiden bezoekers over groter gebied, waken voor waterbedeffect.'*

*'Autovrije dagen introduceren, met uitzondering voor de agrariër.'*

*'Een slim doseringssysteem dat op hoogtijdagen de verkeerstromen over de Heuvellandwegen zou doseren, zou ook een welkome oplossing voor de ernstigste vormen van overlast kunnen zijn.'*

*'Herindicatie holle wegen en ventwegen in navigatiesystemen.'*

*'Inzetten specifieke maatregelen op drukke momenten, zoals verkeersregelaars.'*

*'Centraal meldpunt instellen'*

*'Beter bewegwijzeren bestaande parkeerplaatsen en eventueel aanleggen extra plaatsen gedurende het piekseizoen'*

In het gebied wordt op verschillende manieren flink ondernomen. Deze groep (ondernemers) is tevens vertegenwoordigd gedurende de participatiesessies en is ook bevraagd in de vragenlijst. Ook zij constateren dat het (te) druk is. Enkele ondernemers in de vrijetijdssector geven aan niet heel veel overlast te ervaren en roepen op om verdraagzaam te zijn.

De vertegenwoordiging van de agrariërs benadrukt de positie van de agrariër: alle dagen van de week zijn werkdagen voor de boer. De verkeersdruk en mogelijke oplossingen, zoals afsluiting van een weg, kan een nadelig effect hebben op de bedrijfsvoering van de agrariër EN de beleving van de overige aanwezigen in het gebied. De agrariër moet omrijden (verhoging kostprijs), gebruik maken van wegen die hier niet voor geschikt zijn met een toename van klagende mensen als gevolg.

Uit de vragenlijst blijkt overigens ook dat recreanten weinig rekening houden met de agrariër, te denken valt aan een toename van het aantal wandelaars en fietsers die de agrariër belemmeren in zijn werk of geen begrip hebben voor deze werkzaamheden, soms leidt dit tot hoog oplopende onderlinge irritaties gedrag. De agrariër heeft deze ervaringen vooral gedurende het toeristische seizoen.

---

### ERVAREN GELUIDSOVERLAST

Geluidsoverlast wordt in de drie gemeenten als tweede genoemd als overlastveroorzaker. Geluidsoverlast wordt in brede zin ervaren: 'algemeen', maar vaak door motoren, scooters/brommers, auto's en vliegtuigen. Waarbij moet worden opgemerkt dat geluidsoverlast door motoren erg vaak wordt genoemd door de respondenten van de vragenlijst en de deelnemers van de participatiesessies.

Geluidsoverlast van motoren wordt jaarrond ervaren, vooral in de weekenden, vakanties, feestdagen en in de avonduren (vanaf ca 19.00 uur tot zonsondergang), tijdens drukke toeristische momenten en tijdens evenementen. Maar ook 's nachts ervaart men wel eens geluidsoverlast, door bijvoorbeeld vliegverkeer of gemotoriseerd verkeer.

Specifieke locaties die vaker genoemd worden in het kader van geluidsoverlast:

Vaals:

Motoren (soms auto's):

- Epenerbaan
- Rarenderstraat
- Meelenbroekerweg
- Wolfhaag
- Weg naar drielandenpunt
- Kern Vijlen

Gulpen Wittem:

- Kern Epen
- Kern Eys
- Euverem
- Bommerigerweg in Mechelen
- Eperweg tussen Mechelen en Camerig
- Ventweg tussen Partij en Gulpen
- Verbindingsweg tussen Eys en Wittem

Eijsden Margraten:

- Mergellandroute

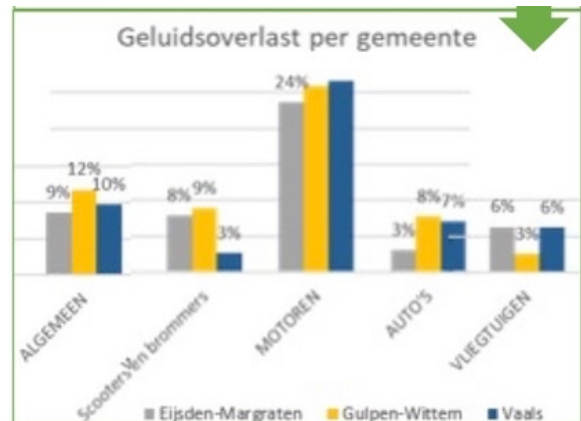
*'Stel onderzoek in naar overlast van vliegverkeer.'*

*'Duidelijk communiceren wat de regels in een stiltegebied zijn, of zelfs: de regels aanscherpen en hierover communiceren.'*

*'Onderzoek waarom bepaalde wegen uitnodigen tot hard rijden en anticipeer hierop.'*

*'Bepaalde wegen/(stilte)gebieden uitsluitend bestemmingsverkeer toestaan of gemotoriseerd verkeer uitsluitend toestaan op werkdagen.'*

Het draagvlak voor toerisme en recreatie lijkt een (flinke) deuk te krijgen door de mate van ergernis als het om geluidsoverlast gaat. Respondenten van de vragenlijst en de deelnemers van de participatiesessies hebben dit thema met urgentie op de agenda gezet. Hierbij wordt onder andere gepleit voor het weren van motorvoertuigen die te veel geluid produceren. Men geeft hierbij in overweging dat de betreffende veroorzaker veelal niet tot de doelgroep behoort die een hoog economisch rendement voor de regio oplevert. Zo leveren motoren volgens de stakeholders nagenoeg geen toeristische bestedingen op, maar vormen ze wel een grote aantasting op de beleving van stilte en natuur. Dit beïnvloedt de beleving van de toerist en is daarmee van directe invloed op de (economische) waarde van het gebied.



*'Gemotoriseerd verkeer op landwegen verbieden (landbouwverkeer en bestemmingsverkeer uitgezonderd) of inrichten eenrichtingsverkeer.'*

In de participatiesessies zijn ook de stiltegebieden uitgebreid aan bod gekomen. Het voorbereidend projectteam van 'Verantwoord op weg' constateert dat de waarde (en regels) van het 'stiltegebied' bij velen onbekend is. Zo verwacht men dat in een dergelijk gebied niks/niet veel mag, terwijl dit niet aan de orde is. In een stiltegebied wordt niet-stilte als extra zwaarwegende overlast ervaren.

Actie MOZL: aanbieden attractieve routes in overeenstemming met terreineigenaren en natuurorganisaties

Geluidsoverlast, hard rijden en ongewenst gedrag worden vaak in gezamenlijkheid ervaren. De ervaren problemen spelen lokaal, maar wel op verschillende plekken in het Heuvelland.

## GEDRAG

Onder ongewenst gedrag valt 'gedrag in verkeer', 'gedrag hardrijders', 'gevaarlijke situaties' en 'groepsgedrag'. Noot: Gevaarlijke situaties kunnen ook ontstaan door fysieke omstandigheden. Uit de respons van de vragenlijst blijkt echter dat dit vooral ook wordt gerelateerd aan gedrag, om deze reden wordt het hier onder gedrag geschaard. De betrokkenen hebben zich uitgesproken over onverantwoord gedrag in het verkeer, zowel op de motor, als in de auto, op de fiets en de tractor. Denk hierbij aan het zich niet houden aan verkeersregels, te hard rijden, inhalen, fietsen in te grote groepen en geen rekening houden met elkaar. Dit leidt vaak tot ergernis en onveilige situaties. Gedrag lijkt een grote invloed te hebben op het draagvlak voor drukte in het gebied.

Vooral in Eijsden-Margraten wordt 'Gedrag in verkeer' en 'gedrag van hardrijders' als grote overlast veroorzaker genoemd. 'Groepsgedrag' wordt in Gulpen-Wittem meer als storend ervaren.

Specifieke locaties die vaker genoemd worden in het kader van ongewenst gedrag, zoals te hard rijden:

Vaals:

- Epenerbaan tussen Lodge 7 en Groenewegen
- Epenerbaan tussen Zevenwegenweg en Buitenlust
- Vaalserberg
- Camerig
- Kern vijlen

Gulpen Wittem:

- Stokhem
- Bommerigerweg in Mechelen
- Loorberg
- Piepert
- Schweiberg
- Eperheide
- Gulperberg
- Eperweg tussen Mechelen en Camerig

Eijsden Margraten:

- Bemelerberg
- Mheerelindje
- Oude kern Eijsden

Hardrijden is volgens de betrokkenen een storende factor, maar ook het rijden over kleine wegen (holle wegen en ventwegen) die hier niet voor bestemd zijn (vaak ook met hoge snelheid) leidt tot ergernis. Hier ontstaan opstoppingen of moeten voertuigen draaien in de berm (auto's, mountainbikers of groepen wielrenners).

Volgens de betrokkenen stimuleert de Mergellandroute om harder te rijden. Men constateert ook dat hardrijders vaak uit de eigen regio komen.

Gedrag kan ook tot gevaarlijke situaties leiden. Deze ontstaan zeer lokaal, maar door de drukte steeds vaker. Fietsers lijken een grote rol te vervullen bij het creëren van onveilige situaties. Dit komt doordat zij te vaak geen duidelijke plek op de weg hebben of doordat zij een te prominente plek op de weg claimen, vaak niet bewust van hun eigen kwetsbaarheid. Het te hard afdalen wordt meermaals onder de aandacht gebracht. Men maakt zich zorgen over de veiligheid en kwetsbaarheid van de fietser en andere weggebruikers.

Men constateert dat het voorkomt dat mountainbikers buiten de daarvoor bestemde paden fietsen. De urgentie van dit probleem herkent de belangenvertegenwoordiger ook. Dit is niet alleen schadelijk voor de natuur, maar veroorzaakt ook onveilige situaties wanneer zij worden geconfronteerd met andere weggebruikers, indien de mountainbiker gebruik maakt van bijvoorbeeld wandelpaden. Dit wordt in Gulpen-Wittem opvallend vaak benoemd.

*'Sturing/spreiding fietsers middels aanbieden alternatieven.'*

De belangenvertegenwoordigers van fietsers herkennen het probleem en vrezen voor een smet op het imago. Zij nemen hun eigen verantwoordelijkheid en voeren campagne om begrip te creëren bij hun achterban en de veroorzakers aan te spreken met als doel dat zij andere keuzes gaan maken.

Uit de resultaten van de vragenlijst komt terug dat men de smalle wegen soms als gevaarlijk ervaart door het gebruik van landbouwvoertuigen en/of fietsers. De agrariër nuanceert dit beeld; de landwegen zijn namelijk altijd smal en bedoeld voor landbouwverkeer. Aanpassing van deze wegen zal uitnodigend werken voor ongewenst verkeer en de authenticiteit van het landschap aantasten. Het thema is niet onbekend voor de agrariër, ook zij nemen een verantwoordelijkheid en dragen graag bij aan een betere leefomgeving en mobiliteit. Hiervoor hebben zij al een gedragscampagne opgestart (Goed Gezien).

Een andere veroorzaker van overlast is de quadrijder. Een dergelijk voertuig brengt veel schade toe aan de natuur en heeft veel negatieve invloed op het woongenot. Bovendien besteden quadrijders weinig in de regio en leveren zij niet of nauwelijks economisch rendement op. Het zogenaamde funverhuur (scooterverhuur) heeft ook een aandeel in de veroorzaakte overlast. De omstandigheden nodigen uit om te toeteren, naar elkaar te roepen en hard op te trekken. Dit komt op specifieke plekken voor.

Groepsgedrag wordt ook vaak genoemd door de respondenten uit de vragenlijst. De ervaren overlast wordt versterkt door de frequentie waarin deze optreedt. Groepsgedrag komt voor bij fietsers, scooters, motoren en auto's en is met name vervelend voor wandelaars, inwoners of autobestuurders. Provocerend gedrag, onvoldoende rekening houden met elkaar en verbaal uithalen naar andere weggebruikers, zich niet houden aan verkeersregels, luidruchtig zijn, afval achterlaten en zich niet sociaal opstellen worden als voorbeelden genoemd. Daarnaast ontstaan onveilige situaties door groepen die zich wegeigenaar wanen. De betrokkenen leggen de verbinding met toertochten en rally's omdat groepsgedrag hier ook een rol speelt.

Specifieke locaties die vaker genoemd worden in het kader van veiligheid:

Vaals:

- Weg naar Drielandenpunt (fietsers die te hard naar beneden rijden)
- Kern Vijlen

Gulpen-Wittem:

- Epen (fietsers die te hard naar beneden rijden)
- Bommerigerweg in Mechelen
- Hoofdstraat in Mechelen (te smal voor hoeveelheid verkeer)

Eijsden Margraten:

- Bukel Sint Geertruid
- Afdaling Bemelerberg
- Afdaling Heiweg (Mesch)

Een andere vorm van gedrag die tot overlast leidt is bijvoorbeeld verkeerd parkeren (bijvoorbeeld voor inritten) waardoor akkers versperd raken, wandelaars en/of honden op de akkers en (honden)poep (op de akkers).

*'Reglementeren (aantallen beperken) rally's, scooters, motoren, auto's etc.'*

*'Informatieplicht richting agrariërs.'*

Een ander onderwerp dat regelmatig genoemd wordt, zijn evenementen, toertochten en rally's. Agrariërs betitelen deze als storend, omdat zij worden gehinderd in hun werk. Inwoners geven aan hun eigen oprit vaak niet veilig te kunnen uitrijden. Het is een thema dat in het hele Heuvelland regelmatig wordt ervaren. Toertochten worden met name in het weekend georganiseerd en zijn seizoensgebonden. Toertochten (fiets) zijn gereguleerd in het toertochtenbeleid, autorally's en dergelijke vallen hier niet onder. De georganiseerde toertochten hebben volgens de belangenvertegenwoordiger zelfs een ontlastende werking omdat fietsers over bepaalde wegen worden gestuurd en het bezoek niet wordt gespreid over een langere periode, zo wordt de druk op hoogtijdagen gereguleerd. Een bijkomend negatief effect dat wordt genoemd is het (sluip)verkeer van deelnemers naar de startlocatie.

*'Geen uitbreiding horeca/recreatie in natuurgebieden toestaan – of – zorg voor spreiding op strategische plekken en biedt de mogelijkheid om langer te vertoeven om verkeersbewegingen te spreiden en minimaliseren'*

## NATUUR

Een belangrijk onderdeel waar aandacht voor wordt gevraagd, is de aantasting van natuur. Doordat meer bezoekers de natuur opzoeken is dit verergerd gedurende de corona-pandemie. In de sessies wordt extra aandacht gevraagd voor fauna zoals padden, dassen en koeien. Natuur is een kernwaarde in de leefbaarheid en daarom een groot goed, dat meer onder de aandacht moet worden gebracht. Het is tevens het Unique Selling Point van het Heuvelland en moet in beleving top of mind komen. Het thema beperkt zich niet tot een gebied, maar is van toepassing op het hele buitengebied.

De mensen die de natuur opzoeken komen met verschillende doeleinden die haaks op elkaar staan, denk aan rustzoekers en vertierzoekers. Beiden kunnen als veroorzaker van schade aan de natuur worden aangewezen, denk aan het afwijken van de paden, verstoring van broedplaatsen, loslopende honden, (honden)poep en vervuiling van akkers. Regelmatig wordt ook het achterlaten van afval genoemd. Men is van mening dat dit ontoelaatbaar is en de natuur met meer respect dient te worden behandeld. Alles is uiteindelijk terug te leiden naar gedrag.

Gelijk met de aantasting van natuur scoort de zorg voor uitstoot/fijnstof/stank. Dit is een mondiaal probleem waar aandacht voor wordt gevraagd tijdens de sessies. Het funverkeer belemmert de klimaatdoelen vanwege de

*'Motiveren overgang naar elektrische scooters.'*

uitstoot door bijvoorbeeld oude voertuigen. Ook de benzinescooters (verhuur) zijn hier debet aan. De andere kant van de medaille is een veiligheids-aandachtspunt van de elektrische voertuigen doordat deze (nagenoeg) geluidloos zijn. De agrariër wijst op het belang van horen en zien in het verkeer.

---

## OVERIG

In de categorie overig valt alles dat tot overlast leidt en niet te scharen is onder eerdergenoemde thema's.

In de sessies is door de stakeholders geconstateerd dat een duidelijk verschil moet worden gemaakt tussen de verblijfgast en de dagrecreant. Hierbij wordt ook gesteld dat de dagrecreant vooral de veroorzaker van 'overlast' is. Deze bezoeker komt met een ander doel naar het gebied, waarbij veelal gebruik wordt gemaakt van gemotoriseerde vervoersmiddelen. Voor de dagrecreant is de tocht door het gebied onderdeel van de beleving, terwijl de verblijfstoerist vaker de auto laat staan om per fiets of voet van de natuur te genieten. De splitsing werd ook duidelijk gedurende de lockdown (voorjaar 2020), toen men veel overlast ervoer waarbij de verblijfstoerist niet in het gebied was. Beide categorieën zijn ook anders te sturen/beïnvloeden. Men geeft ook aan dat eigen inwoners (uit de omliggende agglomeraties) ook dagrecreant zijn en bijdragen aan de overlast.

*'Kies voor kwaliteitstoerist (Cittaslow) en trek deze aan!'*

De ondernemers van het Heuvelland maken zich zorgen om het imago van het gebied. Doordat veel (verblijfs) toeristen het als 'te druk' ervaren, zullen zij niet terugkomen voor een meerdaags herhaalbezoek en zal het probleem rondom de verkeersleefbaarheid groter worden omdat de verhouding dagrecreant-verblijfstoerist verschuift.

*'Zorg voor een aantrekkelijke omgeving voor gebruikers van elektrische fiets'*

Men constateert ook dat een oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk alleen gerealiseerd kan worden als de samenwerking wordt opgeschaald tot een groter gebied (Euregio).

Ten aanzien van de infrastructuur constateert men dat deze onvoldoende is meegegroeid met de intensivering van recreatie/toerisme en de trends<sup>5</sup> die hierin zichtbaar zijn. Combi fiets/wandelpaden worden intensief gebruikt, hier wordt vaker overlast ervaren en gevaarlijke situaties gesignaleerd.

Men buigt zich ook over de definitiekwesties van overlast, de meningen zijn hierover verdeeld. Voor de een is overlast beperkt tot de zondag, voor een ander is dit een breder spectrum. In dat kader is men ook op zoek naar cijfers die meer inzicht in overlast kunnen geven. Daarnaast vraagt men de politiek om keuzes te maken. Uiteraard moet er begrip zijn voor verschillende belangen en worden gezocht naar een balans, maar ergens moet een grens worden getrokken. Niet alles kan worden aangepakt en niet iedereen kan tevreden worden gesteld. Men heeft behoefte aan een gedragen visie om in gezamenlijkheid te beoordelen wat acceptabel is en wat niet.

Daarnaast moet er volgens de stakeholders meer worden gecontroleerd: de inwoner vraagt om frequente geluidscontroles en meer presentie van de politie, waarbij harder wordt opgetreden. Hier kan ook gekeken worden naar de toelaatbaarheid van voertuigen. Volgens de stakeholders zou Staatsbosbeheer meer moeten controleren op wangedrag in de bossen. Anderen dragen aan dat handhaving vooral het sluitstuk moet zijn en gezorgd moet worden voor een goede basis.

*'Uitbreiding mankrachten handhaving'*

---

<sup>5</sup> Visie VTE

## CONCLUSIE PROBLEEMANALYSE

Verkeersleefbaarheid is een zeer veelomvattend, multidisciplinair thema, waarbij disciplines zich op een bepaalde manier tot elkaar verhouden. Hier zijn ook veel belangen mee gemoeid. Indien leefbaarheid, economie en natuur in balans zijn, is de draagkracht voor het economisch aspect groot. Indien de elementen uit balans raken, verandert ook de verhouding en het draagvlak.

Dit is vergelijkbaar met een soort 'ecosysteem': Een systeem dat bestaat uit organismen in een omgeving, die een bepaalde wisselwerking kennen. De organismen samen vormen een levensgemeenschap. 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 er een storing ontstaan die niet zelf opgevangen wordt, waardoor een interventie onvermijdelijk is.

De kern van de probleemanalyse:

- De thematiek is complex. Er is niet één probleem. Het zijn vele verschillende ervaringen van overlast met een variatie in thema's, op verschillende momenten, op verschillende locaties en met verschillende deelnemers.
- Het landschap is de basis en wordt ondergewaardeerd.
- Regionale economie kent 2 pijlers: toerisme en landbouw.
- Toeristische bezoekers kunnen worden opgesplitst in dagrecreanten en verblijfstoeristen (percentages verschillen per gemeente)
- Uit onderzoek van de ANWB blijkt dat de verblijfstoerist tevreden is over het bezoek, rekening houdt met drukte en een andere standaard heeft als het om drukte gaat, zij kwalificeren Zuid-Limburg niet als te druk. Uit het participatietraject blijkt dat er ook bezoekers zijn die het gebied hebben bezocht voor rust en ruimte, dit niet gevonden hebben en niet opnieuw terugkomen.
- Landbouw is sterk vertegenwoordigd en onderhoudt ca 60% van landschap.
- Toerisme en leefomgeving hebben een wederkerige relatie. Toerisme ondermijnt het eigen fundament door overdruk, overlast en afval waardoor aantrekkelijkheid afneemt.
- Zinvol om thematiek in kader van bevolkingskrimp te beschouwen: bevorderen economische activiteiten, vitaliteit en innovatie.
- Overlast, hinder en druk zijn subjectieve begrippen. Draagkracht hangt samen met DNA.
- Uit de metingen komt naar voren dat de wegen geschikt zijn voor de huidige verkeersintensiteit in het Heuvelland. Kijkende naar de cijfers en metingen is geen sprake van overdruk in het gebied.
- Overlast ontstaat vooral door excessen in geluid, druk of op bepaalde tijdstippen.
- Thematiek moet regionaal aangepakt worden, waarbij meer inzicht verkregen moet worden in gedragsinzichten, knelpunten en drukte zodat hier gericht op gestuurd kan worden.
- Participanten hechten waarde aan de omgeving. Een meerderheid geeft aan overlast te ervaren (92% van de respondenten).
- Betrokkenen zien de complicerende factor van verschil in belangen.
- De thema's die terugkomen zijn verkeersdrukke, geluid, gedrag, natuur en overig.
  - o Verkeersdrukke:
    - Niet altijd druk, de overlast (topdrukke) wordt ervaren tijdens weekenden, vakantieweken, feestdagen, lente, zomer, vroege herfst – en dan vooral bij mooi weer. Het aantal excessen zijn het afgelopen jaar toegenomen.
    - Mergellandroute wordt als te druk ervaren.
    - Drukke lijkt de kapstok te zijn voor andere problemen.
  - o Geluid:
    - Als tweede genoemd, in algemene zin maar vooral motoren, daarna volgen auto's, scooters, brommers.
    - Geluidsoverlast wordt jaarrond ervaren (weekenden, vakanties, drukke toeristische momenten, avonden en nachten).
    - Draagvlak voor toerisme en recreatie lijkt flinke deuk te krijgen door geluidsoverlast.
    - Stillegebieden is nauwelijks een stillegebied en wordt regelmatig verstoord.

- Gedrag:
  - Gedrag in verkeer.
  - Gedrag hardrijders.
  - Gevaarlijke situaties.
  - Groepsgedrag.
- Natuur:
  - Er is te weinig aandacht en respect voor de natuur
- Overig:
  - Dagrecreant lijkt vaker de bron van overlast te zijn (ander doel, minder economisch rendement).
  - Te weinig handhaving om het probleem op te lossen.

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

‘Hoe ziet jouw ideale Heuvelland eruit?’ met deze vraag zijn we de eerste participatiesessie gestart. De antwoorden op deze vraag geven verschillende inzichten: wat de één als probleem ziet, is voor de ander een verdienmodel. Het gezamenlijk bepalen van een doel komt neer op het filteren van de gemene deler uit de vele belangen. Naast de bevindingen van het participatieproces beschikken we reeds over een aantal beleidsdocumenten met een visie. We zijn van mening dat we niet opnieuw een visie moeten formuleren, maar moeten zoeken naar de gemene deler van het participatieproces die in lijn is met bestaand beleid.

*‘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 fijschaligheid 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.’*

## AFWEGINGSKADER

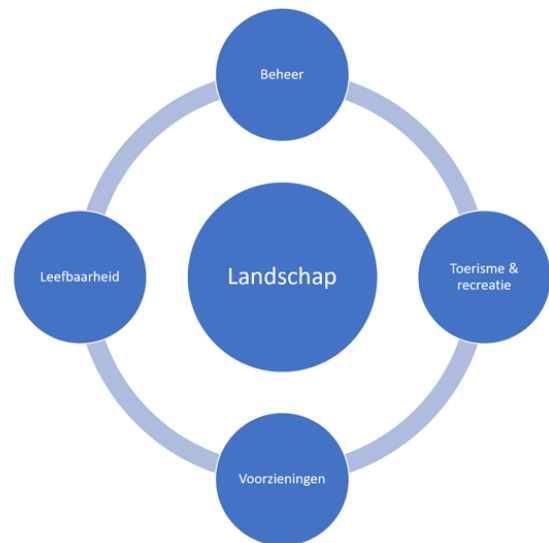
Verkeersleefbaarheid gaat verder dan verkeer. Het is een ecosysteem dat in balans moet blijven om optimaal te functioneren. Indien dit goed functioneert, is er sprake van een succesformule waarbij alle belanghebbenden optimaal profiteren en minimaal worden geconfronteerd met nadelige effecten. In dat geval zal de draagkracht van inwoners voor de (vrijetijds)economie voldoende zijn. Om dat te bereiken moeten keuzes worden gemaakt, ook als het gaat om belangen.

De drie gemeenten van de Lijn-50 samenwerking erkennen dat het landschap ons basiskapitaal is en dat we dat moeten koesteren, zodat de authenticiteit behouden blijft. Tegelijkertijd beseffen we dat 80% van ons basiskapitaal wordt onderhouden door de natuurbeherende organisaties (20%) en door onze agrariërs

(60%). Het landschap is de verbindende factor, om deze reden staat deze kernwaarde centraal in het ecosysteem.

Tevens realiseren we ons dat de toerist/recreant mee wil genieten van het landschap, de rust, de natuur, schoonheid en de monumentale karakteristieke elementen vaak bewust opzoekt. Daaruit volgt dat toerisme en datgene wat daar aan verwant is, zorgt voor een veelheid aan voorzieningen en banen, maar tegelijkertijd ook zorgdraagt voor een vorm van leefbaarheid en de voorzieningen in de dorpen, waar onze inwoners dan weer van kunnen profiteren en genieten. Dit is de basis voor de succesformule van het Heuvelland, deze dient echter wel in balans te blijven. Om deze balans terug te vinden, dienen we een afwegingskader te hanteren.

We zullen ons landschap moeten koesteren, waarbij we bij beleidskeuzes (of andere besluiten) afwegingen maken, die niet ten koste gaan van het landschap, maar zeker ook niet van de leefbaarheid voor onze inwoners en van de voorzieningen die er zijn. Keuzes in de thema's landbouw, toerisme & recreatie zullen dan ook op een weegschaal moeten worden gelegd.



### 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

### OPBOUW MAATREGELENPAKKET

De problematiek is complex, thema-overschrijdend, subjectief, abstract én concreet. Er is niet één probleem en ook niet één oplossing. Het maatregelenpakket bestaat uit een strategische aanpak die de basis vormt voor de verdere concrete maatregelen die de colleges in de komende tijd kunnen uitwerken. Een van de adviezen is om dit in samenspraak met de betrokkenen verder op te pakken.

Een extra complicerende factor is de historie, in het verleden zijn al maatregelen getroffen om de overlast aan te pakken, enkelen zijn reeds ook weer teruggedraaid. Met behulp van pilots gaan we nieuwe oplossingen uitproberen. Dit zijn maatregelen met een tijdelijk karakter waarbij de werking en toetsing in beeld wordt gebracht. Deze pilots zijn in samenspraak met de participanten bepaald en worden met hen geëvalueerd. Een van de kenmerken van een pilot is dat de effecten niet in beeld zijn en wellicht niet tot het gewenste resultaat zal leiden. Een interventie is in dat geval mogelijk. De voorgestelde maatregelen zijn in de bijlage bijgevoegd.

### STRATEGISCHE AANPAK

In uw moties geeft u aan dat de roep van de inwoner luider wordt. Om recht te doen aan deze roep hebben wij in het afgelopen half jaar, na gedegen vooronderzoek, uitgebreid de moeite genomen om te luisteren naar deze roep. Op basis van onze bevindingen constateren wij dat het niet alleen de inwoner is die roept: van alle kanten zijn belanghebbenden intensief betrokken bij het thema. Dit uit zich niet alleen in gedreven participatie gedurende de sessies, maar ook in de vele e-mails en telefoontjes die het voorbereidend projectteam van Verantwoord op weg heeft ontvangen. Nog steeds wijzen stakeholders het team op nieuwe achtergronddocumenten, informatie, vragen, verzoeken en studies, waaruit we kunnen opmaken dat de deskstudie eigenlijk nooit compleet is. Opvallend is ook dat vanuit alle kanten contact is gezocht om belangen te benadrukken en de vrees is uitgesproken dat een ander belang wellicht meer aandacht krijgt. De interactie met de stakeholders en het zorgvuldig en transparant afwegen van alle belangen is het belangrijkste aspect en resultaat van dit project. De stakeholders vragen uw raad om de tijd te nemen om dit proces gezamenlijk op een zorgvuldige manier verder te doorlopen. Een deel van de participanten heeft de stuurgroep verzocht niet toe te geven aan de tijdsdruk. Tevens vragen ze om maatregelen niet overhaast uit te voeren en eerst te toetsen bij omwonenden. Andere participanten vragen de stuurgroep om juist wel daadkrachtig te zijn en durf te tonen om iets te proberen. Beiden hebben gelijk. Om deze reden ontvangt u geen volledig uitgewerkt plan, maar een maatregelenpakket op hoofdlijnen (dat concreet wordt waar mogelijk) in combinatie met kortetermijnmaatregelen die de druk dit seizoen hopelijk doen verlichten.

**Voorgesteld wordt om:**

- ➔ **de samenwerking met de direct betrokkenen voort te zetten om te komen tot een duurzaam, gedragen maatregelenpakket.**

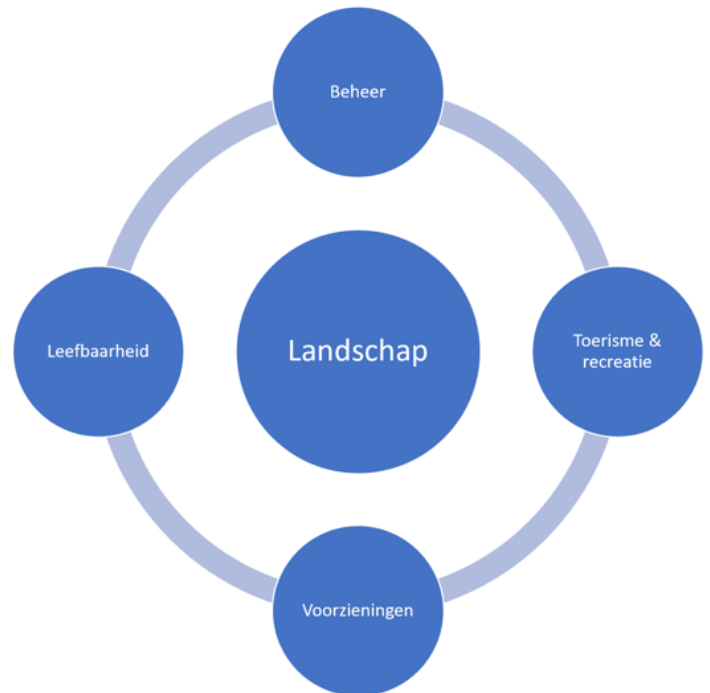
We kunnen stellen dat de betrokkenen verschillende belangen hebben in dit thema. In het participatieproces is gebleken dat ook sprake is van wederzijds respect en begrip voor elkaar. Dit tot uiting brengen is een belangrijk resultaatgebied in dit project. Toch komen we ook een bepaalde stigmatisering tegen die uiteindelijk kan leiden tot polarisatie. Om deze reden hebben we gezocht naar de gezamenlijke waarde van onze stakeholders, de verbindende factor. Deze is tot uiting gekomen in de 'Stip op de horizon'. Ondanks dat deze gezamenlijke waarde nog abstract is, is het wel van belang om de gemene deler voor ogen te houden. Door te vertrekken vanuit een wensbeeld, steken we gezamenlijk de neus in dezelfde richting en komt de samenwerking beter tot zijn recht.

**Voorgesteld wordt om:**

- ➔ **de 'Stip op de horizon 2030' vast te stellen als perspectief voor de verkeersleefbaarheid.**

Verkeersleefbaarheid gaat verder dan verkeer. Het is een ecosysteem dat in balans moet blijven om optimaal te functioneren. Indien dit goed functioneert, is sprake van een succesformule waarbij alle belanghebbenden optimaal profiteren en minimaal worden geconfronteerd met nadelige effecten. In dat geval zal de draagkracht van inwoners voor de (vrijtijds)economie voldoende zijn. Om dat te bereiken moeten wel keuzes worden gemaakt, ook als het gaat om belangen. Voorgesteld wordt om het landschap centraal te stellen. Dit is het basiskapitaal, de zogenaamde kip met de gouden eieren, zoals deze in het kader van het project vaker is genoemd. Het is de kernwaarde van de leefomgeving en de kernwaarde voor economische activiteiten. Waarden die passen bij de Cittaslow filosofie (rust, stilte, stankvrij) zijn hier sterk aan verbonden. In de cirkel rondom het landschap zijn de overige belangen benoemd die ten opzichte van elkaar even zwaar wegen en ook van even groot belang zijn.

- Het beheer is van belang omdat het landschap in stand gehouden en ontwikkeld wordt door landbouw en natuurbeherende organisaties.
- Toerisme & recreatie zijn de economische motor die zorgt voor inkomen en bijdraagt aan het in stand houden en ontwikkelen van het voorzieningenniveau. Hierbij is wel van belang dat bepaalde eisen worden gesteld aan kwaliteit.
- De voorzieningen in het gebied zijn bepalend voor de leefbaarheid van inwoners en bezoekers.
- Een prettige leefomgeving voor onze inwoners is ontzettend belangrijk. We streven naar welbevinden, zodat inwoners in onze gemeenten hier met plezier, trots en tevens gastvrij wonen.



Het is van belang om keuzes te maken, zodat concrete stappen kunnen worden gezet. Dit benadrukken onze stakeholders ook: 'Durf te kiezen!' is het advies aan de raden, 'maar dan wel voor mijn belang' (wordt in een adem uitgesproken). Het maken van keuzes betekent per definitie tegemoetkomen aan enkele belangen en het teleurstellen van andere belangen. Om deze reden stellen wij voor om een belang te laten prevaleren: ons gezamenlijk belang – de gemene deler, namelijk het landschap.

**Voorgesteld wordt om:**

- ➔ **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.**

De complexiteit van het thema vraagt meer dan een samenhang van maatregelen. Verkeersleefbaarheid gaat niet enkel om mobiliteit, maar is verweven met veel andere beleidsvelden. Een integrale benadering is noodzakelijk om het 'ecosysteem' (verkeersleefbaarheid) te herstellen. Bewustwording van die samenhang, verschil (tegenstrijdigheid) in belangen en het hoog op de (bestuurlijke) agenda plaatsen van het thema is essentieel om de draai te maken en de route in te zetten richting de Stip op de horizon. Met het afwegingskader als kompas bij bestuurlijke en beleidsmatige vraagstukken.

**Voorgesteld wordt om:**

- ➔ **van verkeersleefbaarheid een hoge prioriteit op de bestuurlijke agenda te maken.**
- ➔ **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.**

Uit onze probleemanalyse komt naar voren dat het van belang is om een verschil te maken tussen de (verblijfs)toerist en de (dag)recreant. De omgeving is gebaat is bij de toerist die zich kan vinden in de Cittaslow normen en waarden. Deze bezoeker past bij het DNA van de inwoners, het doel van bezoek sluit aan bij de kernwaarden van de 'stip op de horizon' en op basis van de onderzoeken kan worden opgemaakt dat zij een hoog economisch rendement opleveren.

De stakeholders hebben ook een goed beeld van de toerist die niet gewenst is in het gebied: de dagrecreant die de Cittaslow-normen en waarden niet deelt en respecteert, en misbruik maakt van onze kernwaarden, waaronder met name het landschap.

**Voorgesteld wordt om:**

- ➔ **integraal in te zetten op de kwaliteitsbezoeker die de Cittaslow-normen en waarden deelt en respecteert.**

Uit het participatietraject komt naar voren dat de oorzaak van de ervaren overlast veelal is te herleiden naar nog niet optimale infrastructurele voorzieningen én ongewenst, soms zelfs onveilig en wettelijk niet toegestaan (verkeers)gedrag. Wij mensen laten ons gedrag moeilijk beïnvloeden. Voor meer bewustwording en daarop volgend het gewenste gedrag is het essentieel dat communicatie wordt ondersteund met concrete maatregelen. De maatregelen die uw raad gaat vaststellen, zullen mede de basis vormen voor een te ontwikkelen gedragscampagne 'Verantwoord op weg'. De campagne zal inzetten op:

- Het vergroten van de bewustwording rondom het thema verkeersleefbaarheid.
- Het creëren en versterken van wederzijds begrip en respect bij de verschillende verkeersdeelnemers zoals fietsers, motorrijders, automobilisten, bestuurders van landbouwvoertuigen, wandelaars, mountainbikers, ruiters enz.
- Het stimuleren van het gewenste gedrag per groep verkeersdeelnemers en per gebied/locatie.

Naast de ontwikkeling van de (wellicht overkoepelende) gedragscampagne voor 'Verantwoord op weg' hebben we voor de huidige communicatie rondom het participatietraject al de samenwerking opgezocht met bestaande campagnes zoals de verkeersveiligheids campagne 'Goed Gezien' van de LLTB, #samenopweg van Limburg Cycling, MOZL (Mountain Bike Ontwikkeling Zuid-Limburg) en Cross Border Cycling Limburg en 'Ik fiets vriendelijk van Limburgs Mooiste Sportevenementen en VeloT, de koepel van organisatoren van wielertochten in en om Zuid-Limburg.

**Voorgesteld wordt om:**

- ➔ **de huidige communicatie te continueren via o.a. de projectwebsite [www.zuidlimburgbereikbaar.nl/verantwoordopweg](http://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 (5 thema's zoals benoemd in deze rapportage).**
- ➔ **een light-campagne vooruit te trekken zodat dit toeristisch seizoen reeds (een deel van) de beoogde effecten gerealiseerd kunnen worden.**

Verkeersleefbaarheid houdt niet op bij de grenzen van de Lijn-50 gemeenten. Bezoekers bezoeken vaak een groter gebied, tevens hebben maatregelen die in de Lijn-50 gemeenten getroffen worden direct of indirect gevolgen voor de omliggende gebieden in de (Eu)regio. De Lijn-50 gemeenten zijn het project

gestart omdat de problematiek hier wellicht het meest heftig wordt ervaren. Gedurende het project hebben verschillende gemeenten en instanties hun interesse kenbaar gemaakt. De integrale benadering op verschillende fronten moet kracht worden bijgezet door de samenwerking op te zoeken in de (Eu)regio, mede ook om een waterbedefferd te voorkomen.

**Voorgesteld wordt om:**

- ➔ **via de RMO's ZL, (de Regionaal MobiliteitsOverleggen Zuid-Limburg) de samenwerking op te zoeken 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 belangrijke bepalende factor in de verkeersleefbaarheid is drukte. In het gehele land buigen gemeenten, belangenorganisaties en instanties zich over dit thema, omdat de drukte in gebieden voor problemen/uitdagingen zorgt. De drukte in een gebied is afhankelijk van heel veel factoren; alleen al een plotselinge weersverandering kan mensen ineens motiveren om het Heuvelland in te trekken. Vakanties, weekenden, feestdagen en evenementen hebben een aantrekkende werking, vooral als dit gepaard gaat met goed weer. Covid-19 heeft nog meer druk op de natuurgebieden gelegd en mensen aangetrokken die normaliter een andere vrijetijdsbesteding zouden kiezen. Met deze tijdsgeest is het van belang om de drukte real-time inzichtelijk te hebben en snel te kunnen anticiperen. Een ruimtemonitor met verwijzingssysteem, app o.i.d. is onontbeerlijk in een gebied met verkeersleefbaarheid als uitdaging. De ruimtemonitor verzamelt op basis van verschillende meetinstrumenten (bijvoorbeeld telefoondata, camera's) waardevolle data over de drukte in het gebied waarmee we kennis genereren over knooppunten, druktemomenten en verkeersproblemen. Dit geeft ons de mogelijkheid om snel te anticiperen en concrete fysieke maatregelen te treffen op basis van betrouwbare data.

Voorgesteld wordt om een ruimtemonitor op te zetten en daarvoor eerst het benodigde onderzoek te verrichten, waarbij de samenwerking met partners (Omliggende gemeenten, Provincie, Visit Zuid-Limburg, Politie, Zuid-Limburg Bereikbaar en NBTC) gezocht wordt en gestreefd wordt naar aanhaking van alle Zuid-Limburgse gemeenten en gemeenten net over de grens.

**Voorgesteld wordt om:**

- ➔ **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 0900-8844 voor meldingen over onveilig en/of ongewenst verkeersgedrag
- ➔ **modulaire (fysieke) oplossingen te koppelen aan dit medium om de druk indien nodig te verlichten.**
- ➔ **voortlopend op de ruimtemonitor een pilot in te zetten met een regioregie-team voor de Lijn-50-gemeenten. Zij adviseren de colleges door te anticiperen op lokale verkeersdrukke in het Heuvelland met als doel 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 en lokale (verkeers)maatregelen)**

De integrale benadering van het project is meermaals aan de orde gekomen. Kijkende naar de maatregelen, wordt in de verkeerskunde gesproken van hardware, software en orgware. Hardware zijn de harde, vaak fysieke, maatregelen die in de openbare ruimte worden getroffen, te denken valt aan: maken van fysieke snelheidsremmers, aanleggen van schoolzones, maken van parkeerplaatsen etc. Het inrichten van de infrastructuur, zodat de weggebruiker ziet en voelt welk gedrag of regime van hem wordt verwacht. Software zijn de maatregelen die we ontwikkelen om gedrag te beïnvloeden, te denken valt aan verkeerseducatie op school, publicaties over verkeersregels, maar ook campagnes zoals "Wij gaan weer

naar school”, “Door rood is dood” etc. Orgware wordt vaak gezien als de handhavings- en monitoringskant van de verkeerskunde. Het inzetten van politie of BOA’s maar ook de smiley’s en wegkantraders die aangeven of de software- en hardware-aanpak tot het gewenste effect hebben geleid. In deze drie types zit volgorde van belangrijkheid.

Het maatregelenpakket bestaat uit een mix van hardware- software en orgwaremaatregelen die op korte en lange termijn uitvoerbaar zijn. De maatregelen zijn opgehaald uit de deskresearch en bij de stakeholders. In gezamenlijkheid moeten de maatregelen zorgen voor de gewenste omslag om de verkeersleefbaarheid weer in balans te krijgen. Er is echter geen pasklare oplossing, om deze reden stellen we voor om met pilots te werken; dit zijn tijdelijke maatregelen (3 maanden) waar geen procedures en termijnen aan gekoppeld zijn. Dit geeft ons de mogelijkheid om maatregelen uit te testen, hun effect en de consequenties te monitoren, waarbij zelfs de mogelijkheid bestaat om snel in te grijpen als de gewenste resultaten niet worden behaald. Na afronding van de pilots wordt de bestaande situatie weer hersteld, waarna kan worden getoetst wat de resultaten van de pilot zijn. Op basis van deze proeftuin kan een gedegen besluit worden genomen en een duurzame, gedragen maatregel worden ingevoerd. Bovendien kunnen op basis van de bevindingen uit de pilots maatregelen worden toegepast in andere gebieden in het Heuvelland, bijvoorbeeld een uitbreiding van een Cittaslow-zone. Belangrijk aandachtspunt bij deze pilots is, dat zij niet gecombineerd kunnen worden met andere pilots in een gebied, omdat de effecten zuiver meetbaar moeten zijn.

De samenstelling van het gehele maatregelenpakket is een afgewogen pallet dat tot stand is gekomen in overleg met de stakeholders. Het gezamenlijke pakket steekt in op het herstellen van de balans van het ‘ecosysteem’. Wij adviseren u dan ook om dit in zijn gezamenlijkheid vast te stellen.

Per gemeente worden concrete maatregelen voorgesteld. Het spreekt voor zich dat deze ter beoordeling zijn van het betreffende college. De maatregelen en pilots zijn wel gemeente-overstijgend afgestemd.

#### **Voorgesteld wordt om:**

- ➔ **deze rapportage inclusief ‘Stip op de horizon’, het afwegingskader en het ‘ecosysteem’ als kader te stellen voor de verdere uitwerking van het project en het thema ‘verkeersleefbaarheid’;**
- ➔ **kennis te nemen van het maatregelenpakket, bestaande uit hardware- software en orgwarematige maatregelen. Waarbij de colleges de opdracht krijgen om te zorgen voor:**
  - **langetermijnmaatregelen die in samenspraak met de stakeholders worden opgesteld.**
  - **kortetermijnmaatregelen die voortkomen uit het participatietraject om de druk in het komende toeristenseizoen te verlichten.**
  - **pilots om maatregelen te toetsen.**
- ➔ **Verschillende budgetten aan de colleges ter beschikking te stellen om aan deze opdrachten uitvoering te geven.**

De hardware en software moeten op orde zijn, orgware (handhaving) is het sluitstuk, dit wordt tevens bevestigd door de experts op dit gebied. De roep van de stakeholders om handhaving is echter zo luid, dat wij geen recht doen aan het participatieproces als wij dit op deze manier voorstellen. De participanten in de sessies zijn van mening dat handhaving de belangrijkste oplossingsrichting voor de overlast is. Om deze reden zullen wij dan ook gehoor geven aan de luide roep van de stakeholders en voorstellen om in te zetten op meer handhaving. Hierbij dient wel te worden opgemerkt dat de gemeenten afhankelijk zijn van de (capaciteit van de) politie, waarvan bekend is dat deze beperkt is en niet zomaar is uit te breiden. Daarnaast moet men zich realiseren dat niet alleen de ongewenste bezoeker de rekening van handhaving betaalt; ook de inwoner, de ondernemer of de kwaliteitstoerist zal te maken krijgen met strikte handhaving. Daarnaast zal forse handhaving tweeledige invloed hebben op het imago van het gebied: de bezoeker met de verkeerde intenties zal minder snel geneigd zijn om het gebied te bezoeken OF zich te misdragen. Aan de andere kant zullen ook de toeristen de rekening betalen en deze negatieve ervaring met zich meenemen.

Voorgesteld wordt om:

- ➔ 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 dringend verzoek op meer capaciteit van politie in de Lijn-50 gemeenten.

---

## MONITORING & EVALUATIE

Kenmerkend van dit project is de complexiteit rondom de zwaarwegende belangen. Niet alleen de stakeholders, maar ook omliggende gebieden kunnen te maken krijgen met gevolgen van de maatregelen die in het kader van dit project getroffen worden. Om deze reden is het van belang om de situatie goed te monitoren en later met belanghebbenden te evalueren.

Voorafgaand aan de implementatie moeten direct belanghebbenden over de maatregelen geïnformeerd worden, waarbij de omliggende gemeenten niet vergeten mogen worden.

*'Monitoring en evaluatie verwijzen samen naar het geheel van waarnemingsactiviteiten, reflectiemomenten en feedbackmechanismen die ervoor zorgen dat betrokkenen inzicht krijgen in voortgang, processen, resultaten, relevante efficiëntie en/of duurzaamheid van hun interventies'*<sup>6</sup>

Korte termijn en lange termijn maatregelen:

Deze maatregelen worden nader onderzocht en indien mogelijk met de stakeholders opgepakt. Het is van belang om te zorgen voor objectieve monitoring (middels metingen) om de subjectiviteit zo veel mogelijk uit de maatregel te filteren. Omdat overlast een subjectief thema is, moet dit karakter wel aan de orde gesteld worden.

Per maatregel moet vooraf bepaald worden hoe objectief en subjectief gemeten wordt, welke partners hierbij betrokken worden en hoe lang de beoordelingsperiode duurt. Op basis van de objectieve metingen en subjectieve beoordeling moet de waarde van de maatregel bepaald worden.

Zodra de ruimtemonitor in werking is getreden hebben de Zuid-Limburgse gemeenten (en partners) een volledig overzicht van de drukte, knelpunten en bezoekersaantallen in een gebied. Deze data kan bij de monitoring en evaluatie worden ingezet.

Pilots

De pilots hebben een tijdelijk karakter. Naast de objectieve en subjectieve metingen moet ook een 0-meting gedaan worden (voorgesteld wordt om waar mogelijk de metingen van zomer 2020 hiervoor als uitgangspunt te nemen). Daarnaast moet een controlemeting gedaan worden om te toetsen welk effect het opheffen van de maatregelen tot gevolg heeft.

Na afronding van het monitoringsproces zal de evaluatie plaatsvinden waarbij de relevantie, effectiviteit, duurzaamheid en efficiëntie van de maatregel of pilot wordt bepaald. Indien een interventie is gepleegd moet bekeken worden wat de resultaten hiervan zijn. Bij voorkeur wordt de evaluatie gedaan door een onafhankelijke derde, hiervoor zijn extra kosten meegenomen.

---

<sup>6</sup> Methoden voor monitoring en evaluatie van innovatieprojecten

## BRONNEN

- Bouwstenenrapportage omgevingsvisie Lijn 50 - Pantopicon
- Provinciaal omgevingsplan Limburg
- Strategisch actieplan Middengebied – Soete
- NOVI
- Wielerbeleid
- Gebiedsvisie Mobiliteit Provincie
- Expert Meeting Fietsdrukte & Veiligheid – Limburg Cycling
- Recreatie Beleving en ervaringen in Zuid Limburg – ANWB
- Programma Stilte & Leefkwaliteit Buitengebied Vaals
- Waardevol Toerisme, onze leefomgeving verdient het – Raad voor de Leefomgeving en infrastructuur
- Handreiking bezoekersmanagement – NBTC
- Bewonersonderzoek Toerisme – Toerisme Vlaanderen in opdracht van Provincie Limburg
- Tabellennotitie bestedingen Zuid Limburg – ZKA in opdracht van Visit Zuid-Limburg
- Bestemming Zuid-Limburg 2030, Visie Vrijtijdseconomie – Bureau BUITEN, Firestarter en DONA Stedenbouw in opdracht van de 16 Zuid-Limburgse gemeenten en de provincie Limburg
- BUAS-onderzoek - Breda University of Applied Science
- Bevolkingskrimp biedt kansen voor recreatie – Tom Kuhlman, LEI Wageningen UR NRIT magazine
- Methoden voor monitoring en evaluatie van innovatieprojecten – Praktijkonderzoek Plant & omgeving BV

## BIJLAGEN

Bijlage 1: Investeringsagenda

Bijlage 2: Pilotkaart