



Aan de gemeenten Eijsden-Margraten, Gulpen- Wittem
en Vaals, t.a.v.:
de Stuurgroep en het team Verantwoord op Weg,
de colleges van Burgemeester en Wethouders
de leden van de Gemeenteraad

Visit Zuid-Limburg

Walramplein 6 • 6301 DD
Postbus 820 • 6300 AV
Valkenburg aan de Geul • NL

T. +31 (0)43 609 85 00
info@visitzuidlimburg.nl

visitzuidlimburg.nl

Datum : 17 juni 2021

Betreft : Visie op verkeersmobiliteit n.a.v. proces Verantwoord op Weg

Geachte mevrouw, meneer,

De afgelopen periode mocht Visit Zuid-Limburg deelnemen aan het participatietraject Verantwoord op Weg van de Lijn 50 gemeenten Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem en Vaals. Doel van dit proces was om naar aanleiding van de moties van de drie gemeenteraden om vóór de zomer van 2021 met een voorstel voor oplossingen te komen voor de verkeersdruk in het Heuvelland.

Op 17 mei jongstleden zijn tijdens een online bijeenkomst de resultaten gepresenteerd aan de deelnemers van het participatietraject en op 10 juni zijn de uitkomsten van de probleemanalyse met de stip op de horizon en het maatregelenpakket met de adviezen schriftelijk doorgeleid naar de drie gemeenteraden. Via deze brief willen wij reageren op zowel het gevolgde proces als op de rapportage. Wij beginnen met een samenvatting (zie het onderstaande kader), waarna wij ons standpunt meer gedetailleerd motiveren.

Samenvatting van het standpunt van Visit Zuid-Limburg

1. Visit Zuid-Limburg volgt de visie *Bestemming Zuid-Limburg 2030* zoals deze in 2020 i.o. van Provincie Limburg is opgesteld en na consultatie van stakeholders door alle gemeenten is vastgesteld. Deze visie is mede gebaseerd op de nota *Waardevol Toerisme van de Raad van de Leefomgeving*. Kernpunt van deze visie is dat toerisme niet mag leiden tot overlast dan wel schade voor de leefomgeving.
2. Het mobiliteitsprobleem speelt al decennia en de acties tot dusver waren steeds gericht op handhaving en gedragsverandering via communicatie. Zonder succes. De urgentie om nu over te gaan tot fysieke maatregelen is verhoogd als gevolg van enkele nieuwe ontwikkelingen:
 - de 2.0 samenleving (ondernemers zien zich geconfronteerd met negatieve reviews a.g.v. verkeerslawaaï)
 - de smartphone met ingebouwde navigatie maakte van holle wegen doorgaande wegen
 - de elektrische fiets bracht een nieuwe doelgroep
 - de sociale media en internet stelden inwoners in staat zich te groeperen en te mobiliseren
3. Het verblijfstoerisme is de economische kurk waar het Heuvelland op drijft en juist dit verblijfstoerisme lijdt onder de verkeersdruk. Verblijfgasten dreigen af te haken en kunnen daarmee de fijnmazige economische structuur van het Heuvelland ontwrichten. De minst bestedende groep, zijnde recreanten



uit de omliggende steden die met motoren door het gebied racen, leiden tot onveilige manoeuvres, zorgen voor de meeste overlast (lawaaï), maar besteden het minste. Zij vormen aldus een acute bedreiging voor het economische en maatschappelijke systeem van het Heuvelland.

4. Diverse studies vanuit verschillende invalshoeken tonen aan dat de verkeersdruk zowel het toerisme als de leefbaarheid bedreigt. En de landbouwers worden gehinderd bij het bewerken van hun land. De verkeersdruk heeft vele 'gezichten':
 - Teveel gemotoriseerd verkeer op bepaalde piekmomenten en op populaire wegen.
 - De fietsinfrastructuur ondervindt bovengemiddelde verkeershinder en drukte.
 - De veiligheid met name op de holle wegen en ventwegen staat onder druk.
 - Stiltegebieden zijn geen stiltegebieden meer.
 - Fijnstof, zwerfvuil en aantasting natuur zijn een feit. Holle wegen en paden zien er kapot gereden en 'verloederd' uit. Deze natuur wordt verder getart door (groepen) MTB-ers die van gemarkeerde routes afwijken, crossmotoren en jeeps.
 - Het verkeerslawaaï van bepaalde gebruikersgroepen (motoren, scooters, quads, autorally's) tast over meerdere kilometers de beleving van het Heuvelland aan.
 - De landbouwers zetten té grote en té industriële en soms zelfs angstaanjagend snelle landbouwmachines in die zowel fysiek als qua beleving niet (meer) passen in het fijnmazige landschap en de daarbij horende holle wegen.
5. Volgens onderzoek geven motoren meer overlast in het gebied dan alle andere gemotoriseerde weggebruikers samen. Deze motoren zijn in meerderheid geen toeristen, maar inwoners uit de omliggende (Euregionale) agglomeraties (incl. Brabant) die het Heuvelland gebruiken als racecircuit.
6. Het verkeerskundig perspectief is niet effectief binnen een toeristische bestemming. De draagkracht qua mobiliteit in een bestemming dient gekoppeld te worden aan het DNA van die bestemming. De draagkracht in het Heuvelland wordt overschreden.
7. Volgens het draagkrachtanalyse van de Raad van de Leefomgeving verkeert het Heuvelland in de oranje zone (pieken). Dit is ernstig en vraagt om direct ingrijpen binnen meerdere beleidsvelden om de neerwaartse spiraal te keren.
8. Het gevolgde proces verdient complimenten, maar een tweesporenbeleid is nodig om de toekomst veilig te stellen:
 - Op de lange termijn (binnen nu en 2030) adviseren wij om de menukaart van de Raad van de Leefomgeving in te zetten met de daarbij horende herijking en functietoekenning van wegen en paden. Plus met andere gemeenten en Gastvrij Nederland lobby plagen richting Rijk en Europese commissie voor strengere wetgeving geluid motoren en strakkere Europese richtlijnen voor opname van wegen binnen Google maps.
 - Op de korte termijn (binnen nu en juni 2022) adviseren wij om de excessen aan te pakken. Deze excessen zijn:
 1. Veiligheid op de fietsknooppuntenroutes garanderen door deze de status Fietsstraat te geven (voor zover de wegen gelegen zijn in het buitengebied en niet beschikken over fietsstroken). Auto's zijn op deze fietsstraten te gast. Motoren, scooters, quads, campers, caravans en vrachtwagens zijn niet meer welkom (= verbod m.u.v. bestemmingsverkeer).
 2. Geluidsoverlast van motoren terugdringen door motoren tijdens avonden en weekenden te weren. Geheel volgens het advies van 27 mei 2020 van de ondernemers uit de Commissie Leisure van ESZL.
 3. Frequente handhaving en permanente snelheidscontroles op de racewegen. Aansluiting bij landelijke initiatieven die leiden tot vaste geluidmeetpalen.

1. Het perspectief van Visit Zuid-Limburg

Wij reageren vanuit de taakstelling en de kaders van onze organisatie. De visie **Bestemming Zuid-Limburg 2030** is daarbij voor ons richtinggevend. Deze visie is in 2020 in opdracht van Provincie Limburg opgesteld en door alle gemeenten in Zuid-Limburg vastgesteld. Dit na een breed inspraaktraject met ondernemers, brancheorganisaties (KHN en Hiswa/Recron), maatschappelijke organisaties en inwoners(groeperingen).

In deze visie staat dat Zuid-Limburg de kanteling moet maken naar een **GREEN Destination** en dat het concept van **Cittaslow** de drager is van het toekomst denken van het Heuvelland. De (mobiliteits)drukke in het Heuvelland wordt apart genoemd en dient verminderd te worden.

De visie *Bestemming Zuid-Limburg 2030* is deels gebaseerd op én volgt het advies van de **Raad voor de Leefomgeving**, zoals verwoord in de nota **Waardevol Toerisme** uit 2019. Kernpunt van deze visie is dat toerisme niet mag leiden tot overlast dan wel schade voor de leefomgeving. Inwoners moeten dus de toeristische activiteit steunen. Zo niet, dan gaat het toerisme teloor. Zie:

https://www.rli.nl/sites/default/files/rli_advies_waardevol_toerisme_onze_leefomgeving_verdient_het.pdf

Wetenschappers waarschuwen voor het gevaar van gemotoriseerd verkeer:

In de hiervoor genoemde studies waarschuwen de wetenschappers/opstellers op het risico dat Zuid-Limburg loopt wanneer er op korte termijn niet wordt ingegrepen inzake de overlast van het gemotoriseerde verkeer. In de visie *Bestemming Zuid-Limburg 2030* stelt Bureau Buiten zelfs letterlijk dat het terugdringen van het gemotoriseerde verkeer in het Heuvelland als één van de belangrijke acties voor de toekomst.

2. Het probleem van de verkeersdruk speelt al twee decennia en de acties tot dusver hadden geen effect

De overlast van gemotoriseerd verkeer wordt tweezijdig ervaren: door verkeersdeelnemers die met gevaarlijke situaties worden geconfronteerd en door inwoners en gasten die thuis en in hun accommodatie verblijven en deze overlast qua lijdzaam moeten ondergaan. De hinder komt met name van de motoren, quads, (groepen) scooters, (groepen) oldtimers en is een probleem dat zich al decennia voortsleept in het Heuvelland. **Al in 2004, onder gedeputeerde Mat Vestjens**, werden voorstellen gedaan om het gemotoriseerde verkeer in het Heuvelland aan te pakken, waaronder het afsluiten van haarvatweggetjes. De gemeenten namen deze voorstellen niet over.

Het probleem groeide en **in september 2013** presenteerden de gemeenten Gulpen-Wittem en Vaals de nota **'Ongewenste Mobiliteit in Gulpen-Wittem en Vaals'**. Deze nota kwam na een breed consultatietraject tot stand en bevatte een uitstekende analyse van het probleem. Een heel set aan maatregelen werd gepresenteerd én vanaf april 2014 uitgevoerd. De acties liepen van regelmatige controles door de politie tot communicatie om gedragsverandering te bereiken. De stap naar fysieke

maatregelen werd wederom niet gezet. In de nota stond opgenomen dat de activiteiten na twee jaar zouden worden geëvalueerd. Echter, een evaluatie vond -voor zover wij konden nagaan- niet plaats. Het programma heeft –zoals we inmiddels weten- geen resultaat gehad.

Echter: 2021 is een ander tijdperk dan 2004 en 2013. Enkele nieuwe ontwikkelingen hebben de urgentie tot ingrijpen verhoogd:

1. De ondernemers (met name verblijfsaccommodaties) zien zich anno 2021 geconfronteerd met de **2.0 samenleving, ofwel met negatieve reviews van gasten** over dit verkeerslawaaï. Deze reviews tasten hun ranking aan en schrikken toekomstige gasten af.
2. **De smartphone met ingebouwde navigatie heeft zijn intrede gedaan.** Auto's (al dan niet met caravans), campers, motoren, scooters e.a. rijden kriskras door holle (vent)weggetjes via de kortste route naar hun doel, met gevaarlijke situaties als resultaat
3. **De elektrische fiets heeft zijn intrede gedaan** in Zuid-Limburg en leidde tot een nieuwe doelgroep die de holle (vent)wegen ontdekt: de snelle elektrische fietser. Deze compleet nieuwe doelgroep zal in de gebruiksaantallen de komende jaren alleen maar verder groeien in onze regio.
4. **De sociale media werden mainstream en internet werd volwassen:** deze ontwikkelingen stellen de hoog opgeleide inwoners in staat om zich goed te informeren én (via crowd funding) te mobiliseren. De tijden dat de overheden inwoners konden negeren zijn definitief voorbij. Wereldwijd zien we dat getormenteerde inwoners zich organiseren en hun overheden via acties en juridische procedures tot koerswijzigingen dwingen.

Een sprekend voorbeeld is de **stikstofcrisis** waarin Nederland nu verkeert. Een kleine groep deskundige inwoners dwong de Nederlandse overheid op de knieën.

De commissie o.l.v. Johan Remkes benoemde vier kernelementen die leidden tot de rebellie van de inwoners, die juridisch de strijd met de Nederlandse regering inzake het stikstofdossier aanboden én wonnen:

- (1) geen echte keuzes maken,
- (2) geen integrale benadering,
- (3) inwoners aan het lijntje houden ("Wij moeten het probleem objectiveren."),
- (4) geen onderkenning en borging van het belang dat inwoners hechten aan hun leefomgeving.

In het Heuvelland zien we een vergelijkbare ontwikkeling. De toeristische bedrijfstak in het Heuvelland dreigt het kind van de rekening te worden, want uiteindelijk kunnen wij het anno heden niet winnen van de inwoners, als zij tegen het toerisme ten strijde trekken. Wij pleiten er daarom nadrukkelijk voor om dit mobiliteitsprobleem in goed overleg met de inwoners tot een oplossing te brengen.

- **Conclusie: dit dossier gaat onvermijdelijk leiden tot economische schade (gasten die afhaken), (dodelijke?) ongelukken (want nóg meer verkeer op holle (vent)wegen) en rebellie van de inwoners, wanneer het anno 2021 opnieuw niet tot échte oplossingen komt. Sterk leiderschap én daadwerkelijke actie zijn nu gevraagd.**

3. Het toerisme in het Heuvelland is de economische kurk waar het gebied op drijft:

Het toerisme en de landbouw zijn de economische twee-eenheid van het Heuvelland. Het toerisme kwam al vanaf het midden van de 19^e eeuw in het Heuvelland tot bloei en is dus historisch nauw met het Heuvelland verbonden. Het toerisme biedt vele voordelen voor inwoners (behoud voorzieningen in kernen, belastinginkomsten, onderhoud rijksmonumenten, sponsoring verenigingen en sterkere economische basis voor de landbouw).

Uit het *'Inwonersonderzoek'* zoals dit in 2018 door Toerisme Vlaanderen in opdracht van Provincie Limburg is uitgevoerd, blijkt dat onze inwoners het toerisme nog steeds steunen. Echter, alleen als wij als bedrijfstak respect tonen voor hun leefomgeving. En daar knelt het. Een deel van onze gasten toont onvoldoende respect voor noch onze natuur, noch voor de leefomgeving van onze bevolking.

De gasten van de Lijn 50 gemeenten vallen uiteen in 3 groepen: verblijfstoeristen, dagtoeristen en recreanten.

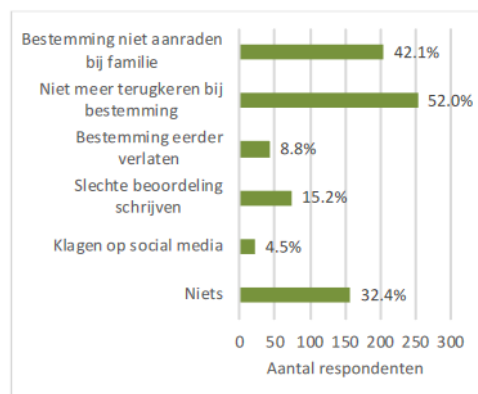
Onderstaand zullen wij deze drie toeristische groepen nader analyseren:

1. **De verblijfgasten:** deze gasten overnachten in de Lijn 50 gemeenten en zijn dé economische kurk waar het gebied op drijft. Een verblijfgast heeft een hoge multiplier en genereert dus de grootste economische impact. De verblijfgasten zijn ook een belangrijke inkomstenbron voor de horeca, de evenementen, de musea en de attracties. Ca. 85% van de gasten die in het Heuvelland overnachten zijn Nederlanders.

Uit het *'Trendrapport Toerisme'* van Provincie Limburg uit 2018 en het *'Imago Onderzoek Limburg'* van Grontmij uit 2010 blijkt dat de grote meerderheid van deze verblijfgasten voor een vakantie in het Heuvelland kiest vanwege **de rust en de stilte**. Deze gasten komen vooral voor zogenaamde *short breaks* (met name in weekenden) om tot rust te komen en te genieten van onze prachtige natuur met de stiltegebieden. Het Heuvelland kent een hoog herhaalbezoek. Ca. 50% van de gasten die het Heuvelland een keer bezocht, keert binnen vijf jaar terug. Dit is op zich gunstig, daar vaste klanten minder marketinginspanningen vragen dan nieuwe klanten. Echter, als vaste klanten afhaken slaat dit een gat dat je maar moeilijk repareert. Wij moeten er dus alles aan doen om onze vaste verblijfgasten te behouden en deze imagoschade te voorkomen. Dit blijkt een hele uitdaging nu zowel het geluid van de vliegtuigen van MAA & Bierset als het geluid van het groeiende verkeer deze rust en stilte aantasten.

Uit het in november 2020 verschenen *onderzoek van BUAS uit Breda* blijkt immers dat het geluid van verkeer, naast de het geluid van vliegtuigen, een belangrijke irritatiebron is voor verblijfgasten en een dominante reden is om die bestemming in de toekomst te mijden. Uit het onderstaande schema blijkt hoe gasten reageren op geluidshinder tijdens een vakantie.

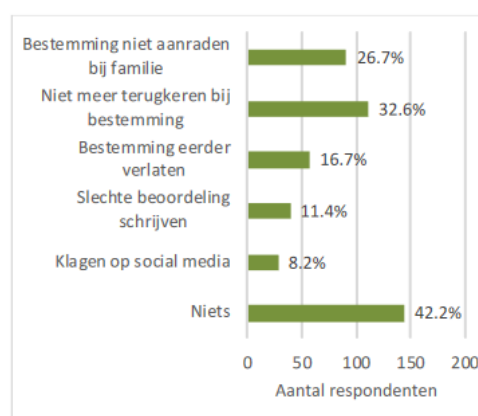
Reactie van een verblijfsgast na beleefde verkeershinder tijdens een vakantie:



Uit: Impact van luchtvaartgeluid op toerisme en verblijfsrecreatie door BUAS november 2020

- De dagtoeristen:** deze gasten komen van buiten het Heuvelland. Vaak zijn het gasten die in andere delen van Limburg overnachten (Maastricht, Valkenburg, Parkstad, Westelijke Mijnstreek) of van buiten Limburg komen. De dagtoeristen besteden voornamelijk bij attracties en horeca. Ook de dagtoeristen vinden de rust en de stilte belangrijk, zie het voornoemde BUAS onderzoek. Echter, een deel van de dagtoeristen komt in groepsverband naar het Heuvelland. Te denken valt aan groepen scooters, groepen motoren en groepen wielrenners.

Reactie van een dagtoerist na beleefde verkeershinder (links) tijdens een daguitstap:



Uit: Impact van luchtvaartgeluid op toerisme en verblijfsrecreatie door BUAS november 2020

- De recreanten:** dit zijn de inwoners van (Zuid-)Limburg en de Euregio (met name Aken). Zij besteden het minste, daar hun bezoek vaak maar een paar uur is. Zij bezoeken mogelijk de horeca en in mindere mate de musea en de attracties. De inwoners uit de steden komen vooral naar de Lijn 50 gemeenten om te wandelen, te fietsen of om tochtjes met de motor of de auto te maken.

Tijdens de Corona pandemie is gebleken dat het vooral deze inwoners uit de omliggende agglomeraties zijn die zorgen voor de pieken qua verkeersdruk en dan met name tijdens weekenden, feestdagen en vakanties. Immers, in april 2020 steeg die verkeersdruk naar ongekende hoogten, ondanks het feit dat in die periode géén verblijfsgasten in het gebied aanwezig waren. De overdruk vanuit de regionale inwoners leidde tot het afsluiten van het Heuvelland.

Het toerisme in cijfers: verblijfstoerisme is de kurk waar de economie op drijft

Werkgelegenheid en bestedingen

Bijna een kwart van de beroepsbevolking in de Lijn 50 gemeenten is direct werkzaam in het toerisme. Landelijk schommelt dit cijfer rond de 6,5%. Het toerisme is daarmee de kurk waarop de economie drijft. Het zwaartepunt van de omzet vloeit voort uit het verblijfstoerisme. De verblijfsgasten genereren immers de hoogste multiplier en zorgen aldus ook voor omzet bij de attracties en de horeca.

Wanneer de verblijfssector gasten verliest, zal dit leiden tot een domino effect binnen de hele economische keten van het Heuvelland. Een verlies van gasten in de verblijfssector zal ook de gemeentekas hard raken, daar het de verblijfsgasten zijn die de toeristenbelasting opbrengen en daarmee ook algemene voorzieningen voor de bevolking financieren.

Omzet x miljoen € in het toerisme met de bestedingen door motorrijders in de Lijn 50 gemeenten:

	Omzet bij verblijfs- toeristische bedrijven	Omzet bij dag- toeristische bedrijven	Totaal	Omzet motoren als % van totaal
Eijsden-Margraten	€ 21,3	€ 30,4 <i>Waarvan omzet door motoren € 0,43</i>	€ 51,7	0,83 %
Gulpen-Wittem	€ 60,9	€ 25,4 <i>Waarvan omzet door motoren € 0,73</i>	€ 86,3	0,85%
Vaals	€ 43,8	€ 39,0 <i>Waarvan omzet door motoren € 0,54</i>	€ 82,8	0,65%
Totaal	€ 126,0	€ 94,8 <i>Waarvan omzet door motoren € 1,7</i>	€ 220,8	0,77%

Bron: ZKA Bestedingenonderzoek 2020

* De omzet in funshoppen en de bestedingen door buitenlandse dagtoeristen zijn nationaal niet gemeten over het jaar 2019 en konden niet in dit schema worden verwerkt. Uit een eerder ZKA onderzoek dat in opdracht van Provincie Limburg is uitgevoerd blijkt dat in totaal qua funshoppen en buitenlands dagbezoek € 800 miljoen in héél Zuid-Limburg wordt besteed.

4. De verkeersdruk bedreigt zowel het toerisme als de leefbaarheid van de inwoners en hindert boeren bij het bewerken van hun land

Er zijn sinds 2000 vele rapporten verschenen over de verkeersproblematiek in het Heuvelland. De meest recente onderzoeken/visies die een inzicht geven in de overlast van het gemotoriseerd verkeer in de Lijn 50 gemeenten zijn:

- **Inwonersonderzoek Zuid-Limburg. Toerisme Vlaanderen i.o. van Provincie Limburg 2018**
- **Rapportage enquête Lijn 50 gemeenten. Zuid-Limburg Bereikbaar 2021**
- **Recreatiebeleving en ervaring in Zuid-Limburg. Blauw 2021**
- **Kwaliteitsmonitor Fietsregio's. Stichting Landelijk Fietsplatform 2019**
- **Mobiliteitsplan Gulpen-Wittem 2020-2030**
- **Geluidsbelasting in Stillegebieden. RUD Zuid-Limburg 2019**

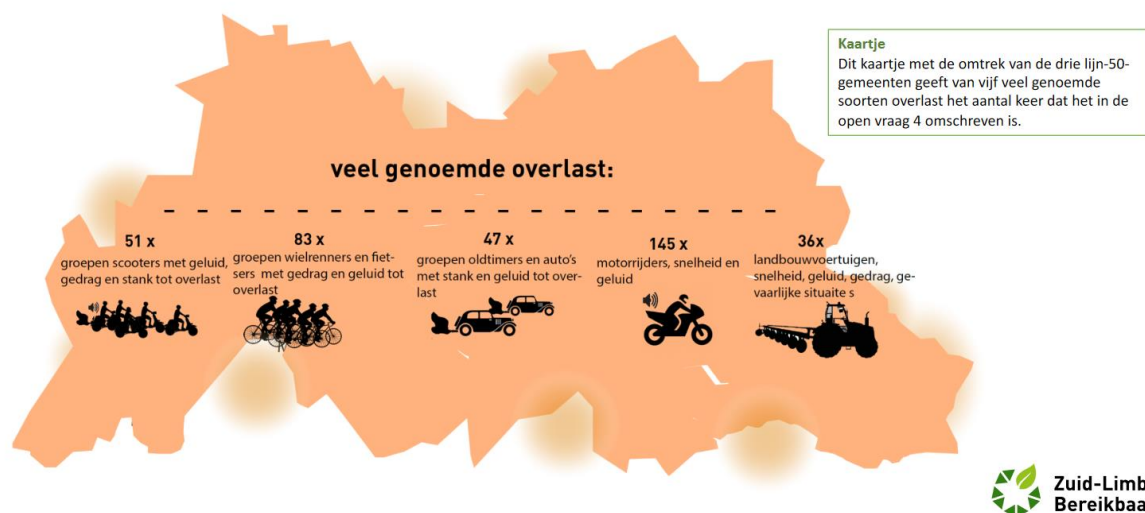
De studies tonen een vergelijkbare uitkomst. Er is sprake van verkeersoverlast en van onveilige situaties. De overlast kan als volgt worden getypeerd:

1. **Teveel gemotoriseerd verkeer op bepaalde piekmomenten en op populaire wegen.** Dit manifesteert zich vooral tijdens weekenden en avonden tussen maart en november tijdens zonnige dagen. De overdruk van (groepen) fietsers, auto's, scooters, quads, jeeps, motoren, colonnes oldtimers e.a. speelt niet alleen op de provinciale en verbindingswegen, maar ook op holle (vent)wegen die deze grote verkeersstromen niet aankunnen (*Rapportage Verantwoord op Weg 2021* en *Mobiliteitsplan Gulpen-Wittem 2021*).
2. Ten aanzien van de **fietsinfrastructuur** wordt o.b.v. onderzoek door het landelijk Fietsplatform gesteld dat er sprake is van een **bovengemiddelde verkeershinder en drukte**. Uit *Kwaliteitsmonitor Fietsregio's 2019*.
3. **Veiligheid:** de holle (vent)wegen in het buitengebied zijn sinds de introductie van de navigatie "doorgaande wegen" geworden. Immers, de navigatiesystemen berekenen de kortste route. Plus weggebruikers kunnen via hun navigatie overal komen, zonder angst te hebben verloren te rijden. Deze nieuwe grote toestroom tijdens piekuren (weekenden, zonnige avonden) van vele en diverse verkeersgebruikers (motoren, auto's, old timer rally's, groepen scooters, groepen wielrenners, elektrische fietsers) leiden tot gevaarlijke situaties, en dan vooral voor de zwakkere verkeersdeelnemers, waaronder de wandelaars en gezinnen met kleine kinderen die met hun buggy's over deze wegen wandelen en die minder snel kunnen reageren op onverwachte verkeerssituaties (*Rapportage Verantwoord op Weg 2021* en *Mobiliteitsplan Gulpen-Wittem 2021*).
4. **Stillegebieden zijn geen stillegebieden meer:** het Heuvelland heeft als toeristische bestemming veel profijt (gehad) van de stillegebieden. Deze bleken een aantrekkelijk marketinginstrument. Echter, van deze stilte is geen sprake meer, want het zijn juist deze stillegebieden waar het gemotoriseerd verkeer sinds de introductie van de navigatie doorheen rijdt. Deze aftakeling van de stillegebieden als gevolg van zowel het vliegtuiglawaai van MAA en Airport Bierset als van het

lawaai van gemotoriseerd verkeer blijkt ook uit de recente meetanalyse van Provincie Limburg in de studie *Geluidsbelasting in Stillegebieden in 2019*, door RUD Zuid-Limburg.

5. **Fijnstof en aantasting natuur:** de gemotoriseerde bezoekers produceren fijnstof en tasten daarmee de toch al kwetsbare biodiversiteit van de natuur in de Lijn 50 gemeenten aan. Bermen van holle wegen worden bovendien kapot gereden en zien er “gebruikt” uit. De natuur wordt verder kapot gereden door crossmotoren, jeeps en (groepen) MTB-ers die buiten de gemarkeerde paden fietsen.
6. **Lawaai van bepaalde gebruikersgroepen tast de beleving van het gebied aan** (zie hiervoor): de gemotoriseerde bezoekersgroepen produceren een gebiedsvreemde lawaai. Koploper qua overlast zijn al decennia de racende motoren. Tijdens de werksessies bleek overigens dat sinds kort ook een nieuwe doelgroep het Heuvelland heeft ontdekt: auto's met dikke uitlaten die 's avonds kort voor zonsondergang met hoge snelheden door het gebied racen.

Welke weggebruikers veroorzaken de meeste overlast?



Het bovenstaande schema toont dat er één groep **binnen het gemotoriseerde verkeer** is die verreweg de meeste overlast veroorzaakt, en dat zijn de **motoren**. Alle andere gemotoriseerde weggebruikers samen genereren nog niet eens het aantal klachten van de groep racende motoren.

Gezien het feit dat het zwaartepunt van de klachten zich rond de motoren concentreert, willen we onderstaand nader op deze doelgroep inzoomen.

Belangrijk: de motoren zijn géén toeristen, maar recreanten uit de stedelijke agglomeraties van Limburg, Brabant en de Euregio:

De motoren die door de Lijn 50 gemeente rijden zijn in meerderheid géén toeristen, maar inwoners uit Limburg, Brabant en de Euregio. Deze stelling werd in het weekend van 5 april 2020 bewezen. Immers: tijdens de eerste 'coronaweekenden' was er minder dan 5% bezetting in de Zuid-Limburgse

verblijfsaccommodaties. Ook waren alle restaurants en alle attracties gesloten. Echter, toch waren de wegen vergeven van de scheurende motorrijders.

Ook op basis van observaties van de politie kan geconcludeerd worden dat deze groepen feitelijk de wegen in het Heuvelland gebruiken als hun racecircuit. Een voorbeeld van dat racecircuit is te bekijken op de bijgevoegde link. Het filmpje toont de Epenerbaan in het stiltegebied Vijlenerbos bij Cottessen op een zonnige dag in april: <https://www.youtube.com/watch?v=Y3klbrZYQms>.

Het Heuvelland raakt bovendien meer en meer in trek bij Euregionale (demperloze) motorrijders (Duitsers en Belgen), omdat bij onze burens bekende racewegen inmiddels voor motoren zijn afgesloten en hoge boetes worden uitgedeeld aan motorrijders die qua geluid en/of snelheid over de schreef gaan. Vanwege het ontbreken van handhaving in Nederland, zoeken deze weggebruikers in het Heuvelland hun vertier.

Motoren geven de meeste overlast, maar besteden nagenoeg niets

Echter, deze racende motoren, die op basis van de hiervoor genoemde onderzoeken de meeste overlast geven en die met hun herrie een bedreiging vormen voor het verblijfstoerisme, en daarmee dus voor de fijnmazige economische structuur van het Heuvelland, besteden nagenoeg niets in het gebied. Slechts 0,77% van de totale toeristische omzet (exclusief buitenlandse dagtoeristen en funshopping) komt van dagtochten met motoren. Wanneer wij de omzet van buitenlandse dagtoeristen en funshopping optellen bij het totaal ligt het percentage dat de motoren bijdragen nóg lager.

En de wielrenners dan?

De wielrenners geven na de motorrijders de meeste overlast. Toch is er een groot verschil tussen beide doelroepen. Wielrenners maken geen kilometers ver dragende herrie, veroorzaken geen luchtvervuiling, laten geen stikstof achter en vormen een minder groot veiligheidsprobleem voor de zwakkere weggebruikers, zoals de wandelaars. Wielrenners hebben daarmee een veel kleinere negatieve impact op de natuurbeleving, de rustervaring en dus de leefkwaliteit. Daarnaast liggen de bestedingen van de wielrenners hoger dan die van motoren.

5. Het verkeerskundig perspectief vervangen door het draagkracht-perspectief

De Raad voor de Leefomgeving pleit er in haar visie Waardevol Toerisme voor dat overheden het toerisme meer vanuit een holistisch perspectief bekijken en niet meer vanuit losse beleidsdisciplines. Het dossier van de mobiliteitsdruk is de afgelopen decennia telkens vanuit dat eenzijdige “klassieke” denken benaderd, namelijk vanuit verkeerskundig perspectief. Ook recent nog. Toen tijdens de werksessies gesproken werd over de verkeersdruk op sommige wegen werd gesteld dat metingen aantonen dat de wegen het verkeer aankunnen. Dit lezen we ook als zodanig terug in de rapportage. Echter, het belevingsaspect wordt door verkeerskundigen niet meegewogen. Motoren die scheuren door de Beatrixhaven in Maastricht worden duidelijk anders beleefd dan motoren die scheuren door het

Heuvelland. Auto's die zich door de holle wegen van de stiltegebieden persen, veroorzaken vanuit verkeerskundig perspectief geen probleem, maar zijn dat vanuit het belevingsperspectief wel degelijk.

- ***De Raad voor de Leefomgeving pleit ervoor om dit draagkracht aspect, ofwel het DNA van een bestemming, nadrukkelijk mee te nemen en de discussie niet dood te slaan met "De weg kan het verkeer volgens de meetgemiddelden aan, dus er is geen probleem."***

De Raad van de Leefomgeving stelt daarover:

"De analyse van druk en draagkracht dient bij voorkeur zo feitelijk en cijfermatig mogelijk onderbouwd te worden. Een eindoordeel moet echter ook in de context worden geplaatst van de bestemming. De context bepaalt namelijk in belangrijke mate wat gewenst is en acceptabel. Het eindoordeel betreffende de vraag of toeristische druk en draagkracht van de leefomgeving en samenleving met elkaar in balans zijn of niet, is mede afhankelijk van (a) het DNA of 'karakter' van de bestemming (b) het relatieve gewicht dat wordt toegekend aan de belangen van de verschillende betrokken partijen en (c) het schaalniveau waarop vraagstukken spelen."

Het gevaar van een bestemming die ontspoord als gevolg van drukte: onherstelbare imagoschade

De afgelopen jaren konden wij via de media kennis maken met bekende buitenlandse bestemmingen die qua toeristische draagkracht zijn ontspoord en waar de overheden zonder uitzondering te laat ingrepen en de eerste signalen negeerden. Deze bestemmingen verkeren inmiddels vrijwel allemaal in een neergaande spiraal en verliezen de kwaliteitstoerist. Immers, in de media domineren de beelden van drukte en protest. Dit schrikt af, want gasten willen niet daar zijn waar de meute is. De eerste signalen waar deze bestemmingen mee werden geconfronteerd waren inwoners die zich begonnen te roeren.

In de Lijn 50 zien wij dit proces van ontsporen nu ook.

- Inwoners gooien spijkers op straten
- Inwoners nodigen journalisten uit om te klagen over verkeersdruk
- Inwoners hangen spandoeken op om te vragen voor rustig verkeersgedrag
- Inwoners groeperen zich over het hele gebied en worden politiek actief

Wanneer overheden dit niet serieus nemen, gaan zaken escaleren en kan het zomaar zijn dat het Heuvelland straks net als het Oostenrijkse Hallstatt de media siert met confronterende beelden over drukte. Dit beeld gaat onze rustzoekende gasten afschrikken. Het positieve imago waar wij decennia voor hebben gewerkt, gaat zo in korte tijd verloren. En dit goede imago krijgen we niet meer zo snel terug. Immers, een goed imago komt te voet en gaat te paard.

6. Conclusies uit de analyse: de Lijn 50 gemeenten verliezen draagkracht en kleuren oranje (pieken). Ingrijpen is urgent.

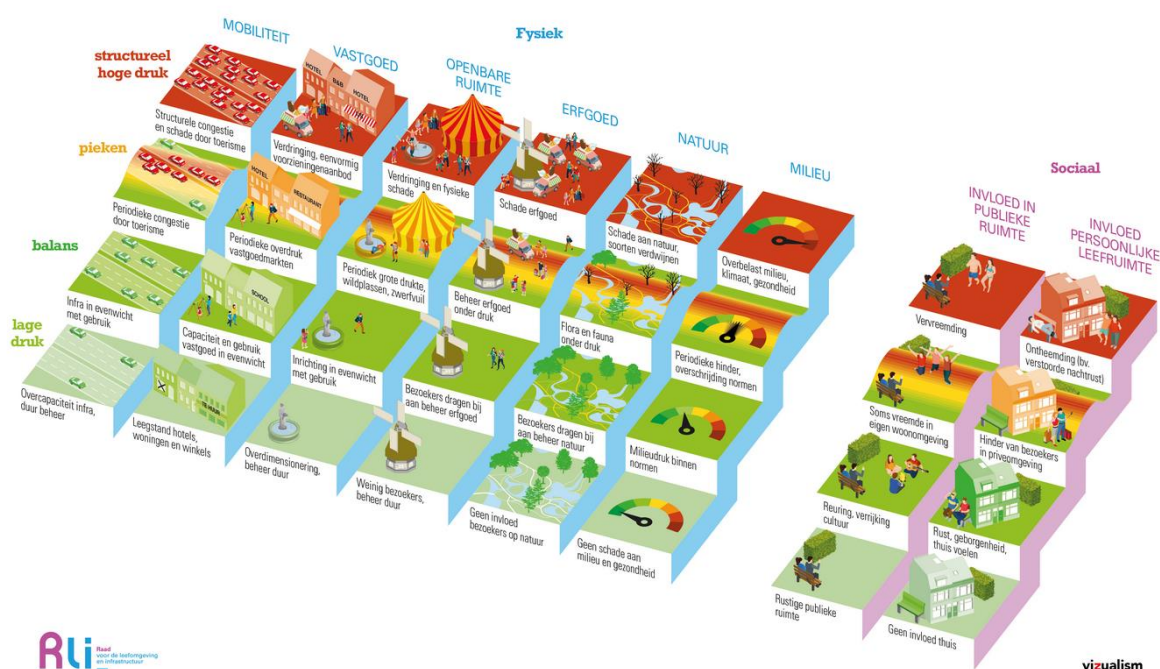
Zoals onder hoofdstuk 1 al gemeld, volgen wij de visie van de Raad voor de Leefomgeving waarbij economie, samenleving en leefomgeving in samenhang worden bekeken. Het toerisme mag daarbij niet

(meer) leiden tot overlast en schade. De reeds bestaande overlast dient teruggedrongen te worden, ten gunste van de leefomgeving.

De Raad voor de Leefomgeving gebruikt een **draagvlakschema** om te meten hoe het in een bestemming ervoor staat met het toeristische absorptievermogen. Wanneer wij de hiervoor genoemde onderzoeken en de signalen van de inwoners en bepaalde verblijfsaccommodaties leggen langs dit draagvlakschema, dan moeten wij concluderen dat er sprake is van een gebied dat zich **in de oranje zone bevindt (pieken)**: er is op *alle* indicatoren (* mobiliteit, * vastgoed, * openbare ruimte, * erfgoed, * natuur * milieu * invloed in publieke ruimte * invloed in persoonlijke leefruimte) sprake van piekende druk. Zie het onderstaande schema. Dit is alarmerend.

Beoordeling effecten toerisme op de leefomgeving en samenleving

Gebaseerd op druk-/draagkrachtanalyse



Het bovenstaande draagvlak schema kunt u hier downloaden:

https://www.rli.nl/sites/default/files/infographic_beoordeling_effecten_op_de_leefomgeving_en_samenleving.png

Een oranje situatie (pieken) op het domein van de verkeersmobiliteit kan volgens de Raad voor de Leefomgeving alleen opgelost worden wanneer ook het instrument van selectieve bereikbaarheid voor bepaalde doelgroepen wordt ingezet.

- **Conclusie: een bestemming die zich bevindt in oranje (pieken) zal op een zo kort mogelijke termijn moeten ingrijpen binnen *alle* beleidsvelden, wil ze de neerwaartse spiraal keren en de toekomst van de bestemming (nog) veilig (kunnen) stellen.**

7. Analyse van het gevolgde proces Verantwoord op Weg en het voorgestelde maatregelenpakket

Het gevolgde proces verdient complimenten:

Wij willen het ambtelijk team van Verantwoord op Weg én Zuid-Limburg Bereikbaar grote complimenten maken voor het gevoerde proces. Gedreven en met zorgvuldigheid is getracht om de verschillende werkgroepen te managen en om toe te werken naar gedragen uitkomsten.

De probleemanalyse schetst het probleem, maar niet WAAROM wij het probleem hebben:

In een gedegen analyse wordt de mobiliteit in het Heuvelland belicht. Echter, de achterliggende oorzaak van de nu al decennia voortslepende verkeersproblematiek blijft onderbelicht. Punt is echter dat die oorzaak weggenomen moeten worden, willen we uiteindelijk tot een oplossing komen.

Volgens de visie *Bestemming Zuid-Limburg 2030* ligt de oorzaak deels in ontwikkelingen van buitenaf (smart phone met navigatie, groei mobiliteit (groei motoren), nieuwe vervoersvormen zoals quads, scooters en elektrische fietsen, e.a.) en deels in het feit dat in het Heuvelland tot aan de unanieme vaststelling van de visie *Bestemming Zuid-Limburg 2030* geen keuzes zijn gemaakt t.a.v. de gewenste toeristische doelgroepen.

Met de keuze voor **Cittaslow** is een nieuwe weg in geslagen en is duidelijk gekozen voor gasten die passen bij het DNA van het Heuvelland. Echter, aan deze nieuwe richting dient nu ook beleid en dus actie te worden verbonden.

- ***Advies: stap af van de illusie dat een gebied dat oranje kleurt binnen de draagkrachtanalyse (= pieken) nog een balans kan vinden zonder het weren van groepen die niet passen binnen het DNA en die een onevenredig negatief effect op het gebied hebben.***

Het maatregelenpakket biedt een goede eerste aanzet, maar de urgentie van een oranje bestemming (pieken) én de veiligheid van weggebruikers vragen om direct ingrijpen op de excessen.

Wij steunen de stip op de horizon en het maatregelenpakket zoals dit is gepresenteerd. Echter, gezien het feit dat de draagvlakanalyse overduidelijk aantoont dat het Heuvelland in de oranje fase zit (pieken), is naar onze mening de aanpak van de belangrijkste excessen zó urgent dat met ingrijpen op deze excessen niet langer gewacht kan worden.

Ook zijn wij na onze ervaringen tijdens eerdere trajecten in 2004 en 2014 sceptisch ten aanzien van gedragsverandering via communicatie bij de belangrijkste overlast gevende doelgroepen, zijnde de motoren en de (groepen) scooters en wielrenners.

Wij adviseren derhalve een tweesporen beleid:

- **Lange termijn (tussen nu en 2030): de menukaart van de Raad voor de Leefomgeving inzetten:**
Voor de langere termijn stellen wij voor om langs de lijn van de menukaart van de Raad van de Leefomgeving nog dit jaar nieuw beleid te vormen en het gepresenteerde maatregelenpakket uit te voeren met de daarbij horende herijking en functietoekenning van wegen en paden. Wij adviseren daarbij om een uitrol naar de andere twee Lijn 50 gemeenten te overwegen van onderdelen uit het gedegen *Mobiliteitsplan Gulpen-Wittem 2021*.
De menukaart van de Raad voor de Leefomgeving kunt u hier bekijken:
https://www.rli.nl/sites/default/files/infographic_menukaart_met_sturingsmogelijkheden.png

Verder achten wij het belangrijk om op een zo kort mogelijke termijn samen met andere Nederlandse gemeenten (wellicht via de VNG) bij het Rijk en bij de Europese Commissie lobby te plegen voor een APK en strengere wetgeving t.a.v. geluid van motoren. De normering dient gelijk getrokken te worden met die van auto's. Deze lobby dient vervolgens ook gericht te zijn op Google en de wijze waarop Google wegen registreert in Google Maps, waarbij de inzet moet zijn dat overheden bepalen welke wegen wel of niet veilig zijn en gegenereerd mogen worden bij routes.

- **Korte termijn (tussen nu en de zomer van 2022): excessen aanpakken:** Op de korte termijn achten wij het van de hoogste urgentie om de excessen aan te pakken die tot de grootste hinder leiden en die **de veiligheid en de beleving** van onze inwoners en bezoekers aantasten.

Op de korte termijn: kijkend naar de analyse en ook naar de verantwoordelijkheid van onze organisatie, zien wij als Visit Zuid-Limburg de volgende urgenties:

1. De veiligheid op de fietsknooppuntenroutes garanderen
2. De overlast van motoren terugdringen
3. Strengere handhaving en participeren in landelijke initiatieven om te komen tot geluidflitsers

Ad 1. Veiligheid op de fietsknooppuntenroutes garanderen door fietsknooppuntenroutes de aanduiding FIETSSTRAAT te geven

De fietsknooppunten routes van Zuid-Limburg vindt u hier:

<https://www.routeyou.com/user/planner/217592/tourist-board-south-limburg-visit-zuid-limburg>

De Provincie en de gemeenten hebben in 1999 het fietsknooppuntenroutesysteem aangelegd. Het Routepunt van Visit Zuid-Limburg zorgt voor de coördinatie van het onderhoud, de doorontwikkeling, de thematisering (bijv. wijnfietsknooppunten, Mergellandfietsknooppunten) en de productie van informatie- en communicatiemiddelen, zoals de fietskaarten.

Wij kozen in 1999 als regio vooral voor de pittoreske holle weggetjes en ventweggetjes in het buitengebied (vaak dichtbij grotere verblijfsaccommodaties), aangezien deze veilig waren en amper gebruikt werden door gemotoriseerd verkeer.

Echter, de volgende ontwikkelingen leidden tot een explosieve groei van het gebruik van de fietsknooppunten door diverse verkeersdeelnemers, waardoor de veiligheid van fietsers en wandelaars in het gedrang is:

1. Het recreatieve fietstoerisme in Zuid-Limburg groeide explosief als gevolg van de **opkomst van de elektrische fiets**. En deze doelgroep (die er in 1999 nog niet was) is inmiddels dominant op de fietsknooppuntenroutes. En niet zonder gevaar, want de berijders van de elektrische fietsen halen hoge snelheden op de bochtige en onoverzichtelijke weggetjes. Een complicerende factor is bovendien dat 85% van de verblijfsgasten in het Heuvelland Nederlanders zijn. Deze doelgroep is gewend om thuis op vlakke en autovrije fietsknooppuntenroutes te fietsen. Zij houden in hun rijdgedrag geen rekening met bochten, hellingen en gemotoriseerd verkeer. Echter, de fietsknooppuntenroutes in de Lijn 50 gemeenten zijn zowel onoverzichtelijk als toegankelijk voor alle verkeer.
2. Sinds 2000 begon **de scooter aan een opmars**, met een verdubbeling tussen 2010 en 2020. Deze (verhuur)scooters gebruiken ook de knooppuntenroutes.
3. **Sinds 2015 begon de smartphone met de ingebouwde navigatie aan zijn opmars**. De navigatie en google maps zorgden voor een explosieve groei van het gebruik van de ventweggetjes en de holle wegen. Zij bleken immers vaak de 'kortste route' volgens de navigatiesystemen. **De ventweggetjes en holle wegen (vaak dwars door stiltegebieden) zijn inmiddels reguliere doorgangswegen geworden**, waar zelfs vrachtauto's, grote campers en auto's met caravans gebruik van maken. Deze ontwikkeling leidt niet alleen tot verkeersgevaarlijke situaties, maar ook tot schade aan de bermen van de holle wegen, aangezien er vaak toch gepoogd wordt om tegenliggers te accommoderen. Ook ontstaan er steeds vaker conflictsituaties met landbouwers die grote industriële tractoren inzetten voor het bewerken van hun land.
4. De weggetjes zijn gemakkelijk te volgen op google maps. **Toerende auto's en motoren die vroeger op de doorgaande wegen bleven, duiken nu deze weggetjes in**, omdat ze via google maps niet meer verloren kunnen rijden.
5. **Sinds 2010 begon ook Strava aan zijn stormachtige opmars**. De holle wegen in de Lijn 50 gemeenten doken al snel op als meest favoriete routes op de Strava Heatmap en scoren bijvoorbeeld top bij groepen racende wielrenners (wat leidt tot 'op tijden racen' over deze weggetjes).
6. **Motorrijders en (oldtimer) rallyrijders gebruiken toeristische planners** om hun routes te rijden op 'de mooiste routes'. Dit zijn dus vaak de fietsknooppuntenroutes.
7. **Ook de nieuwe MTB-routes** die de afgelopen jaren werden aangelegd, kruisen op plaatsen deze fietsknooppunten.
8. **De organisatoren van wielrenevenementen gebruiken deze weggetjes ook**. Immers, mooi, hellingen en verondersteld autoluw.

Kortom: ons oorspronkelijke idee uit 1999 om de recreatieve fietser een veilige en autoluwe fietsomgeving te bieden is achterhaald en zelfs omgekeerd geworden: op de fietsknooppuntenroutes komt alle verkeer inmiddels samen en ontstaan regelmatig gevaarlijke situaties.

Om de veiligheid van de zwakke verkeersdeelnemers, zijnde de wandelaar en de fietser te garanderen, hebben wij al eerder een oproep gedaan om het gemotoriseerd verkeer op deze holle weggetjes en ventweggetjes terug te dringen. Hier is tot dusver nog geen actie op ondernomen. Met de opkomst van de elektrische fiets is de situatie op de fietsknooppuntenroutes naar onze mening nog gevaarlijker en daarmee onhoudbaar geworden. Met het oog op de veiligheid van de verkeersdeelnemers adviseren wij u met klem om de fietsknooppuntenroutes in het buitengebied die niet beschikken over aparte fietsstroken op een zo kort mogelijke termijn de aanduiding **Fietsstraat** te geven, alwaar de auto te gast is, maar waar motoren, scooters, campers, caravans en vrachtwagens verboden zijn. Wij gaan er daarbij vanuit dat deze status ertoe zal leiden dat navigatiesystemen deze weggetjes vervolgens niet meer adviseren als kortste route.

Mocht het concept van een fietsstraat niet haalbaar zijn, in die zin dat deze weggetjes gewoon blijven verschijnen binnen navigatiesystemen, dan pleiten wij ervoor om de wegen in het buitengebied welke niet beschikken over aparte fietsstroken, maar die wel onderdeel uitmaken van het fietsknooppuntenroutesysteem af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van (toeristisch) bestemmingsverkeer.

- **Advies: wij adviseren om de maatregel Fietsstraat toe te passen op de ventwegen en holle wegen die gelegen zijn in het buitengebied en aan een fietsknooppunt. Doorgaande verbindingswegen met apart gemarkeerde fietsstroken vallen uiteraard buiten deze toewijzing tot fietsstraat.**

Wat is een fietsstraat?

Een **fietsstraat** is een straat die ingericht is als fietsroute, maar waarop tevens auto's zijn toegestaan. Dit autogebruik wordt echter beperkt door het karakter en de inrichting van de fietsstraat. In België en Nederland zijn fietsstraten vaak rood gekleurd, net als fietspaden, maar dit is geen eis.

Doel: Fietsstraten vormen een alternatief voor traditionele fietsroutes langs hoofdwegen. De fietsstraten liggen vaak in woongebieden die daardoor een meer autoluw karakter kunnen krijgen. Een belangrijk punt hierbij is dat de oorspronkelijke straat bepalend is voor de uitvoering. Wanneer er te veel motorvoertuigen gebruik van maken is een veilige fietsstraat niet haalbaar. Ook dient rekening gehouden te worden met parkeercapaciteit. Smalle straten waar ook geparkeerd moet worden lenen zich derhalve niet voor een inrichting als fietsstraat.

In Nederland hebben fietsstraten geen juridische status, het zijn feitelijk fietspaden waarop overige categorieën weggebruikers zijn toegestaan. De normale regels van de Wegenverkeerswet gelden hier. Fietzers houden zoveel mogelijk rechts en rijden met maximaal twee personen naast elkaar als zij anderen niet hinderen. Elke fietsstraat kan zijn eigen beperkingen krijgen door extra bebording zoals een maximumsnelheid of inhaalverbod voor motorvoertuigen. Het verkeersbord "Fietsstraat auto te gast" is in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens als informatiebord opgenomen.

Ad 2. Terugdringen geluidsoverlast door het weren van motoren tijdens avonden, weekenden en feestdagen

Uit de bovenstaande analyse blijkt dat de racende motoren verreweg de grootste overlast geven. Zowel qua geluid als qua (race)gedrag.

Reeds op 27 mei 2020 schreven de ondernemers van de Commissie Leisure van de Economische Samenwerking Zuid-Limburg (ESZL) een brief aan de bestuurders toerisme van de gemeenten in het Middengebied inzake de overlast van motoren. Zie *bijlage*. Zij stellen hierin:

“Na de afsluiting van het Heuvelland vanwege de Coronacrisis is gebleken dat een tijdgebonden toegangsverbod wél effectief bleek. Derhalve willen wij u adviseren nu toch te kiezen voor de fysieke maatregelen, waarbij wij voorstellen om het (toeristische) bestemmingsverkeer (zoals inwoners, leveranciers, werknemers, verblijfgasten) te ontzien, en de fysieke maatregelen via verbod tot rijden in weekenden en op feestdagen te richten op motoren en quads die het gebied uitsluitend bezoeken om te racen.”

Wij steunen dit standpunt en adviseren om hier uitvoering aan te geven met de toevoeging om dit verbod ook op weekavonden van 18.00 tot 22.00 uur te laten gelden. Afgaande op de uitspraak van Minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid op 2 september 2020 in antwoord op vragen uit de Tweede Kamer onder punt 12 lijkt ons dit periodieke verbod haalbaar:

“De Raad van State oordeelt dat het bestuursorgaan de toegang tot de weg voor (bepaalde categorieën) motorvoertuigen kan afsluiten. Een absolute noodzaak aantonen is niet nodig. Het is voldoende dat het bestuursorgaan aannemelijk kan maken dat het tijdelijk afsluiten van een weg de belangen van de wegenverkeerswet dient, zoals verbeteren van de verkeersveiligheid en het beperken van geluidsoverlast. Ook moet het bestuursorgaan duidelijk afwegen of de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit niet onevenredig zijn in verhouding tot het doel van het besluit. Met deze uitspraak heeft de Raad van State duidelijk gesteld onder welke voorwaarden een weg tijdelijk mag worden afgesloten voor bepaalde categorieën voertuigen. Het belangrijkste criterium is of de belangen uit de wegenverkeerswet met het besluit worden gediend en of de onderliggende belangenafweging evenwichtig is. De belangenafweging verschilt uiteraard per situatie en is primair een zaak voor lokale en regionale overheden en wegbeheerders.”

Gezien de visie *Bestemming Zuid-Limburg 2030*, het Cittaslow beleid, de resultaten van de verschillende (verkeers)onderzoeken, de vele uitgeschreven proces verbalen, de ongelukken e.a. lijkt het ons in het geval van de Lijn 50 gemeenten realistisch voor u als bestuursorganen om aannemelijk te maken dat het afsluiten van de wegen in het Heuvelland voor motoren en quads tijdens weekenden, feestdagen en avonden de belangen dient van de wegenverkeerswet.

Wij realiseren ons dat u hiermee ook die motorrijders raakt die geen (geluids)overlast geven. Echter, er worden al sinds 2013 handhavingsacties gepleegd op de doelgroep motoren. De overlastgevers binnen deze weggebruikers bleken de afgelopen jaren ook ongevoelig voor campagnes waarin ze werden opgeroepen om met dempers te rijden en om rekening te houden met de inwoners en andere gasten. Het met hoge snelheden racen door het Heuvelland en het maken van herrie is -zo bleek en blijkt- een deel van hun rijdplezier.

Ook de landelijke koepels van motorrijders inclusief de motorbladen deden de afgelopen decennia nagenoeg niets, ofschoon het probleem van racende brulmotoren ook bij hen bekend was en is. Pas recent, sinds inwonersgroeperingen door heel Nederland én Europa zich gingen groeperen en begonnen met actievoeren, is men bereid in discussie te gaan en is de campagne www.teluidisuit.nl gestart. De standaard reactie is bovendien dat een kleine groep motorrijders het bederft voor de nette rest. Echter, wij konden geen studie vinden waaruit die stelling met een onderverdeling in groepen zou blijken. Kortom: we weten niet hoeveel procent zich netjes gedraagt en hoeveel niet.

Wat wij wel recent zagen op sociale media n.a.v. de publieksvriendelijke spandoekactie van de inwoners in Mheer (zie https://www.limburger.nl/cnt/dmf20210520_93665236) waren motorrijders die met grof taalgebruik op sociale media op de actie van deze inwoners reageerden (printscreens zijn beschikbaar). Ook zien wij tijdens controles van de politie in Zuid-Limburg hoge verbaalscores van motoren op snelheid en geluid, namelijk tussen de 4,5% en 35,5% van de gecontroleerde groep. Deze cijfers ontkrachten dat het om “enkele rotte appels” zou gaan.

De discussie in deze zijdens de belangengroeperingen van motorrijders lijkt op die welke vooraf ging aan de implementatie van de 30 km zones in woonwijken. Ook toen waren er personen en organisaties die stelden dat met deze 30 km maatregel ook dié verkeersdeelnemers werden getroffen die zich wél aan de snelheidsregels hielden. Die stelling klopt. Echter, ook tijdens de 30 km discussie werd uiteindelijk geconcludeerd dat de veiligheid en de leefbaarheid van de inwoners in die wijken ten alle tijde dient te prevaleren boven het belang van de weggebruikers. In het Heuvelland geldt hetzelfde principe.

Ad 3. Streng handhaving met permanente snelheidscontroles via flitspalen en aansluiting op landelijke innovaties rond permanente geluidmeetpalen

Tijdens de werksessies is er een brede oproep gedaan zijdens zowel de inwoners als de ondernemers om streng en permanent te gaan handhaven op geluid en snelheid. Wij pleiten ervoor om op een zo kort mogelijke termijn de bekende racewegen te voorzien van vaste snelheidsmeters/flitspalen. Ook pleiten wij ervoor om met andere gebieden en steden in Nederland die overlast ervaren van verkeersgeluid samen te werken en met hen mee te doen met innovaties die deze geluidsoverlast permanent meten en verbaliseren. Zie het experiment van de gemeente Rotterdam met flitspalen die geluid meten. Wij roepen de Lijn 50 gemeenten op om zich bij dit initiatief aan te sluiten, inclusief lobby bij het Rijk voor aanpassing van wetgeving in deze. <https://munisense.nl/nieuws/2020/rotterdam-meet-geluid-van-herriebakken>

Uiteraard zijn wij gaarne bereid om ons schrijven tijdens een aparte presentatie nader toe te lichten. In afwachting van uw reactie, verblijven wij

Met vriendelijke groeten,



Anya Niewierr

Algemeen Directeur Visit Zuid-Limburg/Stichting VVV Zuid-Limburg

Bijlage: Brief van de ondernemers uit de Commissie Leisure van Economische Samenwerking Zuid-Limburg (ESZL) van 27 mei 2020 aan de portefeuillehouders toerisme van het Middengebied