



Verantwoord op weg

in Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem en Vaals

Evaluatierapport Pilots

Vastgesteld op 1 februari 2022

in de drie afzonderlijke colleges

van de gemeenten Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem en Vaals

Inhoud

Samenvatting.....	2
1. Inleiding	5
2. Vier pilots.....	6
3. Evaluatie pilots	7
3.1 Bevindingen politie en boa's	7
3.2 Enquête	10
3.3 Overige reacties.....	11
3.4 Inloopbijeenkomsten.....	11
3.5 Verkeersmetingen	12
3.6 Petitie Slenaken	13
4. Conclusies en aanbevelingen	14
4.1 Algemene conclusies	14
4.2 Conclusie per pilot.....	15
4.3 Aanbevelingen voor het vervolg.....	15

Samenvatting

Tussen 1 augustus en 1 november 2021 zijn vier pilots uitgevoerd met als doel het verminderen van verkeersoverlast, het verbeteren van verkeersleefbaarheid en het vergroten van de verkeersveiligheid. Aanleiding voor deze pilots was de dringende roep vanuit het participatietraject (eerste helft van 2021) voor het afsluiten van wegen en strikte handhaving daarvan. De ervaringen en de effecten van de vier pilots zijn geanalyseerd op basis van bevindingen van politie en buitengewoon-opsporingsambtenaren (boa's), een enquête onder inwoners en betrokken weggebruikers, ontvangen mails, brieven en telefoontjes, inloopbijeenkomsten en verkeersmetingen. De pilots hebben waardevolle inzichten opgeleverd, maar leveren weinig op voor het eigenlijke doel zijnde het verminderen van verkeersoverlast en het verhogen van verkeersveiligheid. Aanbevolen wordt om op de locaties van de pilots in Terziet en de Viergrenzenweg uit te werken tot definitieve maatregelen en daarbij de verkregen aandachtspunten mee te nemen. De twee overige pilots kunnen maatschappelijk gezien op te weinig draagvlak rekenen en worden daarom in de huidige vorm niet gecontinueerd. Echter, deze pilots hebben inzichten opgeleverd die bij nieuwe pilots van toegevoegde waarde kunnen zijn.

Algemene conclusies

De drie pilots met afsluitingsmaatregelen hebben waardevolle inzichten opgeleverd, maar leveren weinig op voor het eigenlijke doel zijnde het verminderen van verkeersoverlast en het verhogen van verkeersveiligheid. Handhaving is niet de enige en ultieme oplossing. Handhaving is veeleer het sluitstuk van een pakket aan maatregelen (infrastructuur, educatie en voorlichting) voor spreiding en gewenst gedrag. De evaluatie van de pilots hebben tot de volgende algemene inzichten geleid:

Handhaving

Tijdens de duur van de pilots zijn extra handhavingsacties gehouden specifiek gericht op de tijdelijke maatregelen. Het is gebleken dat controle op een 'geslotenverklaring voor alle gemotoriseerd verkeer met uitzondering van bestemmingsverkeer' bijzonder lastig is. Een legitieme claim op bestemmingsverkeer is snel gevonden. "Ik ga kijken op een adres om te zien of dit een leuke vakantiebestemming is voor volgend jaar." "Ik wil op een bankje bij de Gulp gaan zitten."

Effect op verkeer en verkeersleefbaarheid

- Soms zijn verkeersbewegingen en daarmee de overlast zich gaan verplaatsen en heeft een lokale afsluiting niet bijgedragen aan de gewenste spreiding van het verkeer over een groter gebied (het zogenaamde waterbedeffect). Een voorbeeld hiervan is dat de inwoners van Slenaken zich enerzijds gedupeerd voelden door het afsluiten van de Slenakerweg en anderzijds de wens hadden om in hun eigen dorp (ook) verkeersmaatregelen te treffen om de verkeersoverlast te verminderen;
- De pilots hebben weinig tot geen effect gehad op het verminderen van de verkeersoverlast en het verhogen van verkeersveiligheid.

Maatschappelijke betekenis

- De verkeersleefbaarheid met haar brede betekenis, zoals verwoord in het participatieproces met de 'stip op de horizon' (pag. 5), sneeuwt onder door de kritische en emotionele reacties op de pilots;
- Groepen inwoners voelden zich gedupeerd door de maatregelen; Zodra een maatregel invloed heeft op iemands directe handelen en/of gewoonte, wordt er veelal niet meer naar het beoogde *gemeenschappelijke* doel gekeken. Diegene die zich erdoor geraakt voelt, komt in opstand tegen de maatregel en/of laat zich er negatief over uit;
- Groepen motorrijders voelden zich gediscrimineerd en vonden dat zij de rekening kregen gepresenteerd voor een kleine groep van wetsovertreders;
- Pilots, mails, brieven, inloopbijeenkomsten en enquête hebben opnieuw aangetoond, dat het thema verkeersleefbaarheid nog steeds (zeer) actueel is, heel erg leeft onder de bevolking, (zeer) emotioneel beladen is en door al deze facetten ook een (zeer) complexe materie is.

Conclusies per pilot

Pilot Terziet

Gesloten voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering van bestemmingsverkeer.

- Van de inwoners of omwonende zijn weinig negatieve reacties ontvangen;
- Ten aanzien van handhaving leverde de afsluiting geen onwerkbaar discussies op;
- Voorstel is om te onderzoeken of de Kuttingerweg (verbinding naar Plombières/Sippenaken) ook af te sluiten is voor doorgaand gemotoriseerd verkeer om zo het gehele gebied meer autoluw te maken. Hierbij dient wel rekening gehouden te worden met woon-/werkverkeer van en naar Plombières/Sippenaken.

Pilot Beutenaken

Gesloten voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering van bestemmingsverkeer.

- Op de Slenakerweg is een beperkte afname van de verkeersintensiteiten geconstateerd en mag geconcludeerd worden dat een afsluiting van toegevoegde waarde is voor de aanwonenden;
- Tegelijkertijd is een toename van intensiteiten op de Reijmerstokkerdorpsstraat waargenomen;
- Tenslotte wijzen de metingen uit dat de verkeersintensiteiten op de Reijmerstokkerdorpsstraat per etmaal relatief laag zijn. De toename heeft niet geleid tot overbelasting. Ontwerp en inrichting van deze route zijn geschikt voor meer verkeer;
- Volgens het Mobiliteitsplan van de gemeente Gulpen-Wittem is de N595 en N278 de doorgaande route. Groepen inwoners uit Slenaken gebruiken echter de Slenakerweg als route en ervaren deze ook als verkeersveiliger. Als alternatief kiezen zij voor de Reijmerstokkerdorpsstraat;
- Handhaving was lastig;
- Er ontstond een gevoel van onrechtvaardigheid bij diverse bewonersgroepen, mede vanwege verschillende belangen: bepaalde groepen zijn van mening dat toeristische ontwikkelingen in de kern van Euverem er toe leiden dat zij nadeel ervaren van het toeristische verkeer en de wegafsluiting. Tegelijkertijd zien we dat bewonersgroepen wensen hebben voor verkeersmaatregelen in hun dorp om verkeersoverlast aan te pakken;
- Een voorstel om te gaan werken met een vignet voor bewoners is op basis van de wegverkeerswet niet legitiem.

Pilot Epenerbaan

Op zaterdag en zondag tussen 9.00 en 21.00 uur afgesloten voor motoren.

- Het verbod is goed te handhaven. De handhavingsacties zijn voor de duur van de pilot extra ingekocht en georganiseerd. De reguliere politiecapaciteit is ontoereikend.
- Er treedt een verplaatsing van motorverkeer op naar de omliggende kernen Epen en Vijlen;
- De maatregel was een proef om het gedrag van motorrijders die te hard rijden en de geluidnormen overtreffen te veranderen. Dit effect bleef echter uit.
- Motorrijders voelden zich gediscrimineerd en reden op eenzelfde manier een volgende weg in. De indruk bestaat dat de maatregel en het handhaven daarop onderling negativisme tussen verschillende groepen weggebruikers juist heeft aangewakkerd.
- Alleen het sluiten van de Epenerbaan voor motoren bleek niet de oplossing voor het verminderen van de ervaren verkeersoverlast.

Pilot Viergrenzenweg Vaals

Fietsers werden voor hun eigen veiligheid (en de veiligheid van voetgangers, auto's en bussen) met extra attentieborden via een alternatieve route de berg af naar het centrumgebied geleid.

Waarnemingen van boa's wijzen uit dat het vooral de inwoners zelf zijn die zich niet aan de regels houden en daardoor onveilige situaties veroorzaken. Vanuit de bewoners zijn nog extra ideeën geopperd voor het optimaliseren van de weginrichting.

Aanbevelingen voor het vervolg

Ten aanzien van de pilots wordt voorgesteld om de pilots Terziet en Viergrenzenweg verder uit te werken tot een definitieve maatregel en daarbij de volgende aandachtspunten mee te nemen:

- Terziet: aanbevolen wordt te onderzoeken of ook de Kuttingerweg (verbinding naar Plombières/Sippenaken) afgesloten kan worden voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Dit om het hele

gebied meer autoluw te maken. Hierbij dient wel rekening gehouden te worden met woon-/werkverkeer van en naar Plombières/Sippenaken.

- Viergrenzenweg (Vaals): onderzoek of invulling gegeven kan worden aan de suggesties van de inwoners. Onderzoek daarnaast hoe inwoners van het gebied inzicht krijgen in hun eigen onveilige rijgedrag zodat zij hun gedrag kunnen aanpassen.

De twee overige pilots kunnen maatschappelijk gezien op te weinig draagvlak rekenen en worden daarom binnen het project Verantwoord op Weg niet gecontinueerd. Gemeenten kunnen zelf de afweging maken om de pilots op een andere manier op te pakken. Deze pilots hebben inzichten opgeleverd die bij nieuwe pilots van toegevoegde waarde kunnen zijn. Deze inzichten zijn verwoord in onderstaande algemene adviezen:

- Bij de voorbereidingen voor een lokale pilot direct omwonenden intensiever betrekken voor het verkrijgen van meer draagvlak. Tijdige en duidelijke communicatie is hierbij van groot belang.
- Voortzetten en doorontwikkelen van het participatietraject om te werken aan draagvlak van de aanpak. De vorm waarin is onderdeel van de doorontwikkeling van het programma Verantwoord op weg. Belangrijk aandachtspunt hierbij is: hoe nieuwe maatregelen en besluiten kunnen worden voorbereid door enerzijds rekening te houden met emoties en persoonlijke belangen en anderzijds te voorkomen dat deze de boventoon gaan voeren? Hoe wordt er een goede afweging gemaakt tussen het algemene belang en de individuele wensen en belangen?
- Wees je bewust van het "waterbedeffect". Maak dit op voorhand inzichtelijk voordat met een pilot gestart wordt, zodat er eventueel flankerende maatregelen kunnen worden getroffen en draagvlak kan worden gecreëerd;
- Handhaving is niet de enige en ultieme oplossing. Handhaving is veeleer het sluitstuk van een pakket aan maatregelen (infrastructuur, educatie en voorlichting) voor spreiding en gewenst gedrag. De focus moet eerder liggen op de vraag hoe (recreatieve) verkeersdrukke op specifieke locaties, in bepaalde periodes en op bepaalde dagen en tijdstippen te spreiden. Hiervoor is het gewenst te onderzoeken welke technologieën daarbij ondersteunend kunnen zijn om drukke inzichtelijk te maken en bezoekers aan de voorkant al andere keuze te laten maken. In 2022 wordt hierom gestart met de inzet van Regioregie¹

¹ Regioregie is de afstemming in de regio (over gemeentegrenzen heen) van wegwerkzaamheden, evenementen en drukke, toeristische dagen. Het doel is om overlast van verkeer te verminderen door reizigersstromen (bezoekers, forenzen, doorgaand verkeer etc.) te sturen en het regionale wegennet beschikbaar te houden.

1. Inleiding

- In 2021 hebben de lijn-50 gemeenten Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem en Vaals uitvoering gegeven aan drie moties van de gemeenteraden over ervaren verkeersoverlast en de verkeersleefbaarheid in het Heuvelland uit 2020.
- Vervolgens is op basis van een deskstudie, een uitgebreid participatieproces met bewoners en betrokkenen zoals ondernemers en belangenorganisaties een rapportage en advies tot stand gekomen dat in juli 2021 aan de drie gemeenteraden ter besluitvorming is voorgelegd.
- Onderdeel daarvan was ook de stip op de horizon die geformuleerd is tijdens het participatieproces.
'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.'
- De drie gemeenteraden hebben in juli 2021 groen licht gegeven voor een uitvoeringsagenda met de eerste duurzame maatregelen tot 2030 voor een totaalaanpak van (verkeers)leefbaarheid, landschap en economische vitaliteit én pilots voor de korte termijn.

2. Vier pilots

Er zijn vier pilots uitgevoerd tussen 1 augustus en 1 november 2021.

Aanleiding voor de pilots was de uitdrukkelijke roep vanuit het participatietraject in de eerste helft van 2021 voor het afsluiten van wegen en strikte handhaving daarvan.

Doel van de pilots was om bij wijze van experiment in de praktijk te kunnen ervaren en meten wat de effecten van dergelijke maatregelen zijn. Op basis daarvan wordt in deze rapportage een advies gegeven om een pilot wel of niet te continueren.

Drie pilots waren gericht op het ervaring opdoen met afsluitingen. De vierde pilot was gericht op verkeersveiligheid voor onder meer bussen, auto's, fietsers en voetgangers.

Afsluitingen:

- Pilot Beutenaken (Gulpen-Witter): Beutenaken en Euverem waren gesloten voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering van bestemmingsverkeer.
- Pilot Terziet (Gulpen-Witter): Terziet was gesloten voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering van bestemmingsverkeer.
- Pilot Epenerbaan (Vaals): De Epenerbaan was op zaterdag en zondag – door middel van bebording - tussen 9.00 uur en 21.00 uur afgesloten voor motoren.

Verkeersveiligheid:

- Pilot Viergrenzenweg (Vaals): Op de Viergrenzenweg in Vaals werden fietsers voor hun eigen veiligheid met extra attentieborden via een alternatieve route de berg af naar het centrum van geleid. Bovenaan de Viergrenzenweg stond een officieel bord verboden in te rijden voor fietsers. Fietsers die toch met hoge snelheid naar beneden rijden, zorgen voor verkeersonveilige situaties.

3. Evaluatie pilots

Overall is geconstateerd dat controle op de Epenerbaan de meest eenvoudige opgave was, omdat het verbodsbord voor zich spreekt. Handhaven is eenvoudig. Iedere motorrijder is in overtreding die op de tijd dat het verbod van kracht is de geslotenverklaring inrijdt.

De pilots in Beutenaken en Terziet (gesloten voor motorvoertuigen uitgezonderd bestemmingsverkeer) waren lastiger te handhaven. Bestemmingsverkeer is namelijk moeilijk te controleren zeker bij een lang wegvak met daaraan tal van bestemmingen gelegen zoals bij Euverem en Beutenaken.

Een evaluatie van de pilots is afgesproken met bewoners, weggebruikers, ondernemers en belangenorganisaties. Belangrijke vraag voor de evaluatie is: Hebben de pilots een positief effect op de verkeersdrukke ter plekke en zijn de maatregelen ook op andere locaties toe te passen?

Onderdeel van de evaluatie zijn:

1. Bevindingen politie en boa's (buitengewoon opsporingsambtenaren);
2. Enquête: van 11 oktober tot 12 november konden inwoners en betrokken weggebruikers een enquête invullen om hun mening te geven en ervaringen te delen;
3. Ontvangen mails en telefoontjes;
4. Reacties die gedeeld zijn tijdens twee inloopbijeenkomsten;
5. Verkeersmetingen;
6. Petitie Slenaken: 'Stop pilot bestemmingsverkeer Euverem/Beutenaken'.

In deze rapportage worden bovenstaande punten geanalyseerd, conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan.

3.1 Bevindingen politie en boa's

Algemeen

- In opdracht van het projectteam Verantwoord op weg hebben de politie en boa's in de periode van 1 augustus tot en met 1 november 2021 extra handhavingsacties gehouden specifiek gericht op de pilots.
- Er zijn extra boa's ingehuurd: In deze periode zijn 3 dagen per week, 36 dagen in totaal, boa's ingezet voor toezicht op de pilots. Het betrof alle weekenddagen en een doordeweekse dag. Deze activiteiten zijn ingezet bovenop de reguliere inzet van lokale boa's en politie.
- Reguliere boa's zijn gericht ingezet:
 - In Vaals werden de pilotgebieden opgenomen in de dagelijkse reguliere surveillance route van de eigen boa's. Er werden 84 extra geplande controlemomenten gerealiseerd.
 - In Gulpen-Wittem zaten de pilots op donderdag, vrijdag, zaterdag en zondag in de route. Dit leverde 48 extra geplande controles op. De handhavingscontroles van de boa's werden, afhankelijk van de bezetting, alleen of in duo's uitgevoerd. Enkele keren met bijstand van de wijkagenten.
- De handhavingscontroles van de politie werden uitgevoerd door medewerkers van het basisteam Heuvelland. Ze kregen daarbij assistentie van bureau Infra (verkeer) en het flexteam (ondersteuningsgroep) van het district Zuid-West.
- Om meer publieke aandacht te geven aan de controles is door communicatie van politie, de lijn-50 gemeenten Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem en Vaals en Zuid-Limburg Bereikbaar hierover bericht. Ook de regionale pers heeft de controles opgepakt.
- De politie, lijn-50 gemeenten Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem en Vaals en ingehuurde boa's hebben elk een ander eigen en registratiesysteem. Zo kan in het politiestelsel bijvoorbeeld op straatniveau geselecteerd worden, maar worden er geen waarschuwingen geregistreerd.
- Handhaving is geen structurele oplossing maar moet vooral aansluiten op infrastructurele maatregelen, educatie en voorlichting.
- Naast de aantallen bekeuringen en waarschuwingen (kwantitatief beeld) is ook gevraagd naar de professionele waarneming en het algemeen beeld van de agenten en boa's.

- Door deze combinatie gaan de 'kale' cijfers 'leven' en levert dit een betrouwbaar, valide en meer kwalitatief beeld van de pilots op.

Onderstaand worden de kwantitatieve resultaten geformuleerd en de kwalitatieve bevindingen van zowel politie als boa's.

Kwantitatieve resultaten

Door de **boa's** zijn de volgende kwantitatieve resultaten genoteerd

Gulpen-Wittem Pilot Beutenaken Pilot Terziet	112 waarnemingen met bestemming	54 waarschuwingen zonder bestemming
Vaals Pilot Epenerbaan Pilot Viergrenzenweg	110 bekeuringen	383 waarschuwingen

Door de **politie** zijn onderstaande kwantitatieve resultaten geregistreerd.

Pilot Epenerbaan

Overschrijden maximum snelheid	3 personen (2 x bestuurder personenauto en 1 x motorrijder) verbaliseerd	
Andere feiten: kentekenbewijs niet op eerste vordering tonen en voertuig voldeed niet aan de technische eisen.	2 personen verbaliseerd	
Negeren van de geslotenverklaring voor motoren in het weekend	230 personen verbaliseerd	- 2 x een inwoner van Eijsden-Margraten - geen inwoners van Vaals of Gulpen-Wittem - 92 waarschijnlijk geen ingezetene en woonachtig buiten Nederland - leeftijd: de oudste was 79 jaar en bijna dan de helft (115) was 50 jaar of ouder

Pilot Beutenaken:

Rijden in strijd met de bepalingen van bestemmingsverkeer.	11 personen verbaliseerd
kentekenplaat voldoet niet aan de eisen	3 personen verbaliseerd
niet tonen van kentekenbewijs op eerste vordering	2 personen verbaliseerd

Pilot Terziet:

rijden in strijd met de bepalingen van bestemmingsverkeer.	1 persoon verbaliseerd
------------------------------------------------------------	------------------------

Op de **pilot Viergrenzenweg** zijn geen bekeuringen uitgedeeld.

Algemene kwalitatieve waarneming van boa's en politie

- Een geslotenverklaring voor motoren op bepaalde dagen en tijden is eenvoudig te handhaven en vraagt niet meer dan de constatering dat betrokkene in strijd hiermee over de weg rijdt.
- Een geslotenverklaring voor alle gemotoriseerd verkeer met uitzondering van bestemmingsverkeer is een andere situatie. Zodra betrokkene een bestemming binnen het afgesloten gebied aangeeft, dient de verbalisant dit te verifiëren. Dit kost meer tijd en de aard van bestemming staat niet snel ter discussie.
- Vrij rustig verkeer in de ochtenduren in alle vier de pilotgebieden.
- De herfstvakantie zorgde voor drukke momenten in het weekend. Dit was vergelijkbaar met waarnemingen in andere jaren.
- Aan het einde van de pilotperiode was de waargenomen drukte minder dan aan het begin. Aannemelijk is dat dit ook met het slechte weer te maken heeft en seizoensgebonden is.
- 1 augustus tot 1 november, valt grotendeels in de zomervakantieperiode. In deze periode is de beschikbare capaciteit van de politie minder. Daardoor was het onmogelijk om veel politie capaciteit exclusief op de handhaving van de pilots in te zetten. De controles werden daardoor voornamelijk tijdens de reguliere diensten uitgevoerd.
- Het basisteam Heuvelland is hierbij ondersteund door capaciteit van de dienst Infra.
- Verder is tijdens de zomer (juli/augustus) binnen het district samengewerkt. Hierdoor zijn op diverse momenten 1 of 2 medewerkers ingezet als extra toezicht op de pilots. Dit waren medewerkers van andere basisteams.
- Doordat de inzet op de pilots vooral heeft plaatsgevonden tijdens reguliere surveillance en toezicht is het onmogelijk de ingezette uren te kwantificeren.

Pilot Epenerbaan (Vaals)

- In de weekends van augustus en begin september was het vooral druk rond het middaguur o.a. op de Epenerbaan en in Vijlen. Tussen 16.00 en 18.00 uur nam deze weekenddrukte weer af.
- Communicatie is een aandachtspunt. Veel motorrijders op de Epenerbaan gaven aan een route te hebben gedownload waarop de verkeerswijzigingen ontbraken. Zij weken uit via Vijlen.
- Op de Vijlenberg te Vijlen was gedurende de periode van de pilots een forse toename van de verkeersintensiteit waar te nemen.
- Dit werd ook meermaals benoemd door aanwonenden in gesprekken met politie en boa's, in de enquête, tijdens de inloopbijeenkomsten en in mails.

Pilot Terziet (Gulpen-Wittem)

- Terziet bestaat voornamelijk uit campings daardoor is het druk met bestemmingsverkeer.
- De geslotenverklaring voor alle gemotoriseerd verkeer met uitzondering van bestemmingsverkeer, die van kracht was in Terziet heeft weinig tot geen effect gegenereerd.

Pilot Beutenaken (Gulpen-Wittem)

- In het gebied van pilot Beutenaken was het op de mooie dagen in de middaguren druk met allerlei soorten verkeer: vooral fietsers en wandelaars maar ook auto's en motoren.
- Een hogere verkeersintensiteit was ook waarneembaar op de Reijmerstokkerdorpsstraat te Reijmerstok. Deze verkeerstoename was het directe gevolg van de afsluiting van Beutenaken. Ook dit werd meermaals gemeld door buurtbewoners in gesprekken met politie en boa's, in de enquête, tijdens de inloopbijeenkomsten en in mails. De verkeerstoename heeft niet geleid tot een overbelasting van de Reijmerstokkerdorpsstraat. Ontwerp en inrichting van de straat zijn geschikt voor meer verkeer.

- Tijdens de controles in het pilotgebied van Beutenaken vroegen bestuurders van auto's vaak aandacht ervoor dat in Euverem een bungalowpark was vergund met veel vervoersbewegingen en dat eigen inwoners van o.a. Slenaken niet meer via Euverem/Beutenaken naar Gulpen konden rijden.

Pilot Viergrenzenweg (Vaals)

- De pilot richtte zich hierbij vooral op gedragsbeïnvloeding. Fietsers werden voor hun eigen veiligheid met extra attentieborden via een alternatieve route de berg af naar het centrum geleid. Bovenaan de Viergrenzenweg stond een officieel bord verboden in te rijden voor fietsers. Fietsers die toch met hoge snelheid naar beneden rijden, zorgen voor verkeersonveilige situaties.

3.2 Enquête

Van 11 oktober tot 12 november konden inwoners en betrokken weggebruikers een digitale enquête invullen om hun mening te geven en ervaringen te delen. In totaal zijn 651 vragenlijsten ingevuld.

De uitkomst van de enquêtes zijn gesplitst in een kwantitatieve gegevens en in kwalitatieve gegevens.

Kwantitatief

Beoordeling pilots	Positief	Negatief	Neutraal	Geen mening	Totaal
Pilot Terziet (Gulpen-Witterm)	17	34	1	18	70
Pilot Beutenaken (Gulpen-Witterm)	24	180	8	82	294
Pilot Epenerbaan (Vaals)	19	177	6	42	244
Pilot Viergrenzenweg (Vaals)	5	32	2	4	43
	65	423	17	146	651

- Van de 651 enquêtes zijn er 274 ingevuld door inwoners **buiten** Eijsden-Margraten, Gulpen-Witterm en Vaals, hiervan hebben 256 respondenten zich negatief uitgelaten over de pilots en dus slechts 18 positief.
- Betrekkelijk weinig mensen uit de pilotgebieden hebben gereageerd. Zij hebben twee keer een bewonersbrief in hun brievenbus ontvangen met informatie over de pilots en de uitnodiging hun ervaringen te delen. Daarnaast is info verspreid via website en via de digitale algemene nieuwsbrief.
- Ook op de pilot aan de Epenerbaan hebben betrekkelijk weinig inwoners gereageerd. Het merendeel van de meldingen komt van buiten Eijsden-Margraten, Gulpen-Witterm en Vaals. Tegelijkertijd geven de inwoners uit de lijn-50 gemeenten Eijsden-Margraten, Gulpen-Witterm en Vaals grotendeels aan geen mening te hebben, terwijl de inwoners uit andere gemeenten uiterst kritisch zijn. Onder de respondenten geven 8 eigen inwoners aan de pilot te willen uitbreiden naar Groeneweg, hele heuvelland, Vaals-Vijlenweg, Holset, Raren en Wolfhaag.

Kwalitatief

De enquête bood de mogelijkheid om ook via open vragen te reageren. Hier is veel gebruik van gemaakt. Opvallend was dat veel reacties kritisch van aard waren en vaak (zeer) emotioneel geformuleerd.

Onderstaand een opsomming (in willekeurige volgorde) van veel genoemde reacties;

- **Over pilot Epenerbaan:**
 - “Motorrijders gediscrimineerd.” “Er wordt geen rekening gehouden met elektrische motoren.”
 - “Een enkeling verziekt het voor de rest.”
 - “Geluidsoverlast wordt (ook) door andere voertuigen dan motoren veroorzaakt.”

“Afsluitingen leiden tot verplaatsing van het probleem. De aanpak van verkeersdrukte en -lawaai moet breder getrokken worden.”

- **Over pilot Beutenaken:**

“De eigen inwoners zijn de dupe en moeten nu omrijden. Dit leidt tevens tot extra CO₂ uitstoot.”

“Overlast is een gevolg van de ongebreidelde en toegestane groei van het toerisme. En nota bene de toerist valt onder de noemer ‘bestemmingsverkeer’.”

Respondenten droegen ook **oplossingen** aan, zoals:

- “Maak uitzondering voor elektrische motoren.”
- “Geef de eigen inwoners pasjes/vignets zodat zij wel over alle wegen mogen blijven rijden.”
- “Zoek naar andere (fysieke) maatregelen. Denk hierbij aan drempels, versmallingen, eenrichtingsweg, snelheidscamera’s enz.”
- “Zorg voor (meer) handhaving.”
- “Zet een stop op de uitbreiding van het aantal evenementen en bedden in het toerisme.”

Ervaringen respondenten

- Of de verkeersdrukte tijdens de periode van de pilots is afgenomen, is wisselend ervaren.
- Bij de pilot Beutenaken is opgemerkt dat het vakantiepark Curios in dezelfde periode is open gegaan. En dat er daardoor nauwelijks een afname in verkeer te merken was.

Overall constatering

- Respondenten hebben uitgebreid gebruik gemaakt van de aangeboden digitale enquête.
- Dit geeft enerzijds de betrokkenheid van de bewoners en weggebruikers aan en hoe zeer het thema verkeersleefbaarheid leeft.
- Anderzijds bevestigt het (wederom) het beeld dat dit een veelal subjectief en emotioneel geladen onderwerp is en daarmee ook zeer complex.
- Al naar gelang hun eigen rol (inwoner, bezoeker, ondernemer) en vervoersmiddel (auto, motor, fiets) wijzen respondenten regelmatig naar andere verkeersdeelnemers voor het veroorzaken van verkeersdrukte en -lawaai. Respondenten vragen regelmatig om het aanpakken van de excessen.

3.3 Overige reacties

Het projectteam heeft 31 inhoudelijke mails en enkele telefoontjes ontvangen, die hoofdzakelijk een kritisch beeld achter lieten. Enkele bewoners hebben zich de moeite genomen een uitgebreide brief te schrijven, zoals:

- Bewonerscomité,
- Drie eigen inwoners uit de gemeenten Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem en Vaals.

De algemene tendens van deze ontvangen reacties is zeer kritisch. De schrijvers hebben een uitdrukkelijke voorkeur voor fysieke maatregelen en meer handhaving.

3.4 Inloopbijeenkomsten

Het projectteam van Verantwoord op weg heeft twee inloopbijeenkomsten georganiseerd. Een in het Patronaat te Epen en een in het gemeentehuis in Vaals.

Circa 25 inwoners, recreanten en ondernemers uit de lijn-50 gemeenten Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem en Vaals hebben de bijeenkomsten bezocht. Allemaal waren ze zeer betrokken, hadden een uitgesproken mening en deelden hun zorgen met het projectteam.

Het projectteam heeft opnieuw benadrukt dat de pilots *experimenten* zijn om ervaring op te doen. Ook kwam wederom naar voren dat er veel verschillende belangen zijn en dat we ‘samen eruit moeten zien te komen’.

Sommige bezoekers:

- **droegen nieuwe ideeën aan** voor nieuwe oplossingen;
- **wisten nog niets over ‘Verantwoord op weg’**. Ze wilden meer weten en hebben zich ingeschreven voor de nieuwsbrief;
- **stelden** bijvoorbeeld **vragen** over de **communicatie** rondom de pilots en het verband tussen de maatregelen en de **Cittaslow normen en waarden**;
- **stelden vragen over de effecten** van de eerste vier pilots. Een fysieke maatregel heeft namelijk bijna altijd effect op de directe en indirecte omgeving doordat verkeer bijvoorbeeld een andere route zoekt;
- **waren vertegenwoordigers van Slenaken en tegen de pilot in Beutenaken**. Zij waren voor het beëindigen van de maatregel en zijn een petitie gestart.
- **kwamen namens de Koninklijke Nederlandse MotorVereniging** en hadden vooral vragen over de afsluiting van de Epenerbaan in het weekend voor motoren. Afsluiting voelt voor hun als uitsluiting. Tegelijkertijd gaven de leden aan dat ook zij niet blij zijn met motoren die teveel geluid maken. Iedereen moet zich aan de regels houden. De vereniging komt op voor de belangen van haar leden. Tegelijkertijd zijn ze bereid mee te doen aan Verantwoord op weg;
- **gaven aan dat mensen moeten stoppen met klagen**. De toerist zorgt namelijk ook voor levendigheid in de dorpen, inkomen, gezelligheid en dynamiek. Daarmee wordt voorkomen dat dorpen vergrijzen en een ‘rollatorcircuit’ worden.

3.5 Verkeersmetingen

Opmerkingen vooraf

- Zowel rondom de pilot **Epenerbaan**, als rondom de pilot **Beutenaken** en **Terziet** is de verkeersintensiteit gemeten met onopvallende radarkasten.
- Omdat de **N598** een uitvalsweg is voor de pilot Beutenaken, heeft het projectteam ook daar meetgegevens van de **provincie** ontvangen.
- Daarnaast heeft **BAM** Infra als studie een meetinstrument via GPS ingezet in de pilot Beutenaken.

Cijfers

- Na de afsluiting (november 2021) is een verkeersintensiteit te zien van 631 motorvoertuigen per etmaal op de Slenakerweg (pilotgebied).
- Dit aantal is hoger dan de verkeersintensiteit op de Reijmerstokkerdorpsstraat met een intensiteit van 473 motorvoertuigen per etmaal.
- Tijdens de afsluiting zijn de intensiteiten op de Reijmerstokkerdorpsstraat telkens hoger dan op de Slenakerweg. Hieruit mag geconcludeerd worden dat sprake is van verkeer dat een alternatief zoekt voor de afsluiting van de Slenakerweg.
- Begin augustus, net nadat de afsluiting van kracht was op de Slenakerweg is er een intensiteit van 1151 per etmaal op deze weg. De Reijmerstokkerdorpsstraat een week later gemeten, heeft dan een verkeersintensiteit van 1231 per etmaal. Verkeerskundig gezien is dit geen extreem hoge waarde. Ontwerp en inrichting van de straat zijn geschikt voor dit soort verkeersintensiteiten.
- In oktober als de afsluiting nog van kracht is, is te zien dat de intensiteit sterk daalt op de Slenakerweg naar 453 per etmaal. Dit is aanzienlijk lager dan de hoeveelheid die gemeten wordt na de afsluiting. Hoewel dit mogelijk toe te dichten is aan het seizoen (minder toeristisch verkeer) is de verkeersintensiteit in deze periode (oktober) op de Reijmerstokkerdorpsstraat dan nog 903 per etmaal.

Duiding cijfers

- De afsluiting van de Slenakerweg heeft een positief effect gehad op de hoeveelheid verkeer (daling) door Euverem / Beutenaken.
- Tegelijkertijd is een absolute stijging / toename op de Reijmerstokkerdorpsstraat geconstateerd. Verkeerskundig gezien is het goed mogelijk deze hoeveelheidverkeer af te wikkelen op de Reijmerstokkerdorpsstraat.

De **N598** is een uitvalsweg voor de Pilot Beutenaken. Daarom is ook daar een meting gedaan. Hieruit blijkt dat de etmaalintensiteiten in juli het hoogste waren, namelijk 5641 motorvoertuigen per etmaal.

Vervolgens nam de verkeersintensiteit af ieder maand af tot 4855 motorvoertuigen per etmaal in oktober

In **Terziet** is tijdens de pilot een lichte daling van verkeersintensiteit op de Terzieterweg geconstateerd. Dit kan ook een afname van toeristisch verkeer betekenen. De intensiteit op de Kuttingerweg bleef gedurende de pilot constant.

Bij de pilot **Epenerbaan** is er op drie punten gemeten: Harles, Vijlen en Epenerbaan.

- Op alle drie de wegen is gedurende de pilot een afname van verkeer geconstateerd.
- Augustus was de drukste maand en oktober de meest rustige periode.
- Voor Harles werd een verkeersintensiteit gemeten van maximaal 1500 motorvoertuigen per etmaal. Voor de Epenerbaan 1700 motorvoertuigen per etmaal. En tenslotte voor Vijlen 3000 voertuigen per etmaal.

Op de **Viergrenzenweg** hebben geen metingen plaatsgevonden omdat het hier een maatregel betrof van fietsveiligheid en niet intensiteit of snelheid van motorvoertuigen.

3.6 Petitie Slenaken

Een groep bewoners uit Slenaken was tegen de pilot in Beutenaken. Zij zijn een petitie gestart om de pilot te laten beëindigen. De petitie van het bewonersinitiatief van Slenaken is in ontvangst genomen door wethouder Jos Last. Ook heeft de wethouder een groep bewoners op gesprek gehad.

Via de petitie lieten bewoners van Slenaken weten dat ze zich door de afsluiting van Beutenaken voor alle gemotoriseerd verkeer met uitzondering van bestemmingsverkeer, gedupeerd en afgesloten voelen van de buitenwereld. Zij gaven bijvoorbeeld aan dat even boodschappen doen in Gulpen door de pilot een hele opgave werd.

De route via de N598 en met name de aansluiting N598/N278 wordt ervaren als een hele onveilige aansluiting, waar regelmatig ongevallen plaatsvinden.

Opvallend is dat er verschillende initiatiefgroepen zijn vanuit Slenaken met verschillende belangen. Sommige groepen van bewoners Slenaken zijn ook van mening dat zij in hun leefomgeving nu geconfronteerd worden met de toeristische ontwikkelingen in de kern Euverem. Ze stellen dat niet alleen inwoners van Beutenaken en Euverem last ervaren van het toeristisch recreatief verkeer in hun dorp, maar óók de inwoners van Slenaken. Ze willen dat er maatregelen in Slenaken worden getroffen.

Bewoners van Slenaken gaan zelf aan de slag om te kijken welke maatregelen zij passend vinden voor verkeer dat te hard rijdt en geluidsoverlast veroorzaakt. De gemeente Gulpen-Wittern pakt dit samen met de inwoners op.

4. Conclusies en aanbevelingen

De evaluatie van de vier pilots heeft opnieuw aangetoond dat verkeersleefbaarheid (zeer) actueel is, heel erg leeft onder de bevolking, (zeer) emotioneel beladen is en door alle facetten ook een (zeer) complexe materie is. Communicatie en participatie blijven daarom centrale aandachtspunten. De 'stip op de horizon' zoals verwoord in het participatieproces (eerste helft 2021) dreigt onder te sneeuwen door de kritische en emotionele reacties op de pilots.

Vanuit het participatietraject in de eerste helft van 2021 ontstond de dringende roep voor het afsluiten van wegen en strikte handhaving daarvan. Dit heeft geleid tot drie pilots met wegafsluitingen voor doorgaand gemotoriseerd verkeer en motoren en één pilot gericht op verkeersveiligheid voor onder meer fietsers, voetgangers, bussen, auto's. Gedurende de pilots is extra ingezet op handhaving, conform de aangenomen moties van de drie gemeenteraden. De pilots hebben waardevolle inzichten opgeleverd waarvan vooral de drie pilots gericht op afsluitingen maatschappelijk een gevoelige snaar hebben geraakt gezien de vele ontvangen reacties en de kritische bewoordingen daarvan.

De drie pilots met afsluitingsmaatregelen hebben waardevolle inzichten opgeleverd, maar leveren te weinig op voor het eigenlijke doel zijnde het verminderen van verkeersoverlast en het verhogen van verkeersveiligheid. Handhaving is niet de enige en ultieme oplossing. Handhaving is veeleer het sluitstuk van een pakket aan maatregelen (infrastructuur, educatie en voorlichting) voor spreading en gewenst gedrag.

4.1 Algemene conclusies

De evaluatie van de pilots hebben tot de volgende algemene inzichten geleid:

Handhaving

Controle op een 'geslotenverklaring voor alle gemotoriseerd verkeer met uitzondering van bestemmingsverkeer' is bijzonder lastig. Een legitieme claim op bestemmingsverkeer is snel gevonden. "Ik ga kijken op een adres om te zien of dit een leuke vakantiebestemming is voor volgend jaar." "Ik wil op een bankje bij de Gulp gaan zitten.";

Effect op verkeer en verkeersleefbaarheid

- Soms zijn verkeersbewegingen en daarmee de overlast zich gaan verplaatsen en heeft een lokale afsluiting niet bijgedragen aan de gewenste spreading van het verkeer over een groter gebied (het zogenaamd waterbedeffect). Een voorbeeld hiervan is dat de inwoners van Slenaken zich enerzijds gedupeerd voelden door het afsluiten van de Slenakerweg en anderzijds de wens hadden om in hun eigen dorp (ook) verkeersmaatregelen te treffen om de verkeersoverlast te verminderen;
- De pilots hebben weinig tot geen effect gehad op het verminderen van de verkeersoverlast en het verhogen van verkeersveiligheid;

Maatschappelijke betekenis

- De verkeersleefbaarheid met haar brede betekenis, zoals verwoord in het participatieproces met de 'stip op de horizon', sneeuwt onder door de kritische en emotionele reacties op de pilots.
- Groepen inwoners voelden zich gedupeerd door de maatregelen. Zodra een maatregel invloed heeft op iemands directe handelen en/of gewoonte, wordt er veelal niet meer naar het beoogde *gemeenschappelijke* doel gekeken. Diegene die zich erdoor geraakt voelt, komt in opstand tegen de maatregel en/of laat zich er negatief over uit;
- Groepen motorrijders voelden zich gediscrimineerd en vonden dat zij de rekening kregen gepresenteerd voor een kleine groep van wetsovertreders.
- Pilots, mails, brieven, inloopbijeenkomsten en enquête hebben opnieuw aangetoond, dat het thema verkeersleefbaarheid nog steeds zeer actueel is, heel erg leeft onder de bevolking, zeer emotioneel beladen is en door al deze facetten ook een zeer complexe materie is.

4.2 Conclusie per pilot

Pilot Terziet

Gesloten voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering van bestemmingsverkeer.

- Van de inwoners of omwonende zijn weinig negatieve reacties ontvangen;
- Ten aanzien van handhaving leverde de afsluiting geen onwerkbaar discussies op.

Pilot Beutenaken

Gesloten voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering van bestemmingsverkeer.

- Op de Slenakerweg is een beperkte afname van de verkeersintensiteiten geconstateerd en mag geconcludeerd worden dat een afsluiting van toegevoegde waarde is voor de aanwonenden;
- Tegelijkertijd is een toename van intensiteiten op de Reijmerstokkerdorpsstraat waargenomen;
- Tenslotte wijzen de metingen uit dat de verkeersintensiteiten op de Reijmerstokkerstraat per etmaal relatief laag zijn. De toename heeft niet geleid tot overbelasting. Ontwerp en inrichting van deze route zijn geschikt voor meer verkeer;
- Volgens het Mobiliteitsplan van de gemeente Gulpen-Wittem is de N595 en N278 de doorgaande route. Groepen inwoners uit Slenaken gebruiken echter de Slenakerweg als route en ervaren deze ook als verkeersveiliger. Als alternatief kiezen zij voor de Reijmerstokkerdorpsstraat;
- Handhaving was lastig;
- Er ontstond een gevoel van onrechtvaardigheid bij diverse bewonersgroepen, mede vanwege verschillende belangen: bepaalde groepen zijn van mening dat toeristische ontwikkelingen in de kern van Euverem er toe leiden dat zij nadeel ervaren van het toeristische verkeer en de wegafsluiting. Tegelijkertijd zien we dat bewonersgroepen wensen hebben voor verkeersmaatregelen in hun dorp om verkeersoverlast aan te pakken;
- Een voorstel om te gaan werken met een vignet voor bewoners is op basis van de wegverkeerswet niet legitiem.

Pilot Epenerbaan

Op zaterdag en zondag tussen 9.00 en 21.00 uur afgesloten voor motoren.

- Het verbod is goed te handhaven. De handhavingsacties zijn voor de duur van de pilot extra ingekocht en georganiseerd. De reguliere politiecapaciteit is ontoereikend;
- Er treedt een verplaatsing van motorverkeer op naar de omliggende kernen Epen en Vijlen;
- De maatregel was een proef om het gedrag van motorrijders die te hard rijden en de geluidnormen overtreffen te veranderen. Dit effect bleef echter uit;
- Motorrijders voelden zich gediscrimineerd en reden op eenzelfde manier een volgende weg in. De indruk bestaat dat de maatregel en het handhaven daarop onderling negativisme tussen verschillende groepen weggebruikers juist heeft aangewakkerd;
- Alleen het sluiten van de Epenerbaan voor motoren bleek niet de oplossing voor het verminderen van de ervaren verkeersoverlast.

Pilot Viergrenzenweg Vaals

Fietsers werden voor hun eigen veiligheid (en de veiligheid van voetgangers, auto's en bussen) met extra attentieborden via een alternatieve route de berg af naar het centrumgebied geleid.

Waarnemingen van boa's wijzen uit dat het vooral de inwoners zelf zijn die zich niet aan de regels houden en daardoor onveilige situaties veroorzaken. Er zijn geen bekeuringen uitgedeeld. Vanuit de bewoners zijn nog extra ideeën geopperd voor het optimaliseren van de weginrichting.

4.3 Aanbevelingen voor het vervolg

Ten aanzien van de pilots wordt voorgesteld om de pilots Terziet en Viergrenzenweg verder uit te werken tot een definitieve maatregel en daarbij de volgende aandachtspunten mee te nemen:

- Terziet: aanbevolen wordt te onderzoeken of ook de Kuttingerweg (verbinding naar Plombières/Sippenaken) afgesloten kan worden voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Dit om het hele gebied meer autoluw te maken. Hierbij dient wel rekening gehouden te worden met woon-/werkverkeer van en naar Plombières/Sippenaken.
- Viergrenzenweg (Vaals): onderzoek of invulling gegeven kan worden aan de suggesties van de inwoners. Onderzoek daarnaast hoe inwoners van het gebied inzicht krijgen in hun eigen onveilige rijgedrag zodat zij hun gedrag aan kunnen passen.

De twee overige pilots kunnen maatschappelijk gezien op te weinig draagvlak rekenen en worden daarom binnen het project Verantwoord op Weg niet gecontinueerd. Gemeenten kunnen zelf de

afweging maken om de pilots op een andere manier op te pakken. Deze pilots hebben inzichten opgeleverd die bij nieuwe pilots van toegevoegde waarde kunnen zijn. Deze inzichten zijn verwoord in onderstaande algemene adviezen:

- Bij de voorbereidingen voor een lokale pilot direct omwonenden intensiever betrekken voor het verkrijgen van meer draagvlak. Tijdige en duidelijke communicatie is hierbij van groot belang.
- Voortzetten en doorontwikkelen van het participatietraject om te werken aan draagvlak van de aanpak. De vorm waarin is onderdeel van de doorontwikkeling van het programma Verantwoord op weg. Belangrijk aandachtspunt hierbij is : hoe nieuwe maatregelen en besluiten kunnen worden voorbereid door enerzijds rekening te houden met emoties en persoonlijke belangen en anderzijds te voorkomen dat deze de boventoon gaan voeren? Hoe wordt er een goede afweging gemaakt tussen het algemene belang en de individuele wensen en belangen?
- Wees je bewust van het “waterbedeffect”. Maak dit op voorhand inzichtelijk voordat met een pilot gestart wordt zodat er eventueel flankerende maatregelen kunnen worden getroffen en draagvlak kan worden gecreëerd;
- Handhaving is niet de enige en ultieme oplossing. Handhaving is veeleer het sluitstuk van een pakket aan maatregelen (infrastructuur, educatie en voorlichting) voor spreiding en gewenst gedrag. De focus moet eerder liggen op de vraag hoe (recreatieve) verkeersdrukte op specifieke locaties, in bepaalde periodes en op bepaalde dagen en tijdstippen te spreiden. Hiervoor is gewenst te onderzoeken welke technologieën daarbij ondersteunend kunnen zijn om drukte inzichtelijk te maken en bezoekers aan de voorkant al andere keuze te laten maken. In 2022 wordt hierom gestart met de inzet van Regioregie²

² Regioregie is de afstemming in de regio (over gemeentegrenzen heen) van wegwerkzaamheden, evenementen en drukke, toeristische dagen. Het doel is om overlast van verkeer te verminderen door reizigersstromen (bezoekers, forenzen, doorgaand verkeer etc.) te sturen en het regionale wegennet beschikbaar te houden.