

Aan het Bestuur van de gemeente Eijsden-Margraten
Amerikaplein 1
6269 DA Margraten

Gulpen, 02 februari 2024

Betreft: Zienswijze op het Ontwerp Bestemmingsplan Keerestraat 7 te Eckelrade: kenmerk **NL.IMRO.1903.BPBUI6251NJ7-ON01**.

Geachte bestuur,

De Stichting Verkeersleefbaar Heuvelland i.o. (SVH) zet zich - als opvolger van het bewonersplatform Lijn50-Verkeersleefbaar - vanuit bewonersperspectief in om de overlast door het verkeer in de leef- en woonomgeving van bewoners en bezoekers te voorkomen dan wel te beperken. Dit wil de SVH bereiken door bij het denken over, en bij het ontwerp en/of gebruik van het verkeerssysteem, **verkeersleefbaarheid** het leidend criterium te laten zijn. Verkeersleefbaarheid zien wij als een voorwaarde voor een hoogwaardige leefomgeving voor inwoners, voor het in stand houden van ons landschap en onze natuur, en daarmee als een kritische succesfactor voor de belangrijkste pijler van onze bron van inkomsten, het toerisme.

De aanpak die wij voorstaan is er een van geleidelijkheid. Door stapsgewijs – maar wel op permanente basis - het verkeerssysteem vorm te geven vanuit het criterium verkeersleefbaarheid, bied je aan alle belanghebbenden en partijen de ruimte om mee te gaan in het veranderingsproces. De SVH spreekt dan ook van een **mobiliteitstransitie**. Een transitie die een tweetal uitgangspunten als vertrekpunt heeft:

- Verminderen van **verkeersdruk** (aantal verkeersbewegingen, intensiteit)
- Voorkomen of reduceren **verkeersoverlast** door lawaai, stank, trilling, onveiligheid

Vanuit deze achtergrond dienen wij onderstaande zienswijze in op de beoogde ontwikkeling zoals is vastgelegd in het Ontwerp Bestemmingsplan Keerestraat 7 te Eckelrade: kenmerk **NL.IMRO.1903.BPBUI6251NJ7-ON01**.

Het plan betreft het voornemen om een agrarisch bedrijf om te vormen naar een camping van ca. 100 standplaatsen met een aantal voorzieningen/faciliteiten. Een agrarisch bedrijf dat – min of meer noodgedwongen (stikstofprobleem) – moet stoppen en in een volstrekt andere business (toerisme) wil stappen. Een activiteit die tot extra verkeersdruk en -overlast gaat leiden in de gemeente en directe omgeving. Deze verkeersoverlast landt echter bij aanwonenden van de Keerestraat en Klompenstraat, niet bij de veroorzaker ervan. De veroorzaker krijgt de lusten, de omwonenden dragen de lasten.

De Stichting Verkeersleefbaar Heuvelland roept u op de volgende overwegingen in uw afweging te betrekken.

1. De echte drijfveren?

De échte onderliggende redenen voor het voornemen kunnen wij niet vaststellen. Zo kunnen wij niet bepalen of dit plan voortkomt vanuit gedrevenheid voor het toerisme, of dat (toekomstige) financiële

voordelen de drijfveer zijn. Uit marktverkenning blijkt dat de markt voor dit soort agrotourisme verzadigd is. Vanuit die optiek een onlogische stap dus. Wordt het dan een experiment, leuke bezigheid, een hobby? Of is het keiharde noodzakelijkheid om inkomensverlies te dekken?

Wellicht is het doel om middels een – nu nog beperkte – bestemmingsplanwijziging, voor te sorteren op een grootschalig vakantiepark in de (nabije) toekomst? Waarschijnlijk wordt door herbestemming de waarde van het bedrijf of de grond hoger. Is het wellicht het doel om met deze bestemmingsplanwijziging in een later stadium een hogere verkoopprijs voor grond en/of opstallen af te dwingen?

Hoe dan ook, voor de omgeving en gemeenschap wordt de stikstofoverlast ingewisseld voor verkeersoverlast. *De veroorzaker heeft de lusten, vele omwonenden de lasten.*

2. Grootschaligheid is onvermijdelijk voor economisch succes

Agrotourisme – zoals kamperen bij de boer – is een relatief laagwaardige toeristische bedrijvigheid. Al in 2005 werd door de LLTB geconstateerd dat de markt voor kamperen bij de boer verzadigd is, en dat het starten van een traditionele kampeerboerderij sterk wordt afgeraden. De agrotourist is steeds hogere eisen gaan stellen, waardoor professionalisering en schaalvergroting onvermijdelijk zijn. De minicamping voor 'erbij' zal nooit een volwaardige bron van inkomsten kunnen zijn.

In dat licht moet de voorgenomen camping beoordeeld worden. *Dit plan heeft niets meer te maken met kamperen bij de boer.* Dit plan is het beginpunt van een toeristisch bedrijf, een vakantiepark. Economisch succes kan slechts dan optreden indien schaalvergroting en verbreding van aanbod plaats gaat vinden. Het behalen van de maximale bezettingsgraad wordt daarmee de doelstelling. Anders gezegd, wil dit bedrijf rendabel kunnen worden, moeten zoveel mogelijk kampeers, zo vaak mogelijk en zo lang mogelijk op de camping verblijven. Dit betekent eenvoudigweg veel meer verkeer dan bij een eenvoudige camping bij de boer; niet alleen in het zomerseizoen, maar gedurende het gehele jaar.

3. A zeggen, B doen.

Het is alom bekend dat in het Heuvelland de verkeersdruk en de verkeersoverlast de kwaliteit van de leefomgeving fors aantast. Zo bleek uit het project Verantwoord op Weg dat de grootste impact op de verkeersleefbaarheid wordt veroorzaakt door het toeristisch verkeer. De urgente noodzaak om dit te reguleren werd door alle Lijn50-gemeenten erkend. De gemeenten worden hierin gesteund door de vele visies, beleidsstukken en onderzoeken; de verkeersdruk moet omlaag, en de verkeersoverlast moet beperken.

Uw gemeente heeft haar handtekening gezet onder Visie Vrijtijdseconomie 'Bestemming Zuid-Limburg 2030, waarin wordt opgeroepen om het heuvelland en de leefbaarheid te beschermen om zodoende draagvlak te behouden voor toerisme. Uw gemeente is een gecertificeerde Cittaslow-gemeente. Een gedachtegoed dat de kwaliteit van leven tot hoogste doel verheft. Uw gemeente stelde de rapportage van Verantwoord op Weg vast, waarin kraakhelder geconstateerd wordt dat verkeersdruk en verkeersoverlast aangepakt moet worden.

Vakantieparken, camperplaatsen of campings, wijndomeinen, evenementen, ze dragen alle bij aan méér verkeer. Het rapport van Grenspaal12 (bijlage 7 bij de toelichting) bevestigt dit eens te meer. Hoe wilt u aan de bewoners van o.a. Eckelrade uitleggen dat u uw eigen beleid en intentie voor één

ondernemer terzijde schuift?

Gaat deze gemeente A zeggen, doch B doen?

4. Precedentwerking

Daarnaast willen wij u verzoeken te overwegen dat met het instemmen met dit voorstel een precedentwerking geschapen wordt. Immers, als dit mag, waarom zouden volgende soortgelijke aanvragers dit dan niet mogen? Dat er meer agrariërs zullen aankloppen bij de gemeente staat als een paal boven water, gezien het grote aantal te verwachten bedrijfsbeëindigingen in de sector. Daarmee ontstaat een sluimerend proces van gestage toename van het verkeer, en is er nauwelijks meer een point of no return.

5. Rapport Grenspaal12 (bijlage 7 bij de toelichting) geeft vertekend beeld

Het rapport van Grenspaal12 geeft een vertekend beeld op de verwachte verkeersoverlast en verkeersdruk. Wij lichten dit toe.

1. De analyse van Grenspaal12 van de verkeersgeneratie door de camping is een volledig theoretische benadering, gebaseerd op kencijfers uit de verkeerskunde (CROW) waarvan in twijfel getrokken mag worden of deze verkeerskundige cijfers van toepassing kunnen zijn op de verkeersbeleving van overlast aan de Keerestraat/Klompenstraat. Verkeersleefbaarheid is geen verkeerskundig probleem!
Tegelijkertijd worden non-gevalideerde gegevens van de aanvrager zelf in de berekening gebruikt. Deze gegevens zijn niet onafhankelijk vastgesteld, en niet geverifieerd. Daarmee niet bruikbaar voor berekeningen.
De conclusie dat de berekende verkeersgeneratie beperkt zal stijgen is een volstrekt verkeers-theoretische en rekenkundige constatering, niet gebaseerd op empirisch onderzoek, en geeft een vertekend beeld als het gaat om verkeersleefbaarheid.
2. De grootste tekortkoming in de analyse rondom de verkeersgeneratie is gemaakt door fluctuaties in verkeersaanbod (pieken en dalen) buiten beschouwing te laten.
Alle resultaten zijn beschreven op basis van 'gemiddelden per etmaal', terwijl in de toeristische industrie fluctuaties in verkeersaanbod enorm zijn (seizoen, weekend, weersomstandigheid, oogstseizoen). Ten aanzien van overlastbeleving is vanuit de psychologie bekend dat dalen nooit compenseren voor pieken. Het 'gemiddelde' is een nietszeggende waarde.
De conclusie dat de landschapscamping zorgt voor een kleine stijging van verkeersdruk (mtv/e) geeft een misleidend beeld. Beschouw dit vanuit de beleving, niet vanuit rekenkundige modellen.
3. In de analyse maakt de onderzoeker veelvuldig gebruik van eigen aannames, dan wel schattingen op basis van modellen. Een analyse betekent echter: meten is weten. Het bureau had onderbouwde conclusies op basis van feiten moeten aanleveren. Dit is volgens de SVH te beperkt gebeurd.
4. Daarnaast wordt onvoldoende belicht dat de aard van voertuigen tot extra overlastbeleving zal leiden. Volgens de constatering van Grenspaal12 zal uitgaand verkeer van de camping door het gehucht Eckelrade moeten gaan. Probeer u zich een beeld te vormen van de situaties die zullen optreden in het hoogseizoen, waarbij op de Keerestraat en Klompenstraat een strijd losbarst

tussen landbouwverkeer, campers, caravans, toeristisch verkeer, motoren, lokaal verkeer, wielrenners en recreatieve fietsers.

5. De verkeersonveiligheid neemt toe. Het is bekend dat er een stijging is van de kans op ongevallen door de verhoging van verkeersintensiteit alsmede een toename van het heterogene karakter van de - niet te scheiden -verkeersstromen. De totale wegbreedte is ca 5 meter; fiets-suggestiestrookjes van ca. 50 cm bieden schijnveiligheid aan de zwakke verkeersdeelnemer. De weg is onderdeel van de toeristische fietsknooppuntenroute, wordt druk bereden door funverkeer (motoren, rally's, scooters e.d.), wordt gebruikt door inwoners van het gehucht Eckelrade als kortste verbinding met Cadier en Keer en gebruikt door overig landbouwverkeer. Van de totale verkeersdruk is geen beeld geschetst.

Neemt u dit aspect nadrukkelijk mee in uw afweging indien u verkeersveiligheid serieus wenst te nemen.

Onze conclusie:

Als de gemeente verkeersleefbaarheid serieus neemt, dan ontkomt de gemeente er niet aan om mee te gaan in het reduceren van verkeersdruk (aantal voertuigbewegingen) en het voorkomen van verkeersoverlast (voor bewoners en aantasting landschap/natuur). Dossier Keerestraat is het zoveelste waarbij de ene overlastbron ingeruild wordt voor een andere. En zo stapelen zich de verkeersaanziende bronnen in Eijsden-Margraten zich alleen maar op.

Er zijn zoveel onderbouwde argumenten om aan de Keerestraat géén camping toe te staan: De natuur, landschap, bewoners Eckelrade, het toerisme, de verkeersveiligheid.

Er is er slechts één om dit wel te doen. Het economisch belang van één ondernemer.

Wij roepen de gemeente op om met name vanuit het perspectief (verkeers-) leefbaarheid deze aanvraag te beoordelen. Stelt u zichzelf de vraag of het economisch gewin van een enkeling opweegt tegen de impact door verkeersoverlast die inwoners gaan ervaren. Daarom verzoeken wij u deze aanvraag te toetsen aan visies zoals Cittaslow, 5-Sterrenlandschap, De Groene Long (Luc Soete), GREEN-destination, en de Visie Vrijetijdseconomie Bestemming Zuid-Limburg 2030.

Neemt u zich de opmerking van de Raad van de Leefomgeving ter harte, waarin deze constateert dat het Heuvelland code oranje heeft, dat het draagvlak voor toerisme in sneltreinvaart afbrokkelt, bovenal door de verkeersoverlast.

Verkeersleefbaarheid heeft alles te maken met het beschermen van de kwaliteit van leefomgeving. Neem in uw overwegingen mee dat door medewerking te verlenen aan de verzochte bestemmingsplanwijziging, uw gemeente doelbewust verder opschuift naar code rood.

Met vriendelijke groet,

Namens de Stichting Verkeersleefbaar Heuvelland i.o.

Het Bestuur

Paul Merk (voorzitter)