

Aan:

De gemeenten Eijsden-Margraten, Gulpen-Witterm en Vaals t.a.v.

- Het projectteam en stuurgroep van het project Verantwoord op Weg
- De Colleges van Burgemeester en Wethouders
- De leden van de gemeenteraden.
- CC: Gedeputeerde Staten Provincie Limburg

Gulpen-Witterm, 19 juni 2021

Betreft: Project ‘Verantwoord op Weg’ van de Lijn50-gemeenten

Geachte heer, mevrouw,

Recentelijk heeft in het kader van het project *Verantwoord op Weg* een aantal participatiesessies plaatsgevonden, waarbij vele stakeholders – waaronder bewoners van de L50-gemeenten – hun inbreng konden hebben. Na afloop hebben enkele deelnemende bewoners geconstateerd dat **het proces, maar bovenal de resultaten, geen recht doen aan de ernst en de urgentie van het verkeersoverlastprobleem** binnen de Lijn50-gemeenten.

Deze bewoners hebben daartoe een initiatiefgroep gestart, en denken namens het merendeel der L50-inwoners te spreken die getroffen zijn door de mobiliteitsterreur in onze woonomgeving. De Bewonersadviesgroep mobiliteit (Gulpen-Witterm) heeft zich hierbij aangesloten als vertegenwoordiging van de kernoverleggen.

De initiatiefgroep steekt haar teleurstelling niet onder stoelen of banken: Het resultaat van het project (advies en uitvoeringsagenda) is onvoldoende en **biedt geen antwoorden op de vraagstelling die door de moties unaniem aan de bestuurder is opgelegd.**

De kern van onze kritiek.

- De onderliggende oorzaken van de verkeersoverlast en -druk worden niet weggenomen.
- De voorgestelde maatregelen zijn symptoombestrijding en (aangetoond) niet-effectief.
- Door gebruik te maken van vele relativerende bewoordingen wordt de ernst en urgentie genegeerd.
- Bewoners (als initiator van het project) zijn onvoldoende op georganiseerde wijze betrokken.

Wij roepen in herinnering de unaniem aangenomen moties, waarin de Raden van de L50-gemeenten onomwonden de opdracht gegeven hebben om de **Verkeersleefbaarheid als topprioriteit** te benoemen, en, gevraagd is voor een uitvoeringsplan/pakket van maatregelen, waarmee de verkeersoverlast **structureel** wordt teruggedrongen.

Topprioriteit betekent ‘snel, onmiddellijk, doorpakken, krachtig, belangrijk’.

Structureel betekent ‘afdoend, probleem komt niet meer terug, fundamenteel’.

Van die 'topprioriteit en het structurele' is weinig overgebleven in het voorgestelde maatregelenpakket. De **topprioriteit** is verschoven naar het beschermen van de status quo, het **structurele** heeft plaatsgemaakt voor pappen-en-nathouden.

Wij verzoeken dan ook de L50-gemeenteraden met klem het maatregelenpakket te herzien, waarbij aanpak van oorzaken, krachtige en effectieve maatregelen, urgentiebesef en inzet van bewoners als partner, de uitgangspunten vormen.

1. Richt u op de **oorzaken** van verkeersoverlast en verkeersdruk, niet op geïsoleerde symptomen. Onderken dat de **huidige groei van toerisme en dagrecreatie (ongewild) de grootste impact** heeft op de verkeersleefbaarheid voor bewoners, en stimuleer en faciliteer in samenwerking met deze sector, **fundamentele wijzigingen** ten gunste van de verkeersleefbaarheid.
2. Kies voor **effectieve, dwingende en ingrijpende maatregelen**, niet voor de 'zachte' aanpak.
3. Kies voor een krachtig **driesporenbeleid**:
 1. Urgente maatregelen per direct,
 2. Pilots vanaf zomer '21,
 3. Meerjarenprogramma start najaar '21. Voor de urgente maatregelen focus op intensieve handhaving op snelheid en herrie, maar tevens (tijdelijke) afsluiting van wegen/gebieden.
4. Geef **nieuwe invulling aan burgerparticipatie**. Betrek bewoners als **gelijkwaardige partner** bij de projecten; luister niet alleen naar hun, maar doe er ook iets mee!

In de bijlage treft u een toelichting op dit schrijven en onze reactie (in hoofdlijnen) op de 'Definitieve rapportage Verantwoord op Weg' aan.

Daarnaast verwijzen wij naar "[Aanvullingen-Voorstellen voor mobiliteitsplan Gulpen-Wittem](#)". In dit document heeft de bewonersadviesgroep mobiliteit aanvullingen aanbevolen op het mobiliteitsplan van Gulpen-Wittem. Het geeft een goed beeld van het wat en hoe van Verkeersleefbaarheid.

De bewoners-initiatiefgroep 'LIJN50-VERKEERSLEEFBAAR'

Mevr. G. Mohnen (Mechelen), tevens namens de Bewonersadviesgroep mobiliteit

Dhr. C. Hanssen (Margraten)

Dhr. W. Helmes (Mheer)

Dhr. L. Vos (Vaals)

Dhr. P. Merk (Gulpen), tevens namens de Bewonersadviesgroep mobiliteit

Email: lijn50-verkeersleefbaar@ziggo.nl

De bewonersinitiatiefgroep LIJN50-VERKEERSLEEFBAAR stelt zich ten doel de **verkeersleefbaarheid** binnen het Lijn50-gebied te verhogen door een krachtige **aanpak van verkeersoverlast** en het sterk **verminderen van de verkeersdruk**. Wij beogen bewoners een zwaardere stem te laten hebben bij beleidsvorming en bij de uitvoering van maatregelen.

Verkeersdruk

Ondanks dat verkeerskundige metingen stellen dat er 'geen sprake is van overdruk', *ervaart* de bewoner en bezoeker dat er teveel 'blik in het heuvelland' is. Iedereen snapt dat verkeersdruk en een landelijke omgeving niet bij elkaar passen. Net zozeer als we het normaal zijn gaan vinden om binnensteden autovrij te maken, zo behoort gemotoriseerd verkeer niet thuis in een (uniek) landelijk gebied als het heuvelland. De vele visies (Luc Soete, Green Destination, CittaSlow etc) bevestigen dit beeld.

(hoofd-)oorzaken verkeersdruk:

1. het exponentieel toegenomen toeristisch/recreatief verkeer
2. *laisser-faire* attitude. Nooit heeft enige instantie onderkend dat de ongebreideld uitdijende verkeersstromen een aantasting voor leefklimaat, natuur en economie zou worden
3. groei van economie en werkgelegenheid genieten hoogste prioriteit, daarmee toename van mobiliteit. De aantasting door de mobiliteit van natuur en leefbaarheid wordt geaccepteerd
4. sturen op stakeholdersbelang i.p.v. sturen op visie. Korte-termijn (ondernemers) belangen/doelen prevaleren boven lange-termijn, verkeersleefbaarheid daarmee onbelangrijk.

Oplossingsrichtingen:

1. Ontkoppel toerisme/recreatie van het fossiele vervoersinfuus. De toerist is welkom, zijn voertuig niet. Beweeg van (goedkoop) massatoerisme naar kwaliteitstoerisme, maak de rustzoekende, natuurminnende toerist/recreant tot doelgroep, forceer andersoortig (non-fossiel) vervoer.
2. Bestuurder, neem de controle. Middels restrictief toegangsbeleid tot het gebied kan de ongebreidelde toevoer van motorvoertuigen afgebouwd worden. Reduceer voor gemotoriseerd verkeer de 'doorwaardbaarheid' van het L50-gebied.
3. Kies als uitgangspunt: 1) natuur, 2) leefbaarheid, 3) bedrijvigheid. Transformeer de bedrijvigheid binnen de L50-gemeenten naar passend binnen de kaders (en eisen) van natuur en leefbaarheid.
4. Koppel beleid aan de visies, bepaal niet langer beleid op uitvoerings- en/of operationele zaken. Initieer op proactieve wijze beleid dat toekomstige groei van verblijfsaccommodaties, dagrecreatieve voorzieningen en andersoortige verkeers-aanzuigende activiteiten ombuigt.

Verkeersoverlast

Alhoewel vaak wordt aangehaald dat 'verkeersoverlast subjectief en niet kwantificeerbaar' is, geven de onnoemelijk vele krantenberichten van de afgelopen jaren een ander beeld. Bewoners staat het water aan de lippen, ze zijn klaar met aso-gedrag en motorkabaal. Inmiddels grijpen sommige bewoners, wellicht uit onmacht er iets aan te kunnen doen, naar punaises en spijkers, en neemt de agressie tussen weggebruikers onderling en bewoners toe. **Als initiatiefgroep keuren wij dit ten zeerste af, en roepen op dit niet te doen.** Echter, we hebben wel begrip voor het gevoel van machteloosheid, en roepen de bestuurder op dit signaal serieus te nemen.

Overlast heeft vele verschijningsvormen. Lawaai, trilling, stank, hufterigheid, snelheid, onveiligheidsgevoel. De bronnen zijn de vele voertuigen die ons weggennet gebruiken. Wij willen in plaats van 'oorzaken van overlast', liever spreken over 'de veroorzaker' van overlast.

(hoofdveroorzaker) verkeersoverlast:

1. Funverkeer (gemotoriseerd): de grootste veroorzaker is het funverkeer dat (met alle respect) het L50-gebied terroriseert met kabaal, stank, onbeschoft aso-gedrag etc. Motoren, scooters, quads etc.
2. Funverkeer (ongemotoriseerd): wielrenners (pelotons), MTB
3. Weggebruikers bekend met de weg: Eigen bewoners, forenzen, leveranciers en pakketdiensten. Met name snelheid en hufterig gedrag
4. Landbouwverkeer. Trilling, lawaai, onveiligheidsgevoel (zeker bij tiener-chauffeur)

Oplossingsrichtingen:

Het project zet vol in op 'gedragsverandering en bewustwording'; men is er heilig van overtuigd dat men deze veroorzakers op andere gedachten kan brengen.

De initiatiefgroep heeft onderzoek gedaan naar de effectiviteit van dit soort maatregelen. Wat blijkt: het effect is minimaal, deze aanpak vraagt een structurele inspanning (tijd, geld, capaciteit), en als er effect optreedt, is dat pas na vele jaren, en, het effect zakt weg.

Daarom adviseren wij nadrukkelijk géén geld te besteden aan dit soort 'zachte' maatregelen, maar te kiezen voor 'harde' maatregelen.

Voorbeelden van zachte maatregelen:

- *Druktemonitor (€200k), regieteam (€ 90k jaarlijks) promotie, lanceren Zuid-Limburg magazine, onderzoeken en samenwerken, onderzoeken om navigatiesystemen aan te passen,*
- *gratis OV vanaf hubs, betere bebording/bewegwijzering, lobby bij motorverenigingen,*
- *Gedragsverandering: aanhaken bij allerlei campagnes,*
- *allerlei onderzoeken om middels campagnes aandacht te vragen voor,*
- *propaganda etc. etc*

Voorbeelden van hardere maatregelen:

- *Verbod voor motoren, scooters en toertochten voor bepaalde gebieden, perioden*
- *Afsluiten van het Heuvelland (weekenden, feestdagen, na 18:00 uur) voor bepaalde weggebruikers*
- *Het transformeren van autowegen naar fietsstraten en fietspaden (bijv: fietsknooppuntroutes), waarbij funverkeer geen toegang heeft, de auto als bestemmingsverkeer 'te gast' is. Wij willen er op wijzen dat dit volledig in lijn is met de voorstellen van Visit Zuid-Limburg*
- *Opheffen doorgaand karakter van haarvatwegen voor gemotoriseerd verkeer; van maas- naar sternetwerk*
- *Wegen Monofunctionele inrichten en gebruiken: Verblijfsgebied óf Stillegebied óf ontsluitingswegen (CROW).*
-

Proces

Voor het vervolg op dit project, en komende projecten, adviseren wij het volgende.

1. Kies voor een **driesporenbeleid**: Urgente maatregelen per direct, pilots vanaf zomer '21, meerjarenprogramma start najaar '21. Voor de urgente maatregelen focus op intensieve handhaving op snelheid en herrie, maar tevens (tijdelijke) afsluiting van wegen/gebieden.
 - a. URGENT:

- i. Handhaving op snelheid, lawaai en hufferigheid om asogedrag aan te pakken
 - ii. Afsluiten (haarvat-)wegen voor gemotoriseerd verkeer
 - iii. Extra inzet BOA's op parkeeroverlast (op trottoir etc) en gedrag wielrenners
- b. PILOTS:
 - i. CittaSLOW-zone (herinrichting van bepaalde gebieden als proeftuin om CittaSLOW-concept 'dwingend' op te leggen aan de zone
 - ii. Afsluiten stiltegebieden. Stil = stil !!
 - iii. Inzet technische middels zoals camera's voor toegangscontrole en snelheidscontrole (bijv: trajectcontrole binnen de bebouwde kom)
- c. MEERJARENPROGRAMMA: Ontwikkel een programma, bestaande uit projecten rondom de thema's:
 - i. Afbouwen verkeersdruk
 - ii. Beëindigen overlast
 - iii. Transformatie bedrijvigheid

2. **Geef nieuwe invulling aan burgerparticipatie.**

Betrek bewoners als **gelijkwaardige partner** bij de projecten; luister niet alleen naar hun, maar doe er ook iets mee.

Wij zijn van mening dat de bewoner intensiever betrokken moet worden bij dit (en vervolg) project (ten). Oppervlakkige inspraak voldoet niet meer, bewoners worden kritisch en willen invloed kunnen uitoefenen op hun eigen leefomgeving.

Wij verzoeken het project en de bestuurder, **bewoners op georganiseerde wijze te involveren**, ook al kost dat wat meer tijd.

Waar kunnen wij ons (grotendeels) in vinden.

1. De Stip op de Horizon en de Akte van Ambitie. Wij concluderen uit de tekst dat men per 2030 bereikt wil hebben dat er een hoge mate van verkeersleefbaarheid bereikt is (90%). Wij zouden hier gaarne aan toevoegen dat per 2035 de verkeersleefbaarheid op 100% staat.
2. Wij kunnen ons vinden in de stelling dat natuur en leefbaarheid de kurk vormen voor de economie. Als je deze twee aantast, slacht je de kip met de gouden eieren. Het gebruikte model van het project (ecosysteem) vinden we minder geschikt. Het gaat uit van evenwicht. Wij zijn van mening dat met verkeersoverlast nooit enig evenwicht kan zijn. Wij zijn van mening dat het principe 'zero tolerance' moet zijn; overlast mag per definitie niet geaccepteerd worden.
3. Wij steunen het principe dat er uitgegaan moet worden van de visies zoals van Luc Soete, Green Destination, CittaSlow, Vijfsterrenlandschap etc. Wij betreuren echter dat nog steeds teveel aandacht geschonken wordt aan specifieke stakeholders, die bovenal op het korte-termijn gewin gericht zijn (massa-dagrecreatie, funverkeer etc). Wij vragen de bestuurder te kiezen voor de lange termijn en voor de visie, en bedrijvigheid te helpen om te transformeren.
4. Wij steunen burgerparticipatie, echter, dit mag geen doel op zich worden (is wel zo verwoord in dit project). Burgerparticipatie moet naar een aanzienlijk hoger niveau. De burger moet als gelijkwaardige partner in de projecten kunnen deelnemen, en, zou de doorslaggevende invloed moeten hebben op de inrichting en het gebruik van zijn eigen leefomgeving. Met dit project is opnieuw gebleken dat de burger geen volwaardige rol krijgt toebedeeld, het blijft beperkt tot 'n inspraak. Anderen besluiten over onze leefomgeving.
5. Wij vinden een 'meersporen aanpak' prima. Echter missen wij een concrete invulling in urgent, lange termijn en pilot, dit per subprobleem (verkeersDRUK, verkeersOVERLAST). Ons voorstel: kies voor een 3-sporenaanpak, waarbij (harde) maatregelen op korte termijn de meest urgente situaties doen verlichten.

Waar kunnen wij ons NIET in vinden.

1. Inzetten op 'zachte' maatregelen

De moties zijn helder. De bewoner eist van de bestuurder dat hij een einde maakt aan de verkeersoverlast en verkeersdruk, op structurele wijze. De voorgestelde oplossingen zijn vrijwel alle gebaseerd op gedragsbeïnvloeding. Het biedt een overdaad aan 'zachte' maatregelen die op de symptomen gericht zijn.

Om de overlastproblematiek structureel aan te pakken zullen maatregelen getroffen moeten worden die op het wegnemen van de oorzaken gericht zijn. Harde, dwingende maatregelen.

Ter overweging:

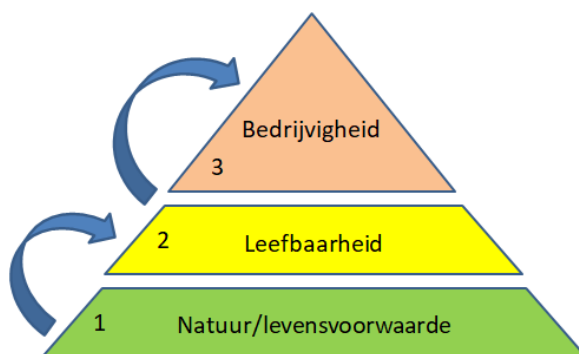
Wij willen erop wijzen dat in 2020 de minister van Verkeer en Waterstaat in het beantwoorden van vragen terzake verkeersoverlast heeft aangegeven dat ‘Gemeenten hebben de bevoegdheid om wegen gesloten te verklaren voor (bepaalde) motorvoertuigen al dan niet op bepaalde dagen of dagdelen. Daarvoor dient het college van burgemeester en wethouders een verkeersbesluit te nemen conform de Wvw 1994, mits in een dergelijk besluit voldoende wordt gemotiveerd hoe met het gesloten verklaren van een weg de belangen van omwonenden en andere weggebruikers worden gediend’.
(Deze publicatie is op 23-07-2020 gepubliceerd door Tweede Kamer der Staten-Generaal. De publicatie is van het type Aanhangsel van de Handelingen en heeft als identifieer "ah-tk-20192020-3579".)

2. Wij zijn **faliekant tegen het gehanteerde project-uitgangspunt ‘De kool én de geit sparen’** (videoboodschap wethouder Coenen, Vaals); dit principe is in deze problematiek niet langer houdbaar.

Voornoemd uitgangspunt gaat ervan uit dat je voor conflicterende belangen een aantal gemeenschappelijke deelbelangen kunt benoemen. Er zijn teveel facetten in deze problematiek die dit onmogelijk maken. Een stiltegebied gaat niet samen met brulmotoren, een natuurgebied gaat niet samen met een stortvloed van dagrecreanten en MTB-ers, een verblijfsgebied – waar wonen de primaire functie van is - mag nooit door wangedrag en asogedrag geterroriseerd worden.

Stop met de poging om het onverenigbare te verenigen. Durf te kiezen, toon lef en ambitie. Kiezen voor het één is afwijzen van het ander.

Maak het volgende schema leidend voor beleid en maatregelen, waarbij **natuur en leefbaarheid de bepalende criteria** zijn voor bedrijvigheid. De enige manier om onze natuur te herstellen, de enige manier om draagvlak te houden bij bewoners voor de ondernemers.



In dit model wordt duidelijk weergegeven dat natuur de basis is, en dat deze nooit aangetast mag worden door bovenliggende lagen. De levenscheppende natuur stelt de kaders voor de leefbaarheid. Zo kunnen wij bijvoorbeeld onze woningen niet langer meer verwarmen met fossiele brandstoffen; op den duur moeten we naar een andere energiebron, die de natuur niet aantast. De leefbaarheid op haar beurt, stelt de kaders voor de bedrijvigheid (economie, mobiliteit etc). Ook hier geldt dat de bovenste driehoek géén impact mag hebben op de leefbaarheid, doodsimpel omdat daarmee het draagvlak voor de bedrijvigheid wegvalt. Zie daartoe de oproep van Visit Zuid-Limburg.

Ons bezwaar met het model (ecosysteem) van het projectteam is dat dit uit gaat van 'het evenwicht'. **Verkeersoverlast kent geen evenwicht.** Overlast is overlast, en dat moet je nooit willen accepteren, zelfs niet ten behoeve van de toerist. Zero tolerance.

3. De **relativerende beoordelingen** in het rapport

Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat er nogal wat bagatelliserende beoordelingen zijn ingebouwd. Enkele voorbeelden:

a. Statement: "het is een complex probleem"

Wij zijn van mening dat dit niet het geval is. Verkeersoverlast en verkeersdruk is géén complex probleem. Natuurlijk, er zijn veel relaties met andere domeinen (toerisme, dagrecreatie, ondernemers), maar het probleem is goed in kaart te brengen.

Complexiteit is iets anders dan stelling nemen, kiezen dus ! En zeker als dat kiezen betekent dat je tegen iets anders 'nee' moet zeggen.

Ons advies is om in dit kader **niet meer te spreken over een 'complex' probleem, maar over een 'keuze probleem'.**

b. Statement: "...iets voor de lange termijn ..."

Dit betekent in de regel dat het niet meer gebeurt.

c. Statement: "... de draagkracht van de omgeving ..."

Wanneer is die draagkracht niet meer toereikend, hoe meten we dit?

d. Statement: "...En toch ... soms 'vliegen' we uit de bocht en is het op *sommige dagen* en *sommige* plekken *best druk* en gaan verschillende groepen gebruikers elkaar irriteren...."

Moet de bewoner hieruit concluderen dat hij/zij een zeurkous is, en dat het allemaal wel meevalt?

e. Statement: "... 'Verantwoord op weg' heeft als doel om - samen met

stakeholders/betrokkenen- maatregelen aan te dragen om de verkeersdruk in Eijsden-Margraten, Gulpen-Wittem en Vaals te verminderen zonder dat de toeristisch recreatieve sector daar nadeel van ondervindt..."

Moeten bewoners daarmee concluderen dat verkeersleefbaarheid dan toch niet zo'n TOPPRIORITEIT heeft.

f. Tenslotte, er wordt herhaaldelijk opgeroepen dat we met begrip en respect voor elkaar van het wegennet gebruik moeten maken. Welnu, hoe moeten bewoners begrip hebben voor asogedrag, voor motorterreur, voor MTB-ers die wandelaars ondersteboven fietsen, voor automobilisten die structureel de snelheidsregels aan hun laars lappen etc.

Wij roepen de bestuurder op om uit te spreken dat 'zero tolerance' de nieuwe normaal gaat worden. Kies, toon lef, toon ambitie.

4. De **projectaanpak van de verkeersdruk is ontoereikend, er worden maatregelen getroffen die de verkeersdruk doen toenemen in plaats van afnemen.**

Wij zijn van mening dat de bestuurder alle activiteiten die een aanzuigende werking van (gemotoriseerd) verkeer hebben, moet beëindigen. Start initiatieven om de (gemotoriseerde) verkeersintensiteit in het L50-gebied dwingend omlaag te brengen. Pak de oorzaken aan!

a. Het project adviseert extra parkeerplaatsen. NOK.

Extra parkeerplaatsen genereert meer verkeer en komt de toerist ten goede, niet de bewoner. Extra parkeerplaatsen uitsluitend aan rand van gemeente, niet in het

- binnengebied. Het betere alternatief is dat dagrecreanten vanuit de omliggende steden met OV komen, overstap op hop-on/hop-off naar bestemming binnen L50-gebied
- b. Het project adviseert brede wegen, meer asfalt en scheiding van verkeersstromen. NOK. Extra asfalt, bredere wegen, scheiden van verkeersstromen zijn alle gericht op een betere doorstroming van gemotoriseerd verkeer. Het doel is echter een **afname** van gemotoriseerd verkeer. Stop met denken vanuit verkeerskundig perspectief, denk vanuit verkeersleefbaarheid. Topprioriteit.
 - c. Spreiden van pieken. Onacceptabel. Zodra de pieken afgevlakt zijn, ontstaat ruimte om nóg meer verkeer toe te laten. Uit de verkeerskunde is bekend dat het vergroten van capaciteit (bijv. meer asfalt) leidt tot de vergroting van vraag (meer auto's ipv minder files), **Waarom wil het project dit hier opnieuw proberen?**
Ons advies: niet spreiden maar **wegnemen pieken door gecontroleerde toegang** tot het gebied.
 - d. Een enorme aanzuigende werking gaat uit van toerisme/dagrecreatie. Nog meer verblijfsaccommodaties, grote parken (Qurios, Landal), nog meer campings, nog meer ijsboerderijen, nog meer wijnboerderijen, het veroorzaakt alleen maar nog méér verkeer. Wij vragen de bestuurder om op proactieve wijze dit soort groei te doen beëindigen. Stop met volume-groei, stuur op kwaliteit. De gast is welkom, echter zonder zijn privé-voertuig.
 - e. Grote evenementen (zoals de AGR) genereert ten tijde van plaatsvinden veel verkeer en veel overlast, maar ook daarna.
Beperk dit soort evenementen. **Bevorder daarentegen kleinschalige evenementen**, waarbij kleinere verkeersstromen ontstaan, en de authenticiteit van ons heuvelland beter beleefd kan worden.
 - f. Verkeersdruk voorkomen door het stimuleren van andersoortig vervoer (bijv: gratis bus, gratis OV) werkt alleen dan als tegelijkertijd je met het (privé-) voertuig (auto/motor) géén toegang hebt. Het privé-voertuig is immers het status symbool, het verlengstuk van jezelf. Deze laten staan om verder te gaan met OV zal nooit op vrijwillige basis gebeuren.
Maak standaard gebruik van dit principe: maak het één onmogelijk, maar bied tegelijkertijd een redelijk alternatief.
 - g. Verkeersdruk verminderen kan door de doorwaadbaarheid van het heuvelland te beperken. Dat betekent dat je niet langer de kleine haarvatweggetjes kunt gebruiken. Een goede optie is om het bestaand knooppuntfietsrouten netwerk om te vormen naar 'fietsstraten' waarbij auto's gast gelden, waarbij motoren en scooter verboden zijn.
Transformeer het volledige L50-wegennet van Maas- naar (virtueel) Sternetwerk. Technieken worden inmiddels volop toegepast in Nederland (denk aan 'verkeerssluis' met cameracontrole).
 - h. Verkeersdruk voorkomen door **van autocentrisch naar fietscentrisch** te transformeren. Maak van het heuvelland een fietsparadijs, met fietsstraten (knooppuntfietsroutes).