gemeente eijsden-margraten

griffie

Raadsvergadering 14 februari 2023
Schriftelijke vragen
Raadsvoorstel 5:
Voortzetting Team Heuvelland

CDA EIJSDEN-MARGRATEN

Vraag 1
Wat is de relatie tussen uitvoeringsagenda Team Heuvelland en Visit Zuid Limburg en 10 organisaties – mobiliteit Heuvelland. Waarom zit dit stuk erbij?

Antwoord:
De organisaties en Visit Zuid-Limburg zijn belanghebbenden. Hun stuk wijkt inhoudelijk nauwelijks af van de opzet en voorstellen van Team Heuvelland. Wij beschouwen dit document als een positieve insteek op het door ons gemaakte raadsvoorstel.

Vraag 2
Provincie draagt 100.000,-, maken we hier nog steeds aanspraak op nu Vaals is uitgetreden? Welke garanties hebben we hiervoor?

Antwoord:
Zeker maken we hier nog aanspraak op. Deze aanvraag maakt onderdeel uit van een grotere opgave die ZLB (Zuid-Limburg-Bereikbaar) voor 2022 heeft ingediend bij Gedeputeerde Staten inzake de mobiliteitsopgave. We krijgen 50% van de kosten van ZLB vergoed met een max van € 100.000. Over de bijdrage van de provincie in 2023 van wederom € 100.000 max neemt Gedeputeerde Staten 14 februari 2023 een besluit.

Vraag 3:
De uitvoeringsagenda gaat voornamelijk over bewustwording, lobby. Als CDA hebben we eerder aangegeven ook vaker hard op te treden. Er is dus geen geld gereserveerd voor BOA's, politie etc.? Waarom wordt hier niet op ingezet?

Antwoord:
De uitvoeringsagenda gaat zeker niet alleen over bewustwording of lobby. De belanggroeperingen Fiets hebben het Fietsplan 2.0 ontwikkeld en gepresenteerd. We zijn onder andere bezig met regioregie en de ruimtemonitor als opmaat naar een mobiliteitsysteem voor het Heuvelland of nog breder voor Zuid-Limburg. In het project Team Heuvelland is geen geld gereserveerd voor de politie of BOA's, dat wil niet zeggen dat dit dus niet wordt meegenomen. De politie Zuid-Limburg basiseenheid Heuvelland heeft nu zelf de beschikking over geluidsmeetapparatuur en de mensen hiertoe opgeleid. De politie heeft vanwege de hoeveelheid klachten en overtredingen in dit gebied geïnvesteerd in deze meet apparatuur en de opleiding van hun personeel. Daarnaast willen wij aansturen op een betere samenwerking op dit terrein tussen BOA's en politie. Hiermee zijn nauwelijks kosten gemoeid maar wel tijd en energie.

Vraag 4: (P. Hendriks)
U geeft aan dat er een Aanleg parkeerplaats in Scheulder komt.
Wat is de doelstelling van deze parkeerplaats (voor welke groep) en waar komt deze?

Antwoord:
Deze parkeerplaats is bedoeld om een parkeergelegenheid te faciliteren aan de rand van de bebouwde kom, welke dienst doet als vertrekpunt voor een bezoek aan het Natura 2000 gebied Geuldal, waarvan het Gerendal deel uit maakt. Nu parkeren bezoekers lukraak langs de straat (Scheulderdorpstraat) of aan het begin van veldwegen die richting het Gerendal lopen. Vanaf deze parkeerplaats starten dan ook de nieuwe wandelknooppuntenroutes. De planning is om de parkeergelegenheid aan te leggen nabij het voormalige voetbalveld en in te passen in de omgeving. Dit willen we met de andere 3 nog aan te leggen parkeerplekken ook zo oppakken.

EM
Eijsden Margraten Lokaal

Vraag 1:
“Project Cittaslow en participatie: Cittaslow-oase. Verdere invulling geven aan het gedachtengoed Cittaslow-oase met (het voortzetten van) participatie voor het onderdeel mobiliteit, verkeersleefbaarheid en toeristisch, recreatief verkeer. Hierbij worden uitgangspunten in participatie concreet gemaakt en wordt invulling gegeven aan hoe een Cittaslow-oase eruit ziet, welke vormen van mobiliteit hierbij passen, welke normen en waarden hierbij horen en hoe hier over gecommuniceerd wordt naar eigen inwoners, inwoners van Zuid-Limburg en overige bezoekers. Er is niet alleen aandacht voor het participatief formuleren van maatregelen, maar ook voor het participatief bepalen, uitvoeren en monitoren van de maatregelen. Geraamde kosten: € 110.000,- “
Vraag: Waar wordt deze € 110.000 euro precies aan besteed?
Vraag: Welk gedeelte van dit bedrag wordt besteed aan communicatie naar inwoners en bezoekers en welk gedrag aan het uitvoeren en monitoren van de maatregelen?

Antwoord:
Een cittaslow oase is een gebied waar de typische kenmerken van Cittaslow (rust, authenticiteit, gastvrijheid, cultuurhistorie, onthaast leven) gerespecteerd, gehandhaafd of terug ontwikkeld moeten worden. De naam Cittaslow oase is ontstaan uit het participatieproces voorjaar 2021 toen diverse activiteiten/oplossingsrichtingen benoemd werden om recreatieve verkeersoverlast terug te dringen. Binnen dit bedrag van € 110.000 willen we een aantal zaken realiseren, namelijk:

- We willen een participatieplan maken, hiervoor zijn uren geraamd, dit participatieplan behelst de aanpak van participatie op strategisch, tactisch alsmede operationeel niveau.
- We willen een blauwdruk laten maken samen met de belanghebbenden, wat zijn de uitgangspunten van een zogenaamde cittaslow-oase, hoe zou deze ingericht kunnen worden en welke gewenst beeld hebben we daarbij. Dit zijn uren van overleg, schrijfwerk, ontwerp en tekenwerk en mogelijk huur van zaalruimtes.
- We willen in een aantal gebieden de cittaslow oase blauwdruk gaan toepassen en samen met de bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden in dit betreffende gebied dit gaan uitrollen. Dit zijn uren van overleg, schrijfwerk, ontwerp en teken werk, mogelijk huur van zaalruimtes en aanschaf en plaatsen van de benodigde bebording.

Vraag 2:
“Van het huidige fietsknooppuntensysteem wordt intensief gebruik gemaakt door diverse verkeersdeelnemers. In samenwerking met het Routepunt dit netwerk onder de loep nemen. Bekijken waar knooppunten in de beide gemeenten kunnen worden toegevoegd (zorgt voor spreiding). Of waar knooppunten moeten worden verlegd (bij onveilige situaties).
Geraamde kosten: € 32.000.
Vraag: In hoeverre is hier in het verleden al naar gekeken en onderzoek naar gedaan?
Vraag: Waar is het bedrag van € 32.000 euro op gebaseerd?

Antwoord: In het verleden is hier met name op adhoc basis naar gekeken. Nu hebben zich ten aanzien van het fietspadenknooppuntensysteem enkele deskundigen bij elkaar gevoegd om te kijken waar oplossingen en verbindingen mogelijk zijn, binnen de bestaande infra. Het zogenaamde fietspadenknooppuntensysteem 2.0 dat door Visit-Zuid-Limburg nader is uitgelegd op de raadsthemabijeenkomst op 26 januari 2023.
Het bedrag van € 32.000 is gebaseerd op aanpassingen in routeaanduidingen in het gebied Gulpen-Wittem en Eijsden-Margraten en is niet bedoeld voor asfaltwerkzaamheden.

Vraag 3:
“Aanpak routeduiding en gedrag: gedeelde wegen en gewenst gedrag. Verschillende gebruikersgroepen maken gebruik van dezelfde routes. Dit leidt soms tot irritaties. Duidelijke communicatie is hierbij belangrijk. Wat en wie men op bepaalde routes kan verwachten. Het gewenste gedrag kan bijdragen aan begrip voor, en het rekening houden met, elkaar. Inclusief een communicatiecampagne. Geraamde kosten € 30.000,-“
Vraag 3a: Wat wordt bedoeld met “ Wat en wie men op bepaalde routes kan verwachten”?
Vraag 3b: Op welke wijze zullen de verschillende gebruikersgroepen bereikt worden?

Antwoord:
Een belangrijke wens die uit de participatiebijeenkomsten naar voren is gekomen is om op bepaalde routes en wegen niet meer alle vormen van verkeer toe te staan. Dit heeft enerzijds te maken met de wens om routes verkeersluw te maken. Anderzijds ook om te voorkomen dat grote voertuigen (vrachtwagens, auto’s met caravans, campers etc.) routes gebruiken die hier niet geschikt voor zijn (te smal, geen uitwijkmogelijkheid, helling etc.). Om dit te realiseren is de gedachte om hierover in gesprek te gaan met de partijen die de navigatie apps aanbieden zoals TomTom, Google Maps, Waze etc.

Voordat in gesprek kan worden gegaan met deze aanbieders, is het noodzakelijk dat de regio zelf een heldere visie/beleid heeft op het gewenste gebruik van het mobiliteitsnetwerk: waar staan we welk type vervoer toe en waarom? Welke vervoerswijze geven we prioriteit in een bepaald gebied etc? Pas als het gewenste gebruik in het gebied is vastgelegd, kunnen partijen dit overnemen. Op basis van de uitgevoerde pilots in 2021 hebben we geleerd dat we willen voorkomen dat er een waterbedeffect optreedt en dat door een afsluiting op een bepaalde route overlast ontstaat op een andere. Daarom willen we het afsluiten van wegen voor bepaalde vervoerswijzen weloverwegen bepalen.

Voor de gemeenten Gulpen-Wittem en Eijsden-Margraten willen we hier een verkenning naar uitvoeren, waarbij uiteraard gezorgd moet worden voor aansluiting voor de omliggende gemeenten. De provincie Limburg werkt aan een multimodaal netwerkkader waarin keuzes voor het gewenste gebruik van het mobiliteitsnetwerk worden bepaald. We willen daar zo veel als mogelijk bij aansluiten, maar het kan zijn dat de provincie een andere focus heeft. Daarnaast zitten er bij deze verkenning raakvlakken met de regionale verkenning naar overstappunten en transferia en de aanpak routeduiding & gedrag (zie Meerjaren Uitvoeringsagenda Team Heuvelland).

Vraag 3c: Komt er naast intensievere samenwerking van politie en boa's ook meer ruimte voor fysieke handhaving tegen overtreders?

Antwoord:
In het project Team Heuvelland is geen geld gereserveerd voor de politie of BOA's dat wil niet zeggen dat dit dus niet wordt meegenomen. De politie Zuid-Limburg basiseenheid Heuvelland heeft nu zelf de beschikking over geluidsmeetapparatuur en de mensen hiertoe opgeleid. De politie heeft vanwege de hoeveelheid klachten en overtredingen in dit gebied, geïnvesteerd in deze meet apparatuur en de opleiding van hun personeel. Daarnaast willen wij aansturen op een betere samenwerking op dit terrein tussen BOA's en politie.

Vraag 4:
"Draagvlak en vertrouwen van de stakeholders voor de maatregelen en om samen verder de schouders onder deze problematiek te zetten;"
Wat wordt bedoeld met het woord stakeholders en wie zijn dit?

Antwoord:
Stakeholders zijn belanghebbenden en zijn:

- Bewonersplatform Lijn50-verkeersleefbaar
- ANWB
- Arriva
- Cumela Nederland
- Expertmeeting Fietsdrukte en- veiligheid
- gemeente Maastricht
- gemeente Valkenburg aan de Geul
- Hersenstrijd
- Hiswa/Recron
- Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV)
- Koninklijke Horeca Nederland
- Limburg Cycling
- Limburgse Land- en Tuinbouwbond (LLTB)
- Nederlandse Federatie Omgevingslawaai Motorvoertuigen (NEFOM)
- Provincie Limburg - aanwezig
- Politie
- Regionale Mobiliteitsoverleggen Maastricht-Heuvelland en Zuid-Limburg
- Stichting Mountainbike Ontwikkeling Zuid-Limburg (MOZL)
- Visit Zuid-Limburg
- Wandelnet
- NBTC (Nederlands Bureau voor Toerisme & Congressen)
- Zuid-Limburg Bereikbaar

Vraag 5:
"Omdat het participatieproces erg belangrijk is, is een omgevingsmanager van groot belang. Ook de basiscommunicatie zoals website, nieuwsbrieven, mails etc dient gecontinueerd te worden.
E.e.a. betekent het volgende voor 2023 qua organisatorische bezetting:"
"• Programmacoördinator Team Heuvelland ZLB € 90.000 (12 uur per week gemiddeld)."
Vraag: Betreft het hier inhuur en is het bedrag van € 90.000 alleen gebaseerd op 12 uur per week, of zitten hier nog andere kosten bij inbegrepen?

Antwoord:
De programmacoördinator neemt de algemene leiding op zich van het project, zorgt dat de projecten worden opgepakt en uitgevoerd. Zorgt dat er onderling afstemming is, bereidt de stuurgroep vergaderingen voor en zorgt voor verdere uitbereiding van het project naar buurgemeenten, regionale mobiliteitsoverleggen en provincie. Daarnaast zijn we voornemens om de kerngroep weer nieuw leven in te blazen. Dit zijn partners, die niet in de projectgroep zitten, die we regelmatig eens per maand willen informeren over waar we mee bezig zijn en draagvlak te creëren of te klankborden.

Voor de communicatiewerkzaamheden is er apart budget vrijgemaakt. Wat enerzijds bedoeld is voor het instand houden van de website, het opstellen van een 10-tal nieuwsbrieven per jaar, het delen van communicatiecontent van onze partners en het opstellen van een communicatieplan.

Vraag 6:
"• Omgevingsmanager € 60.000 (8 uur per week gemiddeld)."
Betreft het hier inhuur en is het bedrag van € 60.000 alleen gebaseerd op 8 uur huur per week, of zitten hier nog andere kosten bij inbegrepen?

Antwoord:
De taak van de omgevingsmanager is met name om gezamenlijk met alle belanghebbende de focus de juiste kant op te krijgen en de weg vrij te maken om stappen te zetten om op termijn de doelstelling gezamenlijk te bereiken. Hiervoor is periodiek overleg nodig met stakeholders/belanghebbenden. Individuele overleggen waar nodig en het opstellen van een participatieplan en het geven van uitvoering daaraan.

Vraag 7:
"• Communicatie ZLB inclusief communicatieplan € 60.000 (12 uur per week gemiddeld)."
"• Gemeente Eijsden-Margraten 0,2 fte ten aanzien van het beleidsveld communicatie."
is de 0,2 fte gerelateerd aan de communicatie ZLB inclusief communicatieplan € 60.000 (12 uur per week gemiddeld)? 12 uur is immers meer 0,2 fte?

Antwoord:
We hebben de beschikking over 1 ambtenaar voor 0,2 fte ten aanzien van communicatie. We hebben afgesproken dat burgemeester Cox als voorzitter van de Stuurgroep tevens het gezicht en woordvoerder naar buiten is. Om deze communicatie effectief en efficiënt te laten verlopen is de ambtenaar communicatie van Eijsden-Margraten hier aan gekoppeld. Naast deze rol, is deze medewerkster ook bezig met de interne communicatie via de gemeentelijke kanalen, Facebook, Instagram, website, gemeenteinfo, mogelijk TV en of Radio. Tevens is deze medewerker sparringspartner voor de communicatieondersteuning van ZLB.

Voor de communicatiewerkzaamheden is apart budget vrijgemaakt, namelijk € 60.000. Wat enerzijds bedoeld is voor het instand houden van website van Team Heuvelland, het opstellen van een 10-tal nieuwsbrieven per jaar, het delen van communicatiecontent van onze partners en het opstellen van een communicatieplan. Het ondersteunen van de participatiesessie en het vertalen hiervan naar de nieuwsbrieven, websites etc.

Vraag 8:
05b Bijlage Uitvoeringsagenda Team Heuvelland.pdf
5.2 Mogelijke uitrol Cittaslow
"Op basis van de uitkomsten van het project Cittaslow & participatie kan nadere invulling worden gegeven aan benoemde mogelijke Cittaslow-oases. Hierover zal nadere besluitvorming moeten plaatsvinden. Het gaat om de volgende locaties:"

Wat wordt bedoeld met een Cittaslow-oase?
Op basis van welke criteria zijn de mogelijke toekomstige oasen vastgesteld?
Wanneer zijn of worden de inwoners van deze oasen gecontacteerd over dit voorstel?

Antwoord:
Citta Slow-oase is ontstaan naar aanleiding van de participatiebijeenkomsten in 2021. De participatiegroep stelde voor gebieden aan te wijzen waar rust, authenticiteit, duurzaam ondernemen, en genieten van de rust de bovenhand heeft. De participatie groep noemde dit de cittaslow oases ook omdat Citta Slow de gemene deler is/was van de drie deelnemende gemeenten en ook Visit het in haar pleidooi altijd heeft over dat de toerist en recreant ons gebied bezoekt voor rust en schoonheid van het gebied.

Om een voorstel te doen naar deze gebieden is met name gekeken naar de stiltegebieden en gebieden in het buitengebied die zich daarvoor zouden kunnen eigenen. Deze gebieden liggen overigens nog niet vast in een concreet besluit.

Vraag 9:
5.4 – Gratis / gereduceerd tarief OV vanuit hubs
“Er ligt een prijsopgave voor kosteloos OV voor de reiziger voor de lijn 50-gemeenten van € 750.000 per jaar. Dit is gebaseerd op een doorrekening van Arriva. Hierin zijn meerdere varianten mogelijk tegen een lager tarief (prijspeil 2021).”
Welke hubs worden hier bedoeld en waar bevinden zich die?
Wie wordt hier bedoeld met reiziger? Ook de inwoners van de kernen die nu gebruik maken van het OV?

Antwoord:
Met hubs worden bedoeld grotere parkeerplaatsen in of aan de rand van het gebied, waar mensen de auto kunnen parkeren en met alternatieve vervoersmodaliteiten het gebied in kunnen, dit kan zijn openbaar vervoer, share mobility, de fiets noem maar op. Een dergelijke hub is gerealiseerd in Voerendaal. Ook in Oostenrijk zie je dit soort voorzieningen. Er is nog niet gedefinieerd voor welke reiziger welk tarief dan zou gaan gelden.

PRO Eijsden-Margraten

Algemene noot: er is weinig concreet gemaakt welke acties worden voorgesteld en er zijn weinig concrete doelstellingen geformuleerd. Dit maakt het vooralsnog lastig om een geïnformeerde beslissing te nemen over dit raadsvoorstel.

Vraag 1:
Welke garanties kunnen er gegeven worden dat geld uitgeven aan Team Heuvelland leidt tot de gewenste doelstellingen en niet alleen aan campagnes? Dit proces is rond 2010 al doorlopen en heeft niet tot resultaat geleid.

Antwoord:
We geven geen garantie. Het is een ingewikkelde opgave, met tegenstrijdige en veel belangen. We zetten ook niet alleen in op campagnes. De belanggroeperingen Fiets hebben het Fietsplan 2.0 ontwikkeld en gepresenteerd. We zijn onder andere bezig met regioregie en de ruimtemonitor als opmaat naar een mobiliteitsysteem voor het Heuvelland of nog breder voor Zuid-Limburg, het vorm en inhoud geven aan de Cittaslow-oases en het uitvoeren van enkele pilots.

Vraag 2:
Waarom wordt overwogen Maastricht te betrekken bij Team Heuvelland? De problematiek van Maastricht is heel anders als die van het Heuvelland.

Antwoord:
Dat is niet juist. Maastricht geeft aan vergelijkbare problematiek te hebben in de wijken: Borgharen, Itteren, Sint Pieter, Wolder en Heer en wil derhalve graag meedoen.

Vraag 3:
Op welke wijze leiden nieuwe fietsroutes tot minder verkeersoverlast? Hebben nieuwe routes geen aanzuigende werking? En kan er dan verzekerd worden dat er geen fietsroutes in kwetsbaar buitengebied komt en geen verharde fietswegen komen? Zou er niet worden ingezet op verbetering van bestaande fietsroutes? Wat is er met dit plan gebeurd? Wat betekent het omvormen van route LF06 tot Heuvelland route?

Antwoord:
De heer Wehkamp van het routepunt van Visit Zuid-Limburg legt uit in zijn presentatie van 26 januari dat we inzetten op spreiden van fietsverkeer over bestaande routes het zogenaamde fietspadenknooppuntensysteem 2.0. Dit plan is tot stand gekomen met de partners van de belangengroepering fietsen. Dit geldt ook voor de LF6 route.

Vraag 4:
Hoe werkt de ruimte monitor precies? Wat levert dit op en kan dit niet op een goedkopere manier worden achterhaald? Weegt dit op tegen de kosten?

Antwoord:
Middels de ruimte monitor zijn we op zoek naar digitale gegevens om te zien hoe het verkeer zich beweegt in Eijsden-Margraten en Gulpen-Wittem. Welke data hebben we en wat kunnen we ermee. Vervolgens kunnen we aan de hand van deze data zien, waar het druk is en hoe we kunnen sturen op de verkeersstromen om de verschillende modaliteiten (auto, motor, fiets, scooter old-timer etc.) te spreiden. In Roermond bij het outlet-centrum hebben ze hier goede ervaringen mee, maar ook in park de Hoge Veluwe, Utrechtse Heuvelrug en nationaal Park Zuid-Kennemerland.
Op 26 januari is deze aanpak uitgelegd. De presentatie wordt aan u ter beschikking gesteld.

Vraag 5:
Kan er een stop komen op het faciliteren van activiteiten door de gemeente die leiden tot een groei van ongewenste verkeersstromen in kwetsbare gebieden?

Antwoord:
Kunt u hier mogelijk iets concreter zijn. Het stoppen van kleinere toertochten met bijvoorbeeld een auto is niet verboden. Het rijden met tractoren door het heuvelland is niet verboden. Enkele jaren geleden heeft de raad besloten om minder regelgeving in de apv op te nemen en het voor burgers/organisaties eenvoudiger te maken qua regelgeving en meldingen. Dan zouden we juist op basis van bovenstaande vraag eea weer moeten invoeren.

Vraag 6:
Waar is het verhaal van vliegtuigoverlast in het voorstel Team Heuvelland?

Antwoord:
Is niet meegenomen, is een separaat project

Vraag 7:
De Mergellandroute wordt nog altijd gepromoot. Hoe valt het te rijmen dat er nog steeds gemotoriseerd toerisme wordt promoot?

Antwoord:
Het promoten van de Mergellandroute hebben we besproken met de ANWB. ANWB is onze partner en snapt ons standpunt. Daarnaast is het ook zo dat door het hebben van de auto Mergellandroute we het gemotoriseerde verkeer over wegen kunnen leiden die hiervoor geschikt zijn en trachten we op die manier te voorkomen dat toeristen/recreanten zelf routes gaan samenstellen via allerhande ongeschikte, holle wegen.

Vraag 8:
Als er geld uitgegeven wordt aan een regieteam (p.10) betekent dit dat er geen extern bureau op wordt gezet?

Antwoord:
U bedoelt regioregie. Middels regioregie willen we inspelen op calamiteiten en het snel inspelen hierop. Op het moment dat het ergens druk wordt en de verkeersveiligheid of doorstroming komt in het gedrang dat we zo snel mogelijk met bestaande systemen of nieuwe systemen en structuren de bezoekers kunnen afvangen en terug sturen via de autosnelweg. Op 26 januari is deze aanpak uitgelegd. De presentatie wordt aan u ter beschikking gesteld. Rijkswaterstaat zou hier bijvoorbeeld een rol in kunnen spelen samen met de politie.

Vraag 9:
Kan er naast een lobby geluidsnorm ook cameratoezicht komen? Hier hoeft geen extra belasting voor boa’s te worden ingezet.

Antwoord:
Dit zijn 2 losstaande items. Enerzijds doen we mee aan een lobby over aanscherpen van de regels van geluidsnormen en apk-keuringen voor motoren, samen met de 4 grote gemeenten van Nederland, samen met de gemeente Bergen en we willen dit ook oppakken met Silent Rider uit de Eifel. Daarnaast lopen er een aantal pilots met geluidsflitscamera’s en is onlangs een meetapparaat op de markt gekomen, een soort Smiley, waarop we een geluidsnorm kunnen instellen en die de geproduceerde db’s op een scherm weergeeft en tevens aangeeft of dit boven of onder de gestelde norm ligt. We willen kijken of we dit apparaat een keer kunnen uitproberen.

Vraag 10:
Op welke plaats in de participatieladder is dit raadsvoorstel tot stand gekomen?

Antwoord:
Ten aanzien van dit raadsvoorstel heeft nauwelijks participatie plaatsgevonden, aangezien het slechts het beschikbaar stellen van het budget betreft. Wat betreft de inhoud heeft destijds een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden. We hebben diverse gesprekken gevoerd met belanghebbenden en allen geven aan dat we door moeten met deze opgave. Zie ook de brief van Visit die samen met enkele organisaties is opgesteld. Wel hebben we de nodige participatie toegepast in het totale project in verschillende vormen, te denken aan adviseren, raadplegen, coproduceren en informeren.

Vraag 11:
Waar is het ontmoedigen van meer verkeer? Welke middelen heeft de gemeente voor het ontmoedigen van verkeersstromen? Is dit onderzocht?

Antwoord:
In december 2021 heeft de gemeenteraad het beleidsplan verkeer en vervoer vastgesteld. In het beleidsplan is het thema Duurzaamheid opgenomen. Hierin is een ambitie weergegeven om fietsen en wandelen te stimuleren. Op pagina 45 van dat gemeentelijke beleidsplan zijn enkele beleidsmaatregelen geformuleerd. Bijvoorbeeld het aanleggen van een vrijliggend fietspad langs de weg tussen Sint Geertruid en Eijsden.

Vraag 12:
Waarom is er geen cittaslow-oase in Eijsden-Margraten?

Antwoord:
In Eijsden-Margraten zijn er ook potentiële Cittaslow oases, bijvoorbeeld:
- Terhorst-Bergenhuizen
- Vroelen-Ulvend-Schilberg

Vraag 13:
Kan eerst worden onderzocht welke effecten nieuwe parkeerplaatsen hebben? Heeft dit geen aanzuigende werking?

Antwoord:
U doelt hier neem ik aan op de parkeerplaatsen ten behoeve van de ontsluiting van de natura 2000 gebieden. We streven ernaar om de parkeerplaatsen beperkt te houden, met name bedoeld om het wildparkeren aan de rand van de natura 2000 te voorkomen en de wandelroutes vanaf deze parkeerplaats te laten starten. Deze parkeerplaatsen aan te leggen dichter bij de bebouwde kom, ook om te voorkomen dat we ons landschap gaan aantasten.

Vraag 14
Wordt een gereduceerd OV tarief ook beschikbaar voor inwoners en niet alleen voor toeristen? Welke acties zijn er ondernomen voor betere dwarsverbindingen binnen het Heuvelland?

Antwoord:
Zo ver zijn we nog niet.

Vraag 15:
Wordt de Trambaan betrokken in het voorstel Team Heuvelland? Zoja, waarom?

Antwoord:
Nee

Vraag 16:
Wat gebeurt er met de adviezen die worden gegeven door de verschillende bewoners en organisaties die van onderop de problematiek van verkeersoverlast aankaarten? Het belang van de bewoner(rust, leefbaarheid, bescherming natuur en landschap) hoort bovenaan te staan.

Antwoord:
Het is aan de overheid om alle belangen af te wegen en niet alleen de belangen van enkele bewoners of bepaalde bewonersgroepen. We luisteren naar de adviezen die we van eenieder ontvangen en nemen deze mee in onze afwegingen. We merken echter door de complexiteit van de opgave dat er nog geen eensluidende oplossing is. Mocht die er wel in uw ogen zijn, horen we deze heel graag. Overigens zijn de door u genoemde belangen ook de belangen waar wij rekening mee houden. In het raadsvoorstel van juli 2021 hebben we dit ook benoemd bij de Stip op de horizon. Dit raadsvoorstel is destijds aangenomen door onze gemeenteraad.

VVD Eijsden Margraten

Vraag 1:
De Mergellandroute en de Amstel Gold Race, beïnvloeden aanzienlijk ons wegennet en veroorzaken daardoor ook veel overlast. Welke acties voorziet u om het gebruik van deze routes minder aantrekkelijk te maken?

Antwoord:
Onze partners vanuit de belangengroepering fietsers zijn bezig om alternatieve routes te ontwikkelen voor deze twee themaroutes. Zo wordt er gedacht om wat betreft de Amstel Gold route vier lussen te maken in alle vier de gebieden en daarmee dus ook een lus ten noorden van ons:

- Heuvelland,
- Oostelijke mijnstreek
- Westelijke mijnstreek
- Maasdal/terras.

Waarbij ze via de diverse kanalen, sociale media, Strava, Routeyou etc. focus willen leggen op de routes in de andere gebieden.

Vraag 2:
Hoe wordt met de Belgische gemeenten overlegd? U schrijft terecht dat de verkeersproblemen niet ophouden bij de grens. Vanuit België worden toertochten met jeeps en quads georganiseerd welke bij onze gemeenten door de veldwegen rijden. Wat kunnen we hieraan doen?

Antwoord:
We zijn in het kader van het bocagelandschap in overleg met de gemeenten die aan ons grenzen aan de zuidzijde, landsgrens. Daarnaast heeft ook overleg plaatsgevonden met de gemeente Simmenrath in de Eifel over het initiatief Silent-Rider.

Vraag 3:
Kosten programmamanager (12 uur per week), omgevingsmanager (8 uur per week), communicatie (12 uur per week) bedragen € 210.000. Plannen in 2023 kosten € 287.000. Staat dit nog in verhouding tot elkaar? (los van de financieringswijze waarbij de provincie 100.000 euro bijdraagt).

Antwoord:
Zie de antwoorden op de vragen van EML over dit onderwerp.

Vraag 4:
Onder burgerparticipatie in het RV geeft u aan dat nieuwsbrieven onder 850 abonnees worden gedeeld. Welke abonnees zijn dit en kan daar eenieder op inschrijven en hoe kan dat dan gebeuren?

Antwoord:
Dat zijn alle mogelijke personen die daarop hebben ingeschreven, bewoners, ondernemers, bezoekers, raads- en of commissieleden. Iedereen kan zich via de website Team Heuvelland hiervoor in schrijven.

Vraag 5:
De bijlage dateert van 18 mei 2022. Betekent het uitstappen van Vaals dat deze uitvoeringsagenda herschreven en herverdeeld moet worden voor Gulpen-Witten en Eijsden-Margraten?

Antwoord:
Met name herverdeeld.

ODE open democratisch eerlijk

Vraag 1:
Hoe is de avond voor inwoners van 17 januari 2023 gecommuniceerd naar de inwoners van Eijsden-Margraten?

Antwoord:
Via de nieuwsbrief van Team Heuvelland. We hebben er bewust voor gekozen om niet een algemene publicatie te houden, omdat we met name de groep die geïnteresseerd zijn in de opgave en het project reeds lange tijd volgen te informeren over wat we hebben gedaan, wat we zijn aan het doen en wat we gaan doen.

Vraag 2:
Hoe omschrijft u de doelstelling van Team Heuvelland.

Antwoord:
Stip op de horizon als perspectief voor verkeersleefbaarheid:

‘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 fijnschaligheid 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.’

Team Heuvelland zet zich in voor:
1) het beschermen van het landschap;
2) het stimuleren van verkeersleefbaarheid voor inwoners en bezoekers;
3) het reguleren van periodieke verkeersdrukte en -overlast.

Vraag 3:
U schrijft over een motie verkeersleefbaarheid**. Die kennen we niet**. Wel diende GroenLinks ondersteund door PvdA en D66 op 26 mei 2020 de Motie toerisme en leefbaarheid in met deze tekst:

Motie Toerisme en leefomgeving
Eijsden-Margraten
De raad van Eijsden-Margraten digitaal bijeen 26 mei 2020
Overwegende dat

Onze gemeente niet één op één vergelijkbaar is met Gulpen-Wittem, maar wel een vergelijkbare problematiek heeft, kunnen we ervan uitgaan dat conclusies die getrokken zijn uit een onderzoek voor Gulpen-Wittem ook voor inwoners van onze gemeente geldt.

- *Al in 2013 is in G-W uit een onderzoek gebleken dat overlast door inwoners ervaren wordt door*
    1) *georganiseerde toertochten van gemotoriseerd verkeer door stiltegebieden*
    2) *geluidsoverlast door gemotoriseerd verkeer*
    3) *ongeoorloofd gebruik van het buitengebied door o.a. quads, crossmotoren, jeeps*

Wij weten misschien niet in cijfers maar wel met ons gezonde verstand dat deze overlast in onze gemeente evenzeer ervaren wordt en dat dit in elk geval niet minder is geworden sinds 2013.

- *In 2019 heeft de provincie onderzoek gedaan naar welke druk onze inwoners van het toerisme ervaren. Daar kwam uit dat*
    1) *de draagkracht voor toerisme bij inwoners vermindert*
    2) *inwoners behalve geluidsoverlast, ook hinder hebben van wielrenners, fietsers en mountainbikers*

- *Door de coronacrisis is nog eens heel duidelijk geworden hoe groot de verkeersdruk van het toeristisch verkeer op het Heuvelland is doordat*

    1) *Vrijwel iedereen thuis was en daardoor veelvuldiger ervaren werd hoe groot de geluidsoverlast van de toeristen, met name op motoren is.*
    2) *Er heel veel afval in de bermen zwierf*
    3) *Door de afsluiting van het Heuvelland door de veiligheidsregio opeens heel duidelijk werd hoe groot het verschil is als al dat verkeer er niet is, waarmee de stilte en de rust de ‘gewone’ overlast heel duidelijk maakten.*

- *De factoren die storend zijn voor het genieten van het Heuvelland ook een negatieve weerslag hebben op het toerisme.*

Constaterende dat
Het toerisme een belangrijke economische factor is in onze gemeente. Veel mensen verdienen hun brood door de aanwezigheid van toeristen, hetzij direct zoals de toeristische ondernemers en hun personeel, hetzij indirect zoals bijvoorbeeld de bakker in het dorp en de supermarkt. Het toerisme zorgt voor een solide basis voor de leefbaarheid in onze kernen.
Er geen goede regelgeving is die ons handvatten geeft om
- *Het gemotoriseerd dagtoerisme te proportioneren*
- *Geluidsoverlast door verkeer terug te dringen*
- *Toeristische druk op onze omgeving te reguleren*

Roepen wij het college op om

met de partijen die daarvoor van belang zijn, zoals Rijk, Provincie, de Veiligheidsregio, Visit-Zuid-Limburg en de Heuvellandgemeenten, met een pakket van maatregelen te komen die overlast in het Heuvelland structureel terugdringen, zodat vanaf vakantieseizoen 2021 een aanzienlijke verbetering mogelijk is die in de jaren daarna versterkt wordt.

Ter inspiratie verwijzen wij naar een motie die in Gulpen-Wittem zal worden ingediend op 28 mei en waarin al diverse mogelijke maatregelen worden genoemd.

En gaat over tot de orde van de dag

GroenLinks Eijsden-Margraten Hanneke Koene, PvdA Wiel Blezer, D66 Franklin Boon

Hoe rijmt u de tekst van deze motie met de uitvoering die Team Heuvelland eraan geeft?

Antwoord:
De bovengenoemde motie is de start van Verantwoord op Weg en nu Team Heuvelland. De motie van Gulpen-Wittem was het meest verstrekkende en deze volgen wij en is onze uitgangspunt.

Vraag 4:
Bij de stukken is ter informatie een uitgebreide brief gevoegd van 10 organisaties waaronder bewonersplatform lijn50, Visit Zuid Limburg en Stichting Natuurlijk Geuldal. Wij waarderen het zeer dat ingezonden brieven op deze wijze aan de stukken van de raad worden toegevoegd. Blijf dit doen! Misschien is het wel nuttig om de ingezonden brief ook als zodanig te benoemen zodat het ook voor mensen die het postvak van de raad niet kunnen bekijken duidelijk is hoe dit stuk erbij is gekomen.

NB Deze brief is dus zowel in de Postbox als op de agenda van de vergadering van 14 februari te vinden en is daarom naar wij aannemen niet meer door te verwijzen vanuit de postbox. Klopt dit?

Antwoord:
De ingezonden brief is geplaatst in de postbox zoals alle ontvangen brieven daarin worden geplaatst. Gelet op de actualiteit is de brief ook toegevoegd aan de documenten van de raadsvergadering waarin dit onderwerp wordt behandeld. De ingekomen post wordt 14 februari in de raad behandeld. Doorverwijzen kan altijd. Maar de besluitvorming over dit onderwerp is voorzien op 14 februari.