02 Schriftelijke vragen Programmabegroting 2027-2030 Programma 2

Programma 2 – Verkeer, vervoer en waterstaat

Nr.	Fractie	Vraag en antwoord
1.	50PLUS EIJSDEN-MARGRATEN **50PLUS**	*Bron: 50PLUS – vraag 5* Hoeveel procent van de openbare verlichting is nog niet vervangen door ledverlichting? **Antwoord** Minder dan 1%, dit zijn bijzondere armaturen, bijvoorbeeld bij een kunstwerk.
2.	50PLUS EIJSDEN-MARGRATEN **50PLUS**	*Bron: 50PLUS – vraag 27* Welke middelen zijn beschikbaar voor veilige en toegankelijke voetpaden en trottoirs en wordt bij de prioritering van onderhoud expliciet rekening gehouden met ouderen en mensen met een mobiliteitsbeperking? **Antwoord** Voetpaden en trottoirs vallen onder het wegenonderhoud: regulier onderhoud € 1,28 miljoen, levensduurverlengend onderhoud € 2,60 miljoen en rehabilitaties € 5,10 miljoen per jaar. Het onderhoud gebeurt op kwaliteitsniveau B (Wegenbeleidsplan 2025-2028). Bij onderhoud wordt rekening gehouden met kwetsbare verkeersdeelnemers zoals kinderen, minder validen en ouderen.
3.	50PLUS EIJSDEN-MARGRATEN **50PLUS**	*Bron: 50PLUS – vraag 28* Welke middelen zijn beschikbaar voor openbaar vervoer en bereikbaarheid en welke concrete verbetering van het openbaar vervoer en station Eijsden wil het college deze bestuursperiode realiseren, in het bijzonder voor ouderen en inwoners die niet over een auto beschikken? **Antwoord** Het openbaar vervoer wordt verzorgd door de provincie. Het college overlegt periodiek met de provincie en Arriva over de dienstregeling. Op taakveld 2.5 Openbaar vervoer is circa € 20.000 per jaar geraamd voor beheer en onderhoud van bushokjes. In de investeringsstaat is daarnaast een PM-post opgenomen voor herinrichting van de stationsomgeving.
4.	CDA EIJSDEN-MARGRATEN	*Bron: CDA – Programma 2, vraag 1* Op hoeveel locaties voldoet het gemeentelijk watersysteem momenteel

Nr.	Fractie	Vraag en antwoord
	CDA	nog niet aan de gestelde normen voor waterberging en klimaatadaptatie en welke investeringen zijn nodig om deze achterstanden weg te werken? **Antwoord** Ons systeem voldoet aan Bui 08 (ongeveer 20mm per uur) dit klopt ook in de praktijk. Op dit moment zijn we binnen Maas en Mergelland bezig met het nieuwe BRP (basis rioleringsplan) nu SSW genaamd (Stedelijk Systeem water). Dit is een model van de zuiveringskringen Heugem-Limmel en Wijlre waar onze rioleringen op zijn aangesloten. Middels dit model kunnen we bepaalde buien simuleren (bui 09 en bui 10) en zien we waar het systeem niet voldoet. De resultaten van deze simulatie worden verwacht in 2027. Aansluitend wordt gewerkt aan het nieuwe waterprogramma. De knelpunten die voortkomen uit het nieuwe SSW landen inhoudelijk en financieel in het nieuwe Waterprogramma 2028-2031 dat eind 2027 aan de raad ter goedkeuring wordt aangeboden.
5.	CDA EIJSDEN-MARGRATEN **CDA**	*Bron: CDA – Programma 2, vraag 2* Wat is de actuele stand van zaken van de maatregelen in het Noordal, de Termaardergrub en afstromingsgebied Bemelen en wanneer verwacht het college daadwerkelijke uitvoering? Welk budget is hiervoor opgenomen in de begroting? **Antwoord** In het Noordal zijn de werkzaamheden in volle gang. Voor de Termaardergrub hebben we een hydrologisch onderzoek laten uitvoeren. De resultaten van dit onderzoek dienen nader uitgewerkt te worden in haalbare maatregelen en afgestemd te worden met het waterschap Limburg. Ten aanzien van Bemelen zijn maatregelen ontwikkeld, is geld gereserveerd en wordt op dit moment grond verworven, zodat in 2028 maatregelen kunnen worden getroffen. De gereserveerde middelen zijn opgenomen in het meerjareninvesteringsprogramma infrastructuur en te vinden in de begroting in de paragraaf kapitaalgoederen.
6.	CDA EIJSDEN-MARGRATEN	*Bron: CDA – Programma 2, vraag 3* Is het college bereid de raad jaarlijks een integraal voortgangsoverzicht aan te bieden waarin per project de planning, financiële stand van zaken,

Nr.	Fractie	Vraag en antwoord
	CDA	risico's, behaalde resultaten en nog te realiseren doelen inzichtelijk worden gemaakt? **Antwoord** De raad krijgt 4 keer per jaar een kwartaalrapportage van de MIP-projecten.
7.	CDA EIJSDEN-MARGRATEN **CDA**	*Bron: CDA – Programma 2, vraag 4* De begroting noemt verkeersveiligheid als één van de belangrijkste prioriteiten voor 2027. Wanneer beschouwt het college het beleid als succesvol en welke concrete verbetering moet de inwoner eind 2027 daadwerkelijk ervaren? **Antwoord** Het huidige beleid is vastgesteld in het gemeentelijke beleidsplan verkeer en vervoer. In 2027 wil het college het beleidsplan herijken. Een onderdeel van deze herijking is de evaluatie van het bestaande beleid. Het nieuwe beleidsplan zal aan de gemeenteraad ter vaststelling worden voorgelegd
8.	CDA EIJSDEN-MARGRATEN **CDA**	*Bron: CDA – Programma 2, vraag 5* Het college wil uitvoering geven aan de motie "50 naar 30". Welke visie ligt hieraan ten grondslag en hoe wordt voorkomen dat bereikbaarheid en doorstroming in de dorpen hierdoor onder druk komen te staan? Wordt de expertise van bijvoorbeeld de hulpdiensten (politie, brandweer etc.) in meegenomen? **Antwoord** Het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/u heeft grote positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. Bij uitvoering van de motie en de keuze op welke wegen de snelheid verlaagd wordt, hanteert het college een landelijk vastgesteld afwegingskader. In dit afwegingskader wordt ook het belang van doorstroming en de bereikbaarheid voor hulpdiensten meegewogen.
9.	CDA EIJSDEN-MARGRATEN **CDA**	*Bron: CDA – Programma 2, vraag 6* Hoeveel wegen worden in 2027 daadwerkelijk omgevormd van 50 naar 30 km/u en hoe gaat het college het effect daarvan meten? **Antwoord** In 2027 worden de Catharinastraat-Kloppenbergweg in Oost-Maarland en de Duivenstraat in Mheer gereconstrueerd. Gekoppeld aan deze reconstructies uit het Meerjaren investeringsplan Infrastructuur wordt de maximumsnelheid op deze wegen verlaagd naar 30 km/u.

Nr.	Fractie	Vraag en antwoord
		Voor en na iedere reconstructie voert het college verkeersmetingen uit.
10.	CDA EIJSDEN-MARGRATEN **CDA**	*Bron: CDA – Programma 2, vraag 7* De programmalasten stijgen in 2027 met ruim € 200.000. Kan het college exact aangeven welke projecten, investeringen etc. verantwoordelijk zijn voor deze stijging en wat de inwoners daarvan in 2027 daadwerkelijk merken? **Antwoord** De lasten van programma 2 stijgen van € 5,24 miljoen (2026) naar € 5,45 miljoen (2027). Volgens de toelichting komt dit door hogere kapitaallasten na een inhaalslag in investeringen in 2026 (onder andere Cadier en Keer). In 2027 zijn daarnaast incidenteel opgenomen: € 50.000 voor het opstellen van een nieuw Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan, € 40.000 voor coördinatie en toezicht op het glasvezelproject en € 125.000 als storting in de reserve calamiteiten buitengebied.
11.	CDA EIJSDEN-MARGRATEN **CDA**	*Bron: CDA – Programma 2, vraag 8* Op welke wegen en locaties worden in 2027 verkeersremmende maatregelen, veilige oversteekplaatsen of snelheidsverlagingen daadwerkelijk uitgevoerd? **Antwoord** Bij reconstructie van een weg wordt deze ingericht volgens de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. De reconstructies voor 2027 zijn opgenomen in de investeringsplanning. Daarnaast is er een jaarlijks investeringsbudget voor verkeersveiligheidsmaatregelen op andere wegen. Op basis van een risico-analyse van het wegennet wordt bepaald waar maatregelen nodig zijn.
12.	CDA EIJSDEN-MARGRATEN **CDA**	*Bron: CDA – Programma 2, vraag 9* De begroting noemt onder meer de Köbbesweg en provinciale wegen als verkeerskundige knelpunten. Welke concrete afspraken zijn met de provincie en omliggende gemeenten gemaakt en welke verbeteringen mogen inwoners in 2027 verwachten? **Antwoord** De gemeente voert zelf geen maatregelen uit op het wegennet van andere wegbeheerders, maar blijft in overleg om verbeteringen door te

Nr.	Fractie	Vraag en antwoord
		voeren ten behoeve van de verkeersveiligheid. Een exacte tijdshorizon aanreiken voor deze verbeteringen is de verantwoordelijkheid van de betreffende wegbeheerder.
13.	CDA EIJSDEN-MARGRATEN **CDA**	*Bron: CDA – Programma 2, vraag 10* Waarom kiest het college niet voor concrete prestatie-indicatoren, terwijl juist bij verkeersveiligheid, bereikbaarheid en openbare ruimte de resultaten goed meetbaar zijn? Is het college bereid om vanaf 2027 eigen indicatoren te hanteren voor: · Verkeersveiligheid; · Kwaliteit van wegen; · Meldingen openbare ruimte; · Wateroverlast; · Bereikbaarheid van voorzieningen? Zo ja, welke indicatoren stelt het college voor? **Antwoord** Het college hanteert landelijke richtlijnen en indicatoren. Er zijn indicatoren die de kwaliteit van de wegen meten op basis van de landelijke richtlijn CROW, wateroverlast aan de hand van de buien volgens de landelijke standaard zoals bui 08 en Bui 09 of t=25 en t=100, bereikbaarheidsvoorzieningen liggen vast in de ASVV (landelijke richtlijn) waarom zouden we eigen richtlijnen bepalen
14.	CDA EIJSDEN-MARGRATEN **CDA**	*Bron: CDA – Programma 2, vraag 11* Er wordt meer dan 200k gereserveerd voor verkeersmaatregelen Groenstraat/Spoorstraat in 2028. Dit heeft te maken met mogelijke sluiting van de spoorwegovergang, echter komt dit te vroeg om eventuele toekomstige plannen voor een sportpark mee te nemen in de planvorming. Hoe gaat u hiermee om, zodat u over enkele jaren niet dubbele kosten gaat maken op dit gebied? **Antwoord** Het betreft hierbij met name de realisatie van een veilige fietsoversteek van de Groenstraat ter hoogte van de Spoorstraat. Wanneer er eventueel een sportpark wordt gerealiseerd is een veilige fietsoversteek nog steeds nodig.
15.	EM Eijsden Margraten Lokaal **EML**	*Bron: EML – Leefomgeving – Verkeer, vervoer en waterstaat* Pagina 62: Groen en parken Wij onderhouden het openbaar groen, waaronder gazons, plantsoenen

Nr.	Fractie	Vraag en antwoord
		en bomen, op kwaliteitsniveau B. Bij beheer, onderhoud en aanleg werken wij klimaatadaptief en zetten wij in op het versterken van biodiversiteit, het vergroten van de leefbaarheid en het bevorderen van een aantrekkelijke openbare ruimte Vraag: Ziet de gemeente geen rol voor de inwoners bij het onderhoud van het groen in de openbare ruimte? Zo nee, waarom niet. Zo ja, waarom is er dan niks hierover vermeld? **Antwoord** Zeker, dit doen we nu ook al, bepaalde plantsoenen worden reeds onderhouden door de buurt. De oevers van de Maas worden opgeruimd door vrijwilligers en zo zijn er meerder initiatieven van burgers die participeren in de openbare ruimte. Wij willen hier ook een beroep op doen bij onze inwoners, zelf onkruid verwijderen op de trottoirs, vegen van goot. etc.
16a.	EML Eijsden Margraten Lokaal **EML**	*Bron: EML – Leefomgeving – Verkeer, vervoer en waterstaat* In Programma 2 erkent het college dat de verkeersdruk toeneemt door recreatieve verplaatsingen en dat de leefbaarheid van de kernen behouden moet blijven. Bij de concrete activiteiten voor 2027 worden echter alleen algemene doelen genoemd over verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Vraag: Welke concrete maatregelen neemt het college in 2027 om verkeersoverlast door toeristisch en recreatief verkeer, waaronder motoren, wielrenners en sluipverkeer, terug te dringen? Hoe worden die gemeten en welke middelen worden hiervoor vanuit de begroting beschikbaar gesteld? **Antwoord** Het college heeft opdracht gegeven aan de Stichting Verkeersleefbaar Heuvelland om de impact van toeristisch-recreatief verkeer in kaart te brengen. Dit burgerinitiatief heeft gebruik gemaakt van het uitdaagrecht om de verkeersdruk en geluidsoverlast ten aanzien van recreatieve verplaatsingen in kaart te brengen en verbetersuggesties voor te stellen. Op basis van deze analyse en de bijhorende resultaten bereidt het college eventuele maatregelen voor om de negatieve impact van recreatief verkeer terug te dringen.

Nr.	Fractie	Vraag en antwoord
16b.	EML	*Bron: EML – Leefomgeving – Verkeer, vervoer en waterstaat* Vraag: Hoe verhoudt bovenstaande zich met de ambitie op onze vrijetijdseconomie? **Antwoord:** Binnen de regionale samenwerking Vrijetijdseconomie is de toename van de toeristische druk een belangrijk aandachtspunt dat raakt aan de te ervaren kwaliteit van de leefomgeving. Dit heeft in regionaal verband aandacht, wordt objectief onderzocht (o.a. Dataportaal VTE Limburg) en opgepakt. In termen van ambitie op de vrijetijdseconomie richten we ons op versterking van groei van het recreatief aanbod in kwaliteit in plaats van kwantiteit. De toename van verkeersdruk door recreatieve verplaatsingen is een belangrijk aspect dat zowel in Zuid-Limburg als in Eijsden-Margraten nadrukkelijk op de agenda staat (programmaplan Mobiliteit Zuid-Limburg 2026-2030). De aanpak richt zich niet zozeer op het ontmoedigen van toerisme, maar op het spreiden, verduurzamen en slimmer organiseren van bezoekersstromen.
17a.	EML	*Bron: EML – Leefomgeving – Verkeer, vervoer en waterstaat* Pagina 74: Tabel wat mag het kosten. Baten 2.1 verkeer en vervoer in 2027 € 193.000, in 2028 en verder daalt dit enorm naar € 10.000. Vraag: graag een specificatie hiervan. **Antwoord** De baten van taakveld 2.1 bedragen € 193.000 in 2027 en € 10.000 vanaf 2028. Het verschil komt door de incidentele legesopbrengsten van het glasvezelproject (€ 183.000 in 2027).
17b.	EML	*Bron: EML – Leefomgeving – Verkeer, vervoer en waterstaat* De lasten stijgen van € 5.125.000 in 2026 naar € 5.363.000 in 2027. (+ van €238.000) Dat komt door een inhaalslag in 2026. Vraag: Waarom stijgen de lasten verder in 2027, 2028 en 2029? **Antwoord** Dit heeft te maken met herstelwerkzaamheden aan de veldwegen en de

Nr.	Fractie	Vraag en antwoord
		stijging van de kosten m.b.t. asfalt als gevolg van de oliecrisis in het Midden-Oosten
17c.	EML Eijsden Margraten Lokaal **EML**	*Bron: EML – Leefomgeving – Verkeer, vervoer en waterstaat* Baten 2.2 parkeren in 2026 € 30.000, in 2027 € 7.000, in 2028 € 18.000 en in 2029 weer € 7.000 en in 2030 weer € 18.000. Vraag: graag aangeven hoe deze fluctuaties veroorzaakt worden. **Antwoord** Door nieuw parkeerbeleid in 2026. Deze vergunningen en ontheffingen dienen om de 2 jaar hernieuwd te worden.
18.	ODE open democratisch eerlijk **ODE**	*Bron: ODE – Programma 2 Verkeer, vervoer, en waterstaat* Waar in de begroting kunnen we zien dat er budget is voor het verbeteren van trottoirs zodat ze geschikter worden voor het gebruik met kinderwagens, rollators en rolstoelen? **Antwoord** Er is geen apart budget voor het toegankelijker maken van trottoirs. Herstraten van trottoirs maakt deel uit van het wegenonderhoud (zie vraag 02-2).
19.	ODE open democratisch eerlijk **ODE**	*Bron: ODE – Programma 2 Verkeer, vervoer, en waterstaat* Kunt u aangeven welk budget u reserveert en uitgeeft voor het herstraten van trottoirs nadat ze vaak niet goed zijn teruggelegd na opbreking i.v.m. aanleg glasvezel/nutsvoorzieningen? **Antwoord** De gemeente ontvang degeneratiekosten van de kabelexploitanten voor het werken in de weg. Dit geld wordt toegevoegd aan de post wegen, waaruit de gemeente weer herstelwerkzaamheden van bijvoorbeeld overhakkers (oversteekplek onder het asfalt van kabels en leidingen die tijdelijk met klinkers worden herstraat en later van asfalt worden voorzien)kan repareren. bovendien zien wij erop toe dat de herstraatwerkzaamheden voldoende worden opgeleverd. Daarnaast zie ook het antwoord op vraag 02-2
20a.	PRO Eijsden-Margraten	*Bron: PRO – Programma 2 – Omschrijving* Omschrijving 62 “Eijsden-Margraten is een landelijke gemeente waar de auto voor veel inwoners een noodzakelijke vorm van vervoer blijft. (-)Het is daarom

Nr.	Fractie	Vraag en antwoord
	PRO	belangrijk dat de bereikbaarheid per auto op orde blijft, zonder dat dit ten koste gaat van de rust, leefbaarheid en plattelandsidentiteit van onze gemeente." In het bestuursakkoord wordt echter gesteld: "We gaan het gemeentelijk beleidsplan verkeer en vervoer actualiseren waarin alle diverse facetten aan bod komen, waarbij o.a. verkeersveiligheid, veilig fiets- en beleid opnieuw te funderen (-). Wandelroutes (waaronder schoolroutes), toegankelijkheid van voorzieningen voor ál onze inwoners en infrastructurele knelpunten integraal worden opgepakt." Vraag: Waarom worden deze uitgangspunten alleen expliciet benoemd in relatie tot nieuwe gebiedsontwikkelingen en niet ook voor de bestaande verkeerssituaties? **Antwoord** Dit passen wij reeds toe in de bestaande woonwijken en dus hebben we het niet expliciet genoemd in het coalitieakkoord.
20b.	**PRO**	*Bron: PRO – Programma 2 – Omschrijving* Vraag: Welke ruimte is er gereserveerd in de budgetten om veilige fietsroutes e.d. te kunnen inrichten, ook in de bestaande omgeving? **Antwoord** Er is geen apart budget voor de aanleg of verbetering van fietsroutes. Aanpassingen worden betaald uit het budget voor verkeersveiligheidsmaatregelen. Hiervoor is jaarlijks € 125.000 beschikbaar.
20c.	**PRO**	*Bron: PRO – Programma 2 – Omschrijving* Vraag: Kan de geciteerde tekst wat dit betreft worden aangepast om te reflecteren dat volgens het coalitieakkoord voor alle verkeersstromen de bereikbaarheid op orde blijft of wordt gebracht? **Antwoord** Ja, kan via amendering
21.	**PRO**	*Bron: PRO – Programma 2 – Omschrijving* Vraag: is in het budget ook ruimte opgenomen voor bijvoorbeeld het aanpassen van trottoirs zodat die ook voor rolstoelgebruikers, mensen met rollators en kinderwagens vrij toegankelijk zijn? **Antwoord** Zie de antwoorden op de vragen 02-2 en 02-18.

Nr.	Fractie	Vraag en antwoord
22.	PRO Eijsden-Margraten **PRO**	*Bron: PRO – Programma 2 – Omschrijving* “Wegenonderhoud’’: Wij onderhouden onze verhardingen op kwaliteitsniveau B.” Toch blijkt uit het wegenbeleidsplan dat het merendeel van onze wegen (ca 75%) op onderhoudsniveau A of A+ wordt onderhouden. Vraag: Wat zijn de meerkosten voor deze extra onderhoudsslag, en hoeveel budget valt vrij als we ons gaan houden aan het afgesproken beleid qua onderhoud? Zie ook de genoemde bedragen onder “wegen” onder de financiële recapitulatie op pag. 240 en “2a wegen” op pagina 241. **Antwoord** Als het onderhoudsniveau A+, A of B is, betekent dit dat er geen onderhoud noodzakelijk is op basis van de door de gemeenteraad vastgestelde beleid. We voeren onderhoud uit aan wegen die zijn geclassificeerd als C en D, daar zijn ook de budgetten op gebaseerd.
23.	PRO Eijsden-Margraten **PRO**	*Bron: PRO – Programma 2 – Wat mag het kosten?* Wat mag het kosten? 73 Na 2027 vervallen de baten onder “2.1 Verkeer en vervoer” grotendeels. Vraag: Wat zijn die baten en wat is de oorzaak van dit verval? **Antwoord** Zie het antwoord op vraag 02-17a: het gaat om incidentele legesopbrengsten van het glasvezelproject (€ 183.000 in 2027).
24.	PRO Eijsden-Margraten **PRO**	*Bron: PRO – Programma 2 – Wat mag het kosten?* Vraag: Wat levert uitvoering van de motie onverharde wegen uit november 2024 in concrete resultaten op in het komende jaar? Welke budgettaire gevolgen zien we hiervan? Kan een versnelling van deze opgave een positief resultaat aan de begroting leveren? **Antwoord** Wij verwijzen u graag naar de raadsinformatiebrief van november 2025 over dit onderwerp, waarin we dit uitvoerig hebben toegelicht.
25.	VVD Eijsden Margraten **VVD**	*Bron: VVD – Leefomgeving – Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat* Pagina 62 ‘Klimaatverandering’ Het college geeft aan in te zetten op duurzame en klimaatbestendige openbare ruimte. Aan welke maatregelen moeten wij denken om

Nr.	Fractie	Vraag en antwoord
		hieraan te kunnen voldoen? **Antwoord** Meer groen, meer groen dat biodiverser is, meer bomen, minder verharding, open verhardingen waardoor water makkelijker infiltreert etc.
26.	VVD Eijsden Margraten **VVD**	*Bron: VVD – Leefomgeving – Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat* Pagina 62 'Verkeersveiligheid' Het college geeft aan dat uit de inrichting van wegen voor de gebruiker duidelijk is welke snelheid toegestaan is. Wanneer wordt de pilot 30km zone in alle kernen, maar met name Margraten, uitgewerkt zoals een 30 km weg ingericht dient te zijn? **Antwoord** In de motie '50 naar 30' heeft de raad het college gevraagd om een plan op te stellen voor invoering van 30 km/u op wegen binnen de bebouwde kom. Het college is nog bezig met het opstellen van dit plan. Het is daarom nog niet bekend wanneer de maximumsnelheid op bepaalde wegen aangepast wordt. Bij wegen waar in de tussentijd een reconstructie plaatsvindt wordt de inrichting al aangepast. In 2027 betreft dit de Catharinastraat-Kloppenbergweg in Oost-Maarland en de Duivenstraat in Mheer.
27.	VVD Eijsden Margraten **VVD**	*Bron: VVD – Leefomgeving – Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat* Pagina 63 'Mobiliteit' Is er zicht op of de nieuwe dienstregeling van Arriva dit aantrekkelijker of minder aantrekkelijk maakt? **Antwoord** De dienstregeling van Arriva valt buiten de gemeentelijke begroting. Dit is een verantwoordelijkheid van de provincie Limburg. De nieuwe dienstregeling is ter vinden op de website van Arriva
28.	VVD Eijsden Margraten **VVD**	*Bron: VVD – Leefomgeving – Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat* Pagina 68 'Openbare ruimte' Het college gaat inzetten op meer groen en meer bomen binnen de bebouwde kom. Vanuit klimaatadaptie mooi voornemen. Maar nu de

Nr.	Fractie	Vraag en antwoord
		bladeren vallen zien we dat het straatbeeld en de verkeersveiligheid hieronder lijden. Vraag, is de bemensing van de buitendienst voldoende geëquipeerd om deze uitbreiding op te vangen? **Antwoord** Ja
29.	VVD Eijsden Margraten **VVD**	*Bron: VVD – Leefomgeving – Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat* Pagina 68 Hoe zorgen we ervoor dat wateroverlast wordt voorkomen? U gaat in de kernen uit van een bui 9. Kunt u nader aangeven wat dit inhoudt? **Antwoord** Ons systeem voldoet aan Bui 08 (ongeveer 20mm per uur) dit klopt ook in de praktijk. Op dit moment zijn we binnen Maas en Mergelland bezig met het nieuwe BRP (basis rioleringsplan) nu SSW genaamd (Stedelijk Systeem water). Dit is een model van de zuiveringskringen Heugem-Limmel en Wijlre waar onze rioleringen op zijn aangesloten. Middels dit model kunnen we bepaalde buien simuleren (bui 09 en bui 10) en zien we waar het systeem niet voldoet en wateroverlast optreedt. De resultaten van deze simulatie worden verwacht in 2027. Aansluitend wordt gewerkt aan het nieuwe waterprogramma. De knelpunten die voortkomen uit het nieuwe SSW landen inhoudelijk en financieel in het nieuwe Waterprogramma 2028-2031 dat eind 2027 aan de raad ter goedkeuring wordt aangeboden. Bui 9 is een standaard ontwerpbui die wordt gebruikt om de capaciteit van een rioolstelsel te toetsen. Dit is een bui van 29,4 mm in 1 uur waarbij de piek van de bui in het begin van de bui ligt.
30.	VVD Eijsden Margraten **VVD**	*Bron: VVD – Leefomgeving – Programma 2 Verkeer, vervoer en waterstaat* Pagina 74 Wat mag het kosten? De baten vanuit Verkeer en Vervoer dalen van € 193 mille naar € 10 mille in de meerjarenraming. Waar wordt dit door veroorzaakt? **Antwoord** Zie het antwoord op vraag 02-17a.
31.	VVD Eijsden Margraten	*Bron: VVD – Leefomgeving – Programma 2 en 3* Programma 2 en 3 In programma 3 wordt vermeld dat er wordt geïnvesteerd in de

Nr.	Fractie	Vraag en antwoord
	VVD	economische en toeristische positie van Eijsden-Margraten (wettelijk kader, 3.4 Economische promotie). Een toename van het toerisme kan leiden tot meer verkeersdrukte. In programma 2 wordt vermeld dat er wordt geïnvesteerd in de bereikbaarheid van de kernen. Wordt ervoor gezorgd dat deze ontwikkelingen op elkaar aansluiten, zodat onze infrastructuur de toename van het aantal gebruikers aankan? **Antwoord** Ja, dat doen we.