

Schriftelijke vraag

Artikel 54 Reglement van orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van de Raad

Zaaknummer: **106133-2025**

Schriftelijke vraag aan ☒ het college van burgemeester en wethouders ☐ de burgemeester

Het CDA is ter ore gekomen dat op het ventwegtraject tussen de N264 en de Graspeel nieuw asfalt wordt aangebracht. Onderhoud aan wegen juichen wij vanzelfsprekend toe. Wat het CDA echter zorgen baart, is dat het aantal verkeersdrempels op dit traject stijgt van 5 naar maar liefst 13.

Gezien de functie van de ventweg, die uitsluitend bedoeld is voor bestemmings- en landbouwverkeer, is de verkeersintensiteit al beperkt. Een verdere snelheidsremming met dertien verkeersdrempels ligt daarom niet voor de hand. De weg is nadrukkelijk geen sluiproute voor doorgaand verkeer. Naar het oordeel van het CDA roept de aanleg van extra drempels op een dergelijke weg dan ook vragen op over de noodzaak, de proportionaliteit en de gevolgen voor de gebruikers.

Het frequente optrekken en afremmen van landbouwvoertuigen leidt bovendien tot extra uitstoot en onnodige slijtage, hetgeen haaks staat op duurzaam wegbeheer en milieubewust beleid. Naast de extra belasting voor materiaal en milieu hebben ervaringen elders in Maashorst geleerd dat wanneer er zoveel verkeersremmende maatregelen getroffen worden de geluidsoverlast toeneemt.

Wij stellen daarom de volgende vragen aan het college:

1. Voor zover bij het CDA bekend, heeft er bij dit onderwerp geen participatie plaatsgevonden. Klopt dat? Zo ja, is het college het met het CDA eens dat bij dit onderwerp participatie met belanghebbenden had moeten plaatsvinden? Zo ja, waarom is dit dan niet gebeurd? Zo nee, waarom niet?
2. Op welke wijze voert het college (al dan niet structureel) het gesprek met 'de agrarische sector in Maashorst' over diverse ontwikkelingen in het algemeen en de voorbereiding en afstemming over dit soort besluiten in het bijzonder?
3. Heeft het college de proportionaliteit en noodzakelijkheid voor de toename van het aantal drempels onderzocht?
4. Waarom acht het college de forse toename van het aantal verkeersdrempels van 5 naar 13 op dit specifieke traject noodzakelijk en/of wenselijk?
5. Is het college het met het CDA eens dat deze weg voornamelijk wordt gebruikt door langzaam rijdend bestemmings- en landbouwverkeer, en dat het aanleggen van 13 drempels in dat licht niet proportioneel is? Zo ja, waarom kiest het college er dan toch voor? Zo nee, waarom niet?
6. Is het college zich ervan bewust dat als er zoveel verkeersremmende maatregelen getroffen worden verkeersstromen zich gaan verplaatsen naar daar waar ze ze niet wilt hebben?
7. Op welke wijze weegt het college bij besluiten als deze de extra milieubelasting en brandstofverbruik als gevolg van het telkens optrekken en afremmen van zware voertuigen?
8. Aangezien het asfalteringswerk nog niet is afgerond, is het college bereid het aantal drempels te beperken en terug te brengen naar de oorspronkelijke situatie (vijf drempels)? Zo nee, waarom niet?

Gezien de urgentie (gelet op de uitvoering van de werkzaamheden) zou het CDA bovenstaande vragen per omgaande beantwoord zien. Dit nu ingrijpen nog mogelijk is. Het CDA heeft, naast deze schriftelijke vragen aan het college, ook een aantal schriftelijke vragen gesteld over dit onderwerp (zie technische vragen id 210).

Ondertekening:

Datum indiening	:	11-11-2025
Fractie	:	CDA
Naam indiener	:	Bern Derks
Einddatum	:	11-12-2025
Id. Nr. Ibabs	:	151



Antwoord op schriftelijke vraag

Artikel 54 Reglement van orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van de Raad

Antwoord door: ☒ college van burgemeester en wethouders ☐ burgemeester
Datum: 16-12-2025
<u>Vraag 1:</u> Voor zover bij het CDA bekend, heeft er bij dit onderwerp geen participatie plaatsgevonden. Klopt dat? Zo ja, is het college het met het CDA eens dat bij dit onderwerp participatie met belanghebbenden had moeten plaatsvinden? Zo ja, waarom is dit dan niet gebeurd? Zo nee, waarom niet? <u>Antwoord 1:</u> Er heeft voor dit werk geen participatie plaatsgevonden. De werkzaamheden aan de rijbaan zijn onderhoudswerkzaamheden en de aanleg van de verkeersremmende maatregelen zijn ervoor om de verkeersveiligheid te verhogen. Beide zaken zijn zorgplichten van de gemeente en hiervoor is geen participatie benodigd. Voor verkeersremmende maatregelen kan een participatietraject worden doorlopen, maar dan zal het voornamelijk gaan over de locaties van een drempel of plateau. Een plateau is een verkeerremmende maatregel op een kruising en worden op bijna alle kruisingen aangelegd (tenzij dicht op elkaar). Een drempel wordt vaak toegepast als de afstand tussen 2 kruisingen dermate lang is dat er één of meerdere verkeersremmende maatregelen tussen de plateaus aangelegd moet worden. In het buitengebied zijn vaak de afstanden tussen kruisingen lang, maar staan er ook weinig woningen/panden. De gemeente bepaald dan vaak zelf waar een drempel moet komen, zonder te overlast van de aanwonenden te zijn. Er wordt niet aan de aanwonenden of gebruikers gevraagd óf er verkeersmaatregelen moeten komen. Dit is een verkeerskundige keuze van de gemeente uit gegevens die beschikbaar zijn, zoals snelheidsgegevens. Voor onderhoudswerkzaamheden aan de wegen is geen participatie nodig, omdat er geen (grote) aanpassingen aan de inrichting van de weg wordt gedaan. Bij reconstructies wordt dit wel gedaan. <u>Vraag 2:</u> Op welke wijze voert het college (al dan niet structureel) het gesprek met 'de agrarische sector in Maashorst' over diverse ontwikkelingen in het algemeen en de voorbereiding en afstemming over dit soort besluiten in het bijzonder? <u>Antwoord 2:</u> Er is 2x per jaar overleg met het bestuur van het ZLTO. Als er ontwikkelingen zijn die de sector raken, zullen zij zeker als belanghebbenden betrokken worden. Onderhoudswerkzaamheden en aanpassingen ten behoeve van de verkeersveiligheid zijn zorgplichten van een gemeente waaraan voldaan moet worden. Deze werkzaamheden zijn niet met het ZLTO besproken. Bij deze type werkzaamheden wordt geen enkele partij betrokken, behoudens eventueel direct aanwonenden van een locatie waar een verkeersremmende maatregelen is bedacht. <u>Vraag 3:</u>

Heeft het college de proportionaliteit en noodzakelijkheid voor de toename van het aantal drempels onderzocht?

Antwoord 3:

De gemeente bekijkt bij dit soort werkzaamheden wat de snelheid is van het verkeer en hoe de weg is ingericht. Uit onderzoek blijkt dat de gereden snelheid op plaatsen fors te hoog ligt. Er is aanleiding om de weg te voorzien van extra snelheidsremmende maatregelen. Bovendien is in de risicoanalyse verkeersveiligheid (bijlage 2 van het Beleidsprogramma mobiliteit) aangegeven dat de snelheid op 60 km/uur-wegen een aandachtspunt is. Nu er onderhoudsmaatregelen zijn gepland, leggen we gelijk op diverse plekken drempels aan.

Vraag 4:

Waarom acht het college de forse toename van het aantal verkeersdrempels van 5 naar 13 op dit specifieke traject noodzakelijk en/of wenselijk?

Antwoord 4:

Op wegen buiten de bebouwde kom is het volgens landelijke inrichtingsrichtlijnen van het CROW aanbevolen om deze als zodanig in te richten. Daar horen snelheidsremmers bij. Afhankelijk van de mogelijkheden is het aanbevolen om rond de 200 meter een remmer te realiseren.

Vraag 5:

Is het college het met het CDA eens dat deze weg voornamelijk wordt gebruikt door langzaam rijdend bestemmings- en landbouwverkeer, en dat het aanleggen van 13 drempels in dat licht niet proportioneel is? Zo ja, waarom kiest het college er dan toch voor? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5:

Op basis van de gegevens die de gemeente heeft, wordt de weg door diverse voertuigen gebruikt. Alleen de overschrijdingen van de maximumsnelheid geeft aan dat er meer dan alleen landbouwvoertuigen rijden.

Vraag 6:

Is het college zich ervan bewust dat als er zoveel verkeersremmende maatregelen getroffen worden verkeersstromen zich gaan verplaatsen naar daar waar je ze niet wilt hebben?

Antwoord 6:

De wegen parallel aan de N277 (Schuifelenberg, Peelweg) zijn erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 60 km/uur. Dit type weg is bedoeld om de aanliggende erven te ontsluiten. De systematiek van de wegcategorisering (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg) geeft aan dat op wegen met de laagste categorie (erftoegangsweg) in principe alleen lokaal verkeer rijdt. Doorgaand verkeer is ongewenst, maar niet altijd te voorkomen. De drempels zullen naast het snelheidsremmend effect er ook aan bijdragen dat gemotoriseerd verkeer eerder gebruik gaat maken van de gebiedsontsluitingsweg (N277).



Vraag 7:

Op welke wijze weegt het college bij besluiten als deze de extra milieubelasting en brandstofverbruik als gevolg van het telkens optrekken en afremmen van zware voertuigen?

Antwoord 7:

De uitvoering van de drempels op de Graspeel en Schuifelenberg voldoen aan de landelijke inrichtingskenmerken van drempels op een 60 km/uur-weg. Dat betekent dat landbouwverkeer met minimale hinder hier overheen kan rijden. Gemotoriseerd verkeer dat sneller rijdt heeft hier wel last van.

Vraag 8:

Aangezien het asfalteringswerk nog niet is afgerond, is het college bereid het aantal drempels te beperken en terug te brengen naar de oorspronkelijke situatie (vijf drempels)? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8:

Zoals hierboven aangegeven hebben de drempels een functie. Wij zien geen reden het aantal extra drempels niet uit te voeren.