

Beantwoorden vragen RvO

Zaaknummer: 0000511149
Contactpersoon: J. van Asten
Datum: 8 september 2026
Betreft: Art.38 vragen T. van Meyl - Voorgenomen snelheidsverlaging Geuzendijk
Portefeuillehouder: W. Boelens
Bijlagen: n.v.t.

Beste dames/heren,

Door de heer van Meyl zijn, namens de VVD-fractie, enkele artikel 38 vragen gesteld over de voorgenomen snelheidsverlaging op de Geuzendijk. Hieronder vindt u onze beantwoording van deze vragen.

1. Op welke datum, in welke collegevergadering en op basis van welke verkeerskundige analyses heeft het college vastgesteld dat voor de Geuzendijk is voldaan aan de in het Masterplan Mobiliteit opgenomen voorwaarde dat de nut en noodzaak van de herinrichting moet worden aangetoond? Waarom is dit besluit niet terug te vinden in de openbare besluitenlijsten van het college? Kan het college het collegebesluit, de ambtelijke advisering, de verkeerskundige onderbouwing en alle daaraan ten grondslag liggende stukken aan de raad verstrekken?

Het college heeft in deze bepaald dat ze zich schaart achter de ambtelijke advisering die ook onderdeel uitmaakt van het verkeersbesluit. Een motivering voor de snelheidsverlaging is in het besluit opgenomen. Een verkeersbesluit is een besluit van het college wat gemandateerd is naar de ambtelijke organisatie.

2. In het Masterplan Mobiliteit is opgenomen dat maatregelen en projecten worden getoetst door een integraal mobiliteitsteam. Heeft deze toets voor de Geuzendijk plaatsgevonden? Zo ja, wanneer, welke afwegingen zijn daarbij gemaakt en kan het college de uitkomst van deze toets met de raad delen? Zo nee, waarom is afgeweken van de in het Masterplan vastgelegde werkwijze?

Deze toets heeft ambtelijk plaatsgevonden en is bestuurlijk afgestemd. De afwegingen maken onderdeel uit van het verkeersbesluit wat op 3 augustus 2026 is gepubliceerd. Ter informatie sturen wij u het verkeersbesluit toe.

3. Bij de behandeling van de begroting 2026 gaf het college aan dat nog een afzonderlijk besluit zou worden genomen over de nut en noodzaak van de snelheidsverlaging. Waarom is de raad hierover niet geïnformeerd voordat het verkeersbesluit werd gepubliceerd?

Het college was niet op de hoogte van deze toezegging door het vorige college. Destijds is deze toezegging ook niet als bestuurlijke toezegging gedocumenteerd.

Het huidige college is aan de slag gegaan met de uitvoering van het Masterplan Mobiliteit. En zoals vastgesteld in de mandaatregeling is voor deze snelheidswijziging geen separaat collegevoorstel genomen, maar is het verkeersbesluit gemandateerd naar de ambtelijke organisatie.

4. Welk concreet verkeersveiligheidsprobleem wordt met de verlaging van 80 naar 60 km/u opgelost? Kan het college de verkeersintensiteiten, gemiddelde snelheden, V85-snelheden, snelheidsmetingen en ongevalsgegevens over de afgelopen tien jaar verstrekken? In hoeveel van deze ongevallen speelde een snelheid tussen de 60 en 80 km/u aantoonbaar een doorslaggevende rol?

Hieronder vindt u een tabel met de gegevens van de twee meest recente tellingen op de Geuzendijk. Deze tellingen hebben op twee verschillende locaties plaatsgevonden.

Datum telling	<i>Juni 2022</i>	<i>September 2023</i>
Gemiddelde etmaalintensiteit	4.441	4.558
Gemiddelde snelheid	77,5 km/u	70,2 km/u
V85	87,4 km/u	79,9 km/u

We hebben uit onze gegevens vijf geregistreerde ongevallen op het wegvak Geuzendijk in de laatste 10 jaar gevonden. Hierbij dient aangegeven te worden dat het merendeel van de ongevallen vaak niet of beperkt geregistreerd wordt. Uit de beschikbare gegevens hebben we geen gegevens over de aanleiding van de ongevallen kunnen halen.

5. Waarom acht het college een uniform snelheidsregime met de gemeente Weert relevant voor de beoordeling van de nut en noodzaak op het Cranendonckse deel van de Geuzendijk? Welke concrete

verkeerskundige meerwaarde heeft eenzelfde maximumsnelheid aan beide zijden van de gemeentegrens?

Hetzelfde snelheidsregime in beide gemeenten draagt bij aan een eenduidig en herkenbaar verkeersbeeld voor de weggebruiker. Een weggebruiker is immers vaak niet op de hoogte van de gemeentegrenzen. Daarnaast draagt een uniform snelheidsregime over de gehele lengte van de Geuzendijk bij aan de naleving van de geldende snelheid.

6. De Geuzendijk beschikt reeds over een vrijliggend fietspad, waardoor gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer fysiek van elkaar zijn gescheiden. Welke aanvullende verkeersveiligheidswinst verwacht het college met een snelheidsverlaging naar 60 km/u ten opzichte van de huidige situatie?

Een lagere snelheid verkleint de kans op opgevallen aanzienlijk. Daarnaast wordt hiermee de ernst van de ongevallen drastisch vermindert, zelfs als er al vrijliggende fietspaden aanwezig zijn. Ook de oversteekbaarheid van de weg wordt voor onder andere fietsers en wandelaars verbeterd als de snelheid omlaag gaat. Dit geldt ook voor de oversteekplaatsen van de tankbanen van defensie die in de toekomst hoogstwaarschijnlijk intensiever gebruikt zullen gaan worden.

Aan de Geuzendijk liggen onder andere de bedrijven van Cranenbroek en Van der Steen elektrotechniek. Een verlaging van de snelheid zorgt er ook voor dat de werknemers en bezoekers van deze bedrijven veiliger deze bedrijven kunnen bereiken. Met name het op en afrijden van de parkeerterreinen wordt veiliger doordat de zichtbaarheid verbetert omdat het verkeer hier dan minder hard rijdt.

De verlaging van het snelheidsregime draagt eveneens bij aan een vermindering van de hinder en milieueffecten (uitstoot).

7. Binnen het krediet voor het Uitvoeringsprogramma Wegen 2026 is € 625.000 geraamd voor de Geuzendijk. Welk deel hiervan heeft betrekking op regulier groot onderhoud en welk deel op de herinrichting naar GOW60? Zijn al opdrachten verstrekt of financiële verplichtingen aangegaan voordat de nut en noodzaak van de herinrichting afzonderlijk was vastgesteld?

Er vindt geen grootschalige herinrichting van de weg plaats. Op de weg wordt de 80 km/u belijning voor 60 km/u belijning vervangen. De asmarkering wordt vervangen door kantmarkering. Daarnaast worden enkele maatregelen aangebracht op de oversteekplaatsen. Deze maatregelen zorgen er niet

voor dat de kosten voor het onderhoud hoger uitvallen omdat er in het geval van een 80 km/u inrichting andere markering en oversteekvoorzieningen dienden te worden aangebracht. Opgemerkt dient te worden dat de kosten voor een duurzaam veilige inrichting als 80 km/u aanzienlijk hoger zouden zijn, omdat conform de eisen van duurzaam veilig de weg verbreed had moeten worden om aan de juiste afmetingen voor een 80 km/u weg te voldoen.

De werkzaamheden zijn al in voorbereiding en het tijdsslot is reeds gereserveerd bij de aannemer. Dit is in samenwerking gedaan met de gemeente Weert die gelijktijdig met de gemeente Cranendonck onderhoudswerkzaamheden aan de Geuzendijk uit gaat voeren, waardoor de overlast voor de weggebruiker beperkt wordt.

8. Is het college van mening dat met het enkele feit dat de Geuzendijk in het Masterplan Mobiliteit als toekomstig GOW60-wegvak is opgenomen, automatisch is voldaan aan de eis dat de nut en noodzaak van de herinrichting moet worden aangetoond? Zo ja, hoe verhoudt zich dat tot de expliciete passage in het Masterplan dat deze afweging per specifiek wegvak afzonderlijk moet plaatsvinden?

Voor iedere aanpassing in het snelheidsregime is het noodzakelijk dat er een verkeersbesluit genomen dient te worden. Bij ieder verkeersbesluit dient ook een motivatie toegevoegd te worden, waarin de snelheidsverlaging onderbouwd wordt. Hiermee geven wij uitvoering aan de expliciete passage in het Masterplan.

Met vriendelijke groet,

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN CRANENDONCK

De secretaris,

De burgemeester,

E. Jacobs

F.A.P. van Kessel

