



**GEMEENTEBESTUUR**

**uw kenmerk** Vervolgfragen  
reconstructie Groenveldsingel  
**uw brief d.d.** 05-12-2023

**ons kenmerk** 105498  
**behandelaar** K. Ploum  
**telefoonnummer** +31 77 2079582  
**e-mail** [ko.ploum@venlo.nl](mailto:ko.ploum@venlo.nl)  
**collegebesluit d.d.** 5 december 2023  
**bijlage(n)**  
**datum** - 7 DEC. 2023

T.a.v. De heer Bastiaans  
Veur Groeët Venlo  
[Leon.bastiaans@vgvenlo.nl](mailto:Leon.bastiaans@vgvenlo.nl)

**onderwerp** art 44 vragen inzake Groenveldsingel

Geachte heer Bastiaans,

Naar aanleiding van uw bovenvermelde brief delen wij u het volgende mede.

**Vraag 1**

Wij vroegen bij vraag 1 of u kon onderbouwen met cijfers of er te hard werd gereden. Het antwoord was ja. Graag ontvangen wij inzage in de cijfers van betreffend wegvak.

**Antwoord vraag 1**

In september 2022 was de gemiddelde snelheid richting Maagdenberg 46,1 km/u. 85% van het verkeer reed in deze richting minder dan 54,5 km/u. De hoogst gemeten snelheid was 85 km/u. De gemiddelde snelheid richting Stalberg was 44,8 km/u. 85% van het verkeer in deze richting reed minder dan 54,1 km/u. De hoogst gemeten snelheid was 78 km/u. Deze snelheden zijn niet gemeten maar verkregen uit data vanuit de navigatiesystemen.

**Vraag 2**

U stelt in de beantwoording van vraag 5 dat er vanaf de oplevering zichtbaar minder hard wordt gereden. De beleving van omwonenden is anders. Kunt u dat met cijfers aantonen dat er minder hard wordt gereden en zo ja, hebben wij graag inzage in deze cijfers.

**Antwoord vraag 2**

Voor snelheden voorafgaand aan de reconstructie zie antwoord 1.

In september 2023 was de gemiddelde snelheid richting Maagdenberg 45,2 km/u. 85% van het verkeer reed in deze richting minder dan 53,4 km/u. De hoogst gemeten snelheid was 81 km/u. De gemiddelde snelheid richting Stalberg was 43,6 km/u. 85% van het verkeer in deze richting

reed minder dan 52,3 km/u. De hoogst gemeten snelheid was 79km/u. Dit betekent een reductie van de snelheid van circa van 1 kilometer per uur gemiddeld voor circa 8.500 motorvoertuigen per dag. Gezien het merendeel van de automobilisten ongeveer 50 kilometer per uur rijdt en er weinig voertuigen te langzamer rijden betekent de afnamen vooral in de snelheid van de voertuigen die echt te hard rijden. Op korte termijn gaan wij een meting uitvoeren om te kijken naar de huidige intensiteit en snelheid.

Bij het project Groenveldsingel zijn meerdere punten aangepakt bij de reconstructie, waaronder meer ruimte voor groen (mede mogelijk gemaakt door het versmallen van de rijbaan), het vervangen van het asfalt en het plaatsen van een duiker om de verschillende beken en waterwegen te verbinden. De rijbaan versmallen is gedaan volgens de landelijke richtlijnen.

### **Vraag 3**

U verwijst naar IVOR in de beantwoording bij vraag 6 & 8. Na bestudering van dit document lezen wij wel over integraal werken uitvoeren, maar niet over het klimaatbestendig maken door nog meer te vergroenen van een wegvak zoals de Groenveldsingel. Wat is uw overweging geweest om de Groenveldsingel (nog meer) klimaatbestendig te maken?

### **Antwoord vraag 3**

De tweede hoofdambitie van de IVOR is "toekomstbestendig als basis". Nieuw gebruik en circulariteit zijn hierbij de doelstelling. Onder 2.2 en 2.3 worden nieuwe energie en nieuwe natuur beschreven. De herinrichting levert een bijdrage aan deze ambitie.

### **Vraag 4**

De Laaghuissingel sluit direct aan op de Groenveldsingel. Als deze weg ook toe is aan onderhoud, wordt deze dan ook versmald door het verbreden van het middenvak?

### **Antwoord vraag 4**

De Laaghuissingel is nog niet aan groot onderhoud toe. Mocht er in de toekomst wel onderhoud plaatsvinden, dan kijken we op dat moment wat er nodig is voor dit stuk. Het is nu nog niet te zeggen of daar ook een versmalling nodig is.

### **Vraag 5**

Gaat u nu alle wegen, welke onderhoud behoeven (zoals u stelt in uw beantwoording onder vraag 7), aanpassen in overeenstemming met de landelijke richtlijnen?

### **Antwoord vraag 5**

Niet alle wegen worden aangepast aan de recente landelijke richtlijnen. Jaarlijks hebben wij ongeveer 90 straten in onderhoud. Jaarlijks wordt de planning voor de komende jaren doorgelopen en gekeken wat prioriteit heeft en haalbaar is om om te vormen.

### **Vraag 6**

Mocht u vraag 5 met nee beantwoorden, waarom is er dan wel voor gekozen bij de Groenveldsingel?

### **Antwoord vraag 6**

De Groenveldsingel is een project waaronder meer ruimte voor groen (mede mogelijk gemaakt door het versmallen van de rijbaan), het vervangen van het asfalt en het plaatsen van een duiker om de verschillende beken en waterwegen te verbinden konden combineren.

### **Vraag 7**

In het raadsvoorstel 2021-11, waar IVOR is aangenomen, lezen wij ook navolgende passage: 4. IVOR sluit aan op wensen vanuit de samenleving We zien dat inwoners steeds meer betrokken willen zijn bij de inrichting en het beheer van hun directe woonomgeving. Inwoners kunnen ook zelf aan de slag in de openbare ruimte. Voor bewonersinitiatieven vormt IVOR een inspirerend ideeënboek en kwalitatief kader. Bovenstaande passage staat volgens ons haaks op uw antwoord onder vraag 3. Kunt u aangeven wat er dan klaarblijkelijk is fout gegaan of hoe ziet u hoe bewoners datgene wat wordt gesteld in bovenstaande passage, zouden kunnen toepassen.

### **Antwoord vraag 7**

Direct aan de hoofdrijbaan van de Groenveldsingel wonen geen mensen. Daarmee zijn de bewoners indirect belanghebbend. De Groenveldsingel ontsluit de straten van de aanliggende wijken. Doorstroming en bereikbaarheid zijn voor deze ontsluitingsweg het belangrijkste. De profielen van de rijbaan zijn aangepast op deze functie en de verantwoordelijkheid van de gemeente. Desalniettemin hadden we voor start werk, via de diverse kanalen, aan de bewoners moeten uitleggen wat en waarom we de Groenveldsingel gingen omvormen. Dit is helaas niet gebeurd. Hier zullen wij in de toekomst scherper op zijn, om zo bewoners ook in onze ambities mee te nemen.

### **Vraag 8**

Fractie Bastiaans is van mening dat inwoners inspraak moeten kunnen hebben op datgene wat in hun omgeving aangepast wordt. Het is aan het college om hier met bewoners goed over te communiceren en eventuele breed gedragen ideeën mee te nemen in IVOR. Het niet aanpassen van de bestrating nabij de bushokjes/oversteekplaatsen, of het aanleggen van andere verkeer remmende maatregelen, zijn daar goede voorbeelden van. Kunt u op deze stelling reflecteren?

### **Antwoord vraag 8**

Vanzelfsprekend vinden wij inspraak van inwoners belangrijk. Dat is ook vastgelegd in het kader Burgerbetrokkenheid. Naast communicatie, informatie en betrokkenheid naar en van inwoners blijft de gemeente als zodanig wel verantwoordelijk voor een functionele en veilige inrichting van de openbare ruimte en gemeentelijke infrastructuur.

### Vraag 9

Laatste vraag/opmerking met betrekking tot meerkosten. U stelt dat het verbreden van de middenstrook niet duurder is dan slechts het vervangen van asfalt. Graag ontvangen wij het volledige bestek, inschrijfstaat en de afrekenstaat van het project, om te controleren of datgene wat u stelt juist is.

### Antwoord vraag 9

Er is in de eerdere beantwoording niet gesteld dat het verbreden van de middenstrook niet duurder is dan alleen asfaltonderhoud. Er is aangegeven dat er geen meerkosten zijn geweest binnen het project omdat er in de projectraming al rekening gehouden is met de integrale opgave. Er is op de Groenveldsingel veel meer gedaan dan alleen het versmallen van de rijbaan. Derhalve is een vergelijking zoals u wenst niet te maken aan de hand van de projectraming. Aangezien binnen het project de rijbaan volledig verwijderd moest worden hebben we minder asfalt teruggebracht door de rijbaan te versmallen. Het aanbrengen van teelaarde op het vrijgekomen deel is goedkoper dan het aanbrengen van asfalt.

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van Venlo  
de secretaris

Twan Beurskens



de burgemeester

Antoin Scholten

