



Mobiliteitsplan Aa en Hunze

Reactienota op zienswijzen

2 oktober 2024

Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
Leeswijzer reactienota	3
Vervolg	3
Beantwoording zienswijzen en aanpassingen Mobiliteitsplan.....	4

Kenmerk Aa en Hunze: 2024-010358

Kenmerk Goudappel: 015219.20240918.R01.01

Datum: 2 oktober 2024

Inleiding

Deze Reactienota gaat in op de zienswijzen die zijn ingediend op het concept-Mobiliteitsplan 2024-2028 van de gemeente Aa en Hunze. Het concept-Mobiliteitsplan heeft van 22 juli tot en met 15 september 2024 ter inzage gelegen. In die periode zijn 21 unieke zienswijzen binnengekomen.

Leeswijzer reactienota

In deze reactienota zijn de zienswijzen in willekeurige volgorde onder elkaar gezet. Sommige zienswijzen sluiten op elkaar aan en zijn daarom één keer beantwoord. Bij een herhaling van de punten wordt terugverwezen naar de eerste beantwoording.

De reacties zijn opgenomen in tabellen, waarbij in de eerste kolom een volgnummer is aangegeven en de indiener wordt genoemd. In kolom drie is de samenvatting van de zienswijze te lezen. De vierde kolom bevat de reactie van de gemeente op de zienswijze van de indiener. In de laatste kolom is ten slotte aangegeven of en op welke wijze het Mobiliteitsplan hierop is aangepast of wat er verder concreet wordt gedaan.

Onderstaande partijen hebben gereageerd op het Mobiliteitsplan tijdens de inspraakperiode. Particuliere indieners zijn geanonimiseerd.

Nr.	Indiener(s)
-----	-------------

2024001	Bewoners Rolde
2024002	Bestuur vereniging De Hamerlanden (Kostvliet)
2024003	OV-bureau Groningen Drenthe
2024004	Inwoners van Grolloo
2024005	Bewoners Lutkenend
2024006	Inwoners van Rolde
2024007	Vereniging Dorpsbelangen Grolloo
2024008	Gemeente Stadskanaal
2024009	Werkgroep verkeer Nieuwediep
2024010	Fietzersbond Drenthe
2024011	Inwoner van Rolde
2024012	Verkeerscommissie Asserstraat

Nr.	Indiener(s)
-----	-------------

2024013	Consumentenplatform OV Drenthe
2024014	Dorpsbelangen De Broekstreek
2024015	Dorpsbelangen Gieterveen
2024016	Plaatselijk belang Gasselte-Kostvliet
2024017	Dorpsbelangen Oud-Nieuw Annerveen en Spijkerboor
2024018	Dorpsbelangen Gasteren
2024019	Dorpscoöperatie De Brug Gasselternijveen
2024020	Dorpsbelangen Rolde plus 20 inwoners die de zienswijze ter ondersteuning hebben ondertekend
2024021	Dorpsbelangen Annerveenschekanaal
2024022	Jongerenraad Aa en Hunze

Vervolg

Het aangepaste mobiliteitsplan biedt het college ter vaststelling aan de gemeenteraad aan, vergezeld van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) en de reactienota.

Beantwoording zienswijzen en aanpassingen Mobiliteitsplan

Hieronder volgt de beantwoording van de zienswijzen. De belangrijkste punten uit de zienswijzen zijn daarbij samengevat en samengevoegd wanneer het vergelijkbare zienswijzen zijn. Het Mobiliteitsplan wordt daarbij afgekort als 'Mp' in de tabel hierna. Op basis van een aantal reacties is het Mobiliteitsplan aangepast. Waar en hoe leest u in de onderstaande tabel.

Zienswijze Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Hoe wordt de zienswijze verwerkt
2024001 Bewoners Rolde	De bewoners uiten hun zorgen over de toenemende verkeersdruk in de Brinkstraat. Ze wijzen op het toegenomen forensenverkeer en sluipverkeer via de Brinkstraat, met name tussen de Gieterstraat en de Grote Brink. Ze vragen om aandacht voor dit probleem in het mobiliteitsplan, omdat ze vrezen dat de verkeersmaatregelen in het centrum de druk op de Brinkstraat verder kan gaan toenemen.	De toenemende verkeersdruk in de Brinkstraat is bekend bij ons. Naast het feit dat het op de hoofdroute door het centrum erg druk wordt, zien wij ook een toename van sluipverkeer door de buurt om kruispunten te ontwijken. De specifieke situatie waar de schrijver van deze zienswijze op doelt is reeds bekend en zal worden meegenomen bij de aanpak van het nieuwe gebied rondom de supermarkt. De Brinkstraat is bij de inventarisatie en risicoanalyse niet als knelpunt geïdentificeerd.	De Brinkstraat wordt meegenomen in de ontwikkelingen rondom de supermarkt. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het Mobiliteitsplan.
2024002 Bestuur Vereniging De Hamerlanden (Kostvliet)	De indiener vraagt aandacht voor de verkeerssituatie in het buurtschap Kostvliet. De indiener wijst op sluipverkeer, vrachtwagens en groot landbouwverkeer dat met hoge snelheid door de straten rijdt, wat als gevaarlijk wordt ervaren. Vereniging De Hamerlanden pleit voor: 1: maximaal 50km/u (liever 30km/u) binnen de bebouwde kom; 2: opheffen oversteek van Kostvliet naar Gasselte via de Van Veelenweg; 3: aandacht voor gezichtsbepalende monumentale beuken die zeer snel om zorg en bescherming vragen, door o.a. aangepaste gladheidsbestrijding.	Kostvliet is juridisch gezien een buurtschap zonder bebouwde kom. De huidige wetgeving geeft ons geen mogelijkheden dezelfde snelheidslimieten als in dorpen toe te passen op buurtschappen. Het is mogelijk een buurtschap op te waarderen tot een bebouwde kom. Volgend jaar herzien wij de wegenlegger en het komenbesluit. Wij nemen de suggestie om Kostvliet als bebouwde kom aan te wijzen mee. Het opheffen van de oversteek over de Ingenieur W.I.C. van Veelenweg is een ingreep met gevolgen voor de bereikbaarheid van diverse voorzieningen in de regio. "De effecten van de opheffing moeten breder worden onderzocht. In het huidige Mobiliteitsplan is ervoor gekozen eerst andere locaties aan te pakken. Het onderzoek kan meegenomen worden in de herziening van het Mobiliteitsplan, gepland na 2028. Aandacht voor de monumentale beuken valt niet onder mobiliteit, maar onder groenvoorziening. In 2025 willen wij het gladheidsbestrijdingsplan	In het nieuwe komenbesluit wordt de aanpassing van Kostvliet van buurtschap naar dorp overwogen. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het Mobiliteitsplan.

Zienswijze Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Hoe wordt de zienswijze verwerkt
		evalueren. Daarbij moet een goede balans worden gevonden tussen verkeersveiligheid en bomenbehoud. De suggestie voor aangepaste gladheidsbestrijding in Kostvliet nemen wij mee bij de evaluatie van het gladheidsbestrijdingsplan in het voorjaar van 2025.	
2024003 OV-bureau Groningen Drenthe	De indiener bedankt voor de kans om op het Mobiliteitsplan te reageren en waardeert de betrokkenheid in het voortraject. Ze ondersteunen de focus op directe busroutes en hubs, en vinden het positief dat bestaande hubs worden uitgebreid met voorzieningen zoals deelfietsen. Ze willen verder in gesprek over de verplaatsing van de hub Annen naar de N34 en nieuwe hubs bij De Hilte en Gasselte. Daarnaast steunen ze het versterken van hoogwaardig openbaar vervoer, zoals de Q-liners, en benadrukken het belang van goede haltevoorzieningen bij nieuwe hubs om reistijdverlies te voorkomen. Ze willen door Zuidlaren blijven rijden met Q-link paars en ondersteunen een goede busroute door Annen, eindigend bij P+R Gieten. Ze uiten zorgen over de impact van de geplande snelheidsverlagingen en veiligheidsmaatregelen op de doorstroming van buslijnen. Dit kan leiden tot vertragingen en hogere kosten, wat gevolgen heeft voor aanvullende buslijnen zoals 21 en 24. Ze stellen voor deze kwesties verder te bespreken om het openbaar vervoer toekomstbestendig te maken.	We begrijpen uw zorgen over de mogelijke gevolgen van de snelheidsverlagingen en andere maatregelen voor de doorstroming van het busvervoer. Samen met het OV-bureau, de Provincie en omliggende gemeenten werken we hard om het openbaar vervoer in onze regio te waarborgen en waar mogelijk te verbeteren. We zijn ervan overtuigd dat maatregelen zoals snelheidsverlagingen bijdragen aan een veilige en prettige leefomgeving in onze dorpen. We streven ernaar deze maatregelen zo in te passen dat het busvervoer minimaal hinder ondervindt. Hoewel snelheidsverlaging op het eerste gezicht een negatieve impact lijkt te hebben op reistijden, blijkt uit onderzoek^{1 2} dat de winst in verkeersveiligheid en het voorkomen van ernstige ongevallen doorgaans zwaarder weegt dan deze nadelen. Verder blijkt dat het terugdringen van de snelheidslimiet niet de belangrijkste reden is voor een verminderd gebruik van het OV, maar dat dit eerder komt door de versobering van het openbaar vervoer sinds 2012 en de beperkte bereikbaarheid van bushaltes en knooppunten. Daarom investeren we in goede haltevoorzieningen en de uitbreiding van hubs, zodat het OV aantrekkelijk en toegankelijk blijft. We gaan graag verder met u in gesprek om de beste oplossingen te vinden voor het openbaar vervoer in onze gemeente.	We hebben aanpassingen aan bijvoorbeeld de haltes meegenomen in het uitvoeringsprogramma: nummer L05. De zienswijze leidt niet tot verdere aanpassingen in het Mobiliteitsplan.
2024004	De indiener vraagt in de ingediende zienswijze specifiek antwoord op de volgende, gestelde, vragen:	1. De benodigde financiële middelen voor het uitvoeringsprogramma van het mobiliteitsplan zijn opgenomen in de begroting 2025 en verder. Dit betekent dat er minder financiële ruimte is voor nieuwe	De zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het Mobiliteitsplan.

¹ Bastiaanssen, J., & Breedijk, M. (2024). *Beter bereikbaar? Veranderingen in de toegang tot voorzieningen en banen in Nederland tussen 2012 en 2022*.

² Olowosegun, A., Fountas, G., & Davis, A. (2023). Assessing the impact of 20 mph speed limits on vehicle speeds in rural areas: The case of the Scottish Borders. *Safety*, 9(3), 66.

Zienswijze Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Hoe wordt de zienswijze verwerkt
Inwoners van Grolloo	1. Hoe gaat u het plan financieel op solide wijze onderbouwen? 2. Kunt u inzichtelijk maken wat dit voor financiële gevolgen heeft voor de inwoners van onze gemeente? 3. Kunt u aangeven welke plan-risico's er bestaan en hoe daarop geacteerd moet worden om het plan in planning en geld beheersbaar te houden? 4. Kunt u het projectplan helder omschrijven? 5. Hoe groot is het risico dat er straks overal laadpalen staan, maar geen enkele daarvan een aansluiting op het elektriciteitsnet heeft? 6. Hoe aantrekkelijk is de busverbinding voor de minder-validen onder ons? 7. Hoe kunt u een mobiliteitsplan maken zonder dat u een plan/visie hebt over "parkeren"? 8. Of sorteert u al voor op geluiden dat we geen privéauto's meer zullen bezitten? 9. Graag uw uitleg waarom de e-auto duurzaam is? 10. Ouderen zijn meer vertegenwoordigd in Aa en Hunze dan jongeren. U koppelt heel makkelijk de conclusie eraan dat ouderen zwakkere verkeersdeelnemers zijn. Blijkt het hogere risico voor ouderen ook uit de ongevalcijfers? 11. Hoeveel mag een mensenleven kosten? 12. Is het uw denkrichting om de kans op dodelijke slachtoffers te verkleinen door het verminderen van bewoners op straat?	plannen en dat er is gezocht naar ombuigingen om een sluitende begroting 2025 voor te leggen aan de raad. 2. Er is geen directe relatie tussen de kosten van het uitvoeringsprogramma mobiliteitsplan en de bijdragen die van inwoners wordt gevraagd. Naast gemeentelijke middelen maken we gebruik van provinciale en landelijke subsidies voor het aanpassen van de wegen. 3. Het uitvoeringsprogramma wordt beheersbaar door locaties per project aan te pakken en niet alles tegelijk te doen. Dit vermindert de risico's en zorgt ervoor dat we minder personeel nodig hebben. Elk project begint met overleg met bewoners en betrokkenen. 4. Het is ons niet duidelijk welk projectplan u bedoelt. Wanneer u de locaties tezamen als 'projectplan' aanduidt, dan is het antwoord op vraag 3 van toepassing. 5. Bij elke plaatsing van een laadpaal wordt direct gezorgd voor een aansluiting op het elektriciteitsnet. 6. De aantrekkelijkheid van een busverbinding voor minder-validen hangt af van meerdere factoren, zoals de afstand tot haltes, toegankelijkheid en frequentie. Voor minder-validen kunnen langere afstanden naar haltes een uitdaging vormen, ook als de bus vaker rijdt. Naast toegankelijke haltes bieden alternatieven zoals de Hubtaxi, WMO-vervoer en Valys aanvullende ondersteuning. De Hubtaxi biedt flexibel vervoer van en naar knooppunten. WMO-vervoer helpt mensen met een beperking bij lokaal vervoer. Valys is er voor sociaal-recreatieve uitstapjes buiten de regio, als de reis verder gaat dan 25 km of 5 OV-zones. Valys biedt taxivervoer van deur tot deur en opties om de taxi te combineren met de trein, met of zonder begeleiding. Deze voorzieningen maken het reizen voor minder-validen flexibeler en toegankelijker, ook wanneer de busverbindingen minder geschikt zijn door grotere afstanden. 7. Hoewel we momenteel nog geen specifiek parkeerplan hebben, baseren we ons bij vraagstukken over parkeren op landelijke richtlijnen. Daarbij houden we rekening met onze lokale kennis en	

Zienswijze Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Hoe wordt de zienswijze verwerkt
		omstandigheden. Het parkeerbeleid wordt de komende jaren ontwikkeld en zal vervolgens een integraal onderdeel worden van het Mobiliteitsplan. Op deze manier kunnen we ervoor zorgen dat het mobiliteitsplan flexibel blijft en aansluit op de behoeften van onze gemeente, terwijl we tegelijkertijd werken aan een zorgvuldig uitgewerkt parkeerbeleid. 8. In de nabije toekomst (vier jaar) zien wij dit als een onwaarschijnlijk scenario. 9. Uit onderzoek van het Milieu Centraal blijkt dat een elektrische auto ongeveer 60% minder Co2 uitstoot dan een auto op fossiele brandstof. Dit is inclusief de productie van de auto en de accu en het totaal gereden kilometers. 10. Ouderen worden gezien als "kwetsbare verkeersdeelnemers" omdat ze meer risico lopen op ongelukken, vooral door verminderd zicht, tragere reacties en fysieke kwetsbaarheid. Uit cijfers blijkt dat mensen boven de 70 een groter risico hebben om te overlijden bij een ongeval. Voor oudere automobilisten is dat risico bijna drie keer hoger dan voor mensen onder de 60. Bij fietsers en voetgangers is het risico zelfs nog groter, omdat hun lichaam minder beschermd is. Meer informatie hierover is te vinden bij SWOV: www.swov.nl/nl/factsheet/ouderen-het-verkeer. 11. Vanuit een moreel standpunt is elk mensenleven heel belangrijk. We hebben in Nederland als algemeen standpunt dat mensen veilig van en naar hun werk, studie, woning, et cetera moeten kunnen reizen en dat daarom elk ongeval er één teveel is. Er is geen ethisch acceptabel aantal verkeersslachtoffers te noemen, behalve nul. Daarom heeft Drenthe het gezamenlijke streven <i>"Samen op weg naar 0 verkeersslachtoffers"</i>. 12. Het beperken van bewegingsvrijheid, zoals door mensen thuis te laten werken om ongevallen te voorkomen, is geen duurzame oplossing. Hoewel het de kans op ongevallen vermindert, heeft dit een negatieve impact op de mentale gezondheid en het welzijn van inwoners. Het is beter om te investeren in veiliger infrastructuur, technologie en verkeersgedrag, zodat we de	

Zienswijze Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Hoe wordt de zienswijze verwerkt
		verkeersveiligheid kunnen verhogen en bewegingsvrijheid kunnen behouden.	
2024005 Bewoners Lutkenend	De bewoners waarderen het overstappen van ongevalgestuurd werken op risicogestuurd werken, omdat dit handvatten biedt voor de aanpak van landbouwverkeer in dorpen. De bewoners missen een concreet plan hiervoor. Ze geven diverse oplossingsrichtingen aan en pleiten voor een herkomst-bestemmingsonderzoek van landbouwverkeer, omdat er geen agrariërs meer in het dorp zijn. Daarnaast benoemen bewoners dat de dorpsgrens verplaatst zou worden. Bewoners vragen om bepaalde wegen aan te passen van 60 naar 30 km/u. Verder zijn de bewoners van mening dat landbouwverkeer moet buiten de dorpskernen worden geleid, maar merken op dat de uitvoering uitblijft, ondanks eerdere overleggen met de Provincie.	De concrete uitwerking van de plannen wordt gedaan wanneer een locatie wordt aangepakt (zie beantwoording zienswijze 2024004). De verplaatsing van de bebouwde komgrens wordt komend jaar meegenomen bij de herziening van de wegenlegger en het kommenbesluit. Bij vaststelling wordt de 30 km/u-zone eveneens meegenomen en juridisch correct vastgelegd. Het verzoek om ETW60-wegen te wijzigen naar 30 km/u moet nader worden bekeken, omdat het gaat om wegen buiten de bebouwde kom. Zoals bij zienswijze 2024002 is uitgelegd is een limiet van 30km/u buiten de kom juridisch niet correct. We nemen de aanvraag mee in het nieuwe kommenbesluit. Over het thema "landbouwverkeer op de N378" zijn wij inderdaad in overleg met de Provincie Drenthe. De N378 is in beheer van de Provincie. Wij blijven ons inspannen om een oplossing te vinden voor de problematiek.	De verplaatsing van de komgrens wordt komend jaar meegenomen in het nieuwe kommenbesluit. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het Mobiliteitsplan.
2024006 Inwoners van Rolde	De indiener mist concrete maatregelen voor veilige oversteekplaatsen en stelt voor dat fietsers voorrang krijgen op de Asserstraat in Rolde. Om sluipverkeer te ontmoedigen, pleit de indiener voor een zone 30 op de Asserstraat, ondersteund door flitspalen of trajectcontrole + handhaving. Daarnaast verzet de indiener zich tegen het verbreden en asfalteren van de paden in het Balloërveld, omdat dit het natuurlijke karakter zou aantasten. Tot slot merkt de indiener op dat veel plannen onvoldoende concreet zijn uitgewerkt voor specifieke suggesties en dat de indieningsprocedure onduidelijk was.	Voor de opmerking m.b.t. de Asserstraat verwijzen wij naar het antwoord op Nr. 2024001. Het aanleggen van een verbreed pad in het Balloërveld is per abuis in het plan terechtgekomen, dit wordt gecorrigeerd. De concrete uitwerking van plannen is geen onderdeel van een Mobiliteitsplan. Onder concrete uitwerking verstaan wij: waar komen er versmallingen, drempels, andere stenen/asfalt et cetera. Wanneer een locatie aan de beurt is wordt contact gezocht met de aanwonenden en andere belanghebbenden. Dit is gebruikelijk bij aanpassingen aan de openbare ruimte en staat beschreven in onze participatieverordening. De vorm van indienen heeft niet bij de sociale media uitingen gestaan. We nemen dit mee als leerpunt voor toekomstige beleidsplannen.	Op pagina 36 en 76 is het Balloërveld verwijderd uit de tekst. In de toekomst wordt de wijze van indienen van zienswijzen bij beleidsplannen (duidelijker) omschreven in de berichtgeving hierover.
2024007 Vereniging Dorps-	Vereniging Dorpsbelangen Grolloo vindt dat het Mobiliteitsplan te veel gericht is op de grotere kernen Rolde en Gieten, terwijl kleinere dorpen zoals Grolloo te weinig aandacht krijgen. Ze maken zich zorgen over de financiële haalbaarheid van het plan, vooral gezien de verwachte bezuinigingen in 2026. De	Vanwege de grote overlap van deze zienswijze met zienswijze 2024004 verwijzen wij u naar die beantwoording.	De zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het Mobiliteitsplan.

Zienswijze Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Hoe wordt de zienswijze verwerkt
belangen Grolloo	financiering van de maatregelen is volgens hen onvoldoende onderbouwd. Dorpsbelangen Grolloo heeft vragen over de plannen voor openbaar vervoer, vooral voor minder mobiele inwoners, en wijzen op slecht onderhouden fietsenstallingen. Ze vragen zich af of de laadpalenplannen wel uitvoerbaar zijn. Wat verkeersveiligheid betreft, zijn ze tevreden met de verbeteringen rond De Grote Moere, maar willen ze voorkomen dat dergelijke verkeersproblemen terugkeren. Ze wijzen ook op de beperkte aandacht voor toegankelijkheid in kleinere dorpen, ondanks aanbevelingen van de Toegankelijkheidsraad. In het algemeen vinden ze het plan ambitieus, maar onvoldoende realistisch en met te weinig aandacht voor de kleinere dorpskernen.		
2024008 Gemeente Stadskanaal	De gemeente Stadskanaal wijst erop dat de huidige planvorming niet gericht is op een nieuw station bij de Kathodeweg bij het STAR-station, maar op de voormalige Philips-fabrieklocatie. Ze verzoeken de hub-locatie op de kaart in het mobiliteitsplan aan te passen naar de nieuwe locatie bij de Kathodeweg, nabij bushalte Dideldom van buslijn 24.	We passen de hub-locatie op de kaart van het mobiliteitsplan aan naar de aangegeven plek.	De kaart op pagina 43 van het Mobiliteitsplan is aangepast.
2024009 Wergroep verkeer Nieuwediep	Nieuwediep, een belangrijke route voor landbouwverkeer, ervaart veel last van overbelasting door landbouw- en vrachtverkeer. De smalle wegen in combinatie met intensief fietsverkeer zorgen voor gevaarlijke situaties vooral voor schoolgaande jeugd en toeristen. Hoewel het aantal ongevallen met landbouwvoertuigen daalt, neemt het aantal dodelijke ongevallen toe, wat aangeeft dat de ernst van ongevallen is gestegen. Daarom stelt Wergroep Verkeer Nieuwediep dat landbouwverkeer als risicothema moet worden toegevoegd aan het verkeersplan. Dit geldt vooral in gebieden zoals Aa en Hunze waar zowel landbouw als toerisme	De uitdaging op het gebied van landbouwverkeer is actueel in de gehele gemeente. Zie ook zienswijze 2024005. Omdat er in plattelandsgemeenten relatief weinig wegen zijn, zijn alternatieve routes beperkt. In de periodieke, structurele gesprekken met de Provincie Drenthe op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau over landbouwverkeer nemen we ook deze locatie mee. De werkgroep geeft aan dat landbouwverkeer ontbreekt bij de risicothema's. Landbouwverkeer is valt onder risicothema 2. Mogelijk heeft de werkgroep de informatie over wegcategorieën en snelheidslimieten uit twee verschillende plannen door elkaar gehaald. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid gaat over de huidige situatie van	In het Mobiliteitsplan hebben we bij nummer B10 onze plannen met betrekking tot Nieuwediep weergegeven. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het Mobiliteitsplan.

Zienswijze Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Hoe wordt de zienswijze verwerkt
	belangrijke economische pijlers zijn. Werkgroep verkeer Nieuwediep pleit verder voor de toevoeging van belangrijke fietsroutes in Nieuwediep, die cruciaal zijn voor de dagelijkse verplaatsingen naar scholen en voor toeristisch verkeer. Deze routes zouden moeten worden doorgetrokken over gemeentegrenzen heen voor een vollediger overzicht. Daarnaast pleit Werkgroep verkeer Nieuwediep voor de oprichting van een Kwaliteitsnet voor Landbouwverkeer, zoals aanbevolen door C.F. Jaarsma, om wegen geschikt te maken voor landbouwverkeer. Nieuwediep heeft een historische rol in het vervoersnetwerk van de Groningse en Drentse Veenkoloniën en dit kan niet los gezien worden van de regio. Het voorstel van Werkgroep verkeer Nieuwediep is om samen met de provincie en andere belanghebbenden een regionaal plan op te stellen om verkeersstromen, waaronder landbouwverkeer, beter te reguleren. Ten slotte stelt Werkgroep verkeer Nieuwediep dat de infrastructuurcategorieën en snelheidslimieten in het plan onjuist zijn beoordeeld en dat herziening nodig is om een accurate risicoanalyse te kunnen uitvoeren.	wegcategorieën en snelheidslimieten. Het Mobiliteitsplan en het uitvoeringsprogramma geven aan hoe we de situatie in de toekomst willen aanpassen. Het klopt dat deze twee momenteel niet overeenkomen, wat aantoont dat er aanpassingen nodig zijn. Het voorstel van de Werkgroep Verkeer Nieuwediep om samen met de Provincie en andere belanghebbenden een regionaal plan op te stellen voor betere verkeersregulering is een goed initiatief. We ondersteunen dit graag en willen bijdragen aan het overleg. We onderzoeken hoe we hier zo effectief mogelijk aan kunnen deelnemen, in lijn met onze ambities uit het Mobiliteitsplan. En hoe we daarbij kunnen samenwerken met de betrokken partijen om tot een goed resultaat te komen.	
2024010 Fietzersbond Drenthe	De Fietzersbond Drenthe waardeert het Concept Mobiliteitsplan van de gemeente Aa en Hunze voor het hanteren van de principes van Duurzaam Veilig, maar wijst op achterstallig onderhoud en benadrukt het belang van maximale benutting van provinciale en landelijke subsidies. In de risicoanalyse is volgens indiener onvoldoende aandacht besteed aan de veiligheid van fietsers. Zo ontbreekt er bij veel 50 en 80 km/u-wegen een vrijliggend fietspad, wat onacceptabel is vanuit verkeersveiligheidsperspectief. Ook worden	De Fietzersbond benadrukt het belang van Duurzaam Veilig en de richtlijnen van het CROW³. Dit belang erkennen wij en de richtlijnen staan daarom centraal bij de aanpak van verkeersveiligheid in onze gemeente. Zo worden de richtlijnen van het CROW toegepast bij de herinrichting van wegen en de ontwikkeling van veilige fietsinfrastructuur Eén van de grootste zorgen van de Fietzersbond is het gebrek aan vrijliggende fietspaden langs veel 50- en 80 km/u-wegen. Dit wordt al herkend in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid waar we aandacht besteden aan het aanleggen van veilige fietspaden en het verbeteren van	We blijven in overleg met de politie over handhaving en onderzoeken mogelijkheden bij het OM. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het Mobiliteitsplan.

³ Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en Verkeerstechniek

Zienswijze Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Hoe wordt de zienswijze verwerkt
	snelheidsoverschrijdingen en het gebrek aan handhaving op smalle voetpaden als probleem benoemd. De bond pleit voor een verlaging van de snelheden op wegen zonder fietspaden en voor meer veilige oversteken, vooral bij 80 km/u-wegen. Ze roepen de gemeente op om actief te werken aan fietsvriendelijke infrastructuur, zoals bredere fietspaden en veilige fietsparkeerplekken. Daarnaast stelt de Fietzersbond voor een verbod in te stellen op doorgaand vrachtverkeer in dorpskernen en benadrukken ze het belang van goede toegankelijkheid voor fietsers met beperkingen. Ten slotte adviseert de bond de gemeente om een apart fietsplan op te stellen, waarin hoofdfietsroutes worden vastgelegd en ontbrekende schakels worden geïdentificeerd. Het doel moet zijn om fietsen veiliger en aantrekkelijker te maken, zowel voor utilitaire als recreatieve ritten, met goed onderhouden en vergevingsgezinde fietspaden en bermen.	fietsroutes, vooral op plekken waar verschillende soorten verkeer samenkomen. We hebben plannen om wegen aan te passen door de snelheid te verlagen en fietspaden te realiseren waar nodig en mogelijk. De Fietzersbond pleit voor een apart fietsplan waarin belangrijke fietsroutes worden vastgelegd en ontbrekende delen in het fietsnetwerk worden geïdentificeerd. Momenteel worden al verschillende fietspaden aangepakt. Een ander probleem dat de bond benoemt is dat er op veel wegen te hard wordt gereden. In recente overleggen heeft de politie toegezegd meer te zullen handhaven. We hebben hiervoor locaties aangeleverd en er zijn al extra controles gehouden. We zoeken continue naar (meer) mogelijkheden om te handhaven en zijn in gesprek met het Openbaar Ministerie (OM). De Fietzersbond dringt aan op het maximaal benutten van provinciale en landelijke subsidies. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 wordt echter al aangegeven dat de gemeente Aa en Hunze van plan is om gebruik te maken van deze subsidies.	
2024011 Inwoner van Rolde	De indiener uit twijfels over de keuze voor een GOW30 in Rolde, omdat dit haaks staat op het beleid om verkeersstromen en overlast te beperken. De indiener stelt voor om sluipverkeer aan te pakken door de verkeersdoorstroming in Assen te verbeteren en een verbod in te stellen op doorgaand vrachtverkeer tussen de N33 en Deurze. Om de veiligheid te verbeteren, stelt de indiener versmallingen voor elke 60 meter voor en vraagt aandacht voor veilige oversteekplaatsen en duidelijke fietspaden. De invoering van de GOW30 zou gefaseerd moeten plaatsvinden, met eerst de focus op de veiligheid van kwetsbare groepen. Daarnaast pleit indiener voor betere communicatie tussen de gemeente en bewoners in participatietrajecten.	Veel van de zorgen die de inwoner van Rolde aandraagt worden al erkend en behandeld in het Concept Mobiliteitsplan en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Zaken zoals snelheidsbeperkende maatregelen, de verbetering van fietsinfrastructuur, de samenwerking met de provincie en het reguleren van sluipverkeer staan al op de agenda van de gemeente. Zo is er een project Asserstraat in uitvoering en zijn er structureel overleggen met Provincie en de gemeente Assen. Het mobiliteitsplan lijkt in lijn te zijn met de voorstellen van de inwoner, wat aangeeft dat er al veel aandacht is voor de genoemde problemen en dat ze worden meegenomen in het uiteindelijke plan voor Rolde en omgeving. We nemen het verzoek om betere communicatie tussen de gemeente en de bewoners tijdens participatietrajecten, evenals de behoefte aan duidelijkheid over de rol van inwoners in deze trajecten, mee voor toekomstige projecten. Bewoners worden betrokken om mee te denken, mee te praten en om hun zorgen, ideeën en suggesties te delen. Dit biedt ons de mogelijkheid om	Veel door de inwoner aangedragen suggesties zijn al uitgewerkt in Project Asserstraat: nummer V01 in het uitvoeringsprogramma. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het Mobiliteitsplan.

Zienswijze Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Hoe wordt de zienswijze verwerkt
		een zo breed mogelijk beeld te krijgen van de wensen en behoeften binnen de gemeenschap. Het is onze verantwoordelijkheid om een totaaloverzicht te bewaren en keuzes te maken die in het algemeen belang zijn van inwoners en die passen binnen de beleidskaders en wettelijke verplichtingen. Dit betekent dat niet alle ingebrachte ideeën en suggesties direct tot uitvoering kunnen komen, maar dat ze wel degelijk meewegen in onze afwegingen.	
2024012 Verkeers- commissie Asserstraat	De zienswijze van de Verkeerscommissie Asserstraat heeft betrekking op de verkeersveiligheid van de Asserstraat in Rolde. De indiener verzoekt dat kruisingen binnen de bebouwde kom als gelijkwaardige ETW30's worden uitgevoerd met voldoende snelheidsremmende maatregelen om deze geloofwaardig te maken. Buiten de bebouwde kom wordt maatwerk voorgesteld, met de voorkeur voor een ETW60. De indiener is verbaasd dat het concept mobiliteitsplan GOW30 voorstelt, wat volgens indiener afwijkt van eerdere overleggen met de gemeente en Royal Haskoning. Daarnaast vraagt indiener om aanvullende maatregelen om het sluipverkeer door Rolde te verminderen en verzoekt om veilige oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers en de aanleg van een trottoir aan de noordzijde van de Asserstraat.	Wij erkennen dat de drukte op de Asserstraat aandacht vereist. Daarom is eerder dit jaar het Project Asserstraat gestart, waarin de door u genoemde maatregelen al zijn opgenomen. Wat betreft de keuze voor de GOW30-classificatie: dit wegtype vergroot de verkeersveiligheid door een snelheidsbeperking toe te passen op wegen met een hoog verkeersaanbod, zoals weergegeven op pagina 25 van het mobiliteitsplan. Het plan biedt strategische richting, maar bevat geen gedetailleerde uitwerkingen van kruispunten of tracés. Deze worden uitgewerkt binnen het project Asserstraat. Hoewel een lagere snelheid bijdraagt aan een veiliger wegbeeld, zal dit niet automatisch leiden tot een grote afname van het aantal voertuigen. Een GOW30-classificatie is om die reden de best passende classificatie. We blijven in gesprek met de gemeente Assen en Provincie Drenthe om goede keuzes te maken voor het verkeersnetwerk. De Asserstraat wordt eerst volgens CROW-richtlijnen ingericht, waarna eventuele aanpassingen op structuurniveau volgen	De Asserstraat wordt aangepakt door middel van een project, nummer V01 in het uitvoeringsprogramma. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het Mobiliteitsplan.
2024013 Consumenten- platform OV Drenthe	Met een zienswijze reageert het OV Consumentenplatform Drenthe op het Mobiliteitsplan met verschillende opmerkingen over openbaar vervoer en hubs. Indiener pleit voor bushaltes in de buurt van woningen en niet op afstand, gezien de bereikbaarheid. Verder waarschuwt indiener voor de problemen met onbewaakte deelfietsen en spreekt zich uit tegen de verplaatsing van de hub Annen naar de N34 vanwege het gebrek aan toezicht en faciliteiten. Indiener stelt cameratoezicht voor bij P&R Gieteren en ziet kansen voor samenwerking met een toekomstig hotel bij de hub Gasselte. Indiener ondersteunt de	De gemeente richt zich in het mobiliteitsplan op een efficiënt en robuust OV-netwerk. Het behouden en/of realiseren van hubs op strategische locaties is daarbij cruciaal, ook al betekent dit soms een langere loop/fiets afstand voor omwonenden. Hier tegenover staat een snelle en met de auto concurrerende verbinding met omliggende kernen. We spreken in het Mobiliteitsplan niet over inrichtingsdetails, maar erkennen dat bij bijvoorbeeld het verplaatsen van de hub Annen naar de N34 problemen kunnen ontstaan op het gebied van (sociale) veiligheid. Bij het uitwerken van deze plannen zal rekening gehouden worden met deze aspecten.	We houden in onze overleggen rekening met de opmerkingen van het Consumentenplatform OV over de Hub Annen. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het Mobiliteitsplan.

Zienswijze Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Hoe wordt de zienswijze verwerkt
	plannen voor een nieuwe hub bij De Hilte en een station in Stadskanaal.		
2024014 Dorpsbelangen De Broekstreek	Indiener is positief over de voorgenomen snelheidsbeperkingen in Amen, Eldersloo en Nijlande, evenals de plannen voor fietspaden tussen Ekehaar-Nijlande en Amen-Grolloo. Wat indiener mist in het mobiliteitsplan is een visie op regulier en preventief onderhoud van infrastructuur. Indiener merkt op dat meldingen van bewoners wel snel worden geregistreerd, maar dat het vaak onduidelijk is wanneer knelpunten daadwerkelijk worden aangepakt. De indiener stelt voor dat dorpsbelangen en lokale vertegenwoordigers kunnen helpen bij het signaleren van knelpunten en het prioriteren van onderhoudswerkzaamheden. Indiener pleit voor het herinvoeren van de jaarlijkse schouw met de gemeente en wil betrokken blijven bij de planning en prioritering van werkzaamheden.	Het Mobiliteitsplan is een strategisch document dat op hoofdlijnen de koers uitzet voor de komende jaren. Het onderhoudsplan Wegen en een (gedetailleerde) uitwerking van het uitvoeringsprogramma zijn hier geen onderdeel van. Om de dienstverlening te verbeteren hebben we ervoor gekozen om meldingen via een nieuw systeem de reguliere kanalen te ontvangen en af te handelen op basis van urgentie en beschikbare middelen. Een schouw vraagt veel tijd en het is daarna niet altijd duidelijk geweest wie wat zou gaan oplossen. We vertrouwen erop dat de dit jaar ingestelde kanalen en routes een goede vervanging is van de dorpsschouw. <i>Waarom moet DB betrokken blijven bij planning en prioritering van werkzaamheden? Is dat niet de taak van de gemeente? Zij geven aan wat er speelt, wij beoordelen, beargumenteren en plannen in.</i>	We nemen de opmerking over de terugkoppeling van meldingen op in de continue evaluatie van ons in januari ingestelde meldingensysteem. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het Mobiliteitsplan.
2024015 Dorpsbelangen Gieterveen	Indiener maakt bezwaar tegen het voorstel in het mobiliteitsplan om fietsers voorrang te geven op rotondes. Indiener vindt dit gevaarlijk, vooral gezien de toename van e-bikes. Als voorbeeld noemt indiener de rotonde in Gieter, waar veel vrachtverkeer passeert, wat zal leiden tot meer ongelukken. De indiener, met jarenlange ervaring als chauffeur, stelt dat dit voor vrachtwagenchauffeurs onoverzichtelijk en onveilig is. Indiener verwijst naar een vergelijkbare situatie in Hoogkerk, waar fietsers voorrang hadden, maar waar dit beleid na een jaar werd teruggedraaid vanwege de onveilige situatie.	Op bladzijde 40 van het Mobiliteitsplan schrijven we dat we <i>"samen met de Provincie Drenthe en onze buurgemeenten de mogelijkheid verkennen om fietsers op de rotondes binnen de kom voorrang te geven op het autoverkeer"</i>. We zijn ons ervan bewust dat er nieuwe studies beschikbaar zijn waarin de voorrang voor fietsers op rotondes is onderzocht en dat verdergaande studies gepland zijn. In het licht van deze nieuwe informatie en inzichten achten wij het wijs om de mogelijkheden voor het wijzigen van voorrang van fietsers op rotondes in Aa en Hunze te onderzoeken. Dat betekent niet dat we de rotondes direct gaan aanpassen. Wel is er de mogelijkheid dat we ons standpunt naar aanleiding van nieuwe informatie heroverwegen.	De zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het Mobiliteitsplan.
2024016	Indiener complimenteert de gemeente met het Mobiliteitsplan voor de duidelijkheid en concreetheid, maar heeft enkele opmerkingen en vragen. Indiener wijst op de overlast van hard	Ook de komende jaren zetten we in op het veiliger maken van het wegennet. Dit doen wij op verschillende manieren, waaronder het verlagen van snelheden en het herinrichten van wegen met een verouderde	Een deel van de gemaakte opmerkingen komen terug in het

Zienswijze Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Hoe wordt de zienswijze verwerkt
Plaatselijk belang Gasselte- Kostvliet	rijdend verkeer op toegangswegen zoals de Borgerweg, Kerkstraat, Dorpsstraat, Kamplaan en Julianalaan, en ziet graag een uniforme indeling en verbeterde inrichting van de wegen binnen de bebouwde kom van Gasselte. Indiener vraagt of er een kaart is met de indeling van snelheidszones (30, 50 en 60 km/u) en de impact van GOW30 binnen de bebouwde kom, specifiek op wegen zoals de Dorpsstraat, Kerkstraat, Julianalaan en Kamplaan. Indiener vraagt of deze wegen volgens het GOW30-principe zullen worden ingericht en pleit voor duidelijke snelheidsborden bij de entree van de bebouwde kom, aangezien dit momenteel ontbreekt. Ook vraagt indiener of er maatregelen voorzien zijn voor de oversteek bij de Van Veelenweg en Beatrixlaan. De indiener is positief over het aantrekkelijker maken van recreatief verkeer, maar vraagt om duidelijkheid over de uniformering van toeristische bewegwijzering, omdat de huidige bewegwijzering in Gasselte verouderd is. Indiener wijst verder op het slechte onderhoud van het fietspad langs de Julianalaan naar Gasselternijveen, dat dringend verbeterd moet worden. Ten slotte wordt gevraagd om een ontwerp voor de hub bij Gasselte en stellen voor dat buslijn 300 ook in Gasselte stopt, om de bereikbaarheid te verbeteren, vooral wanneer lijn 312 niet rijdt. Indiener steunt de plannen op pagina 66 (V13, V14 en V17).	inrichting. Op de door de indiener genoemde wegen – Borgerweg, Kerkstraat, Dorpsstraat, Kamplaan en Julianalaan – hebben wij de ambitie om het snelheidsregime in de toekomst aan te passen naar ETW30, waarbij de inrichtingseisen van het CROW in acht worden genomen. Echter zijn deze voorsnog niet concreet opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Op pagina 27 is een kaart opgenomen waarop het wensbeeld van de verschillende categorieën in de gemeente is opgenomen. In het Mobiliteitsplan is geen kaart opgenomen waarop de actuele situatie is weergegeven. De oversteek bij de Van Veelenweg ter hoogte van de Beatrixlaan is momenteel niet opgenomen in het uitvoeringsprogramma van het Mobiliteitsplan. We begrijpen dat dit een aandachtspunt is voor bewoners, maar op dit moment ligt de focus op andere knelpunten. Wel wordt in dit Mobiliteitsplan ingezet op het verbeteren van de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers in bredere zin. De opmerkingen over de staat van de fietspaden langs de Julianalaan, zijn bekend. Het Mobiliteitsplan richt zich op het verbeteren van de fietsvoorzieningen, maar het onderhoud van bestaande fietspaden valt buiten het directe bereik van dit Mobiliteitsplan. Op pagina 26 van het Mobiliteitsplan gaan we in op de noodzaak van goede bebording en het kloppend maken/houden en onderhouden van verkeersborden. Hier valt ook de toeristische bewegwijzering onder.	uitvoeringsprogramma, nummer V13 en V14. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het Mobiliteitsplan.
2024017 Dorpsbelangen Oud- en Nieuw Annerveen en Spijkerboor	Indiener uit enkele zorgen over en suggesties over het Mobiliteitsplan en de verkeersveiligheid in het leefgebied. Indiener wijst op een fout in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 waar Het Witzand in Eext als het wegvak met de hoogste risicoscore wordt aangeduid, terwijl dit volgens indiener de Hunzeweg/ Oostermoer in Nieuw Annerveen en Spijkerboor zou moeten zijn. Indiener dringt erop aan deze weg op te nemen in het Uitvoeringsprogramma met	Het gedeelte van Het Witzand in Eext heeft een hogere risicoscore gekregen omdat er in de risicoanalyse op elke vraag is gescoord. In de risicoanalyse is er voor de Hunzeweg/Oostermoer niet uitgegaan van kwetsbare verkeersdeelnemers op de rijbaan. Hierbij zijn de gegevens van Sweco en Rijkswaterstaat gebruikt, waarbij er vooral is gekeken naar locatie schoolroutes en locatie verzorgingstehuizen. In de praktijk kan het voorkomen dat de route toch wordt gebruikt door kwetsbare	Wij nemen de Hunzeweg – Oostermoer, de weg tussen Eexterveen en Spijkerboor, op in het uitvoeringsplan. Bovendien worden er

Zienswijze Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Hoe wordt de zienswijze verwerkt
	bijbehorende maatregelen en planning. Daarnaast vraagt indiener om een oversteekplaats op de Hunzeweg ter hoogte van nummer 21, waar een aansluiting is met het fietspad Annen-Nieuw Annerveen naar Annerveenschekanaal. Indiener ondersteunt de geplande fietsstroken, maar wil dat de oversteekplaats hierin wordt meegenomen. Verder vraagt indiener om verkeersremmende maatregelen op het traject Eexterveen-Spijkerboor, omdat weggebruikers volgens indiener de snelheidslimieten daar vaak negeren. Indiener stelt voor om, naar het voorbeeld van de Menweg, wegversmallingen en verkeersdrempels aan te brengen. Twee kruispunten worden als gevaarlijk aangeduid: de kruising Oostermoer/Molenwijk/Veenweg en de kruising Spijkerboordijk/De Bulten/Annermoeras. Indiener stelt voor om bij de laatste kruising stopborden te plaatsen in plaats van haaiantanden om de veiligheid te verbeteren.	verkeersdeelnemers. Daarom is voor het maken van de prioritering ook de enquête en lokale kennis gebruikt. Uw vragen over de kruising Oostermoer – Molenwijk en de Veenweg zijn reeds via een ander kanaal beantwoord. Bij de uitvoering van punt V03 van het uitvoeringsplan zal er worden gekeken naar de kruising De Bulten – Spijkersboordijk.	snelheidsremmende maatregelen en een fietsoversteek meegenomen bij de uitvoering van deze weg.
2024018 Dorpsbelangen Gasteren	Indiener uit waardering voor de invoering van de 30km/uur zone in Gasteren, maar stelt dat aanvullende maatregelen nodig zijn om het doorgaande verkeer tussen Veendam/Annen en Assen, dat volgens indiener te snel rijdt, terug te dringen. Indiener vindt dat de geluidsoverlast door verkeer i.r.t. snelheid onderbelicht blijft in de stukken. Indiener is echter blij met voorgestelde maatregelen V05, V32 en V34, maar maakt zich zorgen over de uitvoerbaarheid, gezien de beperkte politiecapaciteit. Indiener vraagt om afstemming met Staatsbosbeheer, omdat het aanbrengen van toegangsborden voor wandelaars, fietsers de verkeersveiligheid niet altijd bevordert. Verder worden zorgen geuit over het beperkte budget voor de geplande maatregelen in Gasteren in 2028, wat mogelijk alleen tot optische aanpassingen leidt.	We waarderen de positieve reactie over de gerealiseerde 30 km/uur zone en de maatregelen die in het Mobiliteitsplan zijn opgenomen. Met betrekking tot de opmerkingen over het forensenverkeer en de bijbehorende geluidsoverlast, erkennen wij de impact van verkeersstromen op de leefbaarheid. Daarom is er in het Mobiliteitsplan bewust gekozen om leefbaarheid als een belangrijk thema op te nemen. Er is echter bewust gekozen om de focus te leggen op het terugdringen van snelheden binnen dorpen en het aantrekkelijker maken van routes om dorpen heen. Omdat in onze gemeente nog diverse dorpen zijn waar geen 30 km/uur zone is ingesteld, is ervoor gekozen om deze projecten eerst concreet te maken en prioriteit te geven. Daarnaast ligt de nadruk op het afwikkelen van grote verkeersstromen op hoofdwegen. Daarom is er in het plan ook aandacht voor het oplossen van vertragingen rond knooppunt Gieten. Met betrekking tot de zorgen die indiener uit over de handhavingscapaciteit, zullen we de handhavinginstantie(s) periodiek voorzien van een lijst met locaties waar	Voor Gasteren is maatregel V05 gepland in het uitvoeringsprogramma. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het Mobiliteitsplan.

Zienswijze Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Hoe wordt de zienswijze verwerkt
		extra aandacht en handhaving gewenst zijn. Op deze manier liggen er panklare adviezen, gebaseerd op een risicogestuurde aanpak.	
2024019 Dorpscoöperatie De Brug Gasselternij- veen	De indiener meldt dat op bladzijde 35 van het plan veel aandacht wordt besteed aan de toegankelijkheid van trottoirs, waaronder rolstoeltoegankelijke stoepen. Indiener heeft eerder contact gehad over de slechte staat van de stoepen in de Burg. Gaarlandtlaan, maar er is nog weinig verbetering, ondanks eerdere pogingen. Daarnaast ontvangt de indiener reacties van bewoners over ontbrekende voetpaden, zoals bij het appartementencomplex tot de Havenkade en langs de Schoolstraat, waar door toegenomen verkeer een voetpad gewenst is. Tot slot meldt indiener dat er overleg gaande is met de Provincie over een oplossing voor de fietsoversteek Julianalaan/Noorderdwarsdijk, waarbij de Van Veelenweg betrokken is.	Vanwege de hoeveelheid trottoirs in de gemeente en de beschikbare capaciteit is ervoor gekozen om eerst de grootste knelpunten aan te pakken. Deze werkzaamheden zijn in 2022 uitgevoerd en afgerond. Een tweede fase betreft de ontbrekende schakels in het voetpadennetwerk. De toegankelijkheidsraad maakt hiervoor een inventarisatie. Deze informatie wordt opgehaald tijdens de bezoeken die de toegankelijkheidsraad brengt aan de diverse dorpen. We zullen de genoemde voetpaden doorgeven aan de toegankelijkheidsraad. Zodra de inventarisatie is afgerond zullen we een maatregelenlijst opstellen en hiervoor financiële middelen beschikbaar maken.	We geven de genoemde voetpaden door aan de toegankelijkheidsraad, die voor ons de knelpunten in de gemeente inventariseert. De zienswijze leidt niet tot aanpassingen in het Mobiliteitsplan.
2024020 Stichting Dorpsbelangen Rolde + 20 inwoners die de zienswijze ter ondersteuning hebben ondertekend	Stichting Dorpsbelangen Rolde reageert op het ontwerp mobiliteitsplan van Aa en Hunze en uit grote zorgen over de verkeersveiligheid in Rolde. Ze wijzen op het sluipverkeer door het dorp, veroorzaakt door veel en zwaar verkeer en door forensenverkeer dat een kortere route kiest door Rolde. Dit leidt volgens indiener tot hoge verkeersintensiteit, geluidsoverlast, luchtvervuiling en gevaarlijke situaties. Uit onderzoek blijkt dat er vaak te hard wordt gereden op de doorgaande wegen. Stichting Dorpsbelangen Rolde bekritiseert het mobiliteitsplan, omdat er geen concrete oplossingen worden geboden om het sluipverkeer tegen te gaan. De voorgestelde herinrichting van de Asserstraat en andere wegen als GOW30 (Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u) wordt ongeschikt geacht. Volgens Stichting Dorpsbelangen Rolde zal deze maatregel de verkeersveiligheid niet verbeteren, maar het probleem juist verergeren.	Veel van de punten die Stichting Dorpsbelangen Rolde aandraagt worden al erkend in het Mobiliteitsplan en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, zoals het aanpakken van sluipverkeer, snelheidsremmende maatregelen en de samenwerking met andere overheden. Hoewel Stichting Dorpsbelangen Rolde soms strengere of andere maatregelen voorstelt, sluiten hun zorgen grotendeels aan bij de plannen die de gemeente al heeft opgenomen voor verkeersveiligheid en infrastructuur in Rolde. In het Mobiliteitsplan wordt de herinrichting van wegen naar GOW30 juist genoemd als een middel om de verkeersveiligheid te vergroten door snelheidsremmende maatregelen te introduceren. Hoewel SD Stichting Dorpsbelangen Rolde twijfelt over de effectiviteit van GOW30 is de herinrichting van deze wegen bedoeld om de verkeersveiligheid te waarborgen. Bij zienswijze 2024012 is de keuze voor GOW30 reeds uitgelegd.	Een groot deel gemaakte opmerkingen nemen we mee in het uitvoeringsprogramma, nummer V01. De zienswijze leidt niet tot verdere aanpassingen in het Mobiliteitsplan.

Zienswijze Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Hoe wordt de zienswijze verwerkt
	Indieners dringen aan op een strategisch plan dat zich richt op het weren van sluipverkeer door Rolde. Stichting Dorpsbelangen Rolde vraagt de gemeente om samen met Assen en de provincie Drenthe maatregelen te nemen om de verkeershinder in Rolde te verminderen. Ook willen ze dat de gemeente toezegt zich actief in te zetten om het onnodige forensenverkeer door Rolde te beperken. Daarnaast pleit Stichting Dorpsbelangen Rolde voor tijdelijke maatregelen, zoals het instellen van een 30 km/u-zone op het volledige traject van Deurze naar Rolde en het weren van vrachtverkeer. Op lange termijn vragen ze om een onderzoek naar de verkeersstromen en de haalbaarheid van een rondweg aan de westkant van Rolde. Tot hun teleurstelling heeft de gemeente nooit formeel gereageerd op dit eerdere verzoek. Tot slot vraagt Stichting Dorpsbelangen Rolde om betere communicatie en samenwerking met de gemeente, aangezien toezeggingen in het verleden vaak niet zijn nagekomen. Ze roepen op tot een concrete aanpak van de verkeersproblemen om de leefbaarheid en veiligheid in Rolde te verbeteren.	Het traject van Deurze tot aan de komgrens van Rolde ligt buiten de bebouwde kom. In de reactie op zienswijze 2024002 is een soortgelijke situatie behandeld. Dezelfde uitleg geldt voor dit traject: buiten de bebouwde kom is een 30km/u zone juridisch onjuist. Het verzoek van Stichting Dorpsbelangen Rolde om (een onderzoek naar) een rondweg aan de westkant van Rolde is al meerdere keren door ons behandeld. Ongeveer 14 jaar geleden is dit op verzoek van de gemeenteraad uitgebreid onderzocht en bleek dit onhaalbaar. Op 20 mei 2021 is het onderwerp opnieuw besproken in de gemeenteraadsvergadering, naar aanleiding van een brief van Stichting Dorpsbelangen Rolde. Wij zien geen aanwijzing om het eerder ingenomen standpunt te herzien. Het weren van vrachtverkeer door Rolde is in het verleden door ons onderzocht. In 2010 hebben wij besloten om niet verder te gaan met instellen van een verbod op vrachtverkeer in Rolde.	
2024021 Dorpsbelangen Annerveenschekanaal	De indiener is teleurgesteld over het beperkte aantal maatregelen dat in het mobiliteitsplan voor Annerveenschekanaal is opgenomen, namelijk alleen de verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/u. Zij wijzen op de uitkomsten van hun enquête, waaruit blijkt dat de bewoners grote zorgen hebben over verkeersveiligheid. Zij vrezen dat hun stem onvoldoende wordt gehoord, vooral omdat de Greveling laag op de prioriteitenlijst van de gemeente staat. Daarnaast maken zij zich zorgen over de geplande werkzaamheden aan de kanaalbeschoeiing, die in 2025 zullen plaatsvinden. Deze werkzaamheden zullen volgens de indiener naar verwachting de kwaliteit van het wegdek en de	Het uitvoeringsprogramma bevat de grootste knelpunten in de gemeente. Dat heeft geleid tot een lijst met locaties waar we aan de slag willen, maar dat betekent ook dat er locaties nu niet worden aangepakt. De Greveling valt deels binnen de bebouwde kom en wordt daarom ook aangepakt. Het werk aan de kanaalbeschoeiing wordt uitgevoerd vanaf het water. De belasting op wegdek en riool worden zo tot een minimum beperkt.	De Greveling is opgenomen in het uitvoeringsprogramma onder nummer V23. De zienswijze leidt verder niet tot aanpassingen in het Mobiliteitsplan.

Zienswijze Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Hoe wordt de zienswijze verwerkt
	rioolproblemen verergeren. De indiener benadrukt dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met de gecombineerde effecten van deze werkzaamheden.		
2024022 Jongerenraad Aa en Hunze	De Jongerenraad geeft feedback op het mobiliteitsplan van Aa en Hunze, met aandacht voor verschillende aspecten: Over het algemeen vinden zij de tekst goed leesbaar, met een nuttige woordenlijst. Ze adviseren meer uitleg bij afkortingen zoals CROW en vragen om rekening te houden met kleurenblindheid, vooral bij afbeeldingen. Ook misten zij een verwijzing naar de genoemde beleidsstukken. Betrekken van jongeren: Jongeren, vooral scholieren en studenten die dagelijks naar school reizen met het OV of fiets, worden niet expliciet genoemd. De focus ligt te veel op automobilisten, terwijl jongeren vooral gebruik maken van het OV en de fiets. De Jongerenraad uit zorgen dat de aanleg van de Nedersaksenlijn de buslijnen 300 en 312, die essentieel zijn voor Aa en Hunze, minder frequent zal maken, wat de bereikbaarheid van de gemeente kan verminderen. Ook het verminderen van bushaltes baart het zorgen, want hoewel het de reistijd verkort, kan dit de toegankelijkheid van het OV voor kwetsbare groepen beperken. Ze waarderen bijvoorbeeld dat de bushalte in Annen een officiële hub wordt, maar vragen dat bus 300 na 21:00 uur ook bij deze halte stopt om de bereikbaarheid te verbeteren.	Er zijn keuzes gemaakt in welke begrippen we wel en niet uitleggen. Daarbij zijn de begrippen die voornamelijk voor vakspecialisten belangrijk zijn niet uitgelegd. Soms zijn er keuzes gemaakt omwille van de ruimte. Naar aanleiding van deze opmerking is het begrip CROW uitgelegd in Bijlage 3. Het Mobiliteitsplan is zo geschreven dat het mogelijk is om andere beleidsstukken er aan 'vast te knopen'. We hebben op dit moment nog geen parkeerbeleid of reclamebeleid. Naar aanleiding van deze feedback is de tekst "uitwerking volgt" toegevoegd onder parkeerbeleid (blz. 11). Naar aanleiding van de opmerking over kleurenblindheid zijn alle kaarten zo goed mogelijk aangepast, zodat kleurenblinde mensen deze goed kunnen beoordelen. Goed OV valt en staat bij goed gebruik ervan. Door te zorgen dat mensen die nu nog geen OV gebruiken dat wel gaan doen, worden lijnen gezonder en de OV-lijn minder misbaar. Daar profiteert iedereen van, niet alleen jongeren. Daarom is hier de doelgroep jongeren niet expliciet benoemd. De ontwikkeling van de Nedersaksenlijn kan inderdaad een risico zijn voor de buslijnen. Echter duurt het nog behoorlijk wat jaren voordat deze is gerealiseerd. Omdat de Nedersaksenlijn ook een economisch en sociaal voordeel kan hebben is deze ontwikkeling voor een groot deel positief. We hebben daarom onze visie daarop niet gewijzigd. De Qbuzz 309 reist in 22 minuten van Assen naar Groningen. Helaas is het behouden van bepaalde haltes niet altijd haalbaar: het alternatief is dat de reis langer duurt. Busdiensten worden niet per kilometer of per reiziger betaald, maar per reisduur. 15 seconden extra halteren betekent daarom een flinke kostenpost. Meer haltes betekent een duurdere lijn en daardoor kan de lijn niet uit als er niet voldoende reizigers zijn. Om de lijnen in plattelandsgemeenten toch te behouden wordt er gekozen voor minder haltes. In het mobiliteitsplan	Alle afbeeldingen zijn zo goed mogelijk leesbaar gemaakt voor kleurenblinde mensen. De tekst "uitwerking volgt" is toegevoegd aan de in het mobiliteitsplan genoemde beleidsplannen die nog niet bestaan. Het begrip CROW is samen met de uitleg toegevoegd aan de begrippenlijst in bijlage 3 (blz. 64).

Zienswijze Indiener(s)	Samenvatting zienswijze	Antwoord	Hoe wordt de zienswijze verwerkt
		wordt daarom ook genoemd dat er bushaltes worden gerealiseerd die meer zijn dan alleen een halte: de hubs. Zo hopen we het gebruik te stimuleren.	