



Gemeentebelangen Aa en Hunze

AANVULLENDE SCHRIFTELIJKE VRAGEN INZAKE MOBILITEITSPLAN d.d 12-11-2024.

1.2 In het raadsvoorstel staat bij 1.2 mobiliteitsplan sluit voor een groot deel aan bij de prioriteiten van wat inwoners en stakeholders hebben aangegeven. Zo hebben we met het opstellen van het mobiliteitsplan rekening gehouden met de inbreng van inwoners en stakeholders.

1.3 hiermee voldoen we aan de eisen van de subsidieverstrekkers. Verderop staat....

Of meer locaties aanpakken of de gemeentelijke gelden anders inzetten.

Vraag: is al bekend wat de gemeente gaat doen? Meer locaties aanpakken of de gelden anders inzetten? Zo ja welke locaties en zo nee waarom niet en waar worden de gelden dan aan uitgegeven?

Waarom is er voor gekozen het mobiliteitsplan ter inzage te leggen, als ik me niet vergis, van 16 juli tot 15 september 2024?

Is daarbij rekening gehouden met de mogelijkheid dat belanghebbenden, zoals bewoners en bedrijven in deze periode minder tijd of gelegenheid hebben om goed te reageren?

Er zijn veel zienswijzen en reacties binnengekomen op het gemeentelijk mobiliteitsplan. Het plan trekt de aandacht want het raakt de dagelijkse routines van onze inwoners. Mensen voelen zich persoonlijk betrokken. Dat maakt dat, waar de één voordelen ziet, de ander juist nadelen ervaart. Gezien de vele reacties is er mogelijk meer overleg of aanpassing nodig om tegemoet te komen aan de zorgen of ideeën van onze inwoners.

De reactienota is aan de magere kant. Hebben de indieners van de zienswijzen inmiddels de reactie ontvangen of moeten ze deze lezen bij de stukken van het mobiliteitsplan?

Het mobiliteitsplan is een 'veelomvattend' (complex) plan dat veel verschillende groepen met verschillende belangen raakt en soms ook in samenspraak met aangrenzende gemeenten opgepakt dient te worden.

We denken bijvoorbeeld aan het zeer slechte fietspad parallel aan de Kielsterachterweg. Over deze weg rijdt een bus van Wildervank naar Hoogezand en deze doet diverse haltes aan waar inwoners uit AVK kunnen in- en uitstappen. Hebt u hierover contact gehad met de gemeente midden-Groningen? Zie verderop pag.42.

Pag. 10. We lezen Ons doel is om niet alleen de wegen beter te maken, maar ook om onze gemeente leefbaar te maken voor iedereen die hier woont en op bezoek komt. Vraag: Is onze gemeente niet leefbaar? Vraag: Welke zaken heeft u in het uitvoeringsplan opgenomen om de gemeente leefbaar te maken?

Onder evaluatie vorige plan: i.p.v. alleen plaatsen aan te passen waar al ongelukken gebeurd zijn, passen we nu met goede wetenschappelijke argumenten de wegen aan zodat daar het risico van ongevallen afneemt.

U schrijft dat u een Strategisch Plan Verkeersveiligheid hebt opgesteld, waarin op basis van wetenschappelijk onderzoek is gekeken naar welke wegen er verkeersonveilig zijn. Met andere woorden u verbetert de verkeersveiligheid op basis van data en onderzoek, objectief.

Bewoners beleven en ervaren vaak subjectiever, ze kunnen zich onveilig voelen door bv slechte verlichting, heggetjes die het uitzicht ontnemen. Bewoners kunnen een objectief onveilige weg ook subjectief veilig voelen omdat er nog nooit een ongeluk heeft plaatsgevonden of dat men gewend is aan de situatie.

M.a.w. een MP moet rekening houden met wetenschappelijke data maar ook de beleving en zorgen serieus nemen.

Een bewoner doet online een melding van een voor hem of haar verkeersonveilige situatie. U geeft een uitleg op basis van data en onderzoek. De bewoner leest uw reactie en kiest de keuze: niet tevreden met het antwoord. Wat gaat u doen?

Pag.14. samen doen, het participatieproces lezen we: ook groepen die opkomen voor bepaalde belangen hebben geholpen door mee te denken tijdens speciale bijeenkomsten. Hoe hebt u deze groepen in kaart gebracht en erbij betrokken?

Pag. 15. We lezen de resultaten van de 649 reacties van inwoners en de 14 reacties van verenigingen dorpsbelangen op de digitale vragenlijst. Daarin zien we in het “web”: • dat verkeersveiligheid op wegen en kruispunten het hoogste “scoort” met het cijfer 8,3. • dat de kwaliteit van fietspaden en fietsstroken scoort met het cijfer 8,0. • dat de kwaliteit van de autoverbindingen ook scoort met het cijfer 8,0. Deze top 3-resultaten scoren het hoogst: Vraag: Welke maatregelen heeft u in het uitvoeringsplan opgenomen om gevolg te geven aan deze top 3?

Pag.16. We lezen: “Probleem van snelheid” : we zijn het met elkaar eens dat er vaak te hard wordt gereden op de wegen in onze gemeente. Dit leidt tot onveilige verkeerssituaties. Opmerking: deze constatering klopt en het is een probleem dat al heel lang speelt, ondanks de vele maatregelen die er al genomen zijn om de snelheid te verlagen. Denk aan inrichting van dorpskommen en 30-km borden. Vraag: wat is nu de echte oplossing/maatregel om “hard rijden” te voorkomen?

Pag. 16. resultaten van participatie.

Openbaar vervoer, bereikbaarheid, ontsluiting, wordt in de buitengebieden als onvoldoende ervaren. Dit beperkt de mobiliteitsbewegingen en toegankelijkheid van deze gebieden. In de inleiding lezen we, dat ‘we veel gedaan hebben om het verkeer langzamer te laten rijden, door onze dorpen, het fietspadennetwerk uit te breiden en te verbeteren en het openbaar vervoer in stand te houden’.

Door aanpassingen aan de wegen opdat er minder hard gereden gaat worden in de dorpen dreigt nu de openbaar vervoerder zijn of haar diensten niet meer of minder te kunnen aanbieden. Denk aan rotondes, wegversmallingen, drempels etc. Elk voordeel heeft een nadeel.

Bent u bekend, met dat mobiliteit een dienst kan zijn? Niet het vervoermiddel staat voorop, maar de manier waarop we het snelst, slimst, schoonst of meest comfortabele op onze bestemming komen.

Zou u vanuit deze gedachte na willen denken over alternatieve vervoermiddelen opdat de buitengebieden zich beter toegankelijk voelen en zelf gemakkelijker op kunnen gaan in het bereiken van bijvoorbeeld een Hub met goede voorzieningen?

Hierop aansluitend: de wens van het hebben van meer Hubs langs de N33 en N34

We lezen dat de wens is, een HUB nabij de Hilte te realiseren. Gedacht wordt aan een HUB met parkeergelegenheid, watertappunt, pakketkuis, deelfiets en misschien meer.

Op de plek bij de Hilte, waar nu de bushalte is, is al bijna geen plaats voor een fietsenrek. De kruising van wegen naar Gieterveen/Eexterveen is daar vlakbij. Er is niet veel ruimte meer over. Is er al een locatie gevonden voor deze HUB. (Voor of achter de sexclub is nog wel plek) maar we veronderstellen dat men niet zo snel de auto bij deze HUB parkeert. Dat laat zich raden.

Pag.17. We zien dat de reacties uit de enquête breed in de gemeente zijn aangegeven. Vraag: welke kaders stelt u voor om te komen tot prioritering?

Pag. 20. Mobiliteit verandert en Aa en Hunze beweegt mee. BEWEEGT AA EN HUNZE WEL GENOEG MEE?

Mobiliteit ga ook over of je aantrekkelijk bent voor bezoekers, je wilt immers ook aantrekkelijk blijven voor recreanten. Tegelijkertijd willen onze inwoners ook wel 'ontspannen' in bijvoorbeeld een andere provincie of land. Het gaat ook om effectiviteit: kun je gemakkelijk van hub naar hub. Ook Schiphol is zo'n hub. Als je naar het Cobra museum in Amstelveen wilt, ga je via Schiphol en niet via Amsterdam. Als je terug gaat kan Assen, ook als uitstap plaats, inmiddels een knelpunt vormen.

Bepaalde vaste routes en vaste lijnen hebben in delen van onze gemeente hun langste tijd gehad. Zo ook Assen in de avonduren, je komt niet meer terug, rest via Groningen. Ook wel zo fijn, er zijn daar meer mensen, je kunt nog binnen wachten, er is een toilet, oplaadbaar etc.

Om dit te verbeteren zeg maar vanaf Assen moet je met ander materieel mensen gaan vervoeren om de mensen beter te bedienen. Dan heb je vervoer op maat. Je belt of voert je vraag in via de MaaS-app. De ene keer ga je met de flex taxi, de andere keer met een klein busje of via deelmobiliteit.

Om te weten, geen vraag hier. Mobility as a Service (MaaS) gaat uit van het gebruik van mobiliteit in plaats van het bezit ervan.

De hub N33/N34, een hub met heel veel ambitie! Is geworden tot een 'unheimisch' gebied. Er was al niet veel: vaak dicht, geen toilet, niet de ov chip opladen, inmiddels wel pakjesservice, fietskluizen en een voorziening voor buschauffeurs, dat dan weer wel. Tijdens de raadsavond over mobiliteit in GIETERVEEN hebben we kennis kunnen nemen van waar een zeg maar grote hub aan moet voldoen. De provincie erop aanspreken?

Vervolg pag. 20:

We lezen: Om de goede punten van onze gemeente nog beter te maken hebben we vier belangrijke wensen opgesteld. Verkeersveiligheid, Leefbaarheid, Bereikbaarheid en Duurzaamheid. Bij Leefbaarheid lezen we: We zetten in op dorpen waar u fijn, prettig en veilig kunt wonen en verblijven. We willen dat iedereen, zowel inwoners als bezoekers, vlot en veilig kunnen reizen. Vraag: wat zijn nu de maatregelen waar u op inzet in het kader van leefbaarheid? Bij Duurzaamheid lezen we: We stimuleren lopen en fietsen als milieuvriendelijke manieren van

reizen. Voor bijvoorbeeld korte ritten naar werk of winkels. Maar ook om aantrekkelijk te blijven voor recreatie. Vraag: Welke stimuleringsmaatregelen heeft u voor ogen t.a.v. het lopen en fietsen?

Pag.24

We lezen: ook zetten we ons in voor het verbreden van de N34 en het oplossen van de dagelijkse spitsfiles rond het kruispunt. Als dit is gedaan is het ook mogelijk om de snelheid op sluiproutes zoals de N857 te verlagen naar 60 km/uur. Vraag: hoe ziet u de verbreding van de N34 waar u zich voor inzet? Vraag: is de N857 (Borger-Rolde) een sluiproute van de N34? Vraag: is het verlagen van de snelheid op de N857 naar 60 km/uur in de lijn met het uitgangspunt dat N-wegen normaliter 80 km/uur wegen zijn. En betekent dit dat ook andere N-wegen zoals de N378 (van N34 naar Stadskanaal) ook 60 km worden?

Pag.26

We lezen: Wegencategoriseringskaart: door wegen op dezelfde manier in te richten weten weggebruikers beter wat ze moeten doen en daardoor gedragen weggebruikers zich voorspelbaarder. Om dit doel te bereiken is het belangrijk om een nieuwe wegencategoriseringskaart te maken waarop te zien is hoe we onze gemeente willen inrichten. Vraag: hoe denkt u de wijziging t.o.v. de oude wegencategoriseringskaart bij de weggebruikers helder te maken?

Pag. 28

Landbouwverkeer. We lezen: We willen inzetten op routes om dorpen heen, zoals de v. Veelenweg N378 (Stadskanaal-N34). Vraag: Waarom wil de provincie Drenthe tot nu toe geen landbouwverkeer op deze n-weg? Vraag: hoe denkt u het provinciebestuur te kunnen overtuigen - nu het Lutkenend in Gasselte is heringericht- dat tractoren op de N34 mogen rijden?

Pag. 34 Parkeren

Valt veel over te zeggen: hou het vooral praktisch.

Als we naar Tinten/Impuls in Gieten kijken dan werken daar inmiddels twee keer zoveel mensen. Er zijn bedrijven of organisaties die medewerkers verplichten met openbaar vervoer te komen of een fietsplan aanbieden. Is het een idee omdat, als dat nog nooit ter sprake is geweest, eens te berde te brengen?

Pag. 35. Toegankelijkheid

De komende 4 jaar wordt er aandacht besteed aan een betere rolstoeltoegankelijkheid en blindengeleidenstroken. Wordt er met aandacht besteden hetzelfde bedoeld als daadwerkelijk uitvoeren?

De openingstijden van het gemeentehuis bij de voordeur in braille?

Ook rijzen er bij ons vragen over de klachtenafhandeling van de voetpaden die in slechte staat van onderhoud zijn. Er is gereageerd dat alleen de grootste knelpunten worden aangepakt i.v.m. de beschikbare capaciteit en de grote hoeveelheid voetpaden. Deze werkzaamheden zijn in 2022 uitgevoerd en afgerond. Betekent dit nu dat er aan de overige voetpaden buiten de grootste knelpunten niets wordt gedaan?

Pag. 36. We gaan meer samenwerken met natuur beherende organisaties.

Op 23-05-24 heeft Gemeentebelangen schriftelijke vragen gesteld inzake de aanwezigheid van Staatsbosbeheer in ons gebied en hun houding of positie ten opzichte van hun omgeving.

Bovenstaande vragen hadden onder meer betrekking op het uit de openbaarheid halen van de weg Zwatte te Schoonloo. De gevolgen hiervan zijn voor de gemeente Aa en Hunze. In het Mobiliteitsplan is hierover niets te vinden. Hoe gaat de samenwerking met de natuur beherende organisaties inzake de weg de Zwatte verlopen? En wat gaat de gemeente Aa en Hunze hieraan doen?

En de weg Halkenbroeken en dan met name het deel dat is afgesloten vanwege de bevers. Een normaal gesproken druk fietspad. Bij de afsluiting staat een bordje met de tekst dat aan een oplossing wordt gewerkt door SBB en A&H. Hierover niets in het Mobiliteitsplan. Wanneer denkt u dat de route weer begaanbaar is?

We vinden dat er meer rustplaatsen, bankjes en prullenbakken moeten komen. Hebben we eerst alles weggehaald en dan moet het weer terug.

Los van de kosten voor aanschaf en aanleg: wie gaat dat onderhouden?

De routestructuren in Drenthe worden door vrijwilligers onderhouden, die hebben dan bv materieel kunnen kopen uit een subsidie pot. Deze vrijwilligers verdienen waardering. Waarom wordt er in gedragsveranderingen campagnes niet meer aandacht gegeven voor:

‘Laat niet als dank

Voor ‘t aangenaam verpozen

Den eigenaar van ‘t bosch

De schillen en de doozen!’

(Trash in, trash out)

Pag. 36. Twee watertappunten in de hele gemeente. Volgens MP fijn voor hardlopers en fietsers. Nu moet je eerst een halve marathon rennen om een watertappunt te bereiken. Is er al bekend hoeveel tappunten er bij komen en waar?

Recreatief verkeer. We lezen: de samenwerking moet leiden tot de aanleg van brede goed berijdbare fiets- en wandelpaden door bijvoorbeeld het Hunzedal en het Gasselterveld. Vraag: Welke routes heeft u hierbij voor ogen?

Pag. 40. Doorfietsroute Gieten-Rolde-Assen. Ook nu fietsen veel scholieren hierlangs naar middelbare scholen. Wordt er dan ook aandacht/actie ondernomen om het fietspad beter te verlichten? Dit is hard nodig voor de veiligheid.

Er staan wel meer schoolmeesterachtige opvattingen in het MP maar deze is bijzonder:

Kunt u verduidelijken waarom voor het oostelijk deel van de gemeente de elektrische fiets tot 10 kilometer het ideale vervoersmiddel naar het nieuwe station Stadskanaal en het station Veendam is?

Blz. 42. OV. Het oostelijke deel van de gemeente is voor een groot afhankelijk van het OV in de buurgemeenten Veendam en Midden Groningen. Wordt ook met de provincie Groningen overlegd om het OV in dit deel van de gemeente op peil te houden? Te denken valt aan de buslijnen over de Kielsterachterweg. Hierdoor heeft de schooljeugd en degene die voor hun werk naar de stad moeten nog de mogelijkheid om met het OV naar de stad te gaan.

Pag. 44. vervoer op maat

U draagt initiatieven zoals ANWB automaatje en VIP Aa en Hunze een warm hart toe. We lezen dat vrijwilligers met een auto in contact kunnen komen met minder mobiele plaatsgenoten.

Automaatje richt zich op minder mobiele mensen die buiten bestaande regelingen vallen. Deze mensen kunnen dus geen beroep doen op vervoer met indicatie. Deze mensen kunnen zich aanmelden als deelnemer aan Automaatje. Eenmaal deelnemer dan kunnen ze een rit aanvragen. Het jouw AutoMaatje servicepunt zoekt dan een geschikte chauffeur voor de dag en het tijdstip waarop je de rit nodig bent. Dus de deelnemer zoekt een auto, niet de auto zoekt een deelnemer.

U schrijft dat dit lijkt op het lokale initiatief van Attenta dat VIP heet. Dus: een fiets is heel wat anders dan een bus! Bepaalde zaken kun je niet zomaar met elkaar vergelijken en in één adem noemen. VIP ondersteunt en versterkt vrijwilligers en vrijwilligersorganisaties op het gebied van vrijwilligers werk. Dit gezegd hebbende zou u als u de tekst aanpast Attenta willen veranderen in Impuls?

Pag.41. samen doen, het participatieproces lezen we: ook groepen die opkomen voor bepaalde belangen hebben geholpen door mee te denken tijdens speciale bijeenkomsten. Hoe hebt u deze groepen in kaart gebracht en erbij betrokken?

Pag. 51 .laadpalen voor fietsen

Fietshubs. In het buitenland zien we ook servicestations op druk bereden paden. Daar kun je zelf kleine reparaties uitvoeren. Er is dan wel geen douche voor fietsen bij de start van de mountainbike route maar wel bij garage Okken. Het enthousiasmeren van koppelkansen verdient meer aandacht. We lezen immers, op pagina 51 dat daar geld voor is. Uit welk speciaal fonds komt dat geld?

Blz. 67. In Annerveenschekanaal zijn de komgrenzen versterkt. Als hiermee bedoeld wordt dat er een kombord bevestigd is aan een lantaarnpaal op het laantje naar het voetbalveld dan stelt dit niks voor. Worden de gedane werkzaamheden in de diverse dorpen ook gedeeld/geëvalueerd met de betrokken dorpsbelangen verenigingen in die dorpen?

(Het betreffende kombord hangt 4 meter boven de weg, zit aan een lantaarnpaal en is voor automobilisten/fietsers en wandelaars niet te zien omdat er eikenbomen voor en achter staan en de takken voor het bord hangen. Het is een aanfluiting.)

Blz. 72. V23 Annerveenschekanaal risicothema 1-7. Wat betekent dit getal achter het woord risicothema?

Algemeen; veel valt en staat met gedragsverandering, afglijgewenning, vertragen. Elkaar aanspreken en snel resultaat is VETTE BOETES, direct afrekenen.

MOBIELE FLITSPAAL, aanschaffen. Wat moet je doen om er wel aan te voldoen. Vrijblijvende oplossingen...

