

MEMO

Van : de heer T. van Waalwijk

Voor : de leden van de raad

Kopie aan : Wethouder Egbert Hofstra

Onderwerp : Beantwoording vragen en opmerkingen raadscommissie GVVP 22 januari 2024

Datum : 13 maart 2024

Inleiding

Op 22 januari 2024 heeft uw raad een opiniërende raadscommissie gehouden ten aanzien van het concept Gemeentelijke Verkeer en Vervoerplan 2023-2033. Hierbij is de ambitie uitgesproken om voor de komende jaren de verkeersveiligheid in 30km-gebieden en op 50km/u wegen te verbeteren. Waar mogelijk worden maatregelen gekoppeld aan het beheer en/of onderhoud van infrastructuur. Aanvullend richten investeringen zich primair op kwetsbare verkeersdeelnemers en het thema fiets.

Tijdens deze raadscommissie zijn alle beleidslijnen van het concept GVVP aan u voorgelegd. Hierbij heeft ieder raadslid de mogelijkheid gehad om vragen en opmerkingen te stellen. Deze memo dient als terugkoppeling en naslagwerk van de beantwoording en behandeling van de ingebrachte punten.

Beleidslijnen Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan 2023-2033

Investerings primair richten op de kwetsbare verkeersdeelnemers en het thema fiets.

ChristenUnie: *“Investeren klinkt als geld investeren in maatregelen. Maatregelen zou ook kunnen betekenen dat we ruimte geven aan kwetsbare verkeersdeelnemers en de fiets door het verdwijnen van andersoortige vervoersmiddelen.”*

Reactie (tijdens raadscommissie): Investeren in deze zin is niet alleen gefocust op investeren in de zin van geld. Daar waar mogelijk ligt de prioriteit echter wel op de twee benoemde thema's.

CDA: *"Fietzers zijn al meermaals centraal gesteld. Kan er een reactie gegeven worden ten aanzien van het rendement? Leiden investeringen tot meer gebruik van de fiets bijvoorbeeld?"*

Reactie: Maatregelen worden gebaseerd op analyses van knelpunten. Het onderzoeken van fietsgebruik als gevolg van investeringen in fietsinfrastructuur is geen realiseerbare onderzoeksrichting.

Lokaal Betrokken: *"Een grote en kwetsbare doelgroep. De fiets moet een concurrerende status krijgen ten opzichte van de auto."*

PVDA: *Vraag over de Enquêtehoeveelheid.*

Reactie (tijdens raadscommissie): Deze vraag is reeds beantwoord. (400 reacties)

Gemeente Belangen: *"Akkoord, maar te veel aandacht op het fietsgebeuren. Er zijn meer kwetsbare groepen. Snelheidsverschillen tussen verschillende groepen. Richt je vooral op alle weggebruikers die kwetsbaar zijn en niet alleen de fiets."*

Reactie (tijdens raadscommissie): Onzes inziens benoemd de beleidslijn dat er focus ligt op alle kwetsbare verkeersdeelnemers én het thema fiets. Het een sluit het ander dus niet uit.

VVD: *"Ik mis in het overzicht welk type verkeersdeelnemers de meeste ongevallen heeft en op welke plek."*

Reactie (tijdens raadscommissie): In het GVVP staat in hoofdstuk 4 'Inventarisatie huidige situatie', de uitkomst van de enquête ten aanzien van de ervaring van onveilige situaties. Hoofdstuk 4.3 'Verkeersveiligheid' benoemt verder de ongevallenlocaties op ons wegennet gedurende de periode 2014-2020. Hoofdstuk 4.3.2 gaat hier dieper op in met een analyse van verschillende verkeersdeelnemers en ongevallencijfers.

PVDA: *"Het aantal ongelukken en ongevallen neem toe, waardoor?"*

Reactie (tijdens raadscommissie): Onder andere door gedrag. Ook de hoeveelheid verkeer neemt toe. Daarnaast speelt vergrijzing een rol en de toename van onderlinge snelheidsverschillen. Echter is er geen oorzaak te benoemen die de hoofdrol hier in speelt.

Gemeente Belangen: *"Is bekend waardoor een ongeval ontstaat?"*

Reactie (tijdens raadscommissie): Onderzoek en meldingen van ongevallen zijn door de gemeente in te zien.

ChristenUnie: *"Is de hoofdoorzaak de opkomst van de telefoon?"*

Reactie (tijdens raadscommissie): Het is niet te achterhalen of het gebruik van de telefoon de hoofdoorzaak is. Bij overtredingen met telefoons moet er sprake zijn van een heterdaad situatie, anders is niet te achterhalen of dat de oorzaak is geweest.

Verkeersstructuur

Onder dit punt is besproken wat de beleidslijnen van het aspect verkeersstructuur worden. Hierbij zijn de volgende vragen en opmerkingen gemaakt:

ChristenUnie: *"Categoriseringsplan is akkoord. Hoeveel wijzigt er nu eigenlijk? En hoe snel zijn de aanpassingen voltooid?"*

Reactie (tijdens raadscommissie): ten aanzien van 30km gebieden, alle woonstraten zijn momenteel al 30km/u. Het enige wat verandert zijn de wegen met een ontsluitende functie. Wij passen de categorieën aan en dan maatregelen treffen. Om de categorie aan te passen is een verkeersbesluit nodig. Hierbij houden we ook aandacht om fietsers meer ruimte te geven. In de planning van groot onderhoud wordt rekening gehouden met het uitvoeren van deze maatregelen. We zoeken dus de combinatie met onderhoud.

ChristenUnie: [t.a.v. de wensbeelden]: *“vanaf Gasselterbrug tot Buinerbrug zijn er geen fysieke hindernissen langs het kanaal. Wie gaat deze (rondweg N33 aansluitend op de Atlantislaan) gebruiken als je rechtdoor langs het kanaal kunt? Knip langs het kanaal om niet het hele stuk door te kunnen rijden.”*

Reactie (tijdens raadscommissie): Het wensbeeld van de rondweg N33 aansluitend op de Atlantislaan is aangewezen als niet urgent, ook om de ontwikkelingen rondom de Nedersaksenlijn niet te dwarsbomen. Verder is het moeilijk om de handen op elkaar te krijgen voor een knip langs het kanaal. Ondernemers zijn, onder andere, geen groot voorstander van een knip langs het kanaal.

CDA: *“Gaat de transitie naar 60km/u en Erftoegangswegen naar 30km/u net zoals recentelijk in Amsterdam? Of eerst de weg aanpassen en dan pas de snelheidslimiet?”*

Reactie (tijdens raadscommissie): De wegen worden niet allemaal tegelijk omgezet naar de nieuwe categorie. Waar mogelijk combineren we de aanpassingen met onderhoud. Het aanpassen van de wegcategorie is dus niet ‘alleen het verkeersbord veranderen’.

Gemeente Belangen: *“de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom zijn slecht verlicht. Bij regen en nacht is er geen onderscheid meer tussen de berm en weg. Hierover graag een richtlijn in het plan opnemen.”*

Reactie (tijdens raadscommissie): Daar waar mogelijk is bermmarkering aangebracht om dit probleem te ondervangen. Echter, is het niet overal mogelijk de markering aan te brengen. Het is ook de verantwoordelijkheid van de bestuurder zich aan te passen aan de omstandigheden. Bij vervaagde markering kan via FIXI een verzoek tot onderhoud worden gedaan.

SP en Gemeente Belangen: *“verzoek om de belijning langs wegen aan te pakken.”*

Reactie (tijdens raadscommissie): Wij zullen de wegen toetsen aan de richtlijnen en waar nodig rectificeren wij dat.

Vracht-/landbouwverkeer

CDA: *“wij hebben moeite met het gedeelte waarbij er geen ontheffingsmogelijkheid bestaat voor landbouwvoertuigen groter dan 3.5 meter breed. In incidentele gevallen toch het verzoek toe te staan dat een voertuig breder is dan 3.5 meter.”*

Schriftelijke reactie: De ontheffingen zijn 5 á 6 jaar geleden gemandateerd aan het RDW. Op 13 december 2016 heeft de Tweede Kamer de motie Van Helvert aangenomen. Hierin staat het verzoek aan de overheid om één loket in te richten voor de afgifte van ontheffingen voor (land)bouwverkeer. Dit betekent dat de RDW sinds 2018 ontheffingen verleend voor de door de gemeente Stadskanaal opgegeven geschikte wegen. Op het moment dat een ontheffing voor een voertuig breder dan 3.5 meter zou worden aangevraagd moet RDW de gemeente Stadskanaal verzoeken deze ontheffing wel of niet te verlenen. Sinds de mandatering van de ontheffingen aan de RDW zijn er *geen* verzoeken geweest voor voertuigen breder dan 3.5 meter.

Lokaal Betrokken: *“Wij vragen aandacht om te kijken voor subsidies voor grasstenen, zodat landbouwvoertuigen goed grip hebben in de berm.”*

Reactie (tijdens raadscommissie): Er is op veel plaatsen van ons wegennet al een grote inzet geleverd om grasstenen in de berm te plaatsen. Ook in de toekomst zullen wij deze plaatsen waar dat ontbreekt. Hiervoor doen wij een inventarisatie. Tevens zullen wij bij het Verkeers- en Vervoer Beraad van de provincie vragen wat de mogelijkheden zijn om subsidie voor grasstenen te ontvangen.

PVDA: *“Op bladzijde 35 wordt gesproken over verkeerseducatie, hoe ziet dat eruit en hoe wordt dat gecommuniceerd?”*

Reactie (tijdens raadscommissie): Verkeerswijzer Groningen is een partner waarmee wij als gemeente samenwerken. Vanuit hier worden campagnes opgezet en ook verzorgen zij de uitdracht en communicatie.

Openbaar vervoer

ChristenUnie: *“In grote lijnen akkoord, wel de volgende opmerkingen:*

- 1. Voor de Nedersaksenlijn benoemen een verbinding met Zwolle te realiseren. Als we dat goed doen hebben we ook verbinding met Zwolle en daarmee verbinding met de Randstad.*
- 2. In het kader van duurzaamheid: De Nedersaksenlijn van Emmen naar Enschede volledig elektrisch. Daarmee zou dan ook de verbinding naar Stadskanaal elektrisch moeten worden.*
- 3. Lijn 312 is een essentiële verbinding naar Assen. Graag aandacht voor het handhaven van de goede verbinding richting Assen.*
- 4. De tabel op pagina 59 (van de Nedersaksenlijn) loopt niet door tot 2033. Verzoek deze lijn door te trekken.”*

Reactie (tijdens raadscommissie):

1. Tussen Emmen en Zwolle rijdt al een trein. Bij een verbinding tussen Stadskanaal en Emmen ontwikkelt zich dus ook de mogelijkheid van Stadskanaal naar Zwolle te reizen met de trein.
2. Dit is een onderwerp om mee te nemen in het MIRT-traject dat momenteel loopt rondom de Nedersaksenlijn.
3. Lijn 312 blijft een essentiële verbinding tussen Stadskanaal en Assen. Er zijn geen indicaties dat het OV-bureau voornemens is deze verbinding te schrappen of af te waarderen.
4. Dit is in het definitieve GVVP aangepast.

CDA (PVDA en D66 sluiten zich aan v.w.b. bushokjes enabri's): *“We hebben als gemeente weinig tot geen invloed op de routes van het OV. Blijf u hard maken bij het OV-bureau voor de instandhouding van de bestaande routes. Verder vragen wij aandacht voor de sobere inrichting van bushokjes enabri's. Gaat u deze zaken oppakken binnen deze periode?”*

Reactie (tijdens raadscommissie): We hebben voortdurende gesprekken met het OV-bureau, en zullen ons ook inzetten voor een behoud van de goede bereikbaarheid van Stadskanaal. Daarbij wil ik benoemen dat Stadskanaal de grootste bezuinigingsslagen heeft ontweken.

Aanvullende schriftelijke reactie:

Voor wat betreft de bushokjes enabri's is dat een proces waar wij afdeling Beheer en Infra mee bezig is. De ongebruikteabri's worden op korte termijn losgekoppeld en kunnen dan vervolgens verplaatst worden naar locaties waar deze ontbreken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de bushaltes op de Atlantislaan.

SP: *“Bij sommige lijndiensten worden kleine bussen ingezet zoals bij lijn 71 richting Veendam. De bussen zitten snel vol en dan moeten mensen een uur wachten. Hoe wordt dit aangepakt?”*

Reactie (tijdens raadscommissie): Het OV-bureau moet inschattingen maken op basis van de hoeveelheid in- en uitstappers per halte. Bij een weinig gebruikte route worden kleinere bussen ingezet maar deze zitten inderdaad sneller vol. We nemen deze inbreng mee naar het overleg tussen de gemeente en het OV-bureau.

Fietsverkeer

ChristenUnie: Hoofdfietsroutes opnemen in de strooiroute.

Reactie (tijdens raadscommissie): Dat is het geval.

CDA: *“Grote aandacht voor het onderhoud van de fietsinfrastructuur.”*

Schriftelijke reactie: De grootste excessen van de fietsinfrastructuur (Handelsstraat en Poststraat) worden momenteel al uitgewerkt. Verder vragen wij op onze beurt aandacht voor de financiering van dergelijke onderhoudsprojecten.

Gemeente Belangen: *“Er is geen onderscheid tussen snelverkeer en kwetsbaar verkeer. Verzoek het plan aan te passen ten aanzien van eenduidigheid van rotondes.”*

Reactie (tijdens raadscommissie): Dit is niet de lijn die het college voorstelt.

D66: *“De doorfietsroute van Stadskanaal naar Nieuw-Buinen, wordt dit doorgezet naar Borger-Odoorn?”*

Reactie (tijdens raadscommissie): Borger-Odoorn is de karrentrekker voor deze doorfietsroute, daar deze grotendeels over hun grondgebied loopt. Wij zullen ons als gemeente Stadskanaal actief opstellen wanneer Borger-Odoorn hier uitvoering aan geeft.

Voetgangers

CDA: *“Een vraag over de praktijk: Meerdere kernen is meerdere supermarkten. Hoe brengen we zakelijke belangen en deze visie in overeenstemming?”*

Reactie (tijdens raadscommissie): Bij de meeste supermarkten is dit vrij goed geregeld. Dit is, echter, ook afhankelijk van het bedrijf i.v.m. privéterreinen. Onze inzet moet zijn om de toegankelijkheid daar goed te hebben.

PVDA: *“Wordt er ook gekeken naar aflopende paden die scheef gaan, uitstekende tegels etc?”*

Reactie (tijdens raadscommissie): Op, bijvoorbeeld, de Hoofdstraat is het knelpunt dat alle ingangen op andere hoogtes liggen. Daarvoor moeten we zo min mogelijk opstaande randen hebben. Dat kan wel vervelend zijn dicht bij de winkels. Voor wat betreft uitstekende tegels e.d. is het een onderhoudskwestie. Men kan een FIXI-melding doen en dan moet de gemeente actie ondernemen.

SP: *“We zien nog te vaak bij stoepen dat er geen op- of afritten aanwezig zijn. Verzoek tot betere oversteekbaarheid en looproutes zo veel mogelijk fysieke obstakels voorkomen.”*

Reactie (tijdens raadscommissie): In het GVVP benoemen we dat we de oversteekbaarheid voor voetgangers willen verbeteren. Dit punt is beleidsmatig dus opgenomen.

VVD: *“Visueel beperkten ook benoemen bij toegankelijkheid van de openbare ruimte?”*

Reactie (tijdens raadscommissie): De inclusienota stelt dat de openbare ruimte voor iedereen is. Hierbij zijn ook visueel beperkten meegenomen. (vraag tevens door D66 gesteld)

Scholen, schoolroutes en schoolomgevingen

ChristenUnie: *“Actief sturen dat scholen kinderen lopen of fietsend naar school laten komen. Hiermee ook het afbouwen van de problematiek.”*

Schriftelijke reactie: Het actief sturen op de verantwoordelijkheid van scholen is aangepast in het definitieve GVVP.

CDA: *“Als de school het verkeersveiligheidslabel niet heeft dan doet het college niks, klopt dat?”*

Reactie (tijdens raadscommissie): Het is niet de bedoeling om de verantwoordelijkheid af te schuiven, maar om duidelijk te maken dat er een gedeelde verantwoordelijkheid is. Dus ook van scholen en ouders. Er mag, als wij de fysieke ruimte aanpassen ook best een stuk verkeerseducatie gegeven worden over, bijvoorbeeld, de nieuwe situatie. Daarom is hiervoor gekozen.

CDA: *“Is dit met de scholen overlegd?”*

Reactie (tijdens raadscommissie): Dit is niet van te voren met de scholen overlegd. Maar als er vragen van de scholen komen geven we wel aan dat de scholen dat label moeten gaan halen.

Aanvullende schriftelijke reactie:

In het kader van de discussie rondom de verkeersveiligheidslabels en de gedeelde verantwoordelijkheid van scholen, gemeente en ouders is het hoofdstuk Scholen, Schoolroutes en Schoolomgevingen herschreven. De koppeling waarbij scholen verplicht zijn het label te behalen om infrastructurele maatregelen te mogen verwachten was te scherp ingezet. De toon van de nieuwe tekst is dat er eerst de samenwerking wordt gezocht met scholen en ouders alvorens er naar het zware (en dure) middel van infrastructurele maatregelen wordt gegrepen.

Duurzaamheid

CDA: *“Goed zorgen voor een spreidingsgebied?”*

Reactie (tijdens raadscommissie): Dit heeft betrekking op de Laadvisie die gepland is voor 5 februari 2024.

Lokaal Betrokken: Aandacht voor laadinfrastructuur in de dorpen.

Schriftelijke reactie: Vanuit de provincie is een witte vlekken subsidie ontwikkeld waarmee er overal een dekkend netwerk gerealiseerd kan worden. Wij hebben hierbij 23 laadpalen toegekend gekregen die op locaties komen te staan waar in de omgeving nog geen laadinfrastructuur aanwezig was. Daarbij hebben wij aanspraak gemaakt op 3 strategische locaties in Alteveer, Stadskanaal en Mussel die ook zijn toegekend. De volgende stap is om te onderzoeken of er in Holte en Kopstukken ook een strategische locatie gerealiseerd kan worden via deze subsidiemogelijkheid.

D66: *“Toevoegen dat duurzaamheid niet alleen voor het gebruik geldt, maar ook voor het aanleggen danwel bouwen van infrastructuur.”*

Reactie (tijdens raadscommissie): Dit valt onder de Global Goals die wij als gemeente hebben onderschreven, dit wordt zodoende meegenomen.

Verkeersveiligheid

ChristenUnie: *"Bij verkeersveiligheid is gedrag een enorm grote factor. Dit wordt ook benoemd in diverse campagnes. In hoeverre spelen wij als gemeente een rol?"*

Reactie (tijdens raadscommissie): Onze samenwerkingspartner Verkeerswijzer Groningen werkt met alle gemeenten samen om jaarlijks allerlei activiteiten uit te voeren om daarmee te sturen op gedrag in het verkeer.

Aanvullende schriftelijke reactie: In 2023 hebben 111.500 mensen meegedaan/deelgenomen aan de activiteiten van Verkeerswijzer Groningen.

CDA: *"Opmerking ten aanzien van het in beeld brengen van risicolocaties. Hoe brengen we dit in beeld en wat is een risicolocatie?"*

Reactie (tijdens raadscommissie): Risicolocaties zijn locaties waar 2 of meer letselongevallen op jaarbasis plaatsvinden. Dit wordt in beeld gebracht met behulp van VIA soft en meldingen van ongevallen.

Parkeren

D66: *"Houden wij rekening met de maximale parkeernormering in verband met het landelijke karakter van Stadskanaal?"*

Reactie (tijdens raadscommissie): Voor de parkeernormeringen van nieuwe ontwikkelingen houden wij rekening met de maximale parkeernormering.

Lokaal Betrokken: *"Worden de hulpdiensten hier in meegenomen? Onwenselijk en hinderlijk parkeren in de straten veroorzaakt onwenselijke situaties voor de hulpdiensten."*

Reactie (tijdens raadscommissie): Iedereen moet zich aan de parkeerregels houden. Bij parkeren op de straat mag het overig wegverkeer niet gehinderd worden. Periodiek hebben wij in de werkgroep verkeer overleg waar ook de politie en brandweer aanschuift. Zij kunnen dan knelpunten bij ons signaleren.

Maatregelenplan

Geen vragen of opmerkingen.