Woensdag 19 maart, 10.03 uur

Vragen CDA, Hans Visser

De CDA fractie heeft de volgende technische vragen over de onderwerpen die worden behandeld in de Algemene Commissie d.d. 24 maart a.s.

Agendapunt:

6. Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan

a) Het bereiken van doelstellingen op het gebied van verkeer- en vervoerbeleid is mede afhankelijk van de inspanningen vanuit andere beleidsvelden. Hierbij gaat het onder meer om toezicht en handhaving en het beleid op het gebied van klimaat en duurzaamheid.
Vraag: Zijn hier afspraken over gemaakt en zo ja, welke?

b) Na vaststelling van het GVVP wordt verder gewerkt aan het uitvoeringsprogramma. Na de vaststelling hiervan kunnen vervolgens concrete maatregelen worden getroffen.
Vragen:
- Wanneer kunnen we het uitvoeringsprogramma verwachten?
- Op welke wijze wordt in financieel opzicht in de kadernota hierop geanticipeerd?
- Wordt het uitvoeringsprogramma gebaseerd op de Bijlage 1 - knelpunten
- Wordt in het uitvoeringsprogramma rekening gehouden met de toekomstige knelpunten aangezien het GVVP voor de komende 5 tot 10 jaar gaat gelden?
- Hoe verhouden zich de ontwikkelingen van het Centrum van Wolvega in relatie tot het parkeren in het GVVP Wolvega.

c) In 7.5 wordt ingegaan op de laadvoorzieningen.
Vraag: waarom is in het document geen relatie gelegd naar de nota “Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur” zoals die is vastgesteld in de Raad.

Vrijdag 21 maart, 13.00 uur

Beantwoording door ambtenaar

Goedemiddag heer Visser,
Hierbij de beantwoording van vraag 6.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan

a) Het bereiken van doelstellingen op het gebied van verkeer- en vervoerbeleid is mede afhankelijk van de inspanningen vanuit andere beleidsvelden. Hierbij gaat het onder meer om toezicht en handhaving en het beleid op het gebied van klimaat en duurzaamheid.

Vraag:
Zijn hier afspraken over gemaakt en zo ja, welke?

Antwoord:
Tijdens het proces van beleidsvoorbereiding GVVP is de inhoud afgestemd met en op alle relevante beleidsvelden. Door een integrale benadering van vraagstukken wordt er voor gezorgd dat inspanningen op verschillende beleidsvelden kunnen bijdragen aan de doelstellingen. Hier zijn in het kader van het GVVP geen specifieke nadere afspraken over gemaakt maar dit is een gebruikelijke werkwijze.

b) Na vaststelling van het GVVP wordt verder gewerkt aan het uitvoeringsprogramma. Na de vaststelling hiervan kunnen vervolgens concrete maatregelen worden getroffen.

Vragen:

- Wanneer kunnen we het uitvoeringsprogramma verwachten?

Antwoord:
Het uitvoeringsprogramma zal in september 2025 ter besluitvorming worden voorgelegd.

- Op welke wijze wordt in financieel opzicht in de kadernota hierop geanticipeerd?

Antwoord:
Er kan nog niet concreet op worden geanticipeerd omdat er nog geen beeld is van de kosten.

- Wordt het uitvoeringsprogramma gebaseerd op de Bijlage 1 – Knelpunten

Antwoord:
Het uitvoeringsprogramma is mede gebaseerd op de knelpuntenlijst maar ook op een vertaling van beleidsvoornemens in maatregelen.

- Wordt in het uitvoeringsprogramma rekening gehouden met de toekomstige knelpunten aangezien het GVVP voor de komende 5 tot 10 jaar gaat gelden?

Antwoord:
Het uitvoeringsprogramma beslaat een termijn van meerdere jaren. De knelpuntenlijst is dynamisch. Nieuwe knelpunten kunnen bij een tussentijdse actualisatie worden toegevoegd. Bovendien richt de inhoud van het GVVP zich ook op het voorkomen van het ontstaan van knelpunt door het uitvoeren van de opgenomen beleidsvoornemens.

- Hoe verhouden zich de ontwikkelingen van het Centrum van Wolvega in relatie tot het parkeren in het GVVP Wolvega?

Antwoord:
Het GVVP voorziet vooral in de wijze van bereikbaarheid van het centrum van Wolvega. Hierbij is aansluiting gezocht bij de ontwikkelingen zoals voorzien in het Centrumplan. In het GVVP wordt in het kader van parkeren niet in detail ingegaan op de effecten van individuele ontwikkelingen in het centrum en de hoeveelheid parkeerplaatsen die hiervoor nodig zijn. Uiteraard dient bij verdere uitwerking van deze ontwikkelingen rekening te worden gehouden met de uitgangspunten zoals verwoord in het GVVP.

c) In 7.5 wordt ingegaan op de laadvoorzieningen.

Vraag:
Waarom is in het document geen relatie gelegd naar de nota “Plaatsingsbeleid laadinfrastructuur”, zoals die is vastgesteld in de Raad?

Antwoord:
In paragraaf 7.5 van het GVVP wordt voor wat betreft het plaatsingsbeleid verwezen naar nog vast te stellen plaatsingsbeleid. Dit is inmiddels door de gemeenteraad vastgesteld.

Zondag 23 maart, 19.52 uur

Vragen VVD, Sylvia Heida

Agendapunt 6: GVVP

Belangrijk voor de Weststellingwerfse VVD is dat de inwoners ruimschoots de gelegenheid hebben gekregen om te reageren op het GVVP.
Uit alles blijkt dat het nu voorliggende GVVP als een organisch document behandeld moet worden, immers het lijkt zo te zijn dat wanneer de gemeente een knelpunt of een aanpassing gaat doen in de buurt van betreffende inwoners, die inwoners ook daar nog de gelegenheid krijgen om samen met de gemeente mee te denken hoe dit zo handig mogelijk ingericht kan worden. Kan de wethouder hier een toezegging op geven?

- Uit de reactie van een inwoner blijkt dat diegene zich ook ernstige zorgen maakt over het gebrek aan goede oversteekmogelijkheden in de kleine kernen. Hoe ziet de wethouder dit en hoe denkt hij dit op te kunnen lossen?
- Ingaan op inspraak bewoners Geraniumstraat, er wordt daar ook te hard gereden. Is de wethouder bereid om de snelheid op de Geraniumstraat te verlagen van 50 naar 30 km per uur en zo nee waarom niet? Op pagina 14 van het GVVP wordt hierover ook gesproken.
  Ook op pagina 41 wordt aangegeven dat 30 in de bebouwde kom de maximale snelheid is. Dus wat de kan de wethouder toezeggen op dit punt?
- Prioritering uitvoering GVVP, waarmee wordt begonnen? Is het opvolgend of kunnen er meerdere projecten tegelijk worden uitgevoerd? Is hier voldoende mankracht voor?
- Zit er samenhang in alle voorgestelde knelpunten?
- Knelpuntenpot, hoeveel is er uitgegeven en aan welke knelpunten?
- Kan de wethouder aangeven of hij de knelpunten versneld kan inzetten voor het slechte wegdek op de Heerenveenseweg nabij de afritten bij Ter Idzard. Wij krijgen hier als Weststellingwerfse VVD veel klachten over de hobbelweg die daar ligt. Gaat de wethouder dit oplossen? Zo nee, waarom niet?

En als laatste hoor ik graag - ook van mijn collega-raadsleden - hoe zij kijken naar het geven van voorrang aan fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom, want dat staat nu in dit GVVP aangegeven dat dit ingevoerd gaat worden. Het zou voor heel Weststellingwerf een grote omslag zijn, omdat wij dit niet gewend zijn. Studies tonen aan dat de verkeersveiligheid voor fietsers op rotondes sterk samenhangt met de toegepaste voorrangsregeling en de inrichting van de rotonde. Een onderzoek van de SWOV (stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid) concludeerde dat de fietsers veiliger zijn wanneer zij geen voorrang hebben op rotondes met vrijliggende fietspaden. Het onderzoek stelde dat er meer (letsel)ongevallen plaatsvinden wanneer fietsers op deze fietspaden voorrang hebben dan wanneer ze dit niet hebben.

Is de wethouder bekend met de onderzoeken van de SWOV en in het bijzonder dit onderzoek? Kan de wethouder aangeven waarom in afwijking van dit advies hier toch voor wordt gekozen?

Bedankt alvast voor de beantwoording.

Maandag 24 maart, 14.42 uur

Beantwoording door wethouder

Goedemiddag Sylvia,

Dank voor het stellen van de vragen, hierbij de beantwoording;

Agendapunt 6: GVVP

- Belangrijk voor de Weststellingwerfse VVD is dat de inwoners ruimschoots de gelegenheid hebben gekregen om te reageren op het GVVP.
  Uit alles blijkt dat het nu voorliggende GVVP als een organisch document behandeld moet worden, immers het lijkt zo te zijn dat wanneer de gemeente een knelpunt of een aanpassing gaat doen in de buurt van betreffende inwoners, die inwoners ook daar nog de gelegenheid krijgen om samen met de gemeente mee te denken hoe dit zo handig mogelijk ingericht kan worden. Kan de wethouder hier een toezegging op geven?

Antwoord:
Concrete maatregelen worden altijd afgestemd met omwonenden en eventueel plaatselijk belang.

- Uit de reactie van een inwoner blijkt dat diegene zich ook ernstige zorgen maakt over het gebrek aan goede oversteekmogelijkheden in de kleine kernen. Hoe ziet de wethouder dit en hoe denkt hij dit op te kunnen lossen?

Antwoord:
Als eerste stap worden snelheidsremmende maatregelen getroffen in combinatie met het verlagen van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom van Zandhuizen naar 30 km/uur. Dit komt de oversteekbaarheid ten goede.

- Ingaan op inspraak bewoners Geraniumstraat, er wordt daar ook te hard gereden. Is de wethouder bereid om de snelheid op de Geraniumstraat te verlagen van 50 naar 30 km per uur en zo nee waarom niet? Op pagina 14 van het GVVP wordt hierover ook gesproken. Ook op pagina 41 wordt aangegeven dat 30 in de bebouwde kom de maximale snelheid is. Dus wat de kan de wethouder toezeggen op dit punt?

Antwoord:
De Geraniumstraat is onderdeel van de interne ontsluitingstructuur van Wolvega en is in het GVVP als GOW 30 opgenomen. Dit betekent dat op deze weg een maximumsnelheid van 30 km/uur wordt ingesteld. Alleen op de noordelijke ring van Wolvega (N351 en op de Heerenveenseweg ten noorden van de N351) mag voor zover beide gelegen binnen de bebouwde kom nog 50 km/uur worden gereden.
Op alle overige wegen binnen de bebouwde kom wordt 30 km/uur de maximumsnelheid.

- Prioritering uitvoering GVVP, waarmee wordt begonnen? Is het opvolgend of kunnen er meerdere projecten tegelijk worden uitgevoerd? Is hier voldoende mankracht voor?

Antwoord:
De prioritering wordt bepaald aan de hand van een aantal criteria waarover uw raad in de raadsinformatiebijeenkomst op 27 januari 2025 is geïnformeerd. De uitwerking hiervan wordt opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Op dit moment is nog niet bekend waarmee wordt begonnen. De verwachting is dat er meerdere projecten tegelijk uitgevoerd kunnen worden.

- Zit er samenhang in alle voorgestelde knelpunten?

Antwoord:
Veel knelpunten hebben in de basis dezelfde onderliggende oorzaken waaronder een te hoge snelheid en een inrichting die niet passend is bij het snelheidsregime en de hoeveelheid verkeer.

- Knelpuntenpot, hoeveel is er uitgegeven en aan welke knelpunten?

Antwoord:
Op dit moment is er circa 150.000 euro uitgegeven aan onder meer de tijdelijke verkeersdrempels op de Lycklamaweg, drempel Hoofdweg, extra parkeerplaatsen Vangstraat, parkeren Scholtenschool en wegversmallingen Munnekeburen.

Daarnaast is er een aantal projecten dat op korte termijn in uitvoering komt waaronder verkeersmaatregelen in Oosterstreek bij basisschool Matthijsje, maatregelen in Zandhuizen en het plaatsen van attentiepalen bij scholen.
Ook zitten er een aantal projecten in de voorbereidingsfase waaronder fietsoversteek Steenwijkerweg, werkzaamheden Mauritsweg, maatregelen bebouwde komgrenzen en parkeeronderzoek.

- Kan de wethouder aangeven of hij de knelpunten versneld kan inzetten voor het slechte wegdek op de Heerenveenseweg nabij de afritten bij Ter Idzard. Wij krijgen hier als Weststellingwerfse VVD veel klachten over de hobbelweg die daar ligt. Gaat de wethouder dit oplossen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord:
Dit dient in het kader van het beheer- en onderhoudsprogramma te worden opgepakt.

- En dan als laatste voorzitter, ik hoor graag ook van mijn collega-raadsleden hoe zij kijken naar het geven van voorrang aan fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom, want dat staat nu in dit GVVP aangegeven dat dit ingevoerd gaat worden. Het zou voor heel Weststellingwerf een grote omslag zijn, omdat wij dit niet gewend zijn. Studies tonen aan dat de verkeersveiligheid voor fietsers op rotondes sterk samenhangt met de toegepaste voorrangsregeling en de inrichting van de rotonde. Een onderzoek van de SWOV (stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid) concludeerde dat de fietsers veiliger zijn wanneer zij geen voorrang hebben op rotondes met vrijliggende fietspaden. Het onderzoek stelde dat er meer (letsel)ongevallen plaatsvinden wanneer fietsers op deze fietspaden voorrang hebben dan wanneer ze dit niet hebben.
  Is de wethouder bekend met de onderzoeken van de SWOV en in het bijzonder dit onderzoek? Kan de wethouder aangeven waarom in afwijking van dit advies hier toch voor wordt gekozen?

Antwoord:
CROW adviseert op de rotondes binnen de bebouwde kom voorrang voor het fietsverkeer. We zijn bekend met de onderzoeken hiernaar (van o.a. SWOV).
In de loop der jaren zijn er vele onderzoeken uitgevoerd naar de veiligheid van fietsverkeer op en rond rotondes. Omdat er grote differentiatie is in rotondes, enerzijds qua vormgeving (één en tweerichtingen fietspaden, naderingssnelheid en intensiteit van zowel auto als fietsverkeer) is het niet eenvoudig om aan te tonen dat er een significant verschil is in verkeersveiligheid. De tendens lijkt dat fietsers uit de voorrang beperkt veiliger is. Echter de invloed van een GOW 30 (lagere naderingssnelheid) is hierin nog niet meegenomen. Bovendien betreft het instellen van voorrang voor fietsverkeer een bredere afweging dan alleen verkeersveiligheid. Ook de doorstroming en het comfort van fietsverkeer speelt hierbij een rol. Zeker in het licht van het meer prioriteit geven aan de langzaamverkeerverplaatsingen.