Nota zienswijzen over het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan 2023-2033

Versie 29 februari 2024

Inhoud

1. Zienswijze 1 3
2. Zienswijze 2 4
3. Zienswijze 3 4
4. Zienswijze 4 5

1. Zienswijze 1

Zienswijze

1. Wij zien nog niet terug of voor de maatregelen en activiteiten rondom de fiets en fietsmobiliteit de bijbehorende financiële middelen in voldoende mate en tijdig beschikbaar zijn. Wat ons betreft is dit wel een belangrijke randvoorwaarde. Ook een prioritering kan hierbij praktisch zijn. Wij vragen u daarom hiervoor in het verdere traject ook om bijzondere aandacht.
2. de voorrang van fietsers op rotondes. De provincie Groningen heeft in de Fietsstrategie 2016-2025 "Verbinden met de Fiets" aangegeven: "We willen de fietsers prioriteit geven, ook op rotondes met vrijliggende fietspaden binnen de bebouwde kom. De richtlijn van de CROW adviseert om fietsers binnen de bebouwde kom (bibeko) in de voorrang te doen en buiten de bebouwde kom (bubeko) uit de voorrang. Heel Nederland heeft in principe deze richtlijn opgevolgd, met uitzondering van NoordNederland (Groningen, Friesland, Drenthe). Vanuit het provinciaal Verkeer- en Vervoerberaad is hierover veel onderzoek gedaan, er is regelmatig en genuanceerd over gesproken en er zijn afspraken gemaakt. Bij voorkeur is ook een herkenbare uniformiteit, landelijk, regionaal en lokaal gewenst. Maar ook kan soms een afwijkende maatwerk oplossing gewenst zijn. Het is in ieder geval zaak om in elk geval van planvorming of reconstructie niet aan deze gevoerde discussie en afspraken voorbij te gaan en tot een zorgvuldig afgewogen keuze te komen.
3. Wij vragen ook aandacht te hebben voor tijdig en goed onderhoud voor fietsinfrastructuur en hiervoor voldoende middelen te reserveren. Dit kan helpen voorkomen dat grote onderhoudsklussen zoals het fietspad langs het kanaal lang moeten wachten op een adequate oplossing.

Reactie op zienswijze

1. Onderdeel van het GVVP is een prioriteitenschema waarin alle beoogde maatregelen en ontwikkelingen in het tienjarenplan zijn ondergebracht. Vele van deze maatregelen betreffen een losstaand project waarvoor de gemeente bij de provincie Groningen of het Rijk middels subsidie een cofinanciering teweeg wil brengen. Het is voor de gemeente niet mogelijk om alle benodigde budgetten voor alle genoemde maatregelen op voorhand in eén keer te reserveren. In de financiële meerjarenraming zijn een aantal projecten al opgenomen om de benodigde budgetten te reserveren. De andere maatregelen zullen op individuele basis begroot worden.
2. Zoals aangeduid in hoofdstuk 6.5 is de beleidslijn van de gemeente op dit punt dat er op kruispunten van de hoofdfietsstructuur met gebiedsontsluitingswegen voor het autoverkeer specifiek aandacht besteed zal worden aan de oversteekbaarheid van fietsverkeer. (nieuwe) oversteekvoorzieningen voor fietsverkeer worden (zoveel mogelijk) conform de CROW-richtlijnen voor hoofdfietsroutes ingericht. Aanvullend, om fietsen aantrekkelijker te maken en aan te laten sluiten bij de landelijke richtlijnen gaan we onderzoeken op welke rotondes binnen de bebouwde kom fietsers uniform in de voorrang gebracht kunnen worden.
3. De gemeente heeft relatief veel vrij liggende fietspaden met bomen. Vooral door worteldruk en verzakkingen is de kwaliteit van deze fietspaden niet altijd optimaal. Ook het onderhoud van groenvoorzieningen langs met name fietsinfrastructuur is een belangrijk aandachtspunt. Aanvullend is alle verharding in de gemeente opgenomen in ons beheerprogramma GBI, hieruit wordt jaarlijks een selectie van onderhoud gemaakt door onze afdeling beheer. Zo wordt nu al aandacht besteed aan de grootste excessen, waaronder het fietspad op de Poststraat en Handelsstraat.

Conclusie

1. Hoofdstuk 8.9: Prioriteitenschema maatregelen GVVP 2023-2033
2. Hoofdstuk 6.5: Fietsverkeer benoemd de maatregelen en prioriteiten rondom het thema Fiets in de gemeente.
3. Hoofdstuk 4.2.3: Fietsstructuur gaat in op onderhoud en maatregelen ten aanzien van fietsinfrastructuur.

2. Zienswijze 2

Zienswijze

1. Wijzig de Hoofdstraat tot een mooie wandel promenade voor fietsers en wandelaars, geen gemotoriseerd verkeer. Met een apart breed fietspad en een mooie aangeklede (groen/water/kunst) wandel/winkel Boulevard.
2. Verhuis zo veel mogelijk restaurants/cafés naar de Hoofdstraat. Geef ruimte voor mooie terrassen, dit draagt bij tot een levendige mediterrane invulling, zeker op mooie zomeravonden. Het verkeer kan worden afgebogen afgebogen bij de RK Kerk tot aan de Buinersluis.
3. Breng zoveel mogelijk winkels naar het centrum. Winkels kunnen bijvoorbeeld 's morgens worden bevoorraad tussen bloktijden.
4. Indien u niet overgaat tot bovenstaande, zorg dan aub dat het verkeer zich minimaal houdt aan de 30km/u. En graag doorlopende camera controle en stevig boetebeleid. Regelmatig is de Hoofdstraat een racebaan voor auto's en motoren met een hoop herrie.

Reactie op zienswijze

1. De Hoofdstraat is in samenspraak met bewoners en ondernemers heringericht als onderdeel van het project Centrumvernieuwing Stadskanaal. Hierbij is rekening gehouden met het zoveel mogelijk concentreren van winkels en voorzieningen. Aanvullend is er aandacht geweest voor de bereikbaarheid van deze winkels.
2. Als gemeente hebben wij beperkte invloed op waar bedrijven zich wensen te vestigen. Dit onderdeel van uw zienswijze is niet iets dat wij wensen uit te voeren binnen de context van dit beleidsdocument.
3. Als onderdeel van het project 'Centrumvernieuwing Stadskanaal' is al uitvoerig aandacht besteed aan het zo veel mogelijk concentreren van de winkels in het centrum van Stadskanaal. Voor wat betreft de bevoorrading van deze winkels hebben wij in hoofdstuk 6.8.1 het onderdeel 'laden en lossen in centra' aan het GVVP toegevoegd. Onderdeel is hiervan dat bevoorradingsverkeer zo veel mogelijk gebruik gaat maken van strategische laad- en losplaatsen in en rondom de centra van Stadskanaal en Musselkanaal om zo de verblijfruimten van de centra te ontlasten van bevoorradingsverkeer. Bloktijden zijn helaas geen mogelijkheid in verband met deelvrachten die bij verschillende ondernemers worden bezorgd. In samenspraak met de ondernemers van ons centrum is gekozen om bloktijden niet in te voeren.
4. U benoemt dat er maatregelen genomen dienen te worden tegen overlast van verkeer, met name ten aanzien van de maximumsnelheid. De gemeente is niet bevoegd om camera controles te realiseren of te beboeten op rijdend verkeer. Een stevig boete beleid valt onder het mandaat van het openbaar ministerie. Wel zullen we onderzoeken of wij als gemeente nog maatregelen kunnen nemen om het rijgedrag op de Hoofdstraat positief te kunnen beïnvloeden.

Conclusie

1. Het centrum is vanuit het project Centrumvernieuwing Stadskanaal recentelijk aangepast om zo veel mogelijk concentratie van winkels te realiseren.
2. Hoofdstuk 6.8.1: Laden en lossen in centra' benoemd het aspect bevoorradingsverkeer in de centra van Stadskanaal en Musselkanaal.

3. Zienswijze 3

Zienswijze

1. De horsten valt volgens jullie onder de 50km/u wegen en ik wou dat dit waar was. Het langste deel van de Horsten is namelijk tot mijn spijt een 80km/u weg. Alleen het stukje vanaf de Kruisstraat is 50km/u en 30km/u weg met twee drempel en gewone klinkers. Dit werkt prima.. Het stuk erna richting Stadskanaal mag je 80km/u en er is geen voetpad of een vrij liggend fietspad aanwezig. Het mooiste zou zijn dat de gehele Horsten een 50km/u weg wordt en dat er aan een zijde van de weg een vrij liggend fiets/wandelpad wordt gerealiseerd. Dit is dan veilig voor de vele wandelaars en fietsers, en het landbouwverkeer heeft hier dan verder ook geen last van.

Reactie op zienswijze

1. Hoofdstuk 6.2: Verkeersstructuur benoemd het gemeentelijk wegencategoriseringsplan. De Horsten, en aansluitend de Verbindingsweg vallen (gedeeltelijk) buiten de bebouwde kom, maar, zoals u zegt, is 80km/u eigenlijk geen passende maximum snelheid gezien de omgeving en aansluitende woningen. Vanuit het wegcategoriseringsplan zijn wij

voornemens om dergelijke wegen te verlagen naar 60 km/u. Omdat het betreffende weggedeelte van de Horsten buiten de bebouwde kom valt is het vanuit de wet en regelgeving niet mogelijk om de snelheid naar 50km/u te verlagen.
2. Voor wat betreft de realisatie van een vrijliggend fiets- of voetpad is dat aan de Horsten helaas niet mogelijk. Zoals u weet staan er aan weerszijden van de weg bomen. Dit heeft tot resultaat dat er geen ruimte is om een fiets- of voetpad te realiseren aan de kant van de weg. Wij zijn niet voornemens om deze bomen te verwijderen.

Conclusie

1. Hoofdstuk 6.2: Verkeersstructuur betreft de nieuwe categorisering van de wegen in ons wegennet. Onderdeel hiervan is het verlagen van de maximum snelheid van 80 wegen buiten de bebouwde kom naar 60. De Horsten wordt in deze verlaging meegenomne.

4. Zienswijze 4

Zienswijze

1. Kruispunt Amerikalaan-Olmenhage-Luxemburglaan: Zou er een zebrapad kunnen worden geplaatst op dit punt of een andere mogelijkheid om hier veilig over te kunnen steken als voetganger? Verder zou het helpend zijn als de bushalte zou worden verplaatst c.q. verwijderd. (immers, er zijn 2 andere bushaltes nabij dit kruispunt).
2. Inrit Hagenbuurt Abelenhage: Zou er gekeken kunnen worden naar een parkeerverbod? Of een andere maatregel zodat er weer twee auto's elkaar kunnen passeren op de Abelenhage.
3. Oversteekplaats schoolzone Abelenhage: Kan er naar bovenstaand punt gekeken worden zodat oversteken hier weer veilig kan, zowel tijdens als buiten schooltijden. Ook na schooltijd spelen er veel kinderen rond de school.
4. Graag zou ik aan de beleidslijnen (paragraaf 6.7 Scholen, schoolroutes en schoolomgevingen) een vast/terugkomend evaluatiemoment toevoegen om zo de nieuwe situatie te evalueren en scherp te blijven op effectiviteit. De schoolzone die ooit in de Abelenhage is gerealiseerd levert nu niet het gewenste effect op. Daarnaast is gedragsverandering bij automobilisten hier nauwelijks zichtbaar.
5. Beleidslijn 2: Alle basisscholen en scholen voor het voortgezet onderwijs hebben in 2030 een verkeersveiligheidslabel. Beleidslijn 3: Infrastructurele maatregelen in de schoolomgevingen worden alleen uitgevoerd indien de betreffende school in het bezit is van het Groningse Verkeersveiligheidslabel. Het is begrijpelijk dat de gemeente het behalen van het verkeersveiligheidslabel wil stimuleren en hier een deadline aan stelt. Echter vind het zorgelijk dat infrastructurele maatregelen niet worden uitgevoerd totdat scholen aan deze eis voldoen. Kinderen worden zo de dupe van de nalatigheid van hun school. Ze krijgen niet voldoende educatie op het gebied van verkeersveiligheid en daarnaast realiseert de gemeente ook geen veiligere verkeerssituatie in de schoolomgeving. Is er een andere manier om de scholen te motiveren tot het, op korte termijn, behalen van dit veiligheidslabel, zonder infrastructurele maatregelen, die juist bedoeld zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren, uit te stellen?
6. De Abelenhage en Eikenhage worden door veel automobilisten gebruikt als doorgaande route in de Hagenbuurt. Daardoor wordt erg hard gereden op deze wegen. Zou er kunnen worden gekeken naar snelheid beperkende maatregelen zoals drempels en/of wegversmallingen?
7. In het GVVP zag ik al benoemd staan dat er gekeken gaat worden naar een oversteekplaats voor voetgangers en fietser ter hoogte van De Venen. Ik zou hier graag nog een oversteekplaats ter hoogte van de McDonalds aan willen toevoegen. Ook deze inrit wordt veel gebruikt door voetgangers en fietsers.
8. Wanneer je te voet langs de Navolaan richting het centrum wilt wandelen dan buigt de weg op den duur af richting het busstation en Alibey. Hier is wel een fietspad aanwezig maar voetgangers moeten over de parkeerplaats bij de Albert Heijn lopen zonder dat er een specifieke voetgangerszone aanwezig is. Verzoek om hier een voetpad aan te leggen.

Reactie op zienswijze

1. In hoofdstuk 4.2.4 Voetgangers, benoemen wij voetgangersvoorzieningen, met name in- en rondom de centrumgebieden. Hierbij benoemen wij te gaan onderzoeken hoe het zit met de oversteekbaarheid van locaties waar dat nu nog niet mogelijk is. Op het door u benoemde punt is sprake van een hoge intensiteit autoverkeer en is daarbij de weg relatief breed ten opzichte van, bijvoorbeeld, woonstraten. Dit maakt dat voetgangers soms lang moeten wachten om over te kunnen steken. Zoals wij benoemen in hoofdstuk 8.5 Maatregelen voetgangers, proberen wij dergelijke ontwikkelingen te combineren met werkzaamheden om zo de kosten te kunnen drukken. Wij nemen dit punt dan ook mee in de overwegingen van onderhoud aldaar. Het verwijderen van een bushalte is geen keuze die wij als gemeente alleen kunnen maken. Het is afhankelijk van het volume in- en uitstappers bij verschillende haltes. Wij nemen dit punt mee naar de eerstvolgende bespreking
2. Op het punt dat u in uw zienswijze aanwijst als locatie waar auto's geparkeerd staan geldt al een parkeerverbod. Het is namelijk niet toegestaan om binnen vijf meter van een kruispunt te parkeren. De belemmering die u benoemt kan dus gehandhaafd worden door de gemeentelijke handhaving. Verder zijn wij van mening dat het kruispunt voldoende

opstelplaats biedt om, als automobilist, eerst het voorrangsfietspad over te steken, en daarna te kijken of de Amerikalaan opgereden kan worden. Zodoende vinden wij een infrastructurele aanpassing van dit punt niet aan de orde.

3. Wij hebben dit punt niet opgenomen in het GVVP. Echter zijn er al meerdere meldingen geweest ten aanzien van dit punt. Wij gaan onderzoeken of het mogelijk is een volwaardige oversteekplaats te realiseren die de verkeersveiligheid op het betreffende punt zal verbeteren.
4. U benoemt het evalueren en monitoren van de effectiviteit van de schoolzones. Wij passen het concept GVVP aan om (in combinatie met de wijziging onder punt 5) een terugkerend moment van monitoring te introduceren aan de haal- en brengmomenten door middel van de inzet van de gemeentelijke handhaving. Hierbij zullen handhavers regelmatig de schoolomgevingen langsgaan om toe te zien op o.a. het rij- en parkeergedrag tijdens de haal- en brengmomenten. Ook gereden snelheden worden hierbij actief gemonitord. Verder zullen wij inzetten om meer markeringen aan te brengen, zoals markeringen op de straat zelf om aan te geven dat er sprake is van een schoolzone.
5. Wij hebben dit punt als gemeenteraad besproken. Wij zijn van mening dat het inderdaad geen wenselijke ontwikkeling is om infrastructurele maatregelen als aansporingsmethode wordt gebruikt om scholen te prikkelen een verkeersveiligheidslabel te behalen. Voorop staat echter wel dat de veiligheid rondom de scholen in onze gemeente een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van de gemeente, de scholen en de ouders. De gemeente kan niet alle verkeerssituaties aanpassen op het gedrag van ouders tijdens de haal- en brengmomenten. Zo zullen wij actief blijven sturen op het rijgedrag van ouders en het belang onderstrepen voor scholen om het verkeersveiligheidslabel te behalen. In het definitieve GVVP passen wij echter aan dat infrastructurele maatregelen niet afhangen van de inzet van scholen maar zullen worden overwogen op basis van de verkeersveiligheid. Hierdoor staat het verkeersveiligheidslabel niet meer als eis verbonden aan infrastructurele maatregelen**.**
6. De beleidslijn zoals geschetst in het GVVP is dat snelheidsbeperkende maatregelen in combinatie met geplande onderhoudsmaatregelen kunnen plaatsvinden. Afgezien van excessen zullen wij deze beleidslijn aanhouden. Aanvullend benoemd u nog de onoverzichtelijke situaties als gevolg van geparkeerde auto's op de Abelenhage. De beleidslijn van de gemeente is dat parkeren op maaiveldniveau gratis kan buiten de centra van Stadskanaal en Musselkanaal, mits de parkeerregels in acht genomen worden. De parkeerdruk in de Hagenbuurt is dusdanig hoog dat het invoeren van parkeerverboden een negatieve impact zal hebben op de leefbaarheid van de omgeving. In de looptijd van dit GVVP zien we het aanpassen van de parkeersituatie in de Hagenbuurt daardoor niet als uitvoeringsonderdeel.
7. In hoofdstuk 8.5 van het GVVP bespreken wij de maatregelen voor voetgangers. Hierin benoemen we de maatregel om voetgangersvoorzieningen op strategische locaties aan te leggen of anders in te richten op plekken met looproutes met een hoge intensiteit. Dit plannen wij in combinatie met onderhoud aan de wegen 2023-2033. Voor de Navolaan worden er twee kruispunten aangepast, dit is voldoende om het overstekende fiets- en voetverkeer over de Navolaan te laten bewegen en ook het doorgaande verkeer op de Navolaan af te remmen.
8. In hoofdstuk 4.2.4 Voetgangers benoemen wij voetgangersvoorzieningen. Met name in- en rondom de centrumgebieden. Hierbij wordt de oversteekbaarheid van de Navolaan specifiek benoemd als aandachtspunt. Zoals ook aangegeven bij punt 7 van uw zienswijze zullen wij, in het kader van het realiseren van strategische voetgangersvoorzieningen op locaties met een hoge intensiteit voetverkeer, onderzoeken hoe we deze ontbrekende schakel kunnen realiseren. [oversteekvoorzieningen aanwezig.

Conclusie

1. Hoofdstuk 4.2.4: Voetgangers benoemt hoe wij tegen de realisatie van voetgangersoversteekplaatsen aankijken. Wij zien de benoemde locatie als een strategische locatie voor een voetgangersoversteekplaats.
2. Dit punt betreft een handhavingskwestie en valt niet binnen de contouren van het GVVP
3. Wij onderzoeken de mogelijkheid van een oversteekplaats voor voetgangers en fietsers nabij de school.
4. De schoolzones in de hagenbuurt wordt aangepast door ook wegmarkering aan te brengen die aangeeft dat automobilisten zich binnen een schoolzone bevinden. Dit als aanvulling op de reeds bestaande julipalen.
5. Hoofdstuk 6.7 Scholen, schoolroutes en schoolomgevingen is aangepast. Infrastructurele maatregelen zijn nu losgekoppeld van de voorwaarde dat scholen een verkeerveiligheidslabel behalen.
6. Hoofdstuk 8.9 Prioriteitenschema maatregelen GVVP 2023-2033 benoemt dat maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid zo veel mogelijk worden gekoppeld aan groot onderhoud van de betreffende wegen.
7. Hoofdstuk 8.5: Maatregelen voetgangers benoemt voetgangersvoorzieningen op strategische locaties met een hoge intensiteit voetverkeer. Op de Navolaan worden twee overgangen voorzien die voldoende zijn om het overstekende verkeer over de Navolaan te laten bewegen.
8. De benoemde locatie aan de Navolaan nabij het busstation heeft voldoende voetgangersvoorzieningen. Dit punt wordt niet opgenomen in het GVVP.