



Mobiliteitsvisie 2025-2040

REACTIENOTA

Actief, duurzaam én veilig op weg voor iedereen

Definitief

14-11-2025

Reactienota

Mobiliteitsvisie Noordenveld

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
2. Reactiebeantwoording 4

1. Inleiding

De Mobiliteitsvisie vormt de leidraad voor uitwerkingen en keuzes ten aanzien van mobiliteit in de gemeente. Aan diverse stakeholders is verzocht op het concept te reageren. Op dat moment was er sprake van vier separate onderdelen/documenten, zijnde:

1. Inventarisatie en analyse
2. Mobiliteitsvisie 2025 - 2040
3. Beleidsregels 2025 - 2030
4. Uitvoeringsprogramma 2025 – 2030

Bovenstaande onderdelen zijn geïntegreerd in de Mobiliteitsvisie Noordenveld, die bestaat uit:

1. **Mobiliteitsvisie 2025 – 2040**
 - Inventarisatie en analyse
 - Mobiliteitsvisie 2025-2040
2. **Omgevingsprogramma Mobiliteit *(nog op te stellen)***
 - Beleidsregels 2025-2030
 - Uitvoeringsprogramma 2025-2030

In deze reactienota staan alle binnengekomen opmerkingen. We bedanken alle belanghebbenden voor het meedenken en het stellen van vragen. Er waren onder meer reacties over het bepalen van risicolocaties en over de formulering in de documenten. Voor de duidelijkheid benadrukken we hier dat de visie een plan op hoofdlijnen is. Het geeft richting aan de manier waarop we als gemeente met mobiliteit willen omgaan. De komende periode wordt onder andere via het op te stellen Omgevingsprogramma Mobiliteit concreter invulling gegeven aan deze visie. Waar in deze reactienota wordt verwezen naar paginanummers heeft dit betrekking op de paginanummers van de separate documenten.



2. Reactiebeantwoording

Nr.	Stakeholder	Binnengekomen reactie	Beantwoording
1	Stichting bewonersbelangen Veenhuizen – SBV	In z'n algemeenheid vinden we dat de documenten te veel foto's bevatten. Dat gaat ten koste van de aandacht voor de inhoud. De documenten bevatten ook een aanzienlijk aantal herhalingen. We vonden het opvallend dat de documenten geen definitie van het begrip mobiliteit bevatten. Het risico bestaat daardoor dat iedere lezer zijn eigen invulling geeft aan het begrip. En tot slot zouden we willen adviseren om het taalgebruik wat eenvoudiger te maken. Het document is naar onze mening niet voor iedereen leesbaar en begrijpelijk.	De term 'mobiliteit' is een gangbare verzamelnaam voor onder andere het verplaatsen van de ene naar de andere plek in de openbare ruimte. Dit via alle mogelijke vervoerswijzen, zoals lopend, fietsend of met het openbaar vervoer. Ook gaat het om het vermogen van iemand om zich te kunnen verplaatsen, zowel op individueel als maatschappelijk niveau. Beperkingen in de toegang tot mobiliteit, zoals bijvoorbeeld een onvoldoende ingerichte openbare ruimte, vallen hier ook onder. De mogelijkheid tot mobiliteit bepaalt de toegang tot essentiële diensten zoals werk, onderwijs, zorg en recreatie en heeft invloed op onze levenskwaliteit. Waar de term mobiliteit niet gedefinieerd is, zijn wij van mening dat uit de context van de stukken voldoende richting te halen is. Voor een betere leesbaarheid hebben we een aantal gebruikte afkortingen nader toegelicht. Dank voor uw advies.
2	Stichting bewonersbelangen Veenhuizen – SBV	1. Inventarisatie Op bladzijde 13 staat een overzicht van de locaties met de hoogste risicoscores. Twee daarvan bevinden zich in Veenhuizen. We weten niet hoe de score is bepaald, maar wij herkennen deze locaties niet als erg risicogevoelig. De Ds. Germsweg heeft weliswaar slechte bermen (die binnenkort worden aangepakt, hebben we begrepen), maar sinds de opening van het fietspad naast de 6^e wijk is de veiligheid van de weg sterk verbeterd. De tweede locatie, aangeduid met "buitengebied" is de vrij brede asfaltweg naar het munitiecomplex. Geen idee	De risicoanalyse SPV is een analyse op basis van objectieve data. De Eikenlaan tussen de Ds. Germsweg en de Oude Norgerweg komt niet uit deze analyse naar voren. Dat wil niet zeggen dat deze weg niet als onveilig wordt ervaren, maar er is sprake van (objectief) grotere risicolocaties in onze gemeente. De problematiek rondom de uitrit van het Maallust-complex is bekend. Onlangs heeft de gemeenteraad budget vrijgemaakt om deze situatie te verbeteren. Dit najaar zal de toegangsweg worden verbreed, waardoor twee voertuigen elkaar kunnen passeren. Hierdoor hoeven afslaande voertuigen vanaf de provinciale weg N919 niet meer te wachten op voertuigen die het Maallust complex verlaten. De kans op bijvoorbeeld kop-staartbotsingen neemt hierdoor substantieel af.

Nr.	Stakeholder	Binnengekomen reactie	Beantwoording
		waarom die is opgenomen, er is daar weinig verkeer, en ons is niets bekend over onveilige situaties. Er zijn wel andere locaties die in onze beleving een hoge risicoscore hebben. We noemen er twee. Het stuk van de Eikenlaan tussen de Ds. Germweg en de Oude Norgerweg is smal, met slecht wegdek en kapotgereden bermen. De weg is relatief druk. Regelmatig zitten fietsers, vrachtverkeer en auto's elkaar in de weg. Hiervan is in de periodieke dorpsschouw al meermalen melding gemaakt. Het tweede gevaarlijke punt is de uitrit van het Maallustcomplex naar de Hoofdweg en het naastliggende fietspad. Wij denken dat het verstandig is om dit soort lijsten te bespreken met de belangenverenigingen.	Bij de uitwerking van onderzoeken en opgaven die voortvloeien uit de Mobiliteitsvisie worden belanghebbenden betrokken.
3	Stichting bewonersbelangen Veenhuizen – SBV	Is er meer informatie beschikbaar over het maatregelenpakket uitvoeringsprogramma 2025-2026 SPV. De risicolocaties, zijn dat dezelfde als die genoemd worden in de inventarisatie? Worden de kernen van Noordenveld betrokken bij de uitwerking van de maatregelen?	Het uitvoeringsprogramma SPV bevat meer locaties dan de tien locaties die zijn opgenomen in document 1 'Inventarisatie en analyse'. Dit zijn enkel de tien locaties met de hoogste risicoscore. Vanzelfsprekend betrekken wij belanghebbenden bij de uitwerking van opgaven die voortvloeien uit de Mobiliteitsvisie. Het uitvoeringsprogramma SPV zenden wij apart naar u toe.
4	Stichting bewonersbelangen Veenhuizen – SBV	Op bladzijde 26 staat een kaart met daarop verbeterpunten die volgens de toelichting door inwoners zijn doorgegeven. Zonder een beschrijving van de punten voegt de kaart weinig toe. Wij kunnen niet beoordelen wat de bolletjes die in Veenhuizen zijn geplaatst betekenen.	Er zijn bijna 600 enquêtes ingevuld waarbij ook op een interactieve kaart locatie-specifiek verbetervoorstellen doorgegeven zijn. De Mobiliteitsvisie betreft een plan op hoofdlijnen, waarin de belangrijkste thema's en opgaven naar voren komen. De binnengekomen locatie-specifieke reacties zijn bekeken en

Nr.	Stakeholder	Binnengekomen reactie	Beantwoording
			geanalyseerd, om de belangrijkste thema's voor onze gemeente te bepalen. De thema's op bladzijde 26 van document 1 'Inventarisatie en analyse' zijn daarvan het resultaat. De gedetailleerde informatie per doorgegeven locatie is beschikbaar.
5	Stichting bewonersbelangen Veenhuizen – SBV	Wat is de betekenis van de X-as van de grafieken op de bladzijden 36-39?	Op de X-as is een beoordelingscijfer op een schaal van 1-10 weergegeven. Met een cijfer hebben geënquêteerden hun waardering voor de verschillende onderwerpen uitgesproken.
6	Stichting bewonersbelangen Veenhuizen – SBV	2. Visiedeel We vinden het visiedeel nogal algemeen geformuleerd. Er staat o.a. "Noordenveld geeft ruimte aan actieve vormen van mobiliteit" Wat is dat precies, zijn er ook andere vormen? We vinden dat deze passage geen duidelijkheid geeft.	Op pagina 10 van document 1 'Inventarisatie & Analyse' staat dat actieve mobiliteit wordt gezien als fietsen en wandelen. In bijvoorbeeld de sessie met de interne stakeholder kwam één overkoepelend thema duidelijk naar voren: de gezonde leefomgeving, waar er meer ruimte is voor actieve mobiliteit. Er is veel aandacht voor het verbeteren van voorzieningen voor de fietser en voetganger voor zowel doelmatig als recreatief gebruik. We hebben voor de leesbaarheid op enkele plekken fietsen en wandelen toegevoegd waar actieve mobiliteit wordt genoemd.
7	Stichting bewonersbelangen Veenhuizen – SBV	We hebben in de visie niets kunnen vinden over de mobiliteitsvragen m.b.t. het toerisme. In Veenhuizen is veel toerisme, en er wordt veel gefietst en gewandeld. De kwaliteit van de wandel- en fietspaden die toeristen gebruiken is niet altijd voldoende. Zij gebruiken vaak andere routes die inwoners gebruiken voor bijvoorbeeld woon/werk/schoolverkeer. Wij denken dat het verstandig is om op dit punt een visie te ontwikkelen.	Al het gemeentelijk beleid wordt integraal opgesteld. Dit houdt in dat elk beleidsstuk, zoals de Mobiliteitsvisie, raakvlakken of zelfs overlap heeft met andere beleidsterreinen. De kwaliteit van recreatieve fiets- en wandelroutes of een visie hierop vallen onder het beleidsterrein Recreatie en Toerisme. Daarmee valt uw verzoek buiten het bereik van de Mobiliteitsvisie.

Nr.	Stakeholder	Binnengekomen reactie	Beantwoording
8	Stichting bewonersbelangen Veenhuizen – SBV	3. Beleidsregels De beleidsregels bevatten een aantal afkortingen en termen die bij het publiek onbekend zijn, wij adviseren om deze toe te lichten. (Voorbeelden VOP, V85-snelheid.)	We hebben op een aantal plekken in de documenten afkortingen toegelicht. Dank voor uw tip.
9	Stichting bewonersbelangen Veenhuizen – SBV	Er wordt verwezen naar het afwegingskader VOP's van het CROW. Dat is daar echter niet te vinden. Wat is het beleid rondom VOP's, want veel inwoners van Veenhuizen willen graag een oversteekplaats bij de school en vragen zich af waarom dat niet mogelijk is.	Het CROW biedt via publicaties en tools richtlijnen en handvatten voor professionals uit verschillende vakgebieden, zoals Mobiliteit. Het afwegingskader voetgangersoversteekplaatsen (VOP) is opgenomen in de Ontwerpwijzer voetgangers – paragraaf 8.3 van het CROW. Deze is enkel te raadplegen met een betaalde licentie en mogen wij niet zomaar openbaar delen. Het bepalen waar wel of niet voetgangersoversteekplaatsen komen is geen onderdeel van de participatiefase rond de Mobiliteitsvisie.
10	Stichting bewonersbelangen Veenhuizen – SBV	4. Uitvoeringsprogramma Het lijkt ons verstandig de tabel te splitsen in drie tabellen (onderzoek, project, proces). Hierdoor ontstaat meer overzicht.	Dit is een goede suggestie en dit hebben wij nadrukkelijk overwogen. Het knippen van de tabellen kan een onbedoelde prioritering suggereren. Daarom houden wij één tabel aan.
11	Stichting bewonersbelangen Veenhuizen – SBV	We vinden het uitvoeringsprogramma qua projecten nog erg beperkt.	De Mobiliteitsvisie Noordenveld betreft een plan op hoofdlijnen. De komende jaren wordt nadere invulling gegeven aan deze visie. Om dit te bereiken zijn in dit uitvoeringsprogramma concrete acties voor de komende jaren opgenomen. Uit de daarin benoemde onderzoeken zullen projecten en opgaven volgen. Bij de uitwerking daarvan worden belanghebbenden betrokken.
12	Dorpsbelang Peize	Pag. 6: "...bijna 85% van alle opgenomen projecten is gerealiseerd...": dit geldt zeker niet voor Peize. Nagenoeg alle activiteiten voor Peize uit de uitvoeringsplannen van afgelopen jaren zijn steeds vooruitgeschoven en niet gerealiseerd. Enkel de herinrichting van de Brink wel. Zo	Het klopt dat een aantal aansprekende opgaven uit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2015-2025 (GVVP) in Peize nog niet zijn gerealiseerd. De overgebleven opgaven uit het GVVP zijn heroverwogen. De opgaven die we nog steeds belangrijk vinden zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma van de Mobiliteitsvisie.

Nr.	Stakeholder	Binnengekomen reactie	Beantwoording
		zijn aanpassingen aan Hereweg en aanbrengen van een plateau op de Brusselseweg niet gerealiseerd. Ook de (door gemeente zelf geïnitieerd) voorstel voor opsplitsen parkeerplaats bij de uitkijktoren in de Onlanden is niet gerealiseerd.	De aanpak van de Achteromweg staat gepland en een groot deel van de Doorfietsroute in Peize is recent aangepakt.
13	Dorpsbelang Peize	Pag. 7: "Van de oorspronkelijk geformuleerde opgeven zijn 8 nog niet uitgevoerd": welke zijn dit dan, dat is niet duidelijk.	De volgende opgaven uit het GVVP zijn niet gerealiseerd: 1. Nieuw-Roden, Dorpsstraat – opgenomen in uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 2. Peize, Hoofdstraat – opgenomen in uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 3. Peize kruispunt Hoofdstraat-Roderweg-Groningerweg – niet opgenomen in uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 4. Peize, Hereweg – opgenomen in uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 5. Peize, Brusselseweg – niet opgenomen in uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 6. Roden, Kruispunt Ceintuurbaan Zuid-Norgerweg – opgenomen in uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 7. Roden, Brink – opgenomen in uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie 8. Roden, Raadhuisstraat – opgenomen in uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie
14	Dorpsbelang Peize	Pag. 10: verwijzing naar "Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)": een dergelijk plan is ons onbekend, ook niet te vinden op website van gemeente? Is dit in te zien?	Het uitvoeringsprogramma SPV zenden wij apart naar u toe.

Nr.	Stakeholder	Binnengekomen reactie	Beantwoording
15	Dorpsbelang Peize	pag. 13: verwijzing naar document “Risicoanalyse en Maatregelen”: een dergelijk plan is ons onbekend, ook niet te vinden op website van gemeente? Is dit in te zien?	Het document ‘Risicoanalyse en maatregelen’ zenden wij apart naar u toe.
16	Dorpsbelang Peize	Pag. 10: “... <i>goede balans tussen handhaving, educatie en infrastructuur van belang</i>”: naar onze mening is dit niet in balans. Er wordt niet/nauwelijks gehandhaafd, educatie is zeer sporadig en infrastructuur is vaak geen optie om iets mee te doen. + Pag. 5: “<i>We zetten hierbij binnen onder mogelijkheden in op een goede balans tussen handhaving, educatie en infrastructuur van belang</i>”: hier refererend aan de derde opmerking bij Inventarisatie & Analyse. Hoe gaat de gemeente hier concreet invulling aan geven?	De gemeente zet samen met de provincie en andere gemeenten in Noord-Drenthe structureel in op verkeerseducatie. Het aanbod varieert van het Praktisch Verkeersexamen tot Scootmobielcursus tot Doortrappen: alle leeftijdsgroepen en relevante thema’s krijgen aandacht. Handhaving op verkeersovertreden is als eerste een taak van de politie. Als gemeente vragen wij regelmatig om handhaving op onze wegen. De gemeente investeert jaarlijks in aanpassingen aan de infrastructuur. Dit betreft zowel kleine als grote aanpassingen. We willen blijven investeren in de infrastructuur en de educatie. Hier zit echter een limiet op qua beschikbare financiën en personele capaciteit.
17	Dorpsbelang Peize	Pag. 10: t.a.v. doorfietsroute “... <i>(samen met de provincie) gewerkt aan optimalisaties</i> ”: zien we deels terug (bijv. Bij conceptplan aanpassing HUB Peize). Maar concreet de aanpassing van aan de aansluiting NieksPad met Groningerweg in de doorfietsroute staat niet in het uitvoeringsprogramma?	In 2024 heeft de gemeente twee voorstellen gedaan voor aanpassingen aan het kruispunt Groningerweg-Noordsepad. Beide voorstellen hadden onvoldoende draagvlak in de participatie. Er is daarom besloten eerst niets te doen aan dit kruispunt.
18	Dorpsbelang Peize	pag. 11: t.a.v. doelen van de mobiliteitsvisie wordt gesteld dat dit “... <i>bijdraagt aan een toekomstbestendige, veilige en prettige leefomgeving voor alle inwoners en passanten van jong tot oud</i> ”: het zou dan goed zijn als gemeente hierbij vaker de klachten van bewoners t.a.v. veiligheid, te hard rijden of andere zaken concreet kan aanpakken. Veel	De gemeente neemt meldingen serieus en probeert deze binnen haar mogelijkheden op te lossen. We kunnen dat als gemeente niet alleen: we zullen samen met onze maatschappelijke partners en onze inwoners moeten werken aan oplossingen of verbeteringen van de onderwerpen waar klachten over gaan. De opvolging van meldingen in het verleden valt buiten deze participatiefase van de Mobiliteitsvisie.

Nr.	Stakeholder	Binnengekomen reactie	Beantwoording
		inwoners hebben gevoel dat er niets gedaan wordt/kan worden als iets gemeld wordt.	
19	Dorpsbelang Peize	Pag. 16: “...de hub P+R Peize ligt bij de belangrijkste bushalte van het dorps Peize”: er is maar 1 bushalte bij het dorps Peize (de twee haltes buiten het dorp aan de N372 buiten beschouwing gelaten).	We hebben de tekst aangepast. Dank voor uw alertheid.
20	Dorpsbelang Peize	Pag. 21: in de linker afbeelding met belangrijkste structuren is de route van de doorfiestroute bij Peize foutief weergegeven! De rode lijn loopt om het door heen via de N32, terwijl het fysiek door het dorps loopt (via de Westerd). + Pag.7: in de afbeelding aan rechter zijde is de route van de doorfiestroute bij Peize foutief weergegeven! De groene lijn loop via Roderweg en Groningerweg terwijl het fysiek door het dorps loopt (via de Westerd). Frappant dat in twee afbeeldingen er tweemaal een andere (en daarboven beide foutieve) route wordt weergegeven.	Dit is inderdaad fout weergegeven, we hebben dit aangepast. Dank voor uw oplettendheid.
21	Dorpsbelang Peize	Pag. 8: “...de functie van de wegenstructuur in Norg en Roden de komende tijd onder de loep”: waarom alleen in deze kernen en niet in Peize? Ook in Peize sluit de weginrichting niet altijd aan bij de beoogde functie.	De beoogde functie voor wegen in Peize in het huidige GVVP betreft erftoegangswegen met een snelheidslimiet van 30 km/uur. Dit is de laagste wegcategorie. Deze functie willen we behouden. We zijn niet van plan om wegen in Peize een hogere wegcategorie toe te kennen. Het is correct dat enkele wegen qua inrichting (nog) niet volledig voldoen aan het erftoegangswegprincipe. Bij groot onderhoud proberen wij (binnen onze mogelijkheden, bijvoorbeeld financieel) de weginrichting aan te laten sluiten bij de beoogde functie.

Nr.	Stakeholder	Binnengekomen reactie	Beantwoording
22	Dorpsbelang Peize	Pag. 4: <i>"Bij gewone snelheidsproblemen vragen wij eerst inzet van bewoners zelf in de snelheidsgedrag van de weggebruikers te beïnvloeden."</i> : twee opmerkingen: 1. Wat zijn 'gewone snelheidsproblemen'? 2. naar onze mening is het niet aan de bewoners om weggebruikers te gaan beïnvloeden. Dat kun je niet altijd van bewoners vragen. Ons inziens is dit een taak van gemeente en politie.	Het klopt dat het de primaire taak is van de gemeente om de weg dusdanig in te richten dat deze aansluit bij de functie van de weg en de snelheidslimiet die daarbij hoort. Het is de taak van de politie om op snelheid te handhaven. Helaas wordt op nagenoeg elke weg in onze gemeente te hard gereden. Een overtreding van de snelheidslimiet met enkele km/h beschouwen we daarom inmiddels als 'gewoon'. Op pagina 4 van de Beleidsregels staan de grenzen die we hanteren voor 'buitengewone snelheid' weergegeven. Deze zijn iets strikter dan de grenzen die we in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2015-2025 (GVVP) aanhielden. Het overtreden van de snelheidslimiet is meestal een gedragsprobleem, zoals haast hebben en niet opletten in het verkeer. Als gemeente hebben we beperkt instrumenten om dit snelheidsgedrag te beïnvloeden. We zullen dit daarom samen met onze maatschappelijke partners en inwoners moeten aanpakken. Deze beleidsregel wijkt overigens niet af van de aanpak die we als gemeente al jaren hanteren samen met onze partner VVN (Veilig Verkeer Nederland). We hebben de tekst van deze beleidsregel in document 3 'Beleidsregels' iets aangepast.
23	Dorpsbelang Peize	We hebben sterke twijfels over de nut en toepassing van het uitvoeringsprogramma. Zoals bij eerste opmerking bij Inventarisatie & Analyse genoemd hebben we (in Peize) gezien dat er wel activiteiten op een uitvoeringsplan worden opgenomen, maar niet worden uitgevoerd. Al jarenlang	De gemeente investeert elk jaar in aanpassingen aan de infrastructuur, met kleine en grote aanpassingen. Een grote hoeveelheid opgaven uit het vorige uitvoeringsprogramma zijn wel uitgevoerd. Dat toont aan dat de commitment er is en het daadwerkelijk zinvol is een uitvoeringsprogramma op te stellen. Dat projecten de afgelopen jaren

Nr.	Stakeholder	Binnengekomen reactie	Beantwoording
		worden deze 'doorgeschoven' naar een volgende periode. Het gaat alleen werken als de gemeente ook daadwerkelijk commitment afgeeft voor de uitvoering ervan (uiteraard calamiteiten en daargelaten).	zijn doorgeschoven heeft te maken met politieke invloed, financiële middelen en personele capaciteit. Daarmee stelt de gemeente het nut van een uitvoeringsprogramma niet ter discussie.
24	Dorpsbelang Peize	Wat wordt inhoudelijk bedoeld met 'herinrichting van de Hereweg in Peize'?	De opgave om de Hereweg in Peize in te richten is overgenomen uit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2015-2025 (GVVP). In de basis gaat het vooral om een betere 30 km/h-inrichting met specifieke aandacht voor de westkant van de Hereweg ter hoogte van de sportfuncties en de schoolomgeving. In afstemming met de omgeving en Dorpsbelangen zal de uitwerking van deze opgave vorm krijgen.
25	Dorpsbelang Peize	Waarom staan aanbrengen plateau Brusselse weg en de mogelijke fietstunnel bij rotonde hoogkerk niet in dit programma?	In een recent bestuurlijk overleg is met u afgesproken dat de aanpak Brusselseweg minder prioriteit heeft. De realisatie van de fietstunnel in Peizermade ter hoogte van de rotonde is een project van de provincie Drenthe en hoort niet thuis in ons gemeentelijk Uitvoeringsprogramma.
26	Wijkbelangen Roden Centrum	Wijkbelangen Roden Centrum mist in de inventarisatie op blz 19 het benoemen van de Brink in Roden als goed voorbeeld van een weginrichting welke allerm minst aansluit bij een erftoegangsweg. Het zou zowel voor de ruimtelijke kwaliteit van de Brink als voor de verblijfskwaliteit goed zijn dat het wegvak tussen Zuidenveld en de Heerestraat daadwerkelijk zou kunnen worden afgewaardeerd.	In het Uitvoeringsprogramma is een onderzoek 'Toekomstbestendig wegennet Noordenveld met focus op Roden (aandachtsgebieden Centrum en Roden-Zuid) en Norg, incl. categorisering' opgenomen. De Brink/Raadhuisstraat is onderdeel van dit onderzoek.
27	Wijkbelangen Roden Centrum	Wat al lezende wel opvalt is de interne gerichtheid. Natuurlijk zien we op verschillende bladzijden verwijzingen naar de Regio GA en zinnen als "kijken verder dan binnen onze gemeentegrenzen" maar dat komt ons inziens niet tot uitdrukking in een inzet of een visie. Het zou mooi zijn om	Omliggende gemeenten en provincies zijn geconsulteerd over deze mobiliteitsvisie. We kijken altijd met omliggende wegbeheerders/overheden waar kansen liggen. Deze afstemming vindt bijvoorbeeld plaats bij de overlegtafels van de RGA (Regio Groningen-Assen).

Nr.	Stakeholder	Binnengekomen reactie	Beantwoording
		dat “verder kijken” concreet te maken door in de inventarisatie de ontwikkelingen van omliggende gemeenten en de provincies mee te nemen. Dan zou je wellicht ook kunnen toekomen aan een antwoord op de vraag hoe je in de toekomst je dorp op de A7 zou kunnen of willen ontsluiten en, niet onbelangrijk voor onze wijk, hoe je de druk van het centrum kunt halen en de inrichting daarvan meer kunt aansluiten bij een goede verblijfskwaliteit en het snelheidsregime. Over de hoofdinfrastructuur halen we nu uit de stukken dat behoud van kwaliteit het beleid is en dat lijkt me allerm minst toekomstgericht.	
28	Zakenkring Roden	Het aangekondigde onderzoek naar het “toekomstbestendig wegennet” vormt de basis voor toekomstige herinrichting van het centrum en Roden-Zuid. Wij verzoeken formeel dat de Zakenkring Roden vanaf de startfase wordt betrokken bij dit traject, bijvoorbeeld via een klankbordgroep of door deelname aan de begeleidingscommissie.	Het bepalen van stakeholders/belanghebbenden voor opgaven en onderzoeken die voortvloeien uit de Mobiliteitsvisie is geen onderdeel van deze participatiefase. Bij de uitwerking van onderzoeken en opgaven die voortvloeien uit de Mobiliteitsvisie worden belanghebbenden betrokken.
29	Zakenkring Roden	De ambitie om bij groot onderhoud meer groen en verblijfskwaliteit te realiseren, kan alleen worden gesteund als dit niet leidt tot vermindering van parkeerplaatsen of bevoorradingsmogelijkheden. Wij verzoeken daarom om voorafgaand aan elke herinrichting een integrale effectanalyse op de economische bereikbaarheid uit te voeren. Dit voorkomt dat functionele knelpunten pas zichtbaar worden na uitvoering.	Het bepalen van de werkwijze rond opgaven en onderzoeken die voortvloeien uit de Mobiliteitsvisie is geen onderdeel van deze participatiefase.
30	Zakenkring Roden	Daarnaast wijzen wij erop dat in de beleidsregels staat vermeld dat “parkeerproblemen bij groot onderhoud of	De beleidsregel in de Mobiliteitsvisie luidt: “Parkeerproblemen in straten/buurt en worden, indien mogelijk, bij groot onderhoud of een

Nr.	Stakeholder	Binnengekomen reactie	Beantwoording
		herinrichting worden opgelost en niet separaat”. Deze bepaling creëert beleidsruimte om bij herinrichtingen parkeerindelingen te wijzigen of parkeerplaatsen te reduceren. Wij benadrukken echter dat dergelijke ingrepen volgens de Wegenverkeerswet alleen kunnen plaatsvinden op basis van een afzonderlijk verkeersbesluit, met de daarbij horende motivering en inspraakprocedure. Om onduidelijkheid of onrechtmatige uitvoering te voorkomen, verzoeken wij het college om dit expliciet te bevestigen en vooraf transparant te communiceren over voorgenomen wijzigingen in het parkeerbestand.	herinrichting opgelost en niet separaat.” Deze beleidsregel is exact gelijk aan de beleidsregel in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2015-2025, de voorloper van deze Mobiliteitsvisie. Vanuit woonwijken komt met regelmaat de vraag om extra parkeerplaatsen omdat men een hoge parkeerdruk ervaart. Omdat we niet voor elke separate vraag onderzoek kunnen uitvoeren en/of parkeerplaatsen kunnen realiseren is deze beleidsregel van toepassing. Tussen het college en de Zakenkring zijn separaat afspraken gemaakt over wijzigingen in het parkeerbestand van het centrumgebied Roden. Deze afspraken gelden ongewijzigd.
31	Zakenkring Roden	Wij verzoeken het college de volgende uitgangspunten expliciet te borgen bij de verdere uitwerking van de mobiliteitsvisie: • Behoud van gratis en voldoende parkeervoorzieningen binnen redelijke loopafstand (maximaal 150 meter) van het winkelgebied; • Waarborging van bevoorradingsroutes en -tijden; • Herinrichting als middel tot verbetering van bereikbaarheid en verblijfskwaliteit, niet tot beperking; • Structurele en vroegtijdige betrokkenheid van ondernemers bij alle ontwerpbesluiten.	Het borgen van (inhoudelijke) uitgangspunten rond opgaven en onderzoeken die voortvloeien uit de Mobiliteitsvisie is geen onderdeel van deze participatiefase. Bij de uitwerking van onderzoeken en opgaven die voortvloeien uit de Mobiliteitsvisie worden belanghebbenden betrokken. Op dat moment kunnen relevante uitgangspunten met elkaar gedeeld worden en/of afspraken gemaakt worden.
32	Zakenkring Roden	De komende periode – vóór de start van het onderzoek in 2025 – is beslissend voor de toekomst van het centrum van Roden. Indien nu geen formele betrokkenheid wordt geregeld, zal het onderzoek worden uitgevoerd door een extern verkeersbureau op basis van algemene, “duurzame” ontwerpprincipes. In dat scenario kunnen ondernemers pas	Het borgen van de wijze van participatie en het bepalen van belanghebbenden rond opgaven en onderzoeken die voortvloeien uit de Mobiliteitsvisie is geen onderdeel van deze participatiefase. Bij de uitwerking van onderzoeken en opgaven die voortvloeien uit de Mobiliteitsvisie worden belanghebbenden betrokken. Op dat moment

Nr.	Stakeholder	Binnengekomen reactie	Beantwoording
		reageren in de inspraakfase, wanneer de ontwerpkeuzes al grotendeels vastliggen en slechts beperkt kunnen worden bijgestuurd. Om dat te voorkomen, verzoeken wij het college nadrukkelijk om: 1. De Zakenkring Roden formeel te betrekken bij het onderzoek "Toekomstbestendig wegennet Noordenveld"; 2. Een overleg in te plannen tussen de beleidsafdelingen Mobiliteit en Economie en vertegenwoordigers van het centrum, vóór de start van de onderzoeksopdracht; 3. Afspraken vast te leggen over structurele participatie bij herinrichtingen van het centrumgebied. Wij zien dit niet alleen als een verzoek, maar als een noodzakelijke voorwaarde om draagvlak, economische continuïteit en lokale betrokkenheid te waarborgen bij de verdere ontwikkeling van het centrum van Roden.	kunnen relevante uitgangspunten met elkaar gedeeld worden en/of afspraken gemaakt worden.
33	GGD Drenthe	Inventarisatiedeel In de doelen van de mobiliteitsvisie (blz. 11) kan worden overwogen om ook 'gezondheid' en/of 'beweegvriendelijke omgeving' toe te voegen (bijv. in het kader van het tegengaan van overgewicht en obesitas). Ditzelfde geldt voor de alinea over het 'STOMP-principe' (op blz. 31) ook hier kan 'gezondheid' worden toegevoegd, als in toepassing van het STOMP-principe draagt bij aan een omgeving die uitnodigt tot gezond gedrag.	In document 1 'Inventarisatie en analyse' gaan we op pagina 10, onder actieve mobiliteit, in op het aspect gezondheid. Uw opmerking met betrekking tot pagina 31 van document 1 'Inventarisatie en analyse' is verwerkt.
34	GGD Drenthe	"50 naar 30 km/uur (en 80 naar 60 km/uur)" (blz. 31) verlaging van snelheidsregimes wordt nu vooral besproken	Geluidsoverlast is vooral een milieuaspect. Dit valt buiten de directe scope van deze mobiliteitsvisie.

Nr.	Stakeholder	Binnengekomen reactie	Beantwoording
		in het licht van verkeersveiligheid. Toevoeging zou zijn om dit ook te relateren aan het verminderen van geluidsoverlast (lagere autorijnsnelheden heeft een positief effect op de geluidbelasting op nabij drukke wegen gelegen woningen). Al is dit dan wel een belangrijke kanttekening natuurlijk "Daarnaast neemt de kans toe dat meer via woongebieden (of verblijfsgebieden) wordt gereden, omdat de snelheidslimiet gelijk is aan doorgaande wegen en nauwelijks meer tijdwinst via gebiedsontsluitingswegen geboekt kan worden."	
35	GGD Drenthe	Onder het kopje 'ontwikkeling bevolking' (op blz. 31) zou ook kunnen worden ingegaan op de verwachte verdubbeling van mensen met dementie in de samenleving en de koppeling met mobiliteit/de openbare ruimte. Ook zou hier kunnen worden ingegaan op de verwachtingen rondom overgewicht en de relatie met een beweegvriendelijke omgeving.	Tekst is aangepast naar aanleiding van uw opmerking, dank daarvoor.
36	GGD Drenthe	Visiedeel "Noordenveld geeft ruimte aan actieve vormen van mobiliteit. We maken daarom gebruik van het STOMP-principe." Deze ambitie kan misschien nog scherper? Dus bijv. "Noordenveld wil actieve vormen van mobiliteit tot de voor de hand liggende vervoerskeuze maken in de gemeente." Wellicht dan ook aardig om hier ook te beschrijven hoe de ontwikkelaars (van die 800 tot 1.000 woningen tot 2040) gestimuleerd gaan worden om dit principe in nieuw aan te leggen woningbouwplannen te hanteren. Een andere concrete ambitie op dit vlak zou	Uw tekstvoorstel 'actieve vormen van mobiliteit tot voor de hand liggende vervoerskeuze' hebben we overgenomen. Dank daarvoor. Deze participatiefase rond de Mobiliteitsvisie is niet bedoeld om processen rondom woningbouwontwikkelingen aan te scherpen. In het uitvoeringsprogramma zijn schoolroutes en knelpunten daarop opgenomen. In de basis leggen we in schoolomgevingen de prioriteit altijd bij fietsers en voetgangers.

Nr.	Stakeholder	Binnengekomen reactie	Beantwoording
		kunnen zijn om bijv. een x% van de schoolstraten te willen transformeren tot autoluwe omgevingen.	
37	GGD Drenthe	Onder het kopje bereikbaarheid op blz. 8 staat "Wij willen dat onze inwoners zo lang mogelijk mobiel blijven. Dit doen we bijvoorbeeld door goede (voetgangers)voorzieningen en parkeerplaatsen voor gehandicapten op de juiste locaties te realiseren." Hier kan worden overwogen om ook de dementievriendelijke omgeving een plekje te geven.	Dank voor uw suggestie, wij hebben de tekst gewijzigd.
38	GGD Drenthe	Paragraaf 'gezonde leefomgeving' vind ik erg positief. Staan mooie ambities in. Toevoeging zou nog kunnen zijn om hier het begrip 'gezonde leefomgeving' aan het begin van de paragraaf te definiëren. Mijn voorstel zou zijn om dan de definitie van het RIVM aan te houden: "Een gezonde leefomgeving is een leefomgeving die als prettig wordt ervaren, die uitnodigt tot gezond gedrag en waar de druk op de gezondheid zo laag mogelijk is." De paragraaf richt zich nu vooral op kansen t.a.v. groen en klimaatadaptatie, alsook verkeersveiligheid. Toevoeging zou kunnen zijn om hier ook de positieve effecten t.a.v gezond gedrag (beweegarmoede/overgewicht) en verminderde druk op de gezondheid (geluidbelasting, fijnstof) te benoemen.	Dank voor de suggestie, we hebben deze definitie verwerkt in de tekst.
39	GGD Drenthe	Beleidsregels "De fiets en voetganger zijn in Noordenveld belangrijk. Waar het veilig kán, zijn of worden fietsers 'in de voorrang' gezet en worden er veilige en aantrekkelijke voorzieningen voor voetgangers gerealiseerd. Verder in woongebieden maken we meer gebruik van het woonerf -principe en is de auto	Het STOMP-principe zal worden meegegeven aan ontwikkelaars en hierop wordt getoetst. Dit zal bij woningbouwontwikkelingen in de ontwerpfase tot integrale afwegingen leiden. Hoe ontwikkelaars worden gestimuleerd tot toepassen van het STOMP-principe is geen onderdeel van deze Mobiliteitsvisie.

Nr.	Stakeholder	Binnengekomen reactie	Beantwoording
		meer te gast." Mooi! Wat mij betreft ook een die actief als voorwaarde/uitgangspunt kan worden meegegeven aan ontwikkelende partijen bij woningbouw in de gemeente. Hebben jullie hier ook ideeën bij hoe ontwikkelaars hierin gestimuleerd gaan worden?	
40	GGD Drenthe	Onder het kopje 'bereikbaar' staat t.a.v. het STOMP-principe nu "Doel hiervan is vooral meer nadruk te leggen op het verblijfsklimaat en de verkeersveiligheid." Hier zouden de eerder beschreven positieve effecten t.a.v. de volksgezondheid aan kunnen worden toegevoegd.	Dit aspect is al voldoende geborgd in de totale Mobiliteitsvisie.
41	GGD Drenthe	Onder het kopje 'gezonde leefomgeving' staat t.a.v. parkeernormen "Hierbij geldt dat parkeren bij (nieuwe) ontwikkelingen in principe opgelost moet worden op eigen terrein / binnen de planontwikkeling en niet in de openbare ruimte. Gemotiveerd en in overleg kan hiervan afgeweken worden. De initiatiefnemer van een ontwikkeling draagt hiervoor argumenten en onderbouwing aan. Bij voorkeur in de vorm van een door een verkeerskundig adviesbureau uitgevoerd onderzoek naar de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod. De gemeente toetst en beoordeelt deze onderbouwing." Ik vraag me af in hoeverre dit in de praktijk zal bijdragen aan het STOMP-principe. De initiatiefnemer komt dan vermoedelijk bij iedere woningbouwontwikkeling met een onderzoek waaruit volgt dat de toekomstige bewoners veel parkeerruimte nodig hebben in de openbare ruimte. Terwijl het in deze ook gaat om het scheppen van verwachtingen richting bewoners (zie ook paragraaf 2.5 van bijgevoegde handreiking). En vervolgvraag is ook, waar	U stelt dat de initiatiefnemer met een onderzoek komt waaruit blijkt dat toekomstige bewoners veel parkeerruimte nodig hebben. Dit komt niet overeen met onze ervaringen. Initiatiefnemers hebben juist belang bij het realiseren van minder parkeerplaatsen. Hierbij moet een balans gevonden worden tussen aanbod en behoefte, waarbij ook het juridisch kader een rol speelt. In het nog op te stellen parkeerbeleid hebben we hier aandacht voor.

Nr.	Stakeholder	Binnengekomen reactie	Beantwoording
		toetst de gemeente dan precies op? Zijn er dan scenario's denkbaar zijn waarbij de gemeente de onderbouwing zal afwijzen en er inderdaad een leefomgeving ontstaat waarin parkeren minder plek inneemt in de openbare ruimte of zelfs woonwijken ontstaan met een straatbeeld waarin de auto niet domineert?	
42	GGD Drenthe	Ik mis onder het kopje 'gezonde leefomgeving' de uitwerking ten aanzien van de ambities over het minder verharding willen toepassen/het toepassen van andere materialen (bijv. grasbetontegels). In de bijlage nog een artikel dat hierin wellicht inspiratie kan bieden.	Dank voor het artikel en de inspiratie.
43	GGD Drenthe	Zoals ook aangegeven tijdens de ontwikkelgroep Noord-Drenthe kan ik me in hoofdlijnen prima vinden in de Mobiliteitsvisie van de gemeente Noordenveld. Het STOMP-principe staat mooi verwoord, waarbij opgemerkt dat lopen, fietsen en openbaar vervoer in veel gevallen ook prima kunnen aanvullen en completeren. Zoals opgenomen is en blijft een belangrijk aandachtspunt de doorstroming en comfort van het busvervoer te behouden en verbeteren, zodat reizen met het openbaar vervoer zo aantrekkelijk mogelijk kan worden gemaakt voor inwoners van o.a. de gemeenten Noordenveld. Hierover blijven we graag met jullie in gesprek.	Wij blijven hierover ook graag met elkaar in gesprek.
44	TLN	De gemeente Noordenveld heeft geen groot logistiekknoppunt of bedrijventerreinen waar veel transport bewegingen plaatsvinden. Toch is logistiek ook in de gemeente Noordenveld een belangrijke factor voor de	Uiteraard houden wij rekening met de bereikbaarheid voor vrachtverkeer en/of bevoorradingsverkeer. Bij herinrichtingen kijken we altijd naar de functie en het gebruik van de weg en hanteren we de landelijke richtlijnen. We hebben in document 2. 'Visie' toegevoegd dat

Nr.	Stakeholder	Binnengekomen reactie	Beantwoording
		leefbaarheid van haar inwoners. Denk hierbij aan de bevoorrading van de winkels, het melktransport vanaf de boer of de last-mile pakketbezorging bij de bewoners. In de visie mis ik het onderdeel transport en logistiek. Bij het aanpassen en verkeersveiliger maken van de infrastructuur is het van wezenlijk belang dat er wel rekening gehouden moet worden met de doorstroom van het vrachtverkeer. Bij het niet juist inrichten van een straat of rotonde kan de verkeersveiligheid en de doorstroom juist in het geding komen. Dat is juist niet wat we willen. Wij zijn wel voorstander om op bepaalde N-wegen de snelheid te verlagen naar 60 km/u mits het de doorstroom niet verhindert. Let bij het herinrichten van de weg wel op het smaller maken door middel van het plaatsen van obstakels. Dit kan leiden tot meer gevaar op de weg. Onze sector staat de komende jaren voor een enorme uitdagingen om te gaan elektrificeren. Dit geldt zowel voor de bestelwagen als voor de vrachtwagens. In de mobiliteitsvisie lees ik wel dat er rekening gehouden met worden met de voorziening voor particuliere voertuigen maar ik mis hierin de voorziening voor elektrische bestel- en vrachtwagens.	ook rekening wordt gehouden met vrachtverkeer, zoals op bedrijventerreinen of bevoorradingsverkeer in dorpskernen. Dank voor uw inbreng.
45	Fietzersbond	Twee aspecten interesseren ons met voorrang: Risicosituaties: wat zijn de punten waarop die ingedeeld worden. Kruispunten? Kwetsbaarheid verkeersdeelnemers? Snelheid? Of andere punten?	De risicoanalyse SPV is een analyse op basis van objectieve data. De provincie heeft hiervoor aan gemeentes de tool ongevallenrisico.nl ter beschikking gesteld. De beantwoording van uw vragen valt buiten deze participatiefase van de Mobiliteitsvisie. We komen hier graag in de reguliere overleggen tussen Fietzersbond en gemeente op terug.

Nr.	Stakeholder	Binnengekomen reactie	Beantwoording
46	Fietsersbond	Het basisfietsplan is van 2018. Is daar al een geactualiseerde versie van in omloop. Zo niet, dan denken we dat dat zinvol is en meer houvast kan geven.	Van het Basisfietsplan is geen geactualiseerde versie in omloop. Het beoogde fietsnetwerk is in deze mobiliteitsvisie geactualiseerd. In het uitvoeringsprogramma is het volgende opgenomen: 'Actualisatie opgaven Basisfietsplan op basis van fietsnetwerk Mobiliteitsvisie met nadruk op positie fiets op 60 km/uur wegen en (te) smalle fietspaden'.
47	Fietsersbond	Daarnaast willen we graag inzicht welke punten in het document prioriteit hebben voor de gemeente.	Prioritering van opgaven wordt gedurende de looptijd van het uitvoeringsprogramma onder andere bepaald door het college van B&W. Omdat we waar het kan mee liften met (groot) onderhoud zijn er meerdere factoren die van invloed zijn op de prioritering. We hebben er daarom voor gekozen prioriteit niet in het Uitvoeringsprogramma vast te leggen: we vinden alle opgaven even belangrijk.
48	Toegankelijk Noordenveld	Bij belangrijke thema's voor de mobiliteitsvisie staat in tabel: mobiliteitsontwikkelingen. Wat wordt hier mee bedoeld? (elektrische)rolstoel, scootmobiel, rollator, (driewiel)fietsen zijn ook steeds in ontwikkeling. Technisch betreft de techniek, rijvaardigheid, elektronische snufjes. Gebruikers zelf ontwikkelen zich ook in het gebruik hiervan. Wordt hier rekening mee gehouden tijdens een project, dat rekening wordt gehouden met de nieuwste, en toekomstige technieken?	In de tabel van de belangrijkste thema's staat globaal aangegeven wat we onder mobiliteitsontwikkelingen verstaan: het STOMP-principe, de invloed van vergrijzing, bereikbaarheid landelijk gebied en voorzieningen, de leefbaarheid in kernen en (de verschraling van) het OV-netwerk. We hebben in de Mobiliteitsvisie op enkele plekken de driewiel fietsen en duofietsen toegevoegd in de tekst, dank voor de tip. Zeker waar we nieuwe infrastructuur realiseren gaan we uit van de nieuwste richtlijnen en aanbevelingen van het CROW. Hier zijn in principe de nieuwste voertuigen (en/of technieken) in verwerkt.
49	Toegankelijk Noordenveld	Gras beton blokken in parkeervakken. Daarin zijn verschillende soorten open gras blokken, blokken waar met een auto goed overheen te rijden is, maar niet geschikt om over te lopen laat staan met een rollator, loopstok of rolstoel, Op mindervalide parkeerplaatsen misschien wel beter om deze daar helemaal niet te gebruiken, daarmee	Dank voor de tip, dit nemen we mee in de praktijk.

Nr.	Stakeholder	Binnengekomen reactie	Beantwoording
		problemen voorkomen dat het voor mindervaliden nog lastiger, of helemaal niet te doen is.	
50	Toegankelijk Noordenveld	Dat alle stoepen volledig verhard, breed genoeg (afhankelijk beide kanten van de weg, of aan één kant) dat achter een op/af gang altijd zijn voldoende ruimte om met een rolstoel met voetsteunen recht de stoep op, of af kan komen. Dat deze op/af gangen niet te steil zijn. Dat bij aanpak van een gedeelte stoep er eerst altijd wordt gekeken als alles klopt, of dat dit aangepakt kan worden tijdens het aanpakken. Nu wordt meestal precies als in de oude situatie de stoep terug gelegd.	Dank voor de tip, hier kunnen en moeten we als gemeente in de uitvoering alerter op zijn. We nemen dit in de praktijk mee.

