



# Verslag

## Externe klankbordgroep Mobiliteitsplan Midden-Groningen

Datum: 22 april 2024  
Locatie: Gemeentehuis Hoogezand en Teams  
Tijdstip: 14.00-16.00 uur

Opgesteld door: Dries Doeven  
Mailadres: mobiliteitsplan@midden-groningen.nl  
Zaak: 1372550

### AANWEZIGEN.

- Simon Broekstra en Henk van Oosten (Cumela)
- Margot Blaauw (Veilig Verkeer Nederland)
- Peter van der Wal (Fietsersbond)
- Bert Kolk (Platform Ouderen Midden-Groningen)
- Nico Dusink en Albert Drent (Ondernemerskring Midden-Groningen)
- Lennard Klaassens (Politie Noord Nederland)
- Ferenc Horvath (Adviseur Sweco voor het Mobiliteitsplan)
- Dries Doeven (Beleidsmedewerker verkeer gemeente)

### ALGEMENE INLEIDING.

Tijdens deze inleiding wordt aangegeven waarom de gemeente een mobiliteitsplan dient te hebben. En waar de inhoud uit bestaat. In het Mobiliteitsplan worden de opgaven voor de gehele gemeente voor verkeer en vervoer beschreven voor de komende 10 jaar. En de meeste opgaven worden voorzien van een richting. Het Mobiliteitsplan wordt door de gemeenteraad vastgesteld.

### PRESENTATIE CONCEPT MOBILITEITSPLAN.

Er volgt een toelichting op het gevoerde proces tot nu toe. In 2020 is een begin gemaakt met het Mobiliteitsplan. Er zijn toen meerdere bijeenkomsten met de samenleving geweest en er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd, waaronder een publieksenquete. Het concept stuk is destijds niet door de gemeenteraad vastgesteld. In 2023 zijn we gestart met het actualiseren van het plan uit 2020. Daarnaast is een visie toegevoegd hoe om te gaan met de specifieke verkeerssituatie in Hoogezand en Sappemeer.

### Reacties op de thema's Verkeersveilig bewegen, Bereikbare economie en de Wegencategorisering.

- De weergegeven ongevals cijfers zijn tot en met 2020. De cijfers van 2023 zijn bekend. Landelijk is de trend dat de laatste jaren vooral de fietser betrokken is bij ongevallen. De cijfers worden geactualiseerd en er wordt gekeken of er trends zoals beschreven eruit te halen zijn.
- De formulering van de aanpak bij scholen wordt positief ontvangen. Stimuleer en faciliteer

- vooral het langzame verkeer.
- Plekken waar veel mensen komen, zoals winkelcentra, worden aangegeven als risicovolle plekken voor de verkeersveiligheid. Fietsers en voetgangers naar De Hooge Meeren steken diverse drukke wegen over om bij het winkelcentrum te komen. Dit wordt als risico gezien.
  - Ook het Medisch Centrum, waar ten westen van het Kieldiep geen fietsvoorzieningen zijn, is een risico locatie. (NB: Er zijn plannen om daar een fietsbrug te realiseren).
  - Heb bij het fietsbeleid ook aandacht voor andere fietsvormen zoals (langere) bakfietsen. Deze passen vanwege hun lengte niet op een standaard middengeleider. Ander voorbeeld is het parkeren van bijvoorbeeld 3-wielerfietsen.
  - Er is maatwerk nodig voor het faciliteren van het landbouwverkeer zonder dat daardoor sluiproutes voor het personenautoverkeer ontstaan. In het Mobiliteitsplan is aangegeven dat op een praktische manier gekeken wordt hoe je het beste kunt omgaan met knelpunten.
  - Handhaving is een instrument om snelrijders aan te pakken. Politie heeft daarvoor haar eigen afwegingskader. Hierbij wordt zowel gekeken naar objectieve data over snelheden en ongevallen, maar wordt er ook geanticipeerd op klachten uit de samenleving. Aangegeven wordt dat de handhavingcapaciteit bij Politie beperkt is.
  - Een aantal onderwerpen gaat de gemeente niet over zoals het openbaar vervoer. Overleg met de partijen die er wel over gaan (OV-bureau, Prorail, Provincie Groningen, etc) is van belang om eventuele negatieve effecten voor de gemeente te minimaliseren. Daarnaast kun je in overleg met deze partijen wellicht komen tot alternatieven om eventuele negatieve effecten te compenseren.
  - In het concept Mobiliteitsplan staat een verkeersvisie voor Hoogezand en Sappemeer beschreven die gebaseerd is op twee peilers: 1: meer inzetten op een toekomstige randweg en binnenring, en 2: het stimuleren van het fietsgebruik. Er zijn twijfels over het gebruik van de randwegen. Er komt uitleg dat je dan op de huidige routes (met name de Kerkstraat, Meint Veningastraat en de Hoofdstraat) het autoverkeer wat moet ontmoedigen. Dat kan bijvoorbeeld door daar de snelheid te verlagen naar 30 km per uur en op diverse locaties de fiets en de voetganger voorrang te geven op de automobilist. Het is op dit moment een balansvraagstuk. Iets meer de randweg gebruiken in plaats van de Kerkstraat als invalsweg. En ervoor zorgen dat meer mensen de fiets gaan gebruiken in plaats van de auto. Het is voorlopig niet de bedoeling om rigoureuze ingrepen in de infrastructuur te doen. Met deze verkeersvisie zou dit in de toekomst niet onmogelijk zijn.
  - De suggestie wordt meegegeven om ook naar betaald parkeren te kijken om het balansvraagstuk te ondersteunen.
  - Opgemerkt wordt om niet de bestaande wegen, maar nieuwe wegen te maken die als randweg fungeren. Omdat de bestaande wegen beter gebruikt kunnen worden, wordt daar op dit moment de nadruk op gelegd, waarbij er wel diverse uitdagingen zijn zoals de Noordbroeksterstraat en het oversteken op de Abraham Kuypersingel.

#### Plenaire ronde.

- Politie: Vindt het goed dat in het plan zowel aandacht is voor de diverse opgaven zowel qua infrastructuur als qua gedrag. Aangegeven wordt dat de gemeente staat voor een uitdaging voor zowel de “stadse” problemen (Hoogezand - Sappemeer) als de problemen in de landbouwsector (buitengebied). De Wegencategorisering ziet er goed uit maar valt of staat

met een geloofwaardige inrichting van wegen.

- Cumela: Vindt dat er in de huidige situatie te weinig rekening wordt gehouden met de belangen van het landbouwverkeer. Zowel door de gemeente als wegbeheerder in de zin van het snoeien van bomen en struiken, plaatsen verkeersborden, etc. Maar ook vanuit de samenleving (fietsers zonder licht en met oortjes in). De opgaven zoals de in het Mobiliteitsplan staan worden door Cumela onderschreven.
- Platform Ouderen mist toch een zekere visie in het stuk. Hoe ziet de situatie er in 2040 uit? We zien steeds meer op kleine afstanden in dorpen en steden van een verschuiving van auto en openbaar vervoer naar het gebruik van elektrische fietsen. Zeker wanneer de druk op het milieu nog verder gaat toenemen. Onze huidige wegen, maar vooral het fietspadennet is daar niet op berekend. Er is op dit moment nog onvoldoende beeld van, maar plannen maken is ook vooruitkijken. Verder zijn er van de ouderenorganisaties zorgen over het openbaar vervoer in de toekomst. Om openbaar vervoer op het platteland en dus in de buitendorpen in de toekomst te behouden zal nagedacht moet worden over meer samenwerken of integratie van openbaar en publiek vervoer. Ouderen mogen niet de dupe van worden van een verschraving van het openbaar vervoer.
- Ondernemerskring geeft aan niet al het verkeer in Hoogezand over de randweg te laten gaan, maar je kunt het gebruik ervan wel stimuleren. Dit kan bijvoorbeeld door op de bewegwijzering op de A7 al melding te maken van de Randweg en dit ook in digitale navigatiesystem op te nemen.
- Veilig Verkeer Nederland vindt het fijn te zien dat ook lopen onderdeel is van dit mobiliteitsplan. En is positief te spreken over de ambitie die het plan weerspiegelt.

#### PLANNING.

De bedoeling is dat het Mobiliteitsplan van 20 juni tot en met 5 augustus ter inzage ligt. Op 18 juli vergaderd de gemeenteraad “beeldvormend” over het Mobiliteitsplan. Op 28 november staat de vaststelling van het Mobiliteitsplan op de agenda bij de gemeenteraad. Alles onder voorbehoud van besluitvorming door het gemeentebestuur.

Meer info: <https://www.midden-groningen.nl/mobiliteitsplan-midden-groningen>