

Zienswijze Vereniging Dorpsbelangen Grolloo en omstreken (VDGO) inzake Mobiliteitsplan Aa en Hunze

Algemeen: Het Mobiliteitsplan van de gemeente Aa en Hunze is een zeer ambitieus project met diverse subdoelen. VDGO probeert in haar zienswijze puntsgewijs constructief commentaar te leveren op de belangrijkste aspecten van het plan; daarnaast we hebben we nog resterende vragen ter beantwoording toegevoegd:

- **Zwaartepunt:** VDGO is van mening dat het zwaartepunt te veel ligt op de kernen Rolde en Gieten. Aan de andere kernen, zoals Grolloo, wordt in het Mobiliteitsplan slechts summiere aandacht besteed.
- **Haalbaarheid:**
Iedere gemeente in Nederland gaat geconfronteerd worden met het wegvallen van een groot deel van de rijksbijdrage. Na 2026 valt de bijdrage aan gemeenten met twee derde terug. Dit wordt ook het “ravijnjaar” genoemd. Nu, in 2024, is nog altijd niet duidelijk hoe dit financiële gat opgevuld gaat worden. Juist in deze periode plant de gemeente Aa en Hunze, hoe goed ook bedoeld en handelend wellicht naar de gebruikelijke cyclus, wél een project met grote financiële omvang en risico.

Een financiële onderbouwing van het Mobiliteitsplan vinden we terug op blz. 56. De gemeente rekent hierbij op subsidie vanuit de Stichting Stimulans Verkeersveiligheid, waarmee dan tot 50% van de kosten voor maatregelen die de verkeersveiligheid verder verbeteren, gedekt worden. De dekking van de overige 50% van de kosten is niet hard weergegeven en lijkt te zeer afhankelijk van goodwill van de gemeente zelf en anderen.

*Opmerking: de [link](#) naar de Kosten Kentallen rapportage van Arcadis op pagina 56 loopt dood.

- Is het nu al zeker dat deze subsidie verstrekt wordt?
 - Bent u het met ons eens dat het beleid t.a.v. de overige kosten en dus afhandeling slechts op veel goodwill berust?
 - Op blz. 57 staan alle uit te voeren, gewenste maatregelen op een kaartje aangegeven. In de bijlage vinden we een nadere omschrijving van de acties. Mocht er nu onverhoopt te weinig geld zijn, hoe wordt dan bepaald welke acties wel en niet uitgevoerd zullen worden?
 - Is het inzichtelijk wat de financiële gevolgen van dit Mobiliteitsplan voor de inwoners van Aa en Hunze zullen zijn op korte én op langere termijn? Is hier ook naar gekeken?
 - Op blz. 62 is onderstaande formulering aangetroffen. Kunt u ons dit nader toelichten?
“Fietsverkeer: In de periode 2016-2022 is extra aandacht gegeven om de kwaliteit van fietspaden te verbeteren. De extra aandacht uitte zich in het verharding en veiligheid zou verbeteren.”
- **Openbaar vervoer:**
“Om bussen aantrekkelijker te maken dan ritten in de auto, zijn belangrijke busroutes verbeterd door directere routes en minder haltes toe te voegen. Omdat haltes verder van elkaar liggen, zal het vaker aantrekkelijk zijn om niet lopend maar met een fiets (of deelfiets) naar een bushalte te gaan.”

- Wordt in dit plan rekening gehouden met de verouderende/minder valide bevolking die minder mobiel is en minder gauw op de fiets zal stappen?
- Is het bekend dat goede en veilige fietsenstallingen bij de bushaltes niet altijd aanwezig zijn en/of slecht onderhouden zijn?
- Wordt met vaste regelmaat naar het onderhoud van de fietsenstallingen gekeken?

In het voorliggende Mobiliteitsplan wordt uitgegaan van een nieuw station in Stadskanaal. Tot dusver verkeren deze plannen echter nog in de [onderzoeksfase](#). Stadskanaal is een andere gemeente in een andere provincie. Een station in Stadskanaal lijkt dus een belangrijk deel van het plan waarop de gemeente Aa en Hunze geen invloed heeft.

- In hoeverre is de gemeente AA en Hunze precies betrokken bij de bouw van een nieuw station in Stadskanaal?
- Welke financiële consequenties heeft de bouw van het station vervolgens voor de gemeente?

- **Duurzaamheid:**

Het plan streeft naar een (auto)laadpalennetwerk in bestaande en nieuwe wijken waarbij vanaf elke plek op maximaal 250 meter afstand een openbare laadpaal te vinden is.

- Welke bestaande en nieuwe wijken worden hiermee bedoeld? In alle kernen in de gemeente Aa en Hunze? Of alleen in Rolde en Gieten?
- Is de infrastructuur hiervoor al toereikend? Het is algemeen bekend dat er sprake is van een overbelast elektriciteitsnet.
- Hoe groot is het risico dat er straks overal laadpalen staan, maar slechts een enkele daarvan een aansluiting op het elektriciteitsnet heeft?

- **Verkeersveiligheid**

Door de bouwstop rijden de vele vrachtwagens naar De Moere niet langer over Marwijksoord, Papenvoort en Oostereind. Dit komt de verkeersveiligheid, leefbaarheid, bereikbaarheid en ook de duurzaamheid van deze omgeving enorm ten goede. Risicogestuurd werken betekent in dit geval ook dat een situatie als vóór 2023 zich nooit meer mag voordoen.

- **Toegankelijkheid:**

In het rapport wordt verwezen naar het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. In het kader hiervan *“beloofd Nederland om te werken aan een samenleving waarin iedereen kan meedoen, ook ouderen en mensen met een handicap”*. Toch wordt in het Mobiliteitsplan alleen aandacht besteed aan rolstoeltoegankelijke trottoirs en blindengeleidestraken op trottoirs in Rolde en Gieten. De toegankelijkheid van andere kernen komt niet aan bod, hoewel de Toegankelijkheidsraad in 2023 in Grolloo een praktijkonderzoek hiernaar heeft gedaan. Dat onderzoek gaf voldoende aanleiding tot verbeterpunten.

- Is het juist dat de aandachtspunten uit het praktijkonderzoek van de Toegankelijkheidsraad nog niet expliciet in dit plan zijn opgenomen?

Conclusie:

Het Mobiliteitsplan is een zeer ambitieus plan waarvan de financiële haalbaarheid niet getoetst lijkt te zijn. Er ontbreekt een goede financiële onderbouwing, zeker in het kader van het op handen zijnde ravijnjaar voor gemeenten in 2026. Er gaat overmatig veel aandacht uit naar de kernen Rolde en Gieten.

Tot slot hopen we dat de eerder aangereikte punten uit het Toegankelijkheidsplan alsnog in dit Mobiliteitsplan worden opgenomen.