

Bijlage 1 Zienswijze-notitie

Behorende bij het verkeersbesluit voor het plaatsen en verwijderen van diverse verkeerstekens en het nemen van maatregelen op de N976 tussen Ter Apel en Sellingen

Het verkeersbesluit "plaatsen en verwijderen van diverse verkeerstekens en het nemen van maatregelen op de N976 tussen Ter Apel en Sellingen" is met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht tot stand gekomen.

Het ontwerpbesluit is op 29 januari 2025 bekendgemaakt door publicatie in het Provinciaalblad en heeft vervolgens tot en met 13 maart 2025 ter inzage gelegen. Binnen deze termijn zijn 6 schriftelijke zienswijzen kenbaar gemaakt.

Wij hebben de zienswijzen per indiener puntsgewijs samengevat (*cursief weergegeven*) en voorzien van een reactie. De zienswijzennotitie sluiten wij af met onze conclusie.

In deze zienswijze notitie worden de volgende begrippen gebruikt:

Tracé	De wegvakken op de N976 gelegen tussen de aansluiting met de Nulweg/Sellingerstraat te Ter Apel kilometrage 35,25 en de zuidelijke komgrens te Sellingen kilometrage 27,12.
Verkeersbesluit	Verkeersbesluit "plaatsen en verwijderen van diverse verkeerstekens en het nemen van maatregelen op de N976 tussen Ter Apel en Sellingen".

1. Zienswijze bewoner 1

Gevaarlijke situatie bromfietzers op de rijbaan

De rijbaan is smal en bomen staan dicht op de rijbaanverharding. Het vrachtverkeer en brede landbouwvoertuigen laten weinig verkeersruimte over. Het is zorgelijk om bromfietzers te verplichten om van de rijbaan gebruik te maken.

Reactie:

Zoals ook in het Verkeersbesluit wordt aangegeven wordt de provinciale weg N976 gekwalificeerd als een erftoegangsweg.

Eind 1999 is de maatregel "Bromfiets op de rijbaan" landelijk ingevoerd. In de landelijke richtlijnen is voor erftoegangswegen aangegeven, dat in principe de bromfietser ook buiten de bebouwde kom op de rijbaan moet rijden. Hierbij wordt uitgegaan van een passende inrichting van een erftoegangsweg, waarvoor dan een maximumsnelheid van 60 km/uur geldt.

Op 18 januari 2005 hebben het college van gedeputeerde staten van Groningen de handleiding inrichting provinciale wegen Duurzaam Veilig vastgesteld. Daarin is onder meer het volgende vermeld: "Het snelheidsverschil tussen het bromfietsverkeer en het fietsverkeer op het vrij liggende fietspad wordt als een groter probleem aangemerkt dan het snelheidsverschil tussen het bromfietsverkeer en het autoverkeer op erftoegangswegen waar sprake is van een 60 km/uur regime.

In situaties waarbij sprake is van een hoge intensiteiten van het autoverkeer of een wegbeeld dat uitnodigt tot hoge rijsnelheden van het autoverkeer, met als gevolg grote snelheidsverschillen tussen autoverkeer en bromfietsen zullen wij nader onderzoeken en overwegen om van hetgeen hierover is vastgesteld in de "handleiding inrichting provinciale wegen Duurzaam Veilig" af te wijken.

Door het groot onderhoud wordt het Tracé in overeenstemming gebracht met de duurzaam veilig-visie en de huidige beleidsnormen en ontwerpeisen die gelden voor erftoegangswegen. Dat betekent ook dat de breedte van de weg zodanig is dat deze geschikt is om bromfietsverkeer, landbouwverkeer en vrachtverkeer te mengen.

2. Dorpsvereniging Plaatselijk Belang Sellingen e.o.

Snelheidverlaging werkt averechts

De Dorpsvereniging is van mening dat genoemde maatregelen de veiligheid van deze weg niet zullen verhogen. Het aantal ongelukken is volgens de Dorpsvereniging niet het gevolg van de 80 km grens, maar van onverantwoord harder rijden, appen tijdens het rijden en rijden onder invloed.

De genoemde maatregelen zullen averechts werken en leiden tot aanzienlijk vaker onverantwoord inhalen. Intensief handhaven van de huidige 80 km (en deels 60 km grens) zou volgens de Dorpsvereniging de veiligheid vergroten.

De Dorpsvereniging stelt voor om reflecterende driehoekjes op paaltjes of bomen in de bochten aan te brengen.

Reactie:

Het huidige wegbeeld is niet duidelijk. Binnen sommige vakken geldt een maximum snelheid van 80 km/u en op andere wegvakken 60 km/u. Ook de inrichting is niet uniform en herkenbaar.

Het in overeenstemming brengen van het Tracé met de duurzaam veilig-visie en de huidige beleidsnormen en ontwerpeisen die gelden voor erftoegangswegen, waarbij een maximum snelheid van 60 km/u geldt, vergroot de geloofwaardigheid en de herkenbaarheid voor weggebruikers. Dit vergemakkelijkt juist de handhaving op de verkeersregels en asociaal rijgedrag.

Het Tracé is gelegen binnen op een erftoegangsweg. Daarvoor geldt een maximum snelheid van 60 km/u waarbij bromfietzers op de rijbaan horen.

Ondanks dit feit hebben wij onderzocht in hoeverre een maximum snelheid 80 km/u binnen het Tracé aangehouden zou kunnen worden. Daarbij hebben wij gekeken naar de minimale inrichtingseisen van de weg. Duidelijk wordt dat het dwarsprofiel van de weg te smal is en dat dit niet worden verbreed vanwege de lokale omstandigheden. Er staan veel waardevolle bomen langs de weg en er is verder veel uitwisseling mogelijk van en naar diverse gemeentelijke zijwegen en diverse percelen. Daarnaast moeten ook de bromfietser binnen het Tracé op de rijbaan. Zie daarvoor de overwegingen onder zienswijze 1.

3. Gemeenteraad en college van de gemeente Westerwolde

Wegversmalling en landbouwverkeer

De gemeenteraad is van mening dat de wegversmalling niet bijdraagt aan de veiligheid en doorstroming van het verkeer. Zij geeft aan dat de gemeente Westerwolde een landbouwgemeente is en dat de provinciale weg veelvuldig wordt gebruikt door grote landbouwvoertuigen met een breedte van 3,5 meter of soms breder en vrachtverkeer.

Daarnaast is zij van mening dat deze versmalling in combinatie met het verlagen van de maximumsnelheid over langere afstand zal leiden tot onveilige inhaalmanoeuvres van landbouwvoertuigen. Zij verzoekt ons om deze problematiek grondig te onderzoeken en te zorgen voor maatregelen om de veiligheid te waarborgen, met bijzondere aandacht voor de landbouwsector.

Reactie:

Als het gaat om de toegankelijkheid van landbouwverkeer op de weg voorzien wij geen bijzondere situaties. Diverse erftoegangswegen zijn binnen de provincie Groningen toegankelijk voor landbouwverkeer. Erftoegangswegen zijn bedoeld om ook toegankelijk te

zijn voor landbouwverkeer. Het mengen van diverse verkeerscategorieën is juist een kenmerk van een erftoegangsweg.

Er is geen sprake van een feitelijke wegversmalling maar van een optische wegversmalling. Dit wordt aangemerkt als een feitelijke handeling tijdens het groot onderhoud. Deze aanpassing is niet verkeerbesluitplichtig. In het gebruik van het Tracé door landbouwvoertuigen vindt geen wijziging plaats.

De punten die onder dit kopje door de gemeenteraad zijn aangevoerd komen ook bij de alinea die gaat over het terugbrengen van de snelheid aan de orde.

Verlaging snelheid

Volgens de gemeenteraad zijn de aanrijtiden voor de hulpdiensten aanzienlijk. Door het Verkeersbesluit zullen deze aanrijtiden verder toenemen.

Reactie:

Voor de hulpdiensten staan de aanrijtiden onder druk. Dat valt niet te ontkennen. Verkeerssituaties wijzigen mede als gevolg van een toename van verkeer of nieuwe inzichten. Van hulpdienstenorganisaties mag ook worden verwacht dat zij hierop anticiperen. Daarbij kan gedacht worden aan een extra uitvalsbasis waar bijvoorbeeld een ambulance is gestationeerd.

Onduidelijk aard, omvang en karakter maatregelen en consultatie

Het college dringt aan op consultatie alvorens met de werkzaamheden te starten. Zij is van mening dat geen bestuurlijke inspraak en/of participatie heeft plaatsgevonden.

Het college is van mening dat er sprake is van onvoldoende duidelijkheid over de aard, omvang en het karakter van de verkeerstechnische maatregelen voor zowel de weggebruikers als het gemeentebestuur. Zij is van mening dat er sprake is van onvoldoende transparantie.

Zij vraagt een gedetailleerdere uitleg en verduidelijking van de geplande maatregelen en de daarbij te halen resultaten, zodat zowel de lokale bestuurders als de inwoners weten wat er precies gaat veranderen en wat de verwachte gevolgen zijn voor de verkeerssituatie in de regio. Ook verzoeken zij te verduidelijken hoe de maatregelen gehandhaafd gaan worden, aangezien anders het verlagen van de snelheid geen doel heeft.

Reactie:

Met verbazing hebben wij kennisgenomen van deze zienswijze.

Sinds 2023 zijn wij in overleg met de gemeente Westerwolde. Daarbij zijn diverse opties met de gemeente besproken. In juni 2023 is gesproken met de wethouder en een ambtenaar mobiliteit over de inrichting N365 en N976. Hiervan is een gespreksverslag gemaakt. Destijds is door de gemeente de vrees uitgesproken dat er andere verkeersstromen op gang zouden komen. De gemeente heeft namelijk geen middelen om haar wegen ook qua snelheidsregime aan te passen en in te richten.

De gemeente heeft vervolgens verkeersonderzoek laten uitvoeren om de effecten van de herinrichting te onderzoeken en de gevolgen voor haar wegen. Op 20 november 2023 worden de resultaten met ons gedeeld per mail de doorrekeningen van RHDHV m.b.v. het huidige verkeersmodel Westerwolde (2019) voor invoering 60 km/h op de N365 en N976.

Destijds had ook Arriva (toenmalige busvervoerder) bedenkingen tegen het verkeersbesluit. Daarom had de gemeente ook deze doorrekeningen laten uitvoeren. De cijfers geven aan dat dit verplaatsingseffect van verkeer kan optreden maar slechts heel licht zal zijn.

Op 23 november 2023 meldt de gemeente (wethouder en medewerker), gelet op de doorberekeningen, geen punt te maken van de snelheidsverlaging. Zij melden wel dat zijn verwachten dat inwoners wel problemen zullen hebben met de snelheidsverlaging.

Gelet op de onderzoeken en de afstemming met de gemeente is in gezamenlijkheid gekozen voor de meest optimale eindsituatie.

Daarbij wordt het Tracé in overeenstemming gebracht met de duurzaam veilig-visie en de huidige beleidsnormen en ontwerpeisen die gelden voor erftoegangswegen.

Dit vergroot de geloofwaardigheid en de herkenbaarheid voor weggebruikers en vergemakkelijkt de handhaving op de verkeersregels en asociaal rijgedrag.

De ontwerpprincipes die toegepast zijn bij het Verkeersbesluit sluiten goed aan bij toekomstige projecten. Zo zal het weggedeelte van de kom van Sellingen verder worden ingericht overeenkomstig de richtlijnen van een erftoegangsweg waarbij een snelheidsregime van 30 km/u gaat gelden.

Op 9 mei 2025 heeft nog een gesprek plaatsgevonden tussen wethouder en gedeputeerde. De wethouder heeft de zienswijze ader toegelicht maar heeft geen nieuwe punten aangedragen.

De gemeente is sinds 2023 nauw betrokken bij de ontwikkelingen en zijn zij betrokken bij de diverse keuze binnen het Tracé. Zij waren ook op de hoogte van de verkeersrapporten/onderzoeken. Nadat wij de keuze hebben gemaakt om het Tracé tijdens het groot onderhoud volledig te laten voldoen aan de veilig-visie en de huidige beleidsnormen en ontwerpeisen die gelden voor erftoegangswegen heeft de gemeente zelf een onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van het verkeersbesluit voor haar eigen wegen. Wij zijn dan ook van mening dat de gemeente op de juiste wijze is betrokken bij de totstandkoming van het verkeersbesluit en dat het voor hen voldoende duidelijk is welke maatregelen getroffen worden.

4. Ondernemersvereniging Sellingen

Snelheidsbeperking heeft economische gevolgen

De ondernemers van Sellingen zien het verlagen van de snelheid als een maatregel met economische impact. Het verlagen van de snelheid leidt tot minder bezoekers van het gebied en een afname van de aantrekkingskracht voor toerist en winkelend publiek.

Reactie:

Uit onderzoek blijkt dat het terugbrengen van het snelheidsregime van 80 km/u naar 60 km/u over het gehele Tracé een impact heeft van 1 tot 2 minuten op de tijdsduur bij het volledig afleggen van het Tracé. Dit is minimaal waardoor mogelijk negatieve economische gevolgen voor ondernemers niet meetbaar zijn.

Bushaltepaar

Het verwijderen van een bushaltepaar is negatief voor de inwoners en haar bezoekers.

Reactie:

Het verwijderen van het bushaltepaar is afgestemd met de busdienst. Er zijn geen zienswijzen binnengekomen vanuit de busdienst of gebruikers van het openbaar vervoer. Het Verkeersbesluit is vooral gericht op een correcte verkeerskundige inrichting van de weg.

Bromfietsen op de rijbaan

Er is te weinig ruimte voor bromfietzers op de rijbaan.

Reactie:

In reactie op deze zienswijze verwijzen wij naar onze reactie op zienswijze 1.

Snelheidsbeperking leidt tot inhaalmanoeuvres

Reactie:

In reactie op deze zienswijze verwijzen wij naar onze reactie op zienswijze 2.

5. Bewoners 2 en 3

De bewoner 2 en bewoner 3 zijn van mening dat het beperken van de snelheid beter past in de omgeving.

Reactie:

Bewoners zijn positief over het voorgenomen verkeerbesluit.

Conclusie

De zienswijzen van:

- bewoner 1
- Dorpsvereniging Plaatselijk Belang Sellingen e.o;
- Het college en de gemeenteraad van de gemeente Westerwolde;
- de Ondernemersvereniging van Sellingen; en
- bewoners 2 en 3,

leiden om bovengenoemde redenen en motivering **niet** tot een herziening van het Verkeersbesluit ten opzichte van het ontwerpverkeersbesluit.