



Analyse

Behorend bij Concept Verkeersvisie Leek 2017, 19 oktober 2017

Deze analyse is gebaseerd op de gegevens en kennis van onze eigen afdeling Verkeer, alsmede op de inbreng van de deelnemers aan de bijeenkomst op 20 juli. Tevens is gebruik gemaakt van de aanzet voor een verkeersvisie van een groep raadsleden uit 2015 (Verkeersnotitie gemeente Leek).

Achtereenvolgens komen aan de orde:

1	Structuur en verkeersdruk.....	1
2	Wegencategorisering.....	2
3	Meerjarenuitvoeringsprogramma (MUP).....	2
4	Veiligheid en leefbaarheid.....	3
5	Fietsverkeer.....	4
6	Vrachtverkeer.....	5
7	Parkeren.....	5
8	Toezicht en handhaving.....	5
9	Educatie.....	6
10	Beheer en onderhoud.....	6
11	Aanzien.....	6
12	Lucht, geluid, trillingen.....	7
13	Openbaar vervoer.....	7
14	Financiën.....	7
15	Nieuwe woningen, scholen en bedrijven.....	8
16	Gemeentelijke herindeling.....	8

1 Structuur en verkeersdruk

Op het kaartje hieronder zijn de belangrijkste verkeersaders en -stromen in de gemeente Leek in beeld gebracht. Behoudens door incidentele oorzaken stroomt het verkeer voldoende door*. De verwachting is dat het autoverkeer naar, in en door Leek de komende jaren iets zal toenemen (ca. 1,5% per jaar). Tot 2030 verwachten we bij deze groei geen grote problemen in de *bereikbaarheid*.

* Een uitzondering hierop is de afrit van de A7 uit de richting Drachten (Leeksterhout), waar al enige jaren in de spits stagnatie optreedt. Met de reeds ingeplande aanpassingen verwachten we dat dit knelpunt in 2018 is opgelost.

⚠ Ten aanzien van de *leefbaarheid* zijn er echter wel problemen. Een algemeen gevoel is, dat het doorgaande verkeer uit Roden/Leek en uit Zevenhuizen/Oostindie een te grote negatieve impact heeft op de leefkwaliteit langs en nabij de hoofdaders. De ontsluiting van de nieuwe woonwijk Oostindie is onvoldoende. Tevens zijn er diverse locaties waar vrachtverkeer voor overlast zorgt.

Vastgesteld kan worden dat bij de aanleg van nieuwe bedrijvenlocaties en woonwijken in Leek in het verleden niet steeds ook voldoende aandacht is besteed aan de te verwachten effecten van het extra verkeer, zowel in de directe omgeving als op het verkeerssysteem in Leek in zijn geheel.

In het verleden is er in regionaal verband gesproken over een mogelijke ringweg om Leek. In 2003 is in

het kader van de intergemeentelijke structuurvisie Roden-Leek een eventuele ringweg uitvoerig onderzocht. In die visie was nog sprake van forse groei van Roden en Leek. Na 2008 zag de wereld er echter heel anders uit en verdween de ringweg uit beeld. Inmiddels zijn we weer veel jaren verder en is het autoverkeer door Leek flink toegenomen.


Bezien we de verkeersstructuur aan de noordkant van de A7, dan valt op dat er geen duidelijke hoofdwegenstructuur is buiten de bebouwde kom. Omdat in het betreffende gebied vanouds langs alle wegen vrij veel bebouwing staat (boerderijtjes, woonhuizen), zijn al deze wegen volgens Duurzaam Veilig gecategoriseerd als erfontsluitingsweg (zie hieronder). In de praktijk hebben ze echter veelal ook een functie als doorgaande weg tussen de kernen en van/naar de A7 (stroomweg). Voor oplossing van dit knelpunt zijn in het verleden wel plannen gemaakt, bijvoorbeeld met nieuwe doorgaande noord-zuidverbindingen, maar tot nu toe ziet de provincie daar weinig meerwaarde in.

2 Wegencategorisering

In 1999 is het wegencategoriseringsplan van de gemeente Leek vastgesteld. Daarin is het wegennet volgens het concept Duurzaam Veilig ingedeeld in stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen (met subcategorieën). Kenmerkend voor deze categorisering is dat er aan elke categorie uitgangspunten en voorschriften zijn gekoppeld voor de inrichting. Met enkele wijzigingen die sindsdien zijn doorgevoerd, geldt de wegencategorisering uit 1999 nog steeds. Duurzaam Veilig onderscheidt de volgende weg-categorieën:

- stroomweg (snelwegen, autowegen; 130/100 km/u)
- gebiedsontsluitingsweg (doorgaande wegen; binnen bebouwde kom 50/70 km/u; buiten bb 80 km/u)
- erftoegangsweg (buitenwegen met bebouwing, woonstraten, landwegen; binnen bebouwde kom 30 km/u, buiten bb 60 km/h)

Per categorie worden er ook subcategorieën onderscheiden. Voor elke (sub)categorie zijn er specifieke richtlijnen voor de vormgeving en inrichting van de weg. In bijlage # vindt u een samenvattende beschrijving van de onderscheiden categorieën en de inrichtingsvoorschriften, alsmede een wegenkaart van de gemeente Leek met aanduiding van de wegencategorie.

 Doorgaande trajecten behoren volgens de principes van Duurzaam Veilig via gebiedsontsluitingswegen te verlopen. In het gebied ten Noorden van de A7 zijn die er echter niet. Het 'gemengde karakter' van de wegen in dit gebied is een van de oorzaken van het door burgers bekritiseerde te veel variërende snelheidsregime in het buitengebied.

3 Meerjarenuitvoeringsprogramma (MUP)

In aansluiting op de wegencategorisering is in 2003 een Meerjarenuitvoeringsprogramma (MUP) opgesteld, met daarin inrichtingsvoorschriften voor de verschillende wegencategorieën. In bijlage # treft u de inrichtingsvoorschriften en de referentiebeelden uit het MUP. In de laatste jaren zijn er op een aantal punten wel zaken bijgesteld, maar in grote lijnen gelden de referentiebeelden uit 2003 nog. Voor de inrichting van de 30 en 60 km/u wegen/gebieden heeft de gemeente Leek gekozen voor een sobere variant.

De realisering van de gewenste inrichting is in het MUP om praktische en budgettaire redenen gekoppeld aan het reguliere beheer- en onderhoudsprogramma. Dat wil zeggen dat – behoudens gevaarlijke situaties en/of andere urgente omstandigheden – de wegen in de gewenste toestand worden gebracht als ze voor onderhoud (of rioolrenovatie) in aanmerking komen. Dat is nog lang niet bij alle wegen gebeurd, want afhankelijk van wegtype is de onderhoudscyclus 20-35 jaar. Voor de oudere

wijken geldt het MUP nog altijd. In nieuwere wijken – met andere stedenbouwkundige uitgangspunten – kan een andere inrichting aan de orde zijn.

In situaties waarin de verkeersveiligheid in het geding was zijn wel maatregelen genomen. In overleg met – dan wel op aandringen van – bewoners is daarbij soms afgeweken van de (sobere) voorschriften van het MUP. Zie ook hieronder 'Veiligheid en leefbaarheid'.

⚠ Nadere beschouwing – en nadrukkelijk ook de inbreng op 20 juli – maakt duidelijk dat er zich zowel in de wegcategorisering op zich als in de gerealiseerde inrichtingen knelpunten voordoen dat er in de loop der jaren een (te) grote – en soms verwarrende – diversiteit in inrichting is ontstaan. Meer logica en uniformiteit is een breed gedragen wens.

4 Veiligheid en leefbaarheid

Op basis van de de objectieve verkeersongevallencijfers zijn er in Leek momenteel geen zorgwekkende verkeerssituaties. Het aantal ernstige ongevallen in Leek ligt niet hoger dan in vergelijkbare gemeenten. Dat neemt niet weg dat er in Leek wel specifiek situaties zijn die als onveilig worden ervaren. Hoe we daarmee omgaan leest u hieronder.

WOONWIJKEN EN -GEBIEDEN

De (subjectieve) beleving van de veiligheid/leefbaarheid kunnen we mede afleiden uit de wensen en klachten van bewoners. De klachten die we ontvangen gaan in de meeste gevallen over te hard rijden in woonstraten. Voor een deel vloeien deze klachten voort uit de gemaakte keuze om – conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig – voor de 'erfontsluitingswegen' buiten de bebouwde de maximum snelheid op 60 km/u te bepalen. Deze wegen hebben echter nog veelal hun oude (80 km/u) inrichting, waardoor er (ongemerkt) gemakkelijk te hard wordt gereden.

Als bewoners iets onder onze aandacht brengen, onderzoeken we – voor zover nodig met onze eigen meetapparatuur – in hoeverre de klachten met objectieve meetgegevens onderbouwd kunnen worden. Vervolgens bespreken we e.e.a. in de Verkeerscommissie, waarna we de betrokken bewoners informeren over hoe we verder gaan.

⚠ Als we zorgvuldiger kijken naar hoe wij reageren op door bewoners geuite wensen en gesignaleerde problemen, dan moeten we constateren dat er in veel gevallen sprake is van ad hoc-beleid. Dit kunnen we toeschrijven aan het ontbreken van een eenduidige visie, in combinatie met de neiging van bestuurders en raadsleden om zoveel mogelijk tegemoet te willen komen aan verlangens van bewoners. Deze gang van zaken is een van de oorzaken van de (te) grote variatie in maatregelen en inrichtingen.

SCHOLEN EN ANDERE PUBLIEKSLOCATIES

Voor verkeersveiligheid rond scholen, sportaccommodaties en andere publiekslocaties hebben we momenteel geen specifiek beleid. Op verzoek met de gebruikers en bezoekers besteden we er extra aandacht, waarbij we van geval-tot-geval en in overleg zo nodig maatregelen treffen.

⚠ Ook hier wijzen burgers ons op (te) veel variatie en op de wenselijkheid van meer eenheid in beleid.

WINKELGEBIED CENTRUM LEEK

Het winkelgebied in het centrum van Leek is recent opnieuw ingericht, (deels) volgens de uitgangspunten van 'shared space'. Aan de gemaakte keuzes ging een intensieve discussie vooraf. Over het resultaat zijn winkeliers en bezoekers over het algemeen tevreden, maar er klinken ook kritische geluiden.

⚠ Vooral kritiek klinkt er op de de gekozen oplossing voor de voetgangersoversteek. Veel bezoekers zouden hier liever een gewoon zebrapad zien.

5 Fietsverkeer

De meeste hoofdfietsroutes in de gemeente Leek bestaan uit veilige, vrijliggende fietspaden. Over het algemeen functioneert de fietsinfrastructuur naar behoren. Bewoners wijzen ons erop dat er ook situaties zijn waar de fietsroute niet optimaal is (te vaak oversteken) en dat fietsers dan weer wel, dan weer geen voorrang hebben (op rotondes), waarbij dat bovendien ook niet altijd duidelijk is.

⚠ We kunnen vaststellen dat onze fietsinfrastructuur primair wel veilig is (volgens de principes van Duurzaam Veilig), maar dat ervaring van de fietser zelf (logica, comfort) te weinig in beschouwing is genomen.

SNELLE FIETSRUTE GRONINGEN- LEEK

De provincie wil tussen Groningen en Leek een Fietsroute Plus aanleggen om het aantrekkelijker te maken om tussen beide plaatsen de fiets te nemen in plaats van de auto. In april 2016 is door de betrokken gemeenten en de provincie uit vier alternatieven de route gekozen: het wordt de route langs de A7. Om deze route de vereiste kwaliteit te geven, moeten er diverse infrastructurele maatregelen worden getroffen, die door de provincie betaald zullen worden. De nadere uitwerking hiervan verwachten we eind 2018. We verwachten niet dat de snelle fietsroute gevolgen zal hebben voor de verkeersstructuur binnen de gemeentegrenzen.

TOERISTISCHE FIETS- EN WANDELROUTES

De toeristische fietsroutes door Leek maken onderdeel uit van het landelijke fietsknooppuntennetwerk. De bewegwijzering en het onderhoud daarvan wordt in onze provincie verzorgd door het Routebureau Groningen, waaraan ook de gemeenten financieel bijdragen. In januari 2016 heeft het Routebureau plannen gemaakt voor een bewegwijzerd wandelnetwerk. Daaraan doet Leek ook mee.

(SNELLE) ELEKTRISCHE FIETSEN

De elektrische fiets is echt doorgebroken. Uit onderzoek blijkt dat de e-fiets niet zozeer wordt gebruikt om sneller te gaan, maar vooral om langere afstanden af te leggen. De e-fiets is in het woon-werkverkeer voor steeds meer mensen een acceptabel alternatief voor de auto. Het is de vraag of onze huidige fietsinfrastructuur voldoende op deze ontwikkeling is toegesneden.

Recent is er landelijk discussie opgelaaid over het beleid voor snelle elektrische fietsen (speed-pedelecs), die sinds kort niet meer op het fietspad mogen, maar op de rijbaan moeten. Hiertegen maken betrokken fietsers en de fietsersbond bezwaar. Zij bepleiten e.e.a. over te laten aan de snelle fietser zelf, die afhankelijk van omstandigheden bepaalt waar hij/zij het veiligst is en z'n snelheid aanpast. Ook wordt gepleit voor bredere fietspaden, waar fietsers met verschillende snelheden elkaar niet in de weg zitten.

⚠ De gesignaleerde knelpunten in onze fietsinfrastructuur alsmede het toenemend gebruik van (snelle) e-fietsen vraagt om nieuw toekomstgericht fietsbeleid .

6 Vrachtverkeer

Voor vrachtverkeer gelden in de gemeente Leek geen afwijkende regels. Het bevoorraden (laden/lossen) van winkels is op elk moment toegestaan.

⚠ Op diverse locaties in het buitengebied rijden relatief veel vrachtauto's (en/of landbouwvoertuigen) en ervaren omwonenden geluids- en trillingsoverlast. In het centrum van Leek veroorzaakt laden/lossen soms hinder voor voetgangers, met name voor mensen in een rolstoel.

7 Parkeren

Parkeren geschiedt zoveel mogelijk op eigen erf, en waar dat niet (voldoende) kan in de openbare ruimte. In 2009 zijn de normen voor het aantal vereiste parkeerplaatsen per woning/gebruiksobject/winkel/enz geactualiseerd. In het centrum van Leek is er een 'blauwe zone'. Bedrijven in het centrum die op eigen grond onvoldoende parkeerterruimte kunnen realiseren, betalen via het 'parkeerfonds' mee aan de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. In alle bebouwde kommen van de gemeente Leek geldt (buiten de industrieterreinen) in de avonden en weekenden een parkeerverbod voor vrachtauto's. Behoudens incidenten, verloopt het parkeren in Leek ordentelijk. De Werkgroep Gehandicapten werkgroep vraagt om meer handhaving.

Op de discussiebijeenkomst op 20 juli bleek dat men over het algemeen tevreden is met de parkeermogelijkheden in en nabij het centrum van Leek en de daarin gerealiseerde balans tussen bereikbaarheid en gezelligheid.

⚠ Wel is er een gemis aan (voldoende) gehandicaptenparkeerplaatsen op de Dam in Leek.

8 Toezicht en handhaving

Voor snelheidsmetingen beschikken we als gemeente over twee telradars (verkeersintensiteit en snelheid) en twee smiley's (mobiele radarapparaten die de passerende weggebruiker zijn snelheid op dat moment tonen). De telradars zetten we over het algemeen in volgens schema; de smiley's vaak naar aanleiding van klachten van bewoners. Inzet van de smiley's leidt over het algemeen direct tot reductie van de snelheid. De gegevens van de telradars gebruiken we onder meer in ons overleg met OM en politie.

Als gemeente hebben we betrekkelijk weinig invloed op waar, hoe en hoe vaak de politie controleert op ongewenst/ongoorloofd verkeersgedrag. Als wij handhaving wenselijk vinden, dan treden we in overleg met OM en politie, waarbij wij onderzoeksgegevens dienen aan te leveren over de aard en ernst van de problemen. Ook stelt de politie over het algemeen als eis dat de inrichting van de weg in orde is (Duurzaam Veilig). Door reorganisatie en bezuinigingen bij de politie kunnen zij – ook als wij het wél nodig vinden – maar weinig doen.

Toezicht geschiedt ook door onze gemeentelijke toezichthouders (Boa's). Zij zijn bevoegd om op te treden bij parkeerovertredingen. Bij andere 'lichtere overtredingen' spreken zij mensen aan, hetgeen in de praktijk goed werkt. Mogelijk krijgen de Boa's in de toekomst meer bevoegdheden.

⚠ Bewoners vragen nadrukkelijk om meer controle en handhaving, waarvoor we echter afhankelijk zijn van de medewerking van de politie. Aanvullend – of in plaats daarvan – kan ook met communicatieve instrumenten de naleving van verkeersregels bevorderd worden, zoals onze Boa's in de praktijk bewijzen.

9 Educatie

Ons verkeerseducatiebeleid ontwikkelen en voeren we uit in het samenwerkingsverband *Verkeer- en vervoerberaad Groningen*. De basis in onze provincie is de 'drie E-aanpak: Engineering (infrastructuur), Education (educatie en gedragsbeïnvloeding) en Enforcement (handhaving). Dit betekent dat we

educatie in veel gevallen inzetten in samenhang met de andere twee E's. Ook leveren we onze bijdragen aan het uitdragen van landelijke voorlichtingscampagnes. Er zijn ook zelfstandige educatie-activiteiten. We richten ons daarbij vooral op kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen, jongeren en ouderen). In april 2017 is een nieuw beleidskader voor de jaren 2017 – 2020 vastgesteld, waarin onder meer is afgesproken extra aandacht te besteden aan afleiding als ongevalsoorzaak (telefoneren, whatsappen, muziek luisteren).

⚠ In de verkeerseducatie krijgt de groep 18-60 jaar in de door de rijksoverheid gefinancierde verkeerseducatie (te) weinig aandacht. Dit is juist de doelgroep voor op naleving gerichte educatie.

10 Beheer en onderhoud

De onderhoudstoestand van de wegen in de gemeente Leek is over het algemeen technisch in orde. Ons onderhoudsprogramma vullen we in op basis van een tweejaarlijkse inspectie en onze kwaliteitsnormen.

⚠ Het door de raad beschikbaar gesteld onderhoudsbudget bedraagt sinds de crisis in 2008 75% van wat wij in ons onderhoudsprogramma begroten. Dit betekent dat we minder onderhoud uitvoeren dan noodzakelijk is om aan de gestelde kwaliteitseisen te kunnen blijven voldoen. De besparingen betreffen netheid, aanzien enzovoort; de technische kwaliteit en veiligheid voldoen altijd aan de eisen.

⚠ Bij de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden geldt het principe dat 'wat er ligt, er ook weer ingaat'. Alleen als het nodig is worden materialen vervangen. Het verkeerskundig aanpassen van wegen (bijvoorbeeld volgens de principes van Duurzaam Veilig) vormt tot op heden geen onderdeel van beheer en onderhoud. Dit doen we alleen als het kostenneutraal kan of als er extra budget voor de verkeersmaatregelen beschikbaar is. Soms wordt dat bij de raad aangevraagd. Soms ook kunnen we het benodigde budget beschikbaar krijgen door verkeersmaatregelen slim te combineren met andere werkzaamheden (bijv. vervangen riolering; 'werk met werk maken').

Inmiddels heeft het college besloten de raad voor te stellen vanaf 2018 jaarlijks 250.000 euro beschikbaar te stellen voor verkeersbeleid/-maatregelen; voortvloeiend uit de keuzes die we in deze visie aan u voorleggen.

11 Aanzien

Bij de vormgeving en inrichting van wegen is het ook van belang dat ze er mooi uitzien en zoveel mogelijk passen in de omgeving/landschap. Voor zover we kunnen overzien onderscheidt Leek zich op dit punt niet in ongunstige zin van vergelijkbare gemeenten.

In 2011 heeft het college de wens uitgesproken om het aantal verkeersborden en wegmarkeringen zoveel mogelijk te beperken. Sindsdien zijn er honderden waarschuwborden, onderborden en niet-noodzakelijke verkeersborden weggehaald. Voor het buitengebied is het van belang dat dit zijn karakter behoudt. Onlangs zijn we voor de weg Oostindië gestart met een proefproject, om samen met de bewoners een nieuw inrichtingsplan te maken, met meer aandacht voor het landschappelijke karakter van de weg.

⚠ Op de discussiebijeenkomst klonken er verschillende opvattingen over de inrichting van het buitengebied. Wat is belangrijker? Verkeersveiligheid of landschappelijke kwaliteit?

12 Lucht, geluid, trillingen

Het effect van het verkeer op de luchtkwaliteit wordt door de provincie Groningen gemonitord. In Leek

worden de normen niet overschreden. Ook de geluidsbelasting blijft in onze gemeente voor zover bekend binnen de wettelijke normen.

⚠ Dat neemt niet weg dat in specifieke situaties aanwonenden wel hinder (lucht, geluid, trillingen) kunnen ondervinden (zie ook hierboven bij 'Vrachtverkeer'). In dergelijke situaties proberen we in goed overleg – aanvullend op de wettelijke normen – aanvaardbare oplossingen te vinden. Voor wat 'aanvaardbaar' is, hebben we geen beleid en/of normen geformuleerd.

13 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer(beleid) in de gemeente Leek is ondergebracht bij het OV-bureau Groningen-Drenthe. Binnen het regionale OV-systeem is de HOV-verbinding Stad Groningen – Leek/Roden een belangrijke (HOV: Hoogwaardig Openbaar Vervoer). De HOV-verbinding met Groningen is tevens de belangrijkste ov-voorziening binnen de gemeente Leek. Er is geen directe busverbinding tussen Leek en Zuidhorn.

In februari 2015 heeft het OV-bureau plannen gepresenteerd ter 'vergroting van de robuustheid en het verbeteren van de kwaliteit van de HOV-verbinding Groningen-Leek. Die plannen bevatten diverse infrastructurele maatregelen in de gemeente Leek. De belangrijkste zijn de 1) aanleg van een aparte busafrit vanaf de A7 uit de richting Groningen aansluitend op een vrijliggende busbaan onder het viaduct naar een nieuw P+R-terrein nabij de zuidelijke oprit, 2) een busbaan door de wijk Oostindië en 3) het verruimen en fiets/voetgangersveiliger maken van een aantal rotondes. Deze maatregelen worden uitgevoerd in 2017 – 2018.

Jaarlijks maken ongeveer 300.000 mensen gebruik van de bus. De verwachting is dat het aantal reizigers op lijn 3 naar Groningen, mede door de nieuwbouw in Leek en Zevenhuizen, nog met 10% zal groeien tot ca. 330.000 in 2020.

⚠ Het aantal passagiers in de streeklijnen daalt, waarmee deze lijnen onder druk staan.

FIJNMAZIGER OPENBAAR VERVOER/DOELGROEPENVERVOER

De verwachting is dat het fijnmaziger openbaar vervoer – in aansluiting/aanvullend op het HOV – na 2018 volledig onder regie van de gemeente zal komen.

⚠ Dat biedt kansen om het huidige leerlingenvervoer, Wmo-vervoer, buurt- en belbussen en lijndiensten te integreren in één samenhangend publiek-vervoersaanbod, waarmee ook het mogelijk vervallen van streeklijnen zou kunnen worden opgevangen.

14 Financiën

Leek geeft betrekkelijk weinig geld uit aan verkeersmaatregelen. Voor de uitvoering van verkeersbeleid en -maatregelen is in de gemeente Leek tot op heden geen structureel budget beschikbaar. Dit betekent dat verkeersmaatregelen in principe alleen worden uitgevoerd door deze te combineren met het reguliere onderhoud (afhankelijk van wegtype is dat eens in 20-35 jaar). Voor nieuwe/aanvullende maatregelen (bijvoorbeeld om de weg 'duurzaam veilig' te maken) dient de gemeenteraad steeds van geval tot geval krediet beschikbaar te stellen. In de afgelopen jaren ging het opgeteld om gemiddeld ca. € 50.000,- per jaar. Recent heeft het College besloten de raad voor te stellen om vanaf 2018 jaarlijks € 250.000,- voor verkeersbeleid te reserveren. Projecten onder regie van de provincie worden door de provincie gefinancierd. Voor verkeerseducatie is apart budget beschikbaar.

15 Nieuwe woningen, scholen en bedrijven

In de gemeente Leek zijn diverse woningbouwplannen in ontwikkeling. De grootste betreffen de wijk Oostindië in Leek, de wijk Zevenhuizen-Oost in Zevenhuizen en Oostwold. Er zijn ook een aantal particuliere initiatieven (bijvoorbeeld Sintmaheerdt) en inbreidingsplannen. Totaal gaat het om ruim 600 nieuwe woningen in de periode 2017 tot en met 2030. In de wijk Oostindië komt een nieuwe school. Voorlopig komen er geen nieuwe bedrijventerreinen. Op de huidige is nog ruimte genoeg. We verwachten niet dat de hier geschetste ontwikkelingen (ingrijpende) gevolgen hebben voor ons verkeerssysteem/-beleid. Wel zullen ze invloed hebben op de verkeersdruk op onze hoofdaders, hetgeen de urgentie van actueel beleid voor onze hoofdstructuur onderstreept.

16 Gemeentelijke herindeling

In 2019 fuseert Leek met Zuidhorn, Marum en Grootegast tot de nieuwe gemeente Westerkwartier. Op dit moment (juni 2017) is nog niet bekend hoe de nieuwe gemeentelijke organisatie eruit gaat zien. De verwachting is niet dat er in de vervoersstromen de komende jaren veel gaat wijzigen.

Alle drie de aanstaande fusiepartners volgen in het verkeersbeleid de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Zuidhorn heeft recent een actueel Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) vastgesteld. Na de fusie zullen de fusiepartners hun verkeersbeleid harmoniseren.