



# Duurzaam bereikbaar, veilig mobiel.

Verkeersvisie gemeente Leek

---- Concept 19 oktober 2017 ----

## Inhoud

<b>1 Inleiding</b> .....	<b>2</b>
1.1 Naar een actuele verkeersvisie.....	2
1.2 Nieuwe accenten, extra budget.....	2
1.3 Integraal.....	2
1.4 Interactief.....	3
<b>2 Verkeer en gemeente</b> .....	<b>4</b>
2.1 Doelen en instrumenten van het verkeersbeleid.....	4
2.2 Duurzaam Veilig.....	4
2.3 Rol van de gemeente.....	6
2.4 Conflicterende doelen en belangen.....	7
2.5 Naar een meer integrale afweging.....	7
<b>3 Discussiebijeenkomst 20 juli 2017</b> .....	<b>9</b>
3.1 Knelpunten.....	9
3.2 Wensen en ideeën.....	9
3.3 Discussie.....	9
<b>4 Aandachtspunten</b> .....	<b>10</b>
<b>5 Ambities en beleid</b> .....	<b>11</b>
5.1 Van verkeersbeleid naar mobiliteitsbeleid.....	11
5.2 Ambities.....	11
5.3 Wat is nodig om onze ambities te kunnen realiseren?.....	12
5.4 Wat willen we bereiken en wat gaan we doen?.....	12
<b>6 Vervolgens</b> .....	<b>20</b>
<b>Bijlagen</b> .....	<b>20</b>
1. Verslag Bijeenkomst Verkeersvisie 20 juli	
2. Stand van zaken / Analyse huidige situatie	

# 1 Inleiding

## 1.1 Naar een actuele verkeersvisie

De gemeente Leek heeft tot nu toe geen verkeersvisie. Dat betekent dat er bij kwesties die zich aandienen van geval tot geval naar een oplossing wordt gezocht. Zo op het eerste gezicht lijkt dat misschien niet zo'n probleem, want over het algemeen stroomt het verkeer in Leek wel soepel door en springen er geen gevaarlijke situaties direct in het oog. Als we echter wat zorgvuldiger kijken, dan zien we dat er zeker ook knelpunten zijn en dat het verkeerssysteem niet altijd even logisch in elkaar steekt. Te denken valt aan de toenemende drukte op de doorgaande wegen door het centrum van Leek, de ontsluiting van bedrijventerrein Leeksterhout, het snelheidsgedrag in het buitengebied, de wisselende voorrangregels voor fietsers en de sterk variërende verkeerskundige inrichting van woonwijken.

Een tweede achterliggende oorzaak voor de gesignaleerde knelpunten is dat er in Leek sinds de in 2004 noodzakelijke forse bezuinigingsopgave geen structureel budget beschikbaar was voor verkeersbeleid- en maatregelen. Wat echt nodig was, financierden we uit de onderhoudsbudgetten. Zo hebben het verkeerssysteem technisch op orde kunnen houden, maar voor nieuw beleid en/of aanvullende maatregelen was nauwelijks ruimte.

In het recente verleden hebben burgers en raadsleden aandacht gevraagd voor de knelpunten en onevenwichtigheden in ons verkeerssysteem en de wenselijkheid van een samenhangende verkeersvisie. Het college is van mening dat die aandacht nodig is. De eerste stap die we nu zetten is het formuleren van een nieuwe verkeersvisie als basis voor in volgende fases te nemen besluiten over concrete knelpunten, projecten en maatregelen.

## 1.2 Nieuwe accenten, extra budget

Met onze verkeersvisie willen we helderheid creëren over wat we op middellange termijn willen bereiken, wat we (vooral) belangrijk vinden en welke criteria we hanteren bij het maken van keuzes bij de inrichting en vormgeving van onze verkeersomgeving. We willen een actiever en doelgerichter mobiliteitsbeleid, waarvoor we budget beschikbaar willen stellen. Kort samenvattend willen we de komende jaren:

- minder overlast van (doorgaand) autoverkeer door Leek
- een toereikende hoofdinfrastructuur met betere Noord-Zuidverbindingen
- meer logica en eenheid in de inrichting van wegen, kruispunten enzovoort.
- meer aandacht besteden aan de visuele kwaliteit, zowel in de dorpen als in de buitengebieden;
- Leek voor fietsers en voetgangers aantrekkelijker en veiliger maken;
- veilige schoolomgevingen en -routes creëren;
- openbaar/publiek vervoer in alle kernen;
- eerder en beter samenwerken met partners en bewoners

## 1.3 Integraal

De nieuwe verkeersvisie is integraal. Dat wil zeggen dat we in onze visie het verkeersbeleid verbinden met maatschappelijke ontwikkelingen in mobiliteit, demografie, economie en duurzaamheid en met andere gemeentelijke beleidsterreinen, zoals wonen, leefbaarheid, gezondheid, toerisme & recreatie en onderwijs. Anders gezegd, we bewegen van verkeersbeleid naar mobiliteitsbeleid, met niet alleen aandacht voor het in goede banen leiden van verkeersstromen, maar nadrukkelijk ook voor de achterliggende mobiliteitsbehoeften en keuzes in het mobiliteitsgedrag.

Op meerdere beleidsterreinen zijn voor Leek belangrijke ontwikkelingen gaande. Leek groeit, de bedrijvigheid ontwikkelt zich voorspoedig, Leek is een schakel in het OV-netwerk en er wordt gewerkt aan een snelle fietsroute naar Groningen. Tegelijk hechten de inwoners van Leek aan hun dorpen en het landschap, met veel toeristisch potentieel. Ook van betekenis is dat de gemeente Leek in 2019 met Zuidhorn, Marum en Grootegast zal fuseren.

#### **1.4 Interactief**

De nieuwe verkeersvisie maken we in samenspraak met de provincie, onze buurgemeenten en de bij het verkeersbeleid betrokken professionele partners, belangenorganisaties en inwoners. Op 20 juli 2017 organiseerden we een eerste bijeenkomst, waar zo'n 70 betrokkenen en belangstellenden wensen, ideeën en knelpunten naar voren brachten. Die inbreng is in deze conceptvisie verwerkt. In oktober zullen we deze conceptvisie bespreken met onze professionele partners, en opnieuw voorleggen aan de meedenkers van 20 juli en alle andere belangstellende inwoners. Na beoordeling en verwerking van ieders inbreng verwachten we dan in november de nieuwe Verkeersvisie ter vaststelling aan de raad aan te kunnen bieden. Daarbij zullen we u dan in een apart Uitvoeringsprogramma tevens informeren over hoe we in de komende jaren met het voorgestelde nieuwe beleid aan de slag zullen gaan.

## 2 Verkeer en gemeente

*Alvorens inhoudelijk aandacht te besteden aan het actuele en toekomstige verkeersbeleid in Leek, schetsen we hier eerst in algemene zin de tot nu toe gehanteerde uitgangspunten, en onze mogelijkheden, beperkingen en rol in het verkeersbeleid.*

### 2.1 Doelen en instrumenten van het verkeersbeleid

Verkeersbeleid heeft meerdere doelen. Op de eerste plaats gaat het om bereikbaarheid en veiligheid. Maar ook om duurzaamheid, leefbaarheid en behoud en versterking van mooie dorpen en landschappen. Verkeer, dat zijn (vracht)auto's, bussen, (brom)fietsers en voetgangers. Alle verkeersdeelnemers hebben een reden om onderweg te zijn; naar het werk, naar school, naar huis, naar de winkel of als toerist. De doelen in het verkeersbeleid vloeien zodoende ook voort uit ons beleid op andere terreinen, zoals economie, onderwijs, wonen, leefbaarheid en toerisme & recreatie.

Voor de uitvoering van beleid beschikt de gemeente over verschillende instrumenten. In het verkeersbeleid zijn fysieke maatregelen (de inrichting van wegen, kruisingen e.d.) de belangrijkste. Een andere belangrijke cluster is regelgeving & handhaving. Verder maken we gebruik van communicatieve instrumenten (voorlichting, educatie en gedragsbeïnvloeding). Financiële instrumenten (bijv. parkeerheffingen) gebruikt Leek tot op heden niet. De opgave in het verkeersbeleid is om al deze verschillende doelen en instrumenten in samenhang te bezien en er een goed evenwicht in te vinden. Uiteraard spelen ook de kosten een belangrijke rol.

### 2.2 Duurzaam Veilig

Het verkeersbeleid van de gemeente Leek volgt zoveel mogelijk de uitgangspunten van *Duurzaam Veilig*, een initiatief uit de jaren '90 van de verschillende Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten. Kenmerkend voor Duurzaam Veilig is de nadruk op het voorkómen van ongelukken en als er toch een ongeluk gebeurt de kans op ernstig letsel zo klein mogelijk maken. Dat kan door het verkeersbeleid te baseren op vier\* leidende principes:

- 1) Functionaliteit
- 2) Homogeniteit
- 3) Herkenbaarheid
- 4) Vergevingsgezindheid

#### *Toelichting*

##### 1) Functionaliteit

Elke weg heeft een bepaalde functie. Zo is een snelweg bedoeld om met de auto snel grote afstanden af te leggen, en een woonstraat om lopend, op de fiets of met de auto veilig je huis te kunnen bereiken. Wegen moeten worden gebruikt waarvoor ze zijn bedoeld.

Duurzaam Veilig onderscheidt de volgende weg-categorieën :

- stroomweg (snelwegen, autowegen)
- gebiedsontsluitingsweg (doorgaande wegen)
- erftoegangsweg (woonstraten, landwegen)

Per categorie worden er ook subcategorieën onderscheiden. Voor elke (sub)categorie zijn er specifieke richtlijnen voor de vormgeving en inrichting van de weg.

## 2) Homogeniteit

Met *homogeniteit* wordt bedoeld dat op een bepaalde weg/weggedeelte de weggebruikers zoveel mogelijk moeten overeenkomen wat betreft snelheid, richting en massa, althans dat die verschillen zo klein mogelijk blijven. Dat betekent dus o.a. scheiden van (vracht)auto's en fietsers op doorgaande wegen; gescheiden rijbanen op snelwegen en maximaal 30 km/u in straten waar auto's, fietsers en voetgangers elkaar tegenkomen.

## 3) Herkenbaarheid

*Herkenbaarheid* is erop gericht dat de weggebruiker direct herkent en begrijpt wat in een bepaalde verkeerssituatie de bedoeling is: “dit is een snelweg, hier mag ik 80, dit is de bebouwde kom, nu rij ik een woonstraat in....” Sleutelwoord hierbij is uniformiteit, bijvoorbeeld bij de vormgeving van wegen.

## 4) Vergevingsgezindheid

De vorige drie punten zijn gericht op het voorkomen van ongelukken. Dat lukt helaas niet altijd. Als er dan toch iets misgaat, is het belangrijk dat de omgeving *vergevingsgezind* is, waardoor een fout niet direct ernstige gevolgen heeft. Bijvoorbeeld door het verwijderen van obstakels of het aanleggen van verharde bermen.

\* Er is ook nog een vijfde principe: risico- en statusonderkenning. *Risico- en statusonderkenning* gaat over het reëel inschatten van risico's en hoe je met die risico's kunt omgaan: “weet wat je (niet) kunt.” Dit is vooral een aandachtspunt bij jonge verkeersdeelnemers (automobilisten). Maatregelen liggen vaak op het gebied van educatie en voorlichting.

Duurzaam Veilig focust op veiligheid. In de praktijk moeten we maximale veiligheid in veel gevallen afwegen tegen andere zaken die we ook belangrijk vinden. Maximaal veilig is niet altijd ook mooi, functioneel, of goed passend in de omgeving. Deze dilemma's proberen we op te lossen met geïntegreerd ruimtelijk ontwerp ('infractecture'), door de disciplines verkeer, landschap en stedenbouw. En bij alles geldt uiteraard ook dat het betaalbaar moet zijn.

## **Techniek, communicatie en handhaving**

Duurzaam Veilig besteedt veel aandacht aan infrastructuur. Toch is dit slechts één van de elementen die nodig is voor duurzaam veilig verkeer. Bij Duurzaam Veilig gaat het ook om:

- Veilige voertuigen - bijvoorbeeld de verplichte dodehoekspiegel op vrachtwagens
- Betere/veiliger verkeersregels - bijvoorbeeld 'bromfiets op de rijbaan'
- Voorlichting van verkeersdeelnemers - bijvoorbeeld de BOB campagne
- Educatie van kwetsbare leeftijdsgroepen, met name jongeren en ouderen
- Controle en handhaving

Samengevat werken we aan duurzaam veilig verkeer met drie soorten maatregelen: 1) techniek; 2) communicatie en 3) handhaving; waarvoor in de verkeerswereld vaak de Engelse termen worden gebruikt: Engineering, Education, Enforcement; 3 x E.

In de praktijk van het verkeersbeleid is er altijd sprake van een mix van maatregelen uit alledrie de categorieën. Waar het accent op ligt, verschilt van geval tot geval. Een belangrijk uitgangspunt van Duurzaam Veilig is dat de verkeersomgeving zodanig zou moeten zijn ingericht (Engineering) dat deze het gewenste verkeersgedrag als het ware afdwingt en dat controle en handhaving

(Enforcement) slechts minimaal nodig zijn. Dit uitgangspunt in de praktijk brengen lukt helaas niet altijd, omdat infrastructurele maatregelen nu eenmaal veel geld kosten. Helaas is handhaving ook kostbaar. Bovendien zijn we voor handhaving afhankelijk van de mogelijkheden van de politie, waar we als gemeente maar weinig invloed op hebben. Bovendien vinden we (althans de meeste mensen) voortdurend en streng handhaven ongewenst. Communicatieve instrumenten (voorlichting, educatie) zijn relatief goedkoop. Het effect ervan is echter niet altijd goed te bepalen. In de regel moet de boodschap vaak herhaald worden om effect te hebben.

Het ontbreken van zelfstandig budget voor verkeer is de belangrijkste reden dat Leek er tot nu toe voor gekozen heeft om de principes van Duurzaam Veilig in een 'sobere variant' in de praktijk te brengen. Aanpassingen waren tot nu toe alleen mogelijk in combinatie met regulier onderhoud.

### Kritiek op Duurzaam Veilig

De laatste jaren klinkt er ook kritiek op het concept Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig zou te eenzijdig georiënteerd zijn op autoverkeer. De wegencategorisering, de inrichtingsvoorschriften, het hele denken focust op optimalisatie van doorstroming en het maximaal verkleinen van de risico's van autoverkeer. Critici wijzen erop dat fietsers en voetgangers er zo te bekaaid vanaf komen. Duurzaam Veilig besteedt wel aandacht aan hun veiligheid, maar eigenlijk alleen voor zover die in het gedrang komt door auto's. In Duurzaam Veilig is nauwelijks aandacht voor andere aspecten die voor fietsers en voetgangers ook van belang zijn, zoals logica, comfort en aantrekkelijkheid van de route en omgeving alsmede de (on)veiligheid van fietsers/voetgangers door andere oorzaken dan auto's.

### Duurzaam Veilig als denkrichting & hulpmiddel

Aan het eind van deze paragraaf stellen we vast dat Duurzaam Veilig geen concept is met concrete richtlijnen of instructies. Het is een denkrichting en een hulpmiddel bij de praktische en budgettaire afwegingen die bij de praktische invulling van het verkeersbeleid steeds opnieuw gemaakt moeten worden. Duurzaam Veilig gaat niet over de achterliggende oorzaken van mobiliteitsbehoeftes, noch over keuzes in vervoerwijze. Hoewel een belangrijk doel van Duurzaam Veilig is om de veiligheid van fietsers en voetgangers te waarborgen, ligt in de benadering het accent op (het beteugelen van) autoverkeer en biedt het weinig houvast voor fiets- en voetgangersbeleid.

### 2.3 Rol van de gemeente

Duurzaam veilig verkeer vereist altijd stelselmatig overleg en goede samenwerking tussen wegbeheerders, ontwerpers, belangenorganisaties, producenten, voorlichters, opvoeders, het onderwijs en handhavers. De rol van de gemeente in de verschillende overleg- en samenwerkingssituaties verschilt. Een beknopt overzicht:

<i>Partner</i>	<i>Onderwerpen/aard van de samenwerking</i>
Verkeerscommissie	Commissie van gemeentelijke verkeersambtenaren, beleidsadviseur politie en vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties; voor overleg over urgentie en aanpak verkeersproblemen
Rijk/Rijkswaterstaat	Stroomweg A7 aantakking op landelijke verkeersnet, voorkomen van congestie en waarborgen van de veiligheid
Provincie	N372, N979, N978 ontsluitende hoofdfunctie op het rijkswegennet, snelle fietsroute, HOV, P+R

Buurgemeenten (a.s. fusiepartners)	Grootegast, Marum, Zuidhorn (fusiepartners) Groningen, Noordenveld en Opsterland; overleg over aantakkingen op het onderliggende wegennet
Verkeer- en vervoerberaad Groningen	Ambtelijk en bestuurlijk overleg (laatste via gemeente Zuidhorn, namens het gehele Westerkwartier) Provinciale afstemming over het verkeer- en vervoerbeleid van de diverse gemeenten en provincie
Politie	Voornamelijk advisering en sporadisch handhaving
OM	Overleg over handhaving(projecten) (via de politie)
OV-bureau Groningen-Drenthe	De gemeente is gesprekspartner voor het Ov-bureau
Veilig Verkeer Nederland	Adviseur, gesprekspartner bij educatieprogramma's (bijv. verkeersexamens)
Scholen	Contact bij problemen of nieuwe ontwikkelingen, contact via verkeersouders of directie
Fietsersbond	Sporadisch contact, veelal over veiligheid van fietsstructuren
Bewoners Dorps/wijk/buurtverenigingen	Contact bij problemen verkeersveiligheid
Ondernemersverenigingen	Contact mee bij problemen verkeersveiligheid; ontsluiting bedrijventerreinen, e.d.
Regio Groningen-Assen	Lange termijnplanning en mede-financiering regioprojecten

## 2.4 Conflicterende doelen en belangen

Hiervoor schreven we dat de opgave in het verkeersbeleid is om een goed evenwicht te vinden tussen de verschillende *doelen* van het gemeentelijk verkeersbeleid. Daar komt bij dat er in concrete situaties verschillende betrokkenen verschillende *belangen* kunnen hebben. Van conflicterende doelen/belangen kan bijvoorbeeld sprake zijn als we moeten kiezen tussen:

- auto – fiets/voetganger
- veiligheid – budget
- landschappelijke en natuurwaarde – veiligheid, comfort
- historisch dorpsgezicht – verkeersborden
- bereikbaarheid – kindvriendelijkheid
- doorstroming – leefbaarheid
- esthetische kwaliteit – budget
- voorlichting – handhaven- fysieke maatregelen
- herkenbaarheid – eigen karakter

## 2.5 Naar een meer integrale afweging

Het lijstje hierboven maakt ook duidelijk dat het bij de keuzes in het verkeersbeleid niet alleen gaat om de vraag wat verkeerstechnisch het beste zou zijn. Het gaat ook om hoe de verkeersinfrastructuur is ingepast in de bebouwde en landschappelijke omgeving. Dat vraagt om een integrale afweging van alle relevante aspecten.

Een belangrijk doel van de verkeersvisie is om houvast te geven bij het afwegen van conflicterende doelen en belangen. Het is daarom nuttig om inzicht te hebben in welke conflicterende doelen/belangen zich in Leek voordoen/hebben voorgedaan, welke keuzes daarin zijn gemaakt en

wat de verschillende belanghebbenden daar van vinden. Zijn onze afwegingen voldoende integraal geweest? Moeten we accenten verleggen? Andere keuzes maken? Deze vragen zijn aan de orde geweest op de discussiebijeenkomst op 20 juli, waarvan we hierna kort verslag doen.



## 3 Discussiebijeenkomst 20 juli 2017

Op 20 juli was er in het kader van de nieuw te ontwikkelen verkeersvisie een discussiebijeenkomst in het gemeentehuis van Leek, waarvoor belangengroepen, bewonersorganisaties, samenwerkingspartners en – via een advertentie in de Leekster Courant – ook alle belangstellende burgers waren uitgenodigd. Ongeveer 70 mensen gaven aan de uitnodiging gehoor. Ook via de mail ontvingen we diverse opmerkingen, suggesties en achtergrondinformatie. Hieronder volgt een samenvattend verslag van de naar voren gebrachte knelpunten, wensen en ideeën. (Een uitgebreider verslag van de avond treft u in bijlage 1)

### 3.1 Knelpunten

- De hoofdstructuur (N372, Lindensteinlaan, Auwemalaan) is niet meer toereikend; het is er (te) vaak (te) druk, met alle onprettige gevolgen van dien.
- Op nogal wat plaatsen/trajecten wordt te hard gereden. Dit leidt tot onveiligheid, lawaai en trillingen.
- Of fietsers wel/geen voorrang hebben verschilt per situatie; soms is het bovendien onduidelijk aangegeven.
- In het buitengebied is er soms wel, soms geen markering (belijning, borden); wel/geen fietsstroken; te veel wisselingen in snelheidsregimes.
- De verkeerssituatie bij scholen verschilt van geval tot geval.
- Op sommige locaties/trajecten is er overlast van vrachtverkeer (lawaai, trillingen)
- Met name in het centrum van Leek zijn er diverse onlogische/onhandige oversteken/oplossingen voor fietsers en voetgangers.
- De bereikbaarheid van bedrijventerrein Leeksterhout schiet tekort.

(Locatie)specifieke knelpunten hebben we hier niet opgenomen. Die komen aan de orde in het Uitvoeringsplan, dat opgesteld zal worden na vaststelling van de visie.

### 3.2 Wensen en ideeën

- Zet de problematiek op de hoofdstructuur – opnieuw op de agenda; doel is (op termijn) een ringweg; tref tijdelijke maatregelen ter overbrugging
- Meer uniformiteit en herkenbaarheid in inrichting/maatregelen
- Minder wisselingen van toegestane snelheid op doorgaande trajecten in buitengebied
- Werk eerder en meer samen met burgers en belangenorganisaties (vooral met het oog op voetgangers en fietsers)
- Zorg voor goede samenwerking met andere overheden
- Speel tijdig in op nieuwe ontwikkelingen (e-fiets, pedalec)
- Meer handhaven
- Geluidsarm asfalt
- Kies voor duurzaam

### 3.3 Discussie

Niet in alle gevallen waren de aanwezigen het met elkaar eens. Tegenover het pleidooi voor meer/duidelijker belijning/bebording in het buitengebied werd de wens geuit het landschap juist minder te 'vervuilen' met opvallende markeringen. De (lastige) keuze van de juiste mix techniek (Engineering), communicatie (Education) en handhaving (Enforcement) werd geïllustreerd door een korte discussie over de aanpak van snelheidsgedrag in woonwijken. Wat werkt het best? Drempels? De hardrijder persoonlijk aanspreken? Bekeuren?

## 4 Aandachtspunten

In de voorbereiding van deze visie hebben we de verschillende aspecten van de verkeerssituatie en het verkeersbeleid in de gemeente Leek onder de loep genomen. Hoe staan we ervoor? Waar doen zich knelpunten voor? Wat verdient extra of andere aandacht? Een verslag daarvan is opgenomen in bijlage 2. De analyse laat zien dat er in het verkeerssysteem in Leek zaken beter kunnen en/of aandacht verdienen. Hieronder treft u een samenvattend overzicht van de gesignaleerde aandachtspunten.

1. De (doorgaande) verkeersstromen over de hoofdinfrastructuur leggen een steeds grotere druk op de leefbaarheid. De urgentie van een ringweg en/of (tijdelijke) andere maatregelen neemt toe.
2. In de verkeersstructuur in het buitengebied ontbreken op diverse trajecten gebiedsontsluitingswegen (80/100 km/u), waardoor doorgaand verkeer (te) lange afstanden over erfontsluitingswegen (60 km/u) moet rijden, hetgeen in strijd is met de principes van Duurzaam Veilig. Dit vraagt heroriëntatie op onze actuele wegencategorisering en de gekozen inrichtingsvarianten.
3. We maken onze – sobere – ambities op het gebied van Duurzaam Veilig niet waar. Dat roept de vraag op naar de betekenis van de geformuleerde ambities.
4. We houden niet altijd vast aan onze uitgangspunten voor de vormgeving en inrichting (referentiebeelden). In voorkomende gevallen doen we (onder druk van bewoners) iets extra's of iets anders. In de inrichting van wegen en kruispunten e.d. is in de loop der jaren een (te) grote – en soms verwarrende – diversiteit ontstaan.
5. We missen heldere uitgangspunten en kaders voor onze reactie op wensen/klachten uit woonwijken, waardoor ons beleid ter zake ad-hoc is.
6. Hetzelfde geldt voor ons verkeersbeleid rond scholen en andere publiekslocaties.
7. Onze fietsinfrastructuur kan beter. We hebben nog geen beleid voor het rap groeiende gebruik van (snelle) e-fietsen (in het woon-werkverkeer).
8. De technische kwaliteit van ons wegennet is op orde, maar de visuele kwaliteit kan beter.
9. Bewoners vragen nadrukkelijk om meer controle en handhaving, waarvoor we echter afhankelijk zijn van de medewerking van de politie, die hiervoor weinig capaciteit heeft. Dat vergroot de wenselijkheid om als gemeente zelf meer te doen (toezicht, communicatie; o.a door inzet BOA's).
10. Over de verkeerskundige inrichting van het buitengebied zijn er verschillende opvattingen. Wat is belangrijker? Verkeersveiligheid of landschappelijke kwaliteit? Of kunnen met creatieve oplossingen beide doelen optimaal gediend worden?
11. In situaties waarin bewoners hinder ondervinden (lucht, geluid, trillingen) 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.
12. Als gemeente krijgen we meer regie over het lokale publieke vervoer. Dat biedt kansen om het huidige leerlingenvervoer, Wmo-vervoer, buurt- en belbussen te integreren in één samenhangend publiek-vervoersaanbod.
13. Voor verkeersmaatregelen naast/aanvullend op het reguliere onderhoud was tot nu toe geen structureel budget beschikbaar. Dat verhindert lange-termijn planning en prioriteitstelling, en vraagt veel extra tijd als er maatregelen nodig zijn.
14. Burgers en belangenorganisaties willen eerder en intensiever betrokken worden bij het ontwikkelen van het verkeersbeleid en concrete maatregelen/oplossingen.

## 5 Ambities en beleid

Jarenlang was er in Leek alleen via (vrijval uit) de onderhoudsbudgetten budget beschikbaar voor verkeer. Met de riemen die we hadden is zo goed als kon geroeid, maar als we zorgvuldig kijken zien we dat de gevolgen van ons (te) sobere beleid zich steeds nadrukkelijker manifesteren. We willen een goed bereikbare, veilige, mooie, groene en duurzame gemeente. Dat vraagt om nieuwe impulsen in ons verkeersbeleid. In dit hoofdstuk presenteren we onze verkeersvisie voor de gemeente Leek.

### 5.1 Van verkeersbeleid naar mobiliteitsbeleid

We willen we een beweging maken van *verkeersbeleid* naar *mobiliteitsbeleid*, met niet alleen aandacht voor het in goede banen leiden van verkeersstromen, maar nadrukkelijk ook voor de achterliggende mobiliteitsbehoeften en keuzes in het mobiliteitsgedrag. Keuzes in het vervoersgedrag worden mede bepaald door de beschikbaarheid en aantrekkelijkheid van de beschikbare vervoermiddelen (auto, fiets, e-fiets, openbaar vervoer). In onze gemeente zal de auto altijd een belangrijke rol blijven spelen. Niet-noodzakelijk autoverkeer willen we terugdringen. Ook daarom zetten we ons in om de alternatieven aantrekkelijker te maken. De laatste jaren zien we door de ontwikkeling en opkomst van de (snelle) e-fiets, e-auto's, mogelijke nieuwe (elektrische) voertuigen dat er steeds meer reële alternatieven voor de auto beschikbaar komen. Ook maatschappelijke ontwikkelingen, zoals telewerken en flexibilisering van arbeidstijden, maken duidelijk dat we moeten bewegen van verkeers- naar integraal mobiliteitsbeleid.

### Pro-actief en communicatief

Integraal mobiliteitsbeleid vereist pro-actief gedrag en een op overleg en samenwerking gerichte werkwijze. Bij nieuwe ontwikkelingen op alle beleidsterreinen zullen we steeds in een vroeg stadium in beeld brengen of en welke gevolgen deze hebben voor het verkeerssysteem in Leek en vervolgens dan tijdig ook de noodzakelijke maatregelen treffen. Hierbij gaat het niet alleen om ruimtelijke ingrepen en de komst van nieuwe woonwijken, bedrijven, scholen, e.d., maar ook om de hierboven geschetste technische en sociale ontwikkelingen.

### 5.2 Ambities

Met ons verkeersbeleid willen we bijdragen aan een beter woon-, leef- en werkklimaat in Leek. Trefwoorden zijn: bereikbaar, veilig, leefbaar, duurzaam en aantrekkelijk.

#### Bereikbaar en veilig

- We willen optimale bereikbaarheid en veiligheid.
- Onze eerste aandacht gaat uit naar kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetganger)
- We willen goed openbaar vervoer; zowel op de hoofdverbinding Leek-Groningen als in de eigen gemeente.

#### Leefbaar

- We willen veilige en leefbare dorpen en woonwijken
- We willen zo min mogelijk overlast van doorgaand autoverkeer
- We willen geen (zo min mogelijk) sluipverkeer

#### Duurzaam

- Wij willen duurzame mobiliteit, met minimale belasting van het milieu

## Aantrekkelijk

- We willen een aangename en aantrekkelijke leefomgeving, met dorpen en buitengebieden die er mooi uitzien.

Ambities zijn altijd tamelijk abstract. Ze verwoorden wat we willen bereiken, in de wetenschap dat dat misschien nooit helemaal zal lukken. Toch zijn duidelijke ambities onmisbaar, want het zijn 'de stippen op de horizon' die ons beleid richting geven.

### 5.3 Wat is nodig om onze ambities te kunnen realiseren?

Om onze ambities- zo goed mogelijk – te kunnen realiseren ontwikkelen we beleid en voeren dat uit. Op basis van de analyse van ons huidige verkeerssysteem stellen we vast dat er opgaven liggen op vier 'hoofdsporen':

#### 1) Een toereikende en logische hoofdinfrastructuur

Met de 'hoofdinfrastructuur' doelen we op het geheel aan stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen. Een belangrijk deel van de gesignaleerde knelpunten (doorgaand verkeer door Leek; geen goede Noord-Zuidverbindingen) heeft te maken met tekortkomingen in onze hoofdstructuur. Dit thema heeft uiteraard een zeer sterke regionale component. Het vereist gezamenlijk optrekken met de provincies Groningen en Drenthe, onze aanstaande fusiegemeenten en de Drentse en Friese buurgemeenten.

#### 2) Beleid en richtlijnen op diverse deelgebieden

Vereist de hoofdinfrastructuur primair een regionale benadering, bij veel andere onderwerpen staan we zelf aan het stuur. Uit de analyse komt naar voren dat er aanvullend/nieuw beleid gewenst is op de volgend deelgebieden:

- Fietsverkeer/voetgangers
- Veilige schoolomgeving (en routes)
- Verkeerskundige inrichting/vormgeving dorpen en woonwijken
- Verkeerskundige inrichting/vormgeving buitengebied
- Vrachtverkeer
- Openbaar vervoer
- Overlast lucht/geluid/trillingen
- Toezicht en handhaving

#### 3) Efficiënt werken, voldoende mensen en middelen

Beleid vaststellen is één, het levert pas wat op als we het ook voortvarend en efficiënt kunnen uitvoeren. In de analyse stelden we vast dat er behoefte is aan meer geld.

#### 4) Goede en actieve samenwerking

In hoofdstuk 2 gaven we een schets van de vele partijen die bij het (gemeentelijk) verkeersbeleid zijn betrokken. In de analyse stelden we vast dat we nog niet optimaal gebruik maken van de bij onze partners beschikbare kennis, creativiteit, energie en subsidies.

### 5.4 Wat willen we bereiken en wat gaan we doen?

Hieronder geven we aan wat we bij alle hiervoor beschreven beleidsthema's de komende jaren willen we bereiken en wat we daarvoor gaan doen. In dit document ontbreekt informatie over wanneer de aangekondigde acties uitgevoerd zullen worden. Daarover informeren we u binnenkort in het separaat te verschijnen Uitvoeringsplan Verkeer.

Achtereenvolgens komen hieronder aan de orde:

1. Een toereikende en logische hoofdinfrastructuur
2. Fietsverkeer/voetgangers
3. Veilige schoolomgeving (-routes)
4. Verkeerskundige inrichting/vormgeving dorpen en woonwijken
5. Verkeerskundige inrichting/vormgeving buitengebied
6. Vrachtverkeer / Overlast lucht/geluid/trillingen
7. Openbaar/Publiek vervoer
8. Toezicht en handhaving
9. Voldoende mensen en middelen
10. Samenwerking met regionale partners
11. Samenwerking met eigen burgers en belanghebbenden
12. Aansluiten op ander gemeentelijk beleid

Voor alle thema's geldt dat de voorgestelde doelen en acties aansluiten op de ambities (bereikbaar, veilig, leefbaar, duurzaam en aantrekkelijk). Bij een aantal thema's treft u onder het kopje 'uitgangspunten' een nadere uitwerking van die ambities.

## **1. Een toereikende en logische hoofdinfrastructuur**

Wat willen we bereiken?

- Minder overlast van doorgaand autoverkeer door Leek
- Een toereikende hoofdstructuur in het buitengebied, waaronder
- Goed functionerende Noord-Zuidverbindingen (Leek-Zuidhorn)
- Logica in de wegencategorisering, dit draagt ook bij aan:
- Minder snelheidsovertredingen en minder sluipverkeer

Wat gaan we doen?

- We starten het overleg met onze regionale partners over de toegenomen druk van het doorgaand verkeer door Leek. Eerste doel is om een gezamenlijke nadere studie te laten uitvoeren naar actuele en toekomstige verkeersstromen en de daarbij passende hoofdinfrastructuur.
- Dit onderzoek willen we zo mogelijk combineren met een zorgvuldige analyse van de huidige wegencategorisering, met nadrukkelijk aandacht voor de huidige onevenwichtigheden in het buitengebied ten Noorden van de A7 en het ontbreken van een goede Noord-Zuidverbinding (zowel voor auto's als voor fietsers), inclusief een verkenning van de mogelijke oplossingen daarvoor.

## **2. Fietsverkeer/voetgangers**

Uitgangspunten

Onze eerste aandacht gaat uit naar kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers en voetganger). Dat betekent dat we bij alle keuzes en maatregelen steeds zorgvuldig bekijken of deze optimaal uitpakken voor fiets/voetgangers. Daarbij gaat het niet alleen om veiligheid, maar ook om logica, comfort en beleving.

Wat willen we bereiken?

- Behouden aandeel fiets in verplaatsingen tot 7,5 kilometer
- Vergroten fietsgebruik van 7,5 tot 15 kilometer (terugdringen autoverkeer)
- Veiligheid verbeteren voor fietsverkeer

- Stimuleren ketenmobiliteit voor zowel recreatieve als utilitaire doeleinden
- Aantrekkelijker en veiliger maken fietsnetwerk (logische routes, uniforme voorrangregels), ontbrekende schakels in het netwerk toevoegen (Noord-Zuidverbinding)
- Comfortabele en logische looproutes (voorkomen ongewenste olifantspaadjes en onveilige oversteken)
- Veilige oversteken
- Behoud van mobiliteit (veilig en overzichtelijk voor ouderen)
- Bijdragen aan een betere gezondheid

#### Wat gaan we doen?

- We gaan een gemeentelijke fietsnota maken, in samenwerking met de Fietsersbond. In de fietsnota zullen alle bovengenoemde doelen de revue passeren en zullen we in beeld brengen hoe we er de komende jaren aan gaan werken. Daarbij zullen we zo veel mogelijk aansluiten bij en gebruik maken van provinciale en landelijke programma's en subsidieregelingen ter bevordering van het fietsgebruik.
- Onze maatregelen en prioritering bij het oplossen van de gesignaleerde knelpunten voor voetgangers zullen we opnemen in het Uitvoeringsplan Verkeer. Ten aanzien van het gebruik van zebrapaden stappen we over van 'nee, tenzij', naar 'ja, mits'. Dat wil zeggen dat we dus in meer situaties dan thans het geval is, een zebrapad zullen aanbrengeen.

### **3. Veilige schoolomgeving (-routes)**

#### Uitgangspunten

- Kinderen moeten veilig op de fiets of lopend naar school kunnen; daarom we willen zo min mogelijk autoverkeer in de directe omgeving; dan wel een adequate scheiding van fietsers/voetgangers en auto's.
- Geen parkeervoorzieningen in de directe omgeving van de school; dit faciliteren we alleen als er geen mogelijkheden zijn voor parkeren op loopafstand.
- Bij elke basisschool, zoveel mogelijk uniform en daardoor herkenbaar
- De gemeente kan het niet alleen, verkeersveiligheid rond scholen is ook een verantwoordelijkheid van de scholen zelf en de ouders
- Voor middelbare scholen richten we ons vooral op veilige schoolroutes

#### Wat willen we bereiken?

- Geen ongevallen nabij onze scholen
- Een goed verzorgde, uitnodigende schoolomgeving waarin kinderen – en ouders – zich veilig en welkom voelen
- Minder kinderen in de auto, meer op de fiets of lopend

#### Wat gaan we doen?

- We maken een Plan van Aanpak, met nadrukkelijk aandacht voor actieve betrokkenheid van ouders en scholen, zowel bij de ontwikkeling van de plannen en maatregelen als ook bij de praktijk van het verkeersveiligheidsbeleid (verkeersgedrag) rond de scholen.
- De veilige schoolroutes naar middelbare scholen krijgen aandacht in onze fietsnota.

### **4. Verkeerskundige inrichting/vormgeving dorpen en woonwijken**

#### Uitgangspunten

- Bewoners vinden de huidige inrichting over het algemeen te rommelig en te weinig consequent. We willen meer uniformiteit.

- We willen een aangename en goed verzorgde leefomgeving, daarom zoeken we de balans tussen verkeerstechnische functionaliteit en esthetische kwaliteit.
- We kiezen voor duurzaamheid (onderhoudstechnisch, milieubelasting)
- Het realiseren van een fysieke verkeersomgeving die (te) hard rijden daadwerkelijk onmogelijk maakt, is in de praktijk (om praktische en financiële redenen) nauwelijks mogelijk; we kiezen daarom voor het gebruik van andere middelen en signalen (verharding, rijbreedte, kleurstelling) die het gewenste verkeersgedrag duidelijk maken.
- We willen herkenbaarheid; nieuwe oplossingen moeten maximaal universeel (in alle wijken/dorpen) inzetbaar zijn.
- Bij onveilige verkeersgedrag in woongebieden zijn kan ook een sociale, educatieve, communicatieve aanpak – met actieve inbreng van de wijkbewoners zelf – positief effect sorteren.

#### Wat willen we bereiken?

- Minder ongevallen
- Minder 'gevoel van' onveiligheid
- Minder behoefte/noodzaak om van-geval-tot-geval andere oplossingen te zoeken

#### Wat gaan we doen?

- We actualiseren de referentiebeelden uit het MUP (2003).
- We verkennen de mogelijkheden en kansen van een sociale/educatieve/communicatieve aanpak en gaan er waar zinvol en kansrijk in Leek mee aan de slag.

### **5. Verkeerskundige inrichting/vormgeving buitengebied**

#### Uitgangspunten

- We willen meer visuele rust in onze verkeersoplossingen en een betere harmonie met de (dorps)omgeving en het landschap.
- We willen meer uniformiteit; nieuwe oplossingen dienen toepasbaar te zijn in alle vergelijkbare omstandigheden.

#### Wat willen we bereiken?

- Minder ongevallen
- Minder 'gevoel van' onveiligheid
- Minder behoefte/noodzaak om van-geval-tot-geval andere oplossingen te zoeken

#### Wat gaan we doen?

- In de zich als eerste aandienende situaties ontwikkelen we nieuwe oplossingen volgens de in deze visie geformuleerde uitgangspunten; deze oplossingen hanteren we als referentie in volgende vergelijkbare situaties.
- In het buitengebied krijgen (gefaseerd) alle 60 km-wegen aan weerszijden een rode fietssuggestiestrook van minimaal 1,5 meter breed, met een stippellijn gescheiden van de rijbaan.
- Bij kruispunten/zijwegen in het buitengebied versterken we de signaalfunctie bij voorkeur door ingrepen in het wegdek (andere stenen, ribbelstroken) en niet met borden, kleuren of belijning die minder goed passen in het landschap; bij de uiteindelijke keuze zullen we – indien aan de orde – omwonenden betrekken.
- We faciliteren een proef aan de Mensemaweg met het in onze gemeente (door Oosterhof-Holman) ontwikkelde CO2-absorberende en licht-reflecterende asfalt.

## 6. Vrachtverkeer / Landbouwverkeer / Overlast geluid/trillingen/lucht

Behalve de verkeersveiligheid, speelt bij zwaar verkeer ook dat het de oorzaak kan zijn van overlast door geluid en trillingen.

### Uitgangspunten

We hechten aan goed overleg met de betrokken agrariërs, transporteurs en bestemmingslocaties; maar we zoeken ook naar oplossingen in de techniek (stil asfalt), verkeersstructuur (andere routes) of via regelgeving (inrijverboden), waarbij we opmerken dat technische en infrastructurele oplossingen over het algemeen veel geld kosten en een lange voorbereidingstijd kennen.

### Wat willen we bereiken?

- We willen dat alle bestemmingen in Leek goed bereikbaar blijven voor noodzakelijk vrachtverkeer.
- De eventuele overlast willen we maximaal beperken, zeker in de nachtelijke uren en op trajecten waar de veiligheid van fietsers/voetgangers in het geding is.
- Geen doorgaand verkeer in de verblijfsgebieden.

### Wat gaan we doen?

- Waar sprake is van overlast door (zwaar) vrachtverkeer zoeken we naar oplossingen op maat. In veel gevallen kan al veel worden bereikt door in gesprek te gaan en afspraken te maken met de betrokken herkomst/bestemmingsbedrijven en de transporteurs. Daarmee gaan we door.
- Voor de knelpunten die langs deze weg niet voldoende kunnen worden weggenomen treffen we andere maatregelen (technisch, infrastructuur, regelgeving); een nadere inventarisatie van deze knelpunten en maatregelen volgt in het Uitvoeringsplan Verkeer.

## 7. Openbaar/Publiek vervoer

Er zijn verschillende vormen van openbaar vervoer. Enerzijds is er het 'reguliere' openbaar vervoer op de lijndiensten. Aanvullend – in tijd en richting – kennen we het kleinschalige openbaar vervoer met buurt- en belbussen en ten slotte is er 'doelgroepenvervoer' (leerlingen, Wmo-vervoer). Al deze systemen gezamenlijk duiden we aan met de term 'publiek vervoer'.

### Uitgangspunten

- Handhaven hoogwaardige kwaliteit OV-verbinding met Groningen
- Het HOV-Groningen – Leek is de basis onder ons OV-systeem, ook voor de belangrijkste bestemmingen in de gemeente.
- In alle kernen in de gemeente moet – in elk geval gekoppeld aan de school- en werktijden – openbaar vervoer beschikbaar zijn.
- 

### Wat willen we bereiken?

- Alle kernen/belangrijke voorzieningen met openbaar vervoer bereikbaar
- Een toereikende OV-verbinding tussen Leek en Zuidhorn
- Minder autogebruik; ook door onze eigen medewerkers

### Wat gaan we doen?

- 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, buurt- en belbussen, hub-taxi's en WMO-vervoer te integreren in één samenhangend publiek-vervoersaanbod, waarmee ook het mogelijk vervallen van streeklijnen zou kunnen worden opgevangen. Hierbij zouden mogelijk burgers zonder werk (pensioen,



werkloos) een actieve rol kunnen krijgen. In de loop van 2018 zullen we e.e.a. samen met onze partners in het OV-bureau nader uitwerken.

- Onze wens voor een de OV-verbinding Leek-Zuidhorn agenderen we in de lopende herindelingsbesprekingen en brengen we onder de aandacht van het OV-bureau Groningen-Drenthe.
- Voor onze eigen medewerkers ontwikkelen we beleid om hen te bewegen de auto te verruilen voor het openbaar vervoer (of de fiets).
- In 2018 worden diverse maatregelen in het kader van de optimalisering van het HOV Groningen – Leek uitgevoerd (o..a afrit A7, aanleg P+R, busontsluiting Oostindie, aanpak diverse rotonde's, bochtaanpassingen)

## 8. Toezicht en handhaving

Burgers vragen vaak en indringend naar meer toezicht en intensievere handhaving. Door oorzaken waar wij als gemeente slechts zeer beperkt invloed op hebben, is de capaciteit van de politie voor verkeerstoezicht zeer beperkt. We blijven aandringen op meer inzet van de politie, maar het is ook van belang dat we zelf meer doen.

### Uitgangspunten

- Zoveel mogelijk via een 'duurzaam veilige inrichting' het gewenste verkeersgedrag bevorderen en de noodzaak van toezicht/handhaving verkleinen.
- Toezicht en handhaving is nadrukkelijk een taak van de politie.
- Als gemeente kunnen en willen we ook zelf wat doen (communicatie, educatie); daarbij ligt onze prioriteit bij gevaar in de woonomgeving en bij scholen.
- Samen optrekken (gemeente en politie) verhoogt het rendement van ieders inzet

### Doelen

- Minder overtredingen, minder ongevallen
- Minder (gevoel van) onveiligheid

### Wat gaan we doen?

- We schaffen extra smileys aan; voldoende voor inzet op alle noodzakelijke plekken (meer hierover in het Uitvoeringsprogramma).
- We gaan onderzoeken hoe we onze BOA's vaker kunnen inzetten voor verkeerstoezicht/handhaving, voor zover dit past binnen hun bevoegdheden.
- Experimenten waarbij we (frequente) verkeersovertreders identificeren en vervolgens met hen persoonlijk in gesprek gaan.
- We ontwikkelen en starten (pilots) educatie- en communicatiecampagnes, en doelgerichte interacties tussen bewoners in de eigen buurt.
- We blijven ons inzetten voor meer politie-inzet bij toezicht en handhaving.

## 9. Voldoende mensen en middelen

### Uitgangspunten

- Ambities en middelen moeten in evenwicht zijn.

### Wat willen we bereiken?

- Een afdeling die op zijn taken is berekend
- Toereikend budget

#### Wat gaan we doen?

- Meer geld uittrekken voor Verkeersbeleid en -maatregelen (i.c. 250.000 euro per jaar)
- Een extra medewerker aanstellen
- Een jaarlijks te actualiseren Uitvoeringsprogramma Verkeer maken
- Meer gebruik maken van stagiaires

### **10. Samenwerking met regionale partners**

#### Uitgangspunten

- We zoeken actief de samenwerking met onze regionale partners; wat samen beter kan, doen we niet alleen.
- Bij alles wat we doen houden we de aanstaande gemeentelijke herindeling voor ogen.

#### Doelen

- Meer gebruik maken van regionale/provinciale subsidieregelingen en andere ondersteuningsfaciliteiten
- Oplossingen en keuzes die we nu maken, moeten in de nieuwe gemeente Westerkwartier overeind blijven

#### Wat gaan we doen?

- Deze (concept)visie bespreken met de provincie, herindelingspartners en andere regionale samenwerkingspartners
- Een actievere rol spelen in regionale overlegstructuren

### **11. Samenwerking met eigen burgers en belanghebbenden**

#### Uitgangspunten

Verkeersbeleid raakt mensen in hun directe leefomgeving. Daarom willen we burgers en belanghebbenden zo vroeg mogelijk bij alle voorkomende verkeerskwesties betrekken. Zo versterken we het draagvlak en mobiliseren we de creatieve kwaliteiten van onze burgers.

#### Wat willen we bereiken?

- Meer draagvlak en betere oplossingen

#### Wat gaan we doen?

- In plaats van de huidige gemeentelijke Verkeerscommissie roepen we een Gemeentelijke Verkeersplatform in het leven, met daarin vertegenwoordigers van alle relevante partners en belangenorganisaties. Het Verkeersplatform krijgt een rol in de voorbereiding en evaluatie van alle verkeersprojecten en -maatregelen. Hoe die rol er precies uit zal zien, zullen we mede in overleg met de beoogde deelnemers bepalen.
- Aanvullend op het (permanente) Verkeersplatform, zullen we in voorkomende gevallen ook tijdelijke, projectgebonden commissies/overlegvormen in het leven roepen.

*En verder....*

### **12. Aansluiten op ander gemeentelijk beleid**

Bij de nadere uitwerking van deze visie en het opstellen van de jaarplannen, zullen we ook recht doen aan de uitgangspunten en besluiten op andere gemeentelijke beleidsterreinen, zoals onder meer vastgelegd in de Gemeentelijke ontwikkelingsvisie (2011) en het Masterplan Duurzaamheid 2016-2020.

### **Gemeentelijke ontwikkelingsvisie (2011)**

In 2011 heeft Leek een gemeentelijke ontwikkelingsvisie vastgesteld. Meerdere van de daarin geformuleerde ambities hebben raakvlakken met het verkeersbeleid:

- ruimtelijk-fysieke versterking van het centrum van Leek
- behouden eigen identiteit van de dorpen
- versterken identiteit van het buitengebied
- realisatie nieuwe bedrijventerreinen
- uitgekiend beheer van wegen, met balans tussen gewenste kwaliteit en beschikbaar budget
- aanleg rondweg Tolbert
- voortzetting concept Duurzaam Veilig
- versterking toeristisch-recreatieve infrastructuur

### **Masterplan Duurzaamheid 2016 – 2020**

Het Masterplan Duurzaamheid 2016 – 2020 bevat onder meer onze ambities en speerpunten om het energiegebruik in de gemeente Leek te verminderen. Deze hebben deels betrekking op verkeer en vervoer: *Wij stimuleren duurzame vormen van mobiliteit en faciliteren bijbehorende (laad)infrastructuur* (speerpunt 5.2.1). De ligging en goede autobereikbaarheid (A7) van gemeente Leek en tegelijkertijd het ontbreken van een treinverbinding, maken dat de auto aantrekkelijk is opzichte van andere alternatieven. We willen het aandeel van autoverkeer in de vervoersbewegingen in de gemeente verlagen met een 'schone' HOV-lijn tussen Leek en Groningen-Stad. Voorts willen we met de FietsroutePlus het gebruik van de (e-)fiets stimuleren. Het gebruik van e-auto's willen we faciliteren door aanvragen voor openbare laadpalen waar mogelijk te honoreren; bij voorkeur te plaatsen buiten de openbare ruimte. Maar als het moet, zoeken we een oplossing in de openbare ruimte. De gemeente neemt de laadpalen niet zelf in eigendom en/of exploitatie.

## 6 Vervolgens

### **Consultaties en besluitvorming**

Deze conceptvisie willen we in oktober verkennend bespreken met de provincie, onze aanstaande fusiepartners en onze meest betrokken samenwerkingspartners. Eind oktober leggen we deze visie voor aan de genodigden en aanwezigen van 20 juli alsmede aan personen en organisaties die schriftelijk of per mail inbreng hebben geleverd. Daarna werken we deze conceptvisie verder uit tot een document voor college en vervolgens raad (november). Waar formele overwegingen dat niet beletten, kunnen we al eerder starten met de voorgenomen acties.

### **Uitvoeringsplan 2018 – 2020**

Zoals op diverse plaatsen in deze visie is te lezen, willen we nog voor het eind van dit jaar een (voorlopig) Uitvoeringsplan 2018 – 2020 presenteren, waarin we veel van de in deze visie aangekondigde acties en maatregelen nader zullen beschrijven en plannen. Het uitvoeringsplan zullen we jaarlijks actualiseren.

---

## Bijlagen

- 1. Verslag Bijeenkomst Verkeersvisie 20 juli**
- 2. Stand van zaken / Analyse huidige situatie**