

Herijking GVVP 2015

gemeente De Marne

Definitief

Gemeente De Marne

Grontmij Nederland B.V.
Groningen, 14 april 2015

Verantwoording

Titel : Herijking GVVP 2015
Subtitel : gemeente De Marne
Projectnummer : 336097
Referentienummer : GM-0158442
Revisie : 02
Datum : 14 april 2015

Auteur(s) : Erwin Bos
E-mail adres : erwin.bos@grontmij.nl
Gecontroleerd door : Rik Timmer
Paraaf gecontroleerd : 
Goedgekeurd door : Jasper Groebe
Paraaf goedgekeurd : 
Contact : Grontmij Nederland B.V.
Rozenburglaan 11
9727 DL Groningen
Postbus 7057
9701 JB Groningen
T +31 88 811 66 00
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
2	Verkeersongevallen	5
3	Wegencategorisering De Marne	13
4	Ontwikkelingen.....	14
4.1	Inleiding.....	14
4.2	Autoverkeer.....	14
4.3	Lauwersoog en Lauwersmeergebied.....	17
4.4	Fietsverkeer	18
4.5	Landbouwverkeer	19
4.6	Openbaar vervoer	22
4.7	Overige ontwikkelingen.....	23
5	Visiedocument Plattelandsmobiliteit	25
6	Voortgang uitvoering infrastructurele projecten	26
6.1	Provinciale weg N361	26
6.2	Wegen buitengebied.....	26
6.3	Maatregelen in dorpen	27
6.4	Landbouwverkeer	28
7	Monitoring inrichting gemeentelijk wegennet.....	29
8	Educatie, voorlichting en communicatie	31

Bijlage 1: Verkeersveiligheid - overzicht ongevallen

1 Inleiding

De gemeente De Marne heeft in 2009 het vigerende GVVP vastgesteld. Met het GVVP wordt een gestructureerde aanpak van de verkeersonveiligheid en ontwikkeling van verkeersbeleid gevoerd.

Met deze beleidsnotitie wordt getoetst of het vigerende Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan nog op een adequate wijze de verkeerssituatie en de ontwikkelingen die daarop van invloed zijn, beschrijft. Het GVVP De Marne uit 2009 is geanalyseerd op de relevante thema's en per thema wordt kort stilgestaan bij de ontwikkelingen en wat daarvan de mogelijke gevolgen voor de gemeente zijn en of een aanpassing van het beleid wenselijk is.

In voorliggende herijking van het GVVP zijn de volgende onderdelen uitgewerkt:

- a) actualisatie verkeersongevallengegevens;
- b) beschrijven recente ontwikkelingen op het gebied van autoverkeer, fietsverkeer, landbouw verkeer, openbaar vervoer in het algemeen en specifiek voor de gemeente De Marne. Bijzondere aandacht hierbij voor de ontwikkelingen met betrekking tot het Pilotproject Agrologistiek, het provinciale project N361;
- c) overzicht van de voortgang van de in het GVVP opgenomen projecten en infrastructurele maatregelen en het bepalen van eventuele te ondernemen acties;
- d) overzicht van de voortgang van de in het GVVP opgenomen niet-infrastructurele activiteiten.

De mobiliteitsvraag zal de komende jaren veranderen door de vergrijzing, krimp, ontwikkeling nieuwe vervoersconcepten, etc. Daarom is in deze herijking de ontwikkeling van Plattelandsmobiliteit voor De Marne aangekondigd (hoofdstuk 6). Het visiedocument Plattelandsmobiliteit zal in het eerste kwartaal van 2016 beschikbaar zijn.

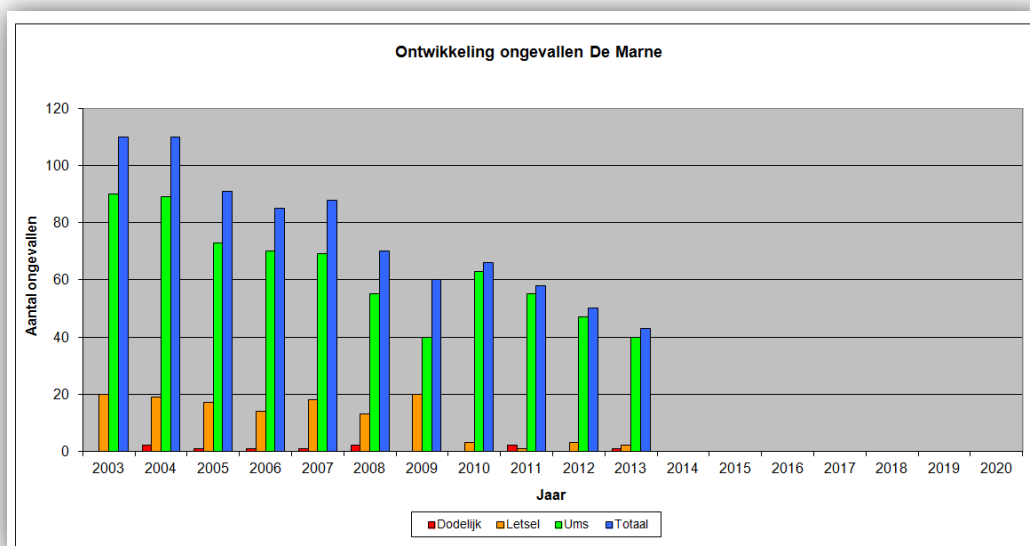
De concrete uitwerking van deze herijking in nieuw beleid, is niet in deze herijking inbegrepen. Wel worden richtinggevende uitspraken gedaan.

In deze herijking zijn twee nieuwe ontwikkelingen aangekondigd: het uitwerken van een visiedocument Plattelandsmobiliteit (H6) en een nieuwe manier van meten van de voortgang op het gebied van Duurzaam veilig (H7). Geadviseerd wordt om geen totale actualisatie van het GVVP voorafgaand van de gemeentelijke herindeling op te stellen. Wel wordt geadviseerd om in 2017 een nieuwe herijking uit te voeren. Het accent in die herijking kan dan liggen op de inzet voor het nieuw te formuleren gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid van de nieuwe fusiegemeente.

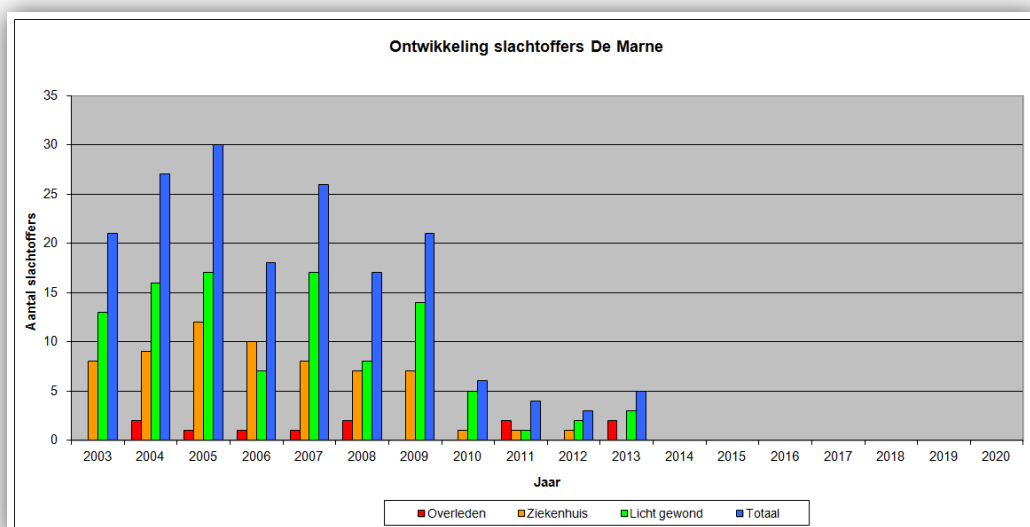
2 Verkeersongevallen

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de geregistreerde verkeersongevallen in de gemeente De Marne.

In onderstaande figuren is de ontwikkelingen van het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers in beeld gebracht voor de periode 2003-2013. Hierbij dient opgemerkt te worden dat door een ander registratiesysteem van de politie de registratiegraad van de ongevallen na 2009 lager is dan in de voorgaande jaren. Het werkelijk aantal ongevallen wijkt daardoor af van het geregistreerde aantal ongevallen.



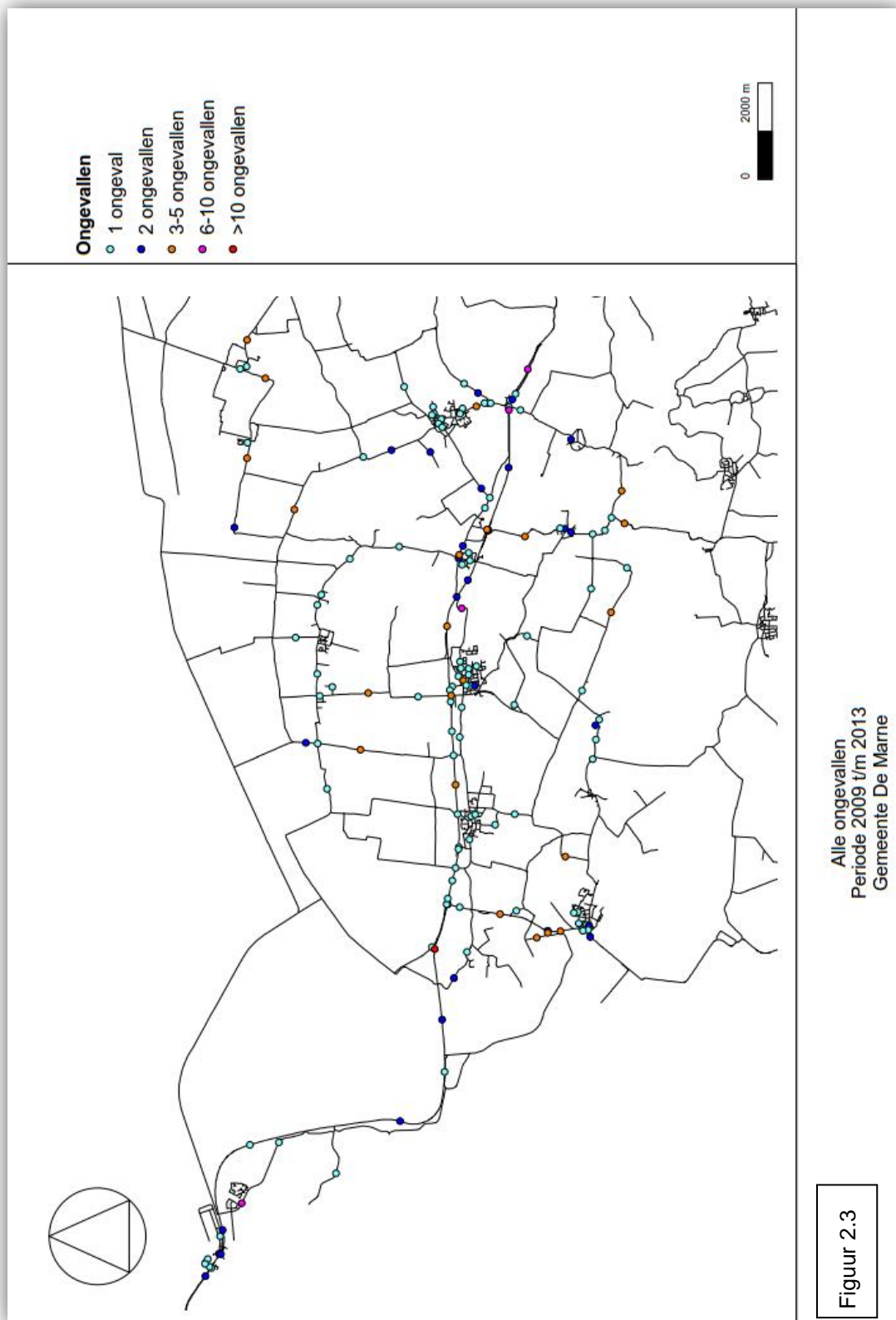
Figuur 2.1 Ontwikkeling geregistreerde ongevallen De Marne

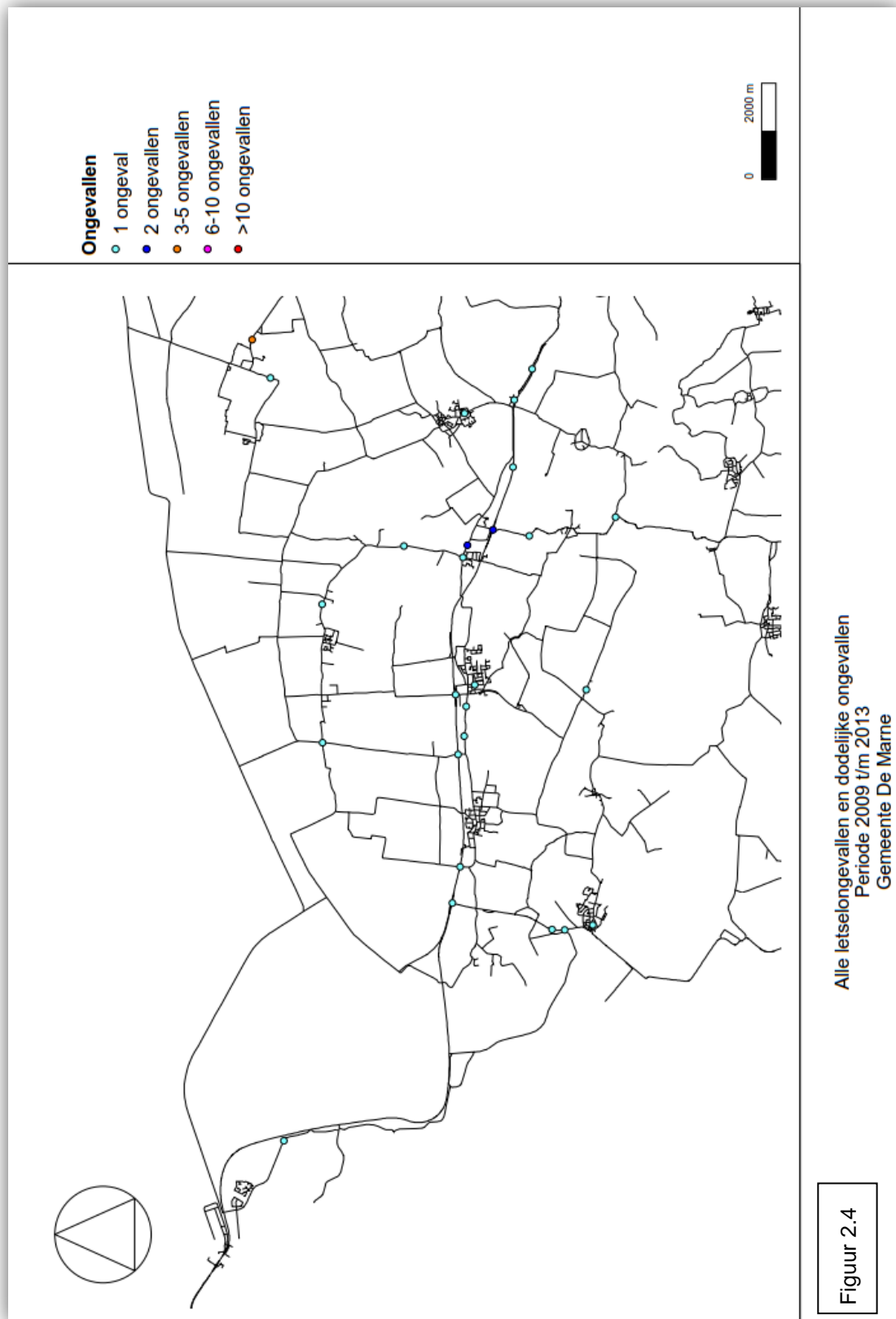


Figuur 2.2 Ontwikkeling geregistreerde slachtoffers De Marne

De grafieken tonen een dalende trend van het aantal ongevallen en verkeersslachtoffers in de gemeente De Marne. Deze dalende tendens wordt vanaf 2009 (mede) veroorzaakt door de dalende registratiegraad, dus goed onderbouwde uitspraken over de ontwikkeling van ongevallen zijn lastig te maken.

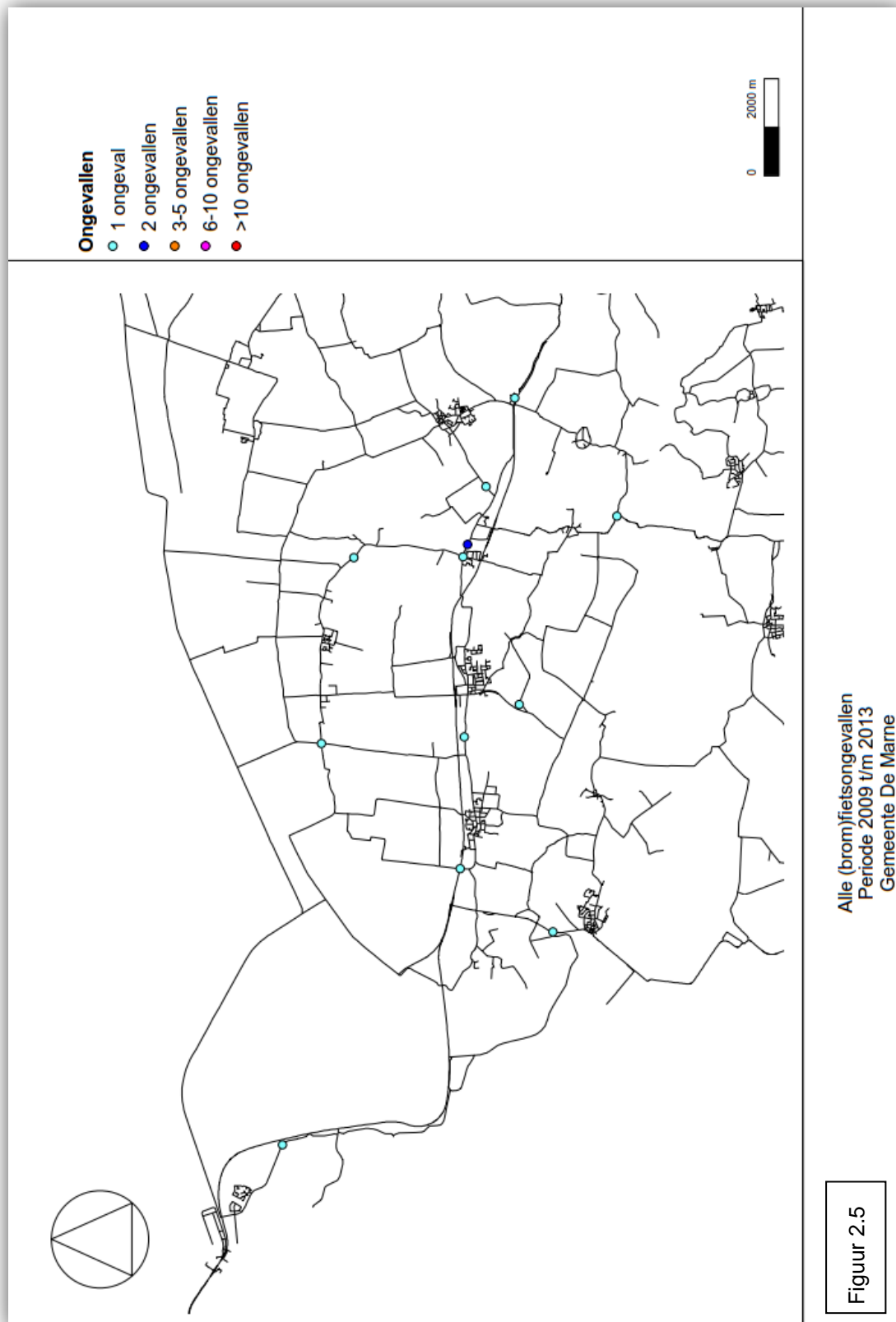
In de afbeeldingen 2.3 en 2.4 zijn voor de periode 2009- 2013 de verkeersongevallen weergegeven; de eerste geeft alle ongevallen en de tweede alleen de ongevallen met letsel en dodelijke afloop.

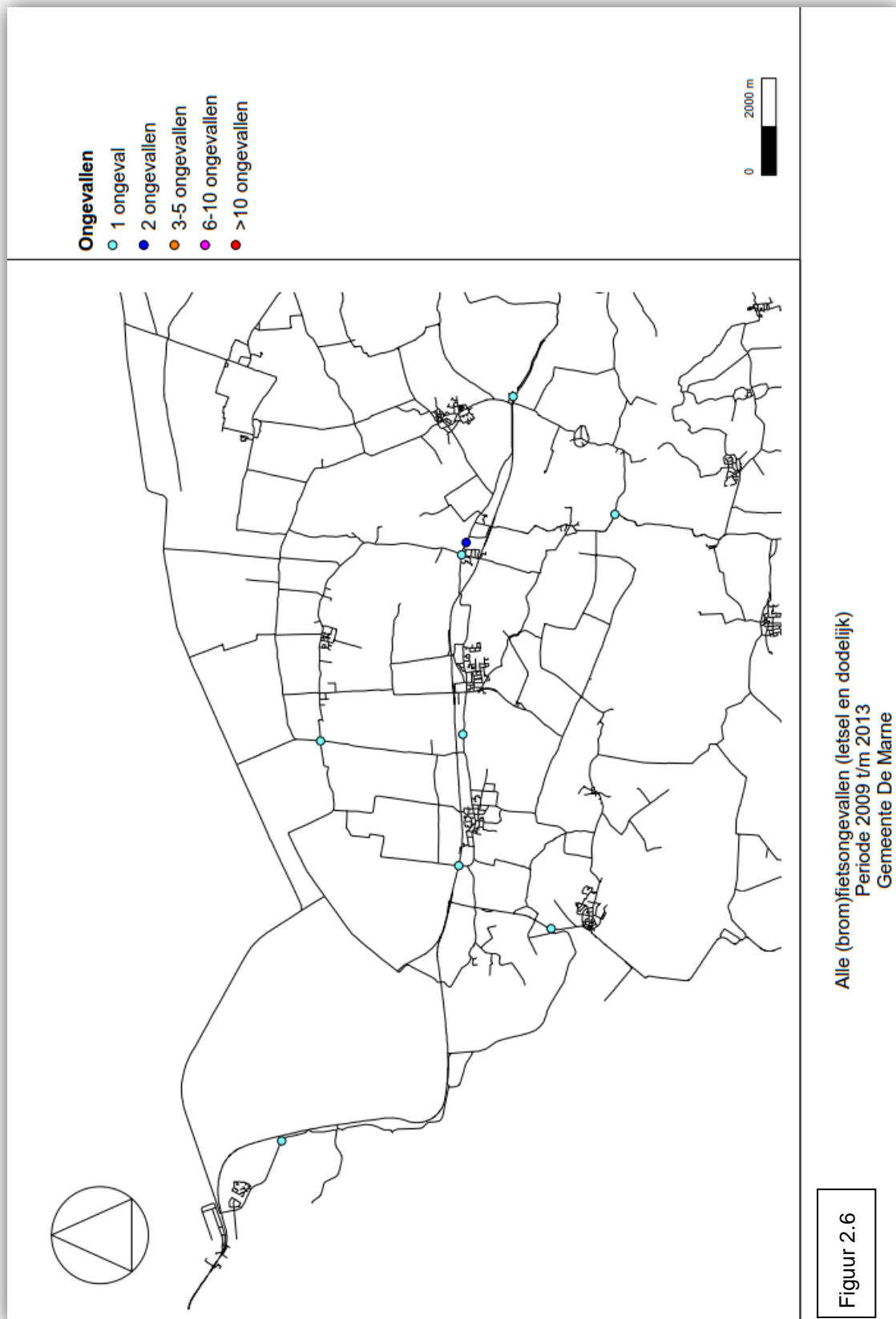




Duidelijk is te zien dat de ongevallen verspreid over de hele gemeente plaatsvinden en dat er per locatie maar een paar ongevallen gebeuren. Ook is duidelijk te zien dat de ongevallen zich concentreren op de belangrijkste routes in de gemeente. De meeste ernstige ongevallen gebeuren buiten de bebouwde kom, maar een klein aantal is binnen de dorpen geregistreerd.

In de figuren 2.5 en 2.6 zijn de ongevallen met (brom)fietzers weergegeven; de eerste figuur geeft weer alle (brom)fietsongevallen weer en de tweede de (brom)fietsongevallen met letsel en dodelijke afloop.





Wanneer de twee kaarten met (brom)fietsongevallen met elkaar worden vergeleken, is goed te zien dat de kaarten vrijwel hetzelfde zijn. Dat betekent dat bijna alle geregistreerde fietsongevallen een ernstige afloop hebben.

In de bijlage zijn aanvullend nog diverse detailoverzichten met verkeersongevallengegevens opgenomen.

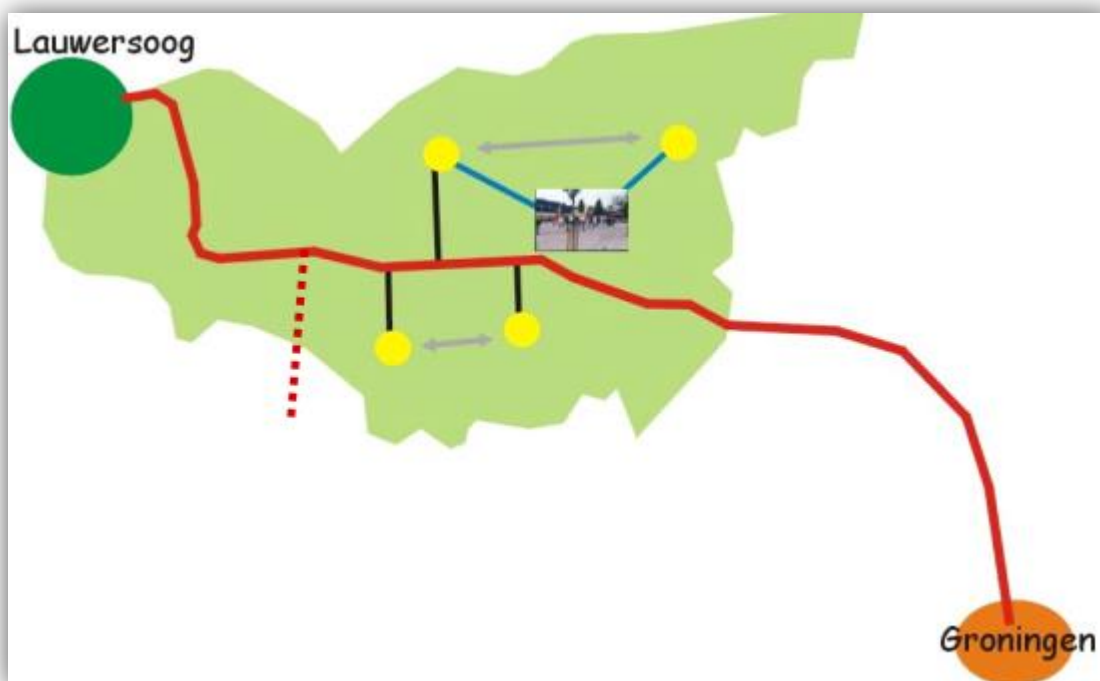
Voor verkeersveiligheid moet blijvend aandacht zijn, dus ook bij een dalend aantal ongevallen.

Conclusie Verkeersveiligheid

- het aantal ongevallen in gemeente De Marne lijkt een dalende trend te hebben (ook de dalende registratiegraad heeft hier invloed op)
- blijvende aandacht voor verkeersveiligheid is van groot belang, met name voor de wegen buiten de bebouwde kom. De aanpak van de wegen in het kader van het Pilotproject Agrologistiek (zie paragraaf 4.5) zal hier een gunstige invloed op hebben
- het project N361 veilig zal een gunstige uitwerking hebben op het aantal ongevallen op de N361 (zie paragraaf 4.2)

3 Wegencategorisering De Marne

In onderstaande afbeelding is de wegcategorisering van de gemeente De Marne opgenomen. De N361 is de hoofdontsluiting van de gemeente en heeft de status van Gebiedsontsluitingsweg. De wegcategorie voor de verbindingen vanaf de N361 met de grote(re) dorpen zijn de Erfontsluitingswegen A; de overige wegen zijn Erfontsluitingsweg B. Het principe van de wegcategorisering is in onderstaande afbeelding schematisch weergegeven. De functie van de wegen is niet veranderd; er is dan ook geen aanleiding om de categorisering te wijzigen.



Figuur 3.1: wegcategorisering gemeente De Marne

4 Ontwikkelingen

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden voor een aantal onderwerpen de huidige situatie en toekomstige ontwikkelingen beschreven. Hieraan zijn toegevoegd de voor de gemeente van belang zijnde aspecten. Achtereenvolgens komen aan de orde:

1. Autoverkeer
 - Project N361 Veilig
 - De situatie op Lauwersoog (ontsluiting naar de havens) en Lauwersmeergebied
 - Parkeren
 - 30- en 60 km zones
 - verkeersmetingen
2. Lauwersoog en Lauwersmeergebied
3. Fietsverkeer
4. Landbouwverkeer
5. Openbaar vervoer
6. Plattelandsmobiliteit

4.2 Autoverkeer

De N361 is de hoofdverbinding door de gemeente; de weg is in beheer en onderhoud bij de provincie Groningen. De weg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg en is voor de gemeente een belangrijke verbinding.

Project N361 Veilig (bron: *N361veilig.nl*)

De provincie Groningen wil de komende jaren samen met haar partners de gemeenten De Marne, Winsum en Groningen, het Openbaar Ministerie en politie Noord-Nederland de verkeersveiligheid op de provinciale weg N361 verbeteren. Voor het project N361 Veilig wordt een combinatie van maatregelen aan de weg, voorlichting en controles door de politie ingezet.

Het project N361 Veilig bestaat uit een aantal deelprojecten waarmee het traject tussen Groningen en Lauwersoog stapsgewijs wordt verbeterd. De komende jaren wordt de weg op verschillende plekken aangepakt. Sommige werkzaamheden worden op korte termijn al aangepakt; voor andere werkzaamheden worden nog plannen ontwikkeld.

De deelprojecten van N361 Veilig zijn:

1. Wegverbinding Groningen - Winsum
2. Fietsroute Plus Groningen - Winsum
3. Nieuwe wegverbinding/omleiding Mensingeweer
4. Veilig maken noordelijk deel

Nummers 3 en 4 zijn werkzaamheden die plaatsvinden in gemeente De Marne. In onderstaande alinea's wordt op de werkzaamheden ingegaan.

Nieuwe wegverbinding/omleiding Mensingeweer

Een van de belangrijke knelpunten van de N361 is het traject tussen Ranum en Mensingeweer. De veiligheid en doorstroming van het verkeer laten hier te wensen over. Het gaat onder andere om de kruising bij Ranum, waar op deze route ongeveer de helft van de ongevallen plaatsvindt. Om de verkeerssituatie te verbeteren, komen er rotondes tussen Mensingeweer en Eenrum en bij Ranum. Een rondweg moet het verkeer om Mensingeweer heen leiden. Er komt een nieuwe

wegverbinding tussen Ranum en Mensingeweer op grotere afstand van de wierde van Maarhuizen. Ook ligt er straks een parallelweg voor landbouwverkeer.

Voor fietsers wordt aan de noordzijde van de Eenumerweg een vrijliggend fietspad aangelegd tussen Mensingeweer en Baflo (schoolroute). De geplande werkzaamheden verbeteren zo niet alleen de verkeersveiligheid, maar ook de leefbaarheid en bereikbaarheid van het gebied.

Veilig maken noordelijk deel

De provincie wil de verkeersveiligheid op de N361 tussen Mensingeweer en Lauwersoog verbeteren. Dit wordt gedaan in overleg met de gemeente De Marne en de politie Noord-Nederland. Op het noordelijk deel van de N361 gebeuren veel ongelukken. Er zijn vier kruisingen geselecteerd waar de meeste ongevallen plaatsvinden:

- de kruising met de Breekweg in Leens (verwachte aanleg rotonde in 2017)
- de kruising met de Warfhuisterweg in Wehe - den Hoorn (verwachte aanleg rotonde in 2017)
- de kruising met de Breweelsterweg richting Hornhuizen
- de kruising met de Borgweersterweg richting Wehe - den Hoorn

Twee rotondes op de N361

Op de provinciale weg N361 komen tussen Mensingeweer en Menneweer twee nieuwe rotondes, een bij het kruispunt bij de Breekweg bij Leens en een bij het kruispunt bij de Warfhuisterweg bij Wehe - den Hoorn. Op dit deel van de N361 gebeuren veel ongelukken, vooral omdat er niet goed voorrang wordt verleend. Naar verwachting beginnen de werkzaamheden hiervoor in 2017. Voor de andere twee geselecteerde kruisingen zijn op dit moment nog geen concrete voorstellen benoemd.

Verder neemt de provincie een aantal aanvullende maatregelen, zoals het verbeteren van de belijning op de weg en het veranderen van de uitrit van de benzinepomp bij Wehe - den Hoorn. Hiermee moet de verkeersveiligheid op de N361 verbeteren. Op het noordelijk deel, tussen Mensingeweer en Lauwersoog, wordt ook de veiligheid en leefbaarheid in de dorpen verbeterd. Er wordt nog uitgezocht wat de beste maatregelen zijn. Daarbij wordt voornamelijk gekeken naar de verbetering van de routes voor het landbouwverkeer in en rond de dorpen Ulrum, Leens en Wehe - den Hoorn.

Naast het verbeteren van bovenstaande locaties is het tevens van belang dat het oversteken van de N361 voor fietsers en voetgangers wordt verbeterd en veiliger wordt gemaakt. Het gaat dan onder andere om het oversteken van de Strandweg, bij de haven en bij de veerhaven. Het is ongewenst dat auto's vrijwel ongehinderd door kunnen rijden op een plek waar mensen oversteken (bijvoorbeeld kinderen, mensen gehaast i.v.m. vertrek boot, onbekende situatie, niet op gerekend dat op P2 geparkeerd moet en dus extra tijd etc.). Door de ontwikkelingen m.b.t. de dijkverhoging gelden de maatregelen voor de oversteken in de nabijheid van het havengebied voor de lange termijn.

Parkeren

Op het gebied van parkeren in De Marne kunnen een tweetal aspecten worden onderscheiden:

- parkeerdruk op ongewenste locaties (met bijbehorende overlast voor o.a. omwonenden);
- toenemende kosten om de parkeervoorzieningen in de gemeente op orde te houden.

Om de ontwikkelingen op het gebied van parkeren in goede banen te leiden en problemen voor te zijn, is het aan te bevelen op termijn parkeerbeleid te ontwikkelen.

In de volgende dorpen zijn ontwikkelingen gaande m.b.t. het parkeren:

- *Kindcentrum Leens* – door de situering van het Kindcentrum Leens bij het gemeentehuis, zal de parkeersituatie ter plekke veranderen. Hier is onderzoek naar gedaan en advies over uitgebracht. Aandacht voor een blijvende kwalitatief goede parkeervoorziening is van groot belang.
- *Lauwersoog* – veel recreatief verkeer, dus veel parkeerbewegingen, er spelen diverse ontwikkelingen in het Lauwersoog/-meergebied. Op dit moment is er nog geen aanleiding om hier specifiek parkeerbeleid voor te ontwikkelen. Voor de haven van Lauwersoog worden in samenwerking met de provincie Groningen de ontwikkelingen gevolgd. Er is nu voldoende

parkeercapaciteit, maar bij nieuwe ontwikkelingen zal er meer parkeerruimte moeten worden gecreëerd. Dit zal overigens niet voor de gemeentelijke herindeling het geval zijn.

30- en 60 km gebieden

In het GVVPP is het volgende m.b.t. de maximumsnelheden als uitgangspunt genomen: 50- en 80 km/h op wegen waar dat kan en 30- en 60 km/h op wegen waar dat moet. Er komen nu echter vragen en klachten van bewoners om de verkeersveiligheid te verhogen en de leefbaarheid te verbeteren. De vraag is om in de dorpen 30 km/h in te voeren en in het buitengebied 60 km/h. De 30 en 60 km-zones zijn belangrijke onderdelen van Duurzaam Veilig.

Het invoeren van 30 km/h met een zonale toepassing kan in alle dorpen in de gemeente De Marne plaatsvinden. Bij het invoeren van een snelheidsregime van 30 km/h in de dorpen komt wel iets meer kijken dan alleen het plaatsen van de juiste verkeersborden. De weggebruiker past zijn/haar gedrag alleen aan als deze bewust is van de gevolgen van zijn/haar weggedrag. De weginrichting speelt hier een belangrijke rol. Directe middelen voor herinrichting ontbreken. In de afgelopen jaren zijn met andere werkzaamheden de uitgangspunten 50km/h waar het kan en 30 waar het moet meegewogen en hebben we een op aantal wegen een maximale rijsnelheid van 30 km/h ingesteld. Uiteraard worden alle aspecten hierbij beschouwd (busroutes ivm dienstregeling). Bewonersinitiatieven die mee willen denken worden waar mogelijk gefaciliteerd (Pilot project Verkeersveilige dorpen). Als alle wegen van een dorp voldoende zijn heringericht kan in het gehele dorp een zone gelden van 30km/h. Door de zonale toepassing van 30 km/h kan het aantal verkeersborden in de dorpen worden gereduceerd, wat tevens positief is voor het beheer en onderhoud.

Het invoeren van 60 km/h met een zonale toepassing in het buitengebied wordt afgeraden. Wel is het verstandig om 60 km/h in het buitengebied in te voeren. Dat betekent, dat invoering van 60 km/h in het buitengebied maatwerk is en van geval tot geval moet worden gezien. Het verdient aanbeveling om op wegen waar wel 60 km/h wordt ingevoerd, de reden ter plekke aan te geven om zodoende de acceptatie en navolging van het 60 km/h limiet te verhogen. Dus bijvoorbeeld op de Oosterweg aangeven dat er 60 km/h is ingevoerd, omdat het een gedeelte van het Pieterpad is en er dus veel wandelaars zijn. Bij lokale toepassing van de 60 km/h limiet kunnen meer locaties in aanmerking komen dan nu het geval is.

Door de grootte van het gebied, is een zonale toepassing eigenlijk niet handig: een bord direct na de N361 en daarna niet meer, terwijl men grote afstanden binnen dat gebied kan afleggen. Toepassing van 'herinneringen' in de vorm van 60 km bij einde bebouwde kom is wel het minste wat gedaan kan / moet worden. Een goede 'herinnering' is ook het aanbrengen van 60-markering op het wegdek op tal van plekken. Dit is echter wel onderhoudsgevoelig.

Verkeersmetingen

De gemeente De Marne voert al sinds jaar en dag met grote regelmaat intensiteits- en snelheidsmetingen in de gemeente uit. De gemeente doet dit op eigen initiatief, maar ook op verzoek van bewoners bij klachten. Hierdoor heeft de gemeente altijd een actueel inzicht in de verkeerscijfers, met name ook op de locaties waar klachten over komen. De klachten kunnen dan onderbouwd met actuele gegevens worden behandeld.

Conclusies / aanpak 4.2. autoverkeer

- aanpassing kruisingen N361 (in samenwerking met Provincie Groningen)
- aanpassing oversteken (fiets en voetganger) Lauwersoog (i.s.m. provincie)
- verbeteringen doorvoeren (doorgaande weg) voor het landbouwverkeer kernen (Leens, Wehe- den Hoorn en Ulrum)
- op termijn parkeerbeleid ontwikkelen, aandacht voor parkeeroverlast in de dorpen
- 30 km/h/zone voor de dorpen als uitgangspunt nemen bij herinrichtingen waar dat kan
- 60 km/h toepassen op wegen waar dat noodzakelijk is
- voortzetten regelmatige verkeersmetingen

4.3 Lauwersoog en Lauwersmeergebied

De provincie gaat de doorgaande weg N361 in Lauwersoog deze zomer opnieuw inrichten. Er komen twee rotondes en de weg krijgt een nieuwe inrichting met een duidelijke oversteekplaats voor voetgangers en fietsers. Dit moet ervoor zorgen dat automobilisten zich gaan houden aan de maximumsnelheid van 60 km. Hiermee verbeteren de verkeersveiligheid en de doorstroom van het verkeer op zomerse piekdagen. Ook verbindt de nieuwe oversteek het havengebied en het Lauwersmeergebied met elkaar, waardoor het straks voor fietsers en voetgangers gemakkelijker wordt van het ene naar het andere gebied te gaan.

Er komt een rotonde bij de kruising met de Strandweg en een bij de kruising met de veerhaven. Beide rotondes markeren straks duidelijk de overgang naar een maximumsnelheid van 60 km. De kruising bij de vissershaven wordt ook heringericht, met in de zomerperiode op drukke dagen verkeersregelaars. Zo kan het doorgaande verkeer goed en veilig doorstromen en wordt de wachttijd van het verkeer van en naar de visserijhaven teruggebracht.



Figuur 4.1 Voorlopige schets ontsluiting visserijhaven op de N361 Lauwersoog (bron: provincie Groningen)

De aanpak van de N361 is onderdeel van de investeringen die de provincie en de gemeente De Marne doen om het havengebied verder te ontwikkelen tot de entree van de Wadden en het Lauwersmeergebied. Het Waddenkwartier als onderdeel van de belevenisroute die dit jaar wordt aangelegd, maken het havengebied en het gebied rondom het Lauwersmeer aantrekkelijker en toegankelijker voor het publiek.

In het Lauwersmeergebied spelen de komende jaren diverse ontwikkelingen. In het gebied zal de komende jaren 15 miljoen euro worden geïnvesteerd. Het gaat onder andere om de onderstaande ontwikkelingen.

Dijkverhoging

Dit is een ingrijpende klus (ruimtegebruik) en daardoor worden voorafgaand aan de dijkverhoging geen ingrijpende maatregelen getroffen.

Nationaal Park

In het gebied moet kritisch worden omgegaan met verkeerstechnische voorzieningen als verkeersbebording, verlichting etc. in verband met zichtvervuiling en verrommeling van de openbare ruimte.

Parkeren

De totale parkeercapaciteit in het Lauwersmeergebied is voldoende; alleen de verdeling van de parkeerplaatsen (locaties) is niet optimaal afgesteld op de behoefte (parkeervraag) van de verschillende gebieden. Het verdient daarom aanbeveling om de parkeerbezetting in het Lauwersmeergebied te blijven volgen en er moet worden gezorgd voor adequate overloopcapaciteit op de hoogtijdagen. De inzet van verkeersregelaars bij evenementen ten behoeve van een vlotte en veilige verkeersafwikkeling verdient aanbeveling; deze verkeersregelaars dienen door de initiatiefnemer van de activiteit te worden ingezet.

Bij nieuwe ontwikkelingen zorgt de initiatiefnemer zelf voor adequate parkeergelegenheid. Het aantal parkeerplaatsen dient op basis van de CROW kengetallen te worden bepaald.

Conclusies / aanpak 4.3 Lauwersoog / Lauwersmeergebied

- participeren in project N361 Veilig: aanpak kruisingen; realisatie rondweg Mensinge-weer, aanleg fietspad Eenrum – Baflo, herinrichting 60 km zone op Lauwersoog
- Lauwersmeergebied is een Nationaal Park, dus kritisch omgaan met bebording en verlichting
- aanpak veilige vormgeving van alle aansluitingen en oversteken N361 bij Lauwersoog door de provincie
- volgen van de ontwikkelingen voor parkeren/parkeerregulering in Lauwersmeergebied (aanbod van en vraag naar parkeerplaatsen)

4.4 Fietsverkeer

Fietspad Eenrum-Baflo

In de Beleidsnota Fiets van Provincie Groningen is de verbinding tussen Eenrum en Baflo aangeduid als regionale hoofd fietsstructuur. Op het wegvak fietst dagelijks veel schooljeugd. Dit in combinatie met een hoge snelheid van het gemotoriseerde verkeer, komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Ook bewoners hebben over dit wegvak meerdere malen hun klachten geuit. Om de situatie voor het fietsverkeer veiliger te maken, is in het kader van de rondweg Mensinge-weer (N361) besloten tussen Eenrum en Baflo een gescheiden fietspad aan te leggen. De aanleg van dit fietspad start in de 2^e helft van 2015.

Fietspad Warfhuizen

Ook de N983 is in de Beleidsnota Fiets van provincie Groningen aangeduid als regionale hoofd-fietsstructuur. De N983 tussen de N361 en Warfhuizen (en verder naar het zuiden) wordt door veel fietsers gebruikt. Vanaf Aduard tot aan de afslag naar Oldehove is een vrijliggend fietspad aanwezig; vanaf dat punt tot aan de N361 is het een gemengde verkeersafwikkeling. De gemeente De Marne is er voorstander van dat langs de gehele N983 een vrijliggend fietspad komt, met prioriteit voor het gedeelte van Warfhuizen naar de N361. Op de N983 geldt een snelheidslimiet van 60 km/uur.

Over dit wegvak komen eveneens veel klachten van bewoners bij de gemeente binnen over de verkeersonveiligheid ter plaatse. In het Pilotproject Agrologistiek is dit wegvak vaak genoemd als knelpunt tussen breed landbouwverkeer en fietsers (schoolroute) op de rijbaan.

Het belang van een fietspad van Warfhuizen naar Wehe - den Hoorn langs de N983 is er in gelegen dat het een schoolroute betreft, net als de route Eenrum-Baflo waar al een fietspad wordt gerealiseerd. Daarnaast is het een belangrijke recreatieve route.

In de Beleidsnota Fiets van provincie Groningen staat niets vermeld over gescheiden fietspad. Wel staat het volgende omschreven: “erftoegangswegen zijn in principe bedoeld voor alle verkeer”, menging dus. Indien sprake is van hoge intensiteit van autoverkeer (landbouwverkeer) of

fietsverkeer of wanneer de maximumsnelheid hoger is dan 60 km/h, zijn aparte voorzieningen gewenst. De volgende tabel (afkomstig uit de Beleidsnota Fiets) wordt als basis gebruikt. Voor de N983 moet worden nagegaan welke maatregel ter plekke passend is.

Wegcategorie	Snelheid	Intensiteit (mvt/etmaal)	Functie wegvak fietsverkeer	
			Basisnetwerk	Hoofd fietsroute (intensiteit > 2000/etm)
ETW	60 km/uur	1 – 2500	Gemengd verkeer	Fietsstraat (als intensiteit auto < 500 mvt/etmaal)
		2000 – 3000	Fietsstroken of fietspad	Fietspad, evt. fietsstroken
		> 3000	Fietspad	

De gemeente wil graag in overleg met de Provincie om een optie tot overname van de N983 te bespreken om op die wijze het fietspad te kunnen realiseren.

Oversteken N361

Het oversteken van de N361 is voor fietsers en voetgangers niet prettig en onveilig. In paragraaf 2.1 zijn maatregelen genoemd om het oversteken voor het langzaam verkeer veiliger te maken.

Conclusies / aanpak fietsverkeer

- fietspad Eenrum-Baflo wordt aangelegd in 2015
- aanleg fietspad langs de N983 nastreven (in samenwerking met provincie Groningen)
- aanpak kruisingen N361
- verbeteren oversteken voor langzaam verkeer in Lauwersmeergebied (in samenwerking met Provincie Groningen)

4.5 Landbouwverkeer

Agrologistiek

Onder Agrologistiek wordt verstaan alle vormen van verkeer & vervoer die te maken hebben met de landbouwsector en die over de openbare weg rijden. Het kan dus gaan om een landbouwvoertuig dat over de openbare weg van perceel A naar B rijdt, een combine die over de weg rijdt, een truck met oplegger die pootgoed komt afleveren of juist gereed product komt ophalen. De RMO's die de melk bij de boerderijen komen ophalen en de intensieve bietencampagne in de laatste drie maanden van het jaar, zijn voor velen herkenbare elementen van de Agrologistiek.

Door de ontwikkelingen in de sector (o.a. schaalvergroting), zijn er steeds meer brede voertuigen gekomen en worden ook langere afstanden over de openbare weg afgelegd. Inwoners worden ook geconfronteerd met het landbouwverkeer: voornamelijk als fietser op de smalle wegen in het buitengebied en in de dorpen. Doordat landbouwverkeer niet op de N361 mag rijden, wordt het landbouwverkeer gedwongen om door de dorpen rijden. In die dorpen moeten ze, vaak tezamen met schoolgaande kinderen, een weg zien te vinden door de vaak smalle straten.

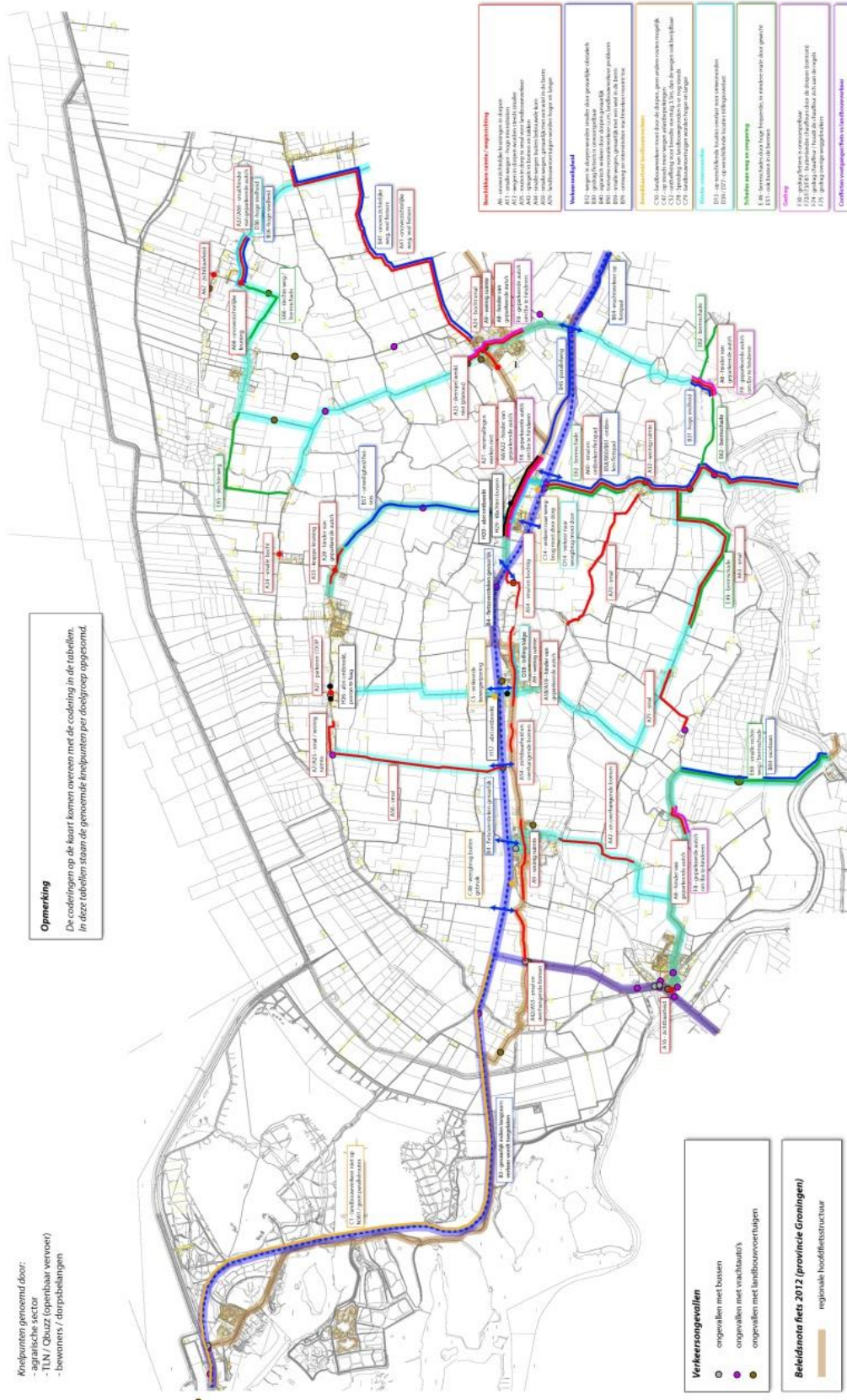
Om voor deze problematiek een oplossing te bieden, is het Pilotproject Agrologistiek opgestart. Het doel van het project is het opstellen van een toekomstvisie met daarin maatregelen. Dit kunnen kleinschalige maatregelen zijn als het verbreden van uitritten, aanleggen van passeerstroken. Maar dit kunnen ook maatregelen zijn die invloed hebben op de routes van het landbouwverkeer. In de figuur op de volgende pagina is een overzicht opgenomen van alle genoemde knelpunten m.b.t. Agrologistiek. Dit overzicht is tot stand gekomen door in overleg te treden met bewoners, agrariërs, Cumela en LTO, provincie Groningen en overige belanghebbenden.

Knelpunten Agrologistiek De Marne

- agrarische sector
- TLN / Qbuzz (openbaar vervoer)
- bewoners / dorpsbelangen

Opmerking

De coderingen op de kaart komen overeen met de codering in de tabellen. In deze tabellen staan de genoemde knelpunten per doelgroep opgesomd.



Algemene en niet locatie gebonden knelpunten

OW voorbeelden

1

--	--

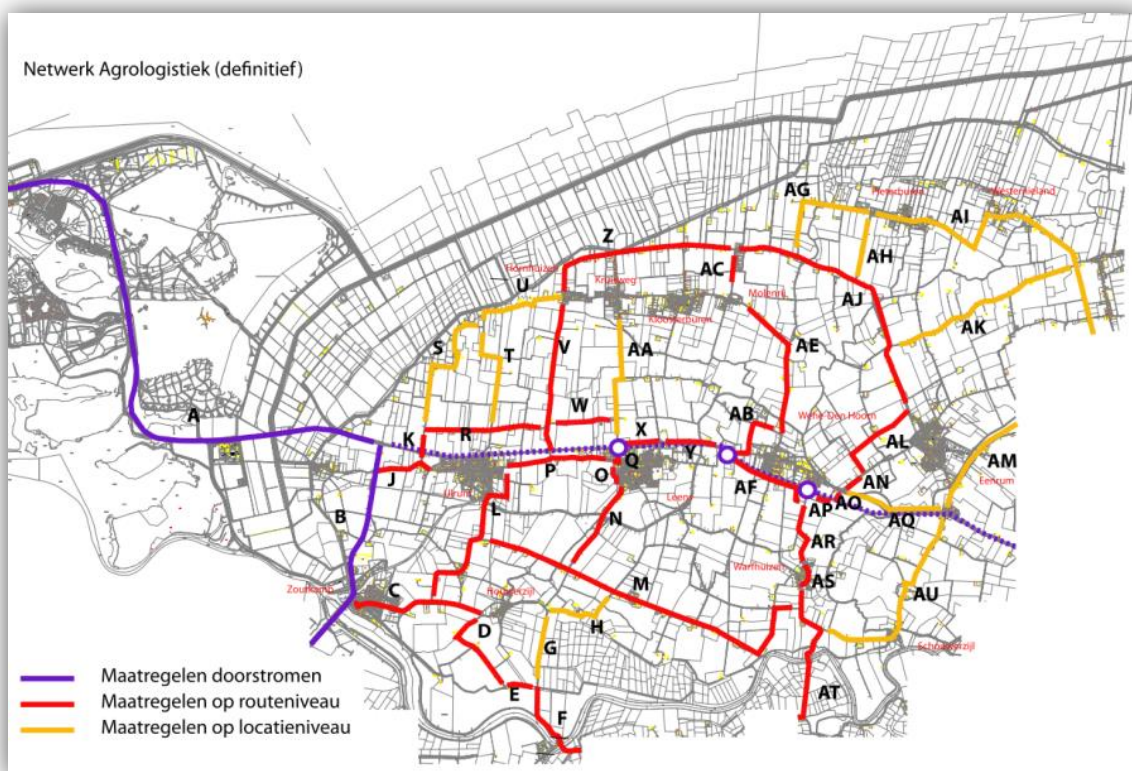
eling

Verschillende netwerken (wegencategorisering, fietsnetwerk, veel gebruikte routes landbouwverkeer, netwerk openbaar vervoer) zijn over elkaar heen gelegd, en dit heeft geleid tot de basis van het netwerk Agrologistiek.

In het netwerk Agrologistiek wordt onderscheid gemaakt in een drietal categorieën:

- A: hoofdroutes
- B: ontsluitingsroutes (routegebonden knelpunten)
- C: lokale routes (locatiegebonden knelpunten)

De wegen in categorie A zijn de wegen waar de doorstroming van het landbouwverkeer belangrijk is. Dit zijn doorgaans de belangrijkste gebiedsontsluiting- en erftoegangswegen. Hier worden voornamelijk maatregelen op routeniveau voorgesteld, zoals wegverbredingen en bermverhardingen. Categorie B-wegen zijn wegen waar de doorstroming van het landbouwverkeer belangrijk is, maar geaccepteerd wordt dat verkeersdeelnemers even op elkaar moeten wachten. Hier worden locatiegerichte maatregelen voorgesteld, zoals passeerstroken. Tenslotte zijn er nog categorie C-wegen. Dit zijn wegen waar de doorstroming van het landbouwverkeer een lage prioriteit heeft. Hier worden voornamelijk locatiegerichte maatregelen voorgesteld. Dit resulteert in een netwerk Agrologistiek, dat weergegeven is in de figuur op de volgende pagina.



Figuur 4.3 Netwerk Agrologistiek

Aan de hand van dit netwerk Agrologistiek zullen maatregelen worden toegekend aan de verschillende wegen. Dit proces zal in de eerste helft van 2015 worden afgerond. Voor de uitvoering van de maatregelen dient door de provincie en de sector subsidie te worden gezocht en

aangevraagd. De gemeente De Marne zal hierin richting provincie en sector een 'aansprekende rol' vervullen.

Provincie Groningen heeft besloten geen landbouwverkeer op de N361 toe te laten. Daarom zal de provincie voor de dorpen Wehe - den Hoorn, Leens en Ulrum wordt in samenwerking met de gemeente zoeken naar budget om de doorgaande routes door de dorpen aan te pakken en geschikt te maken voor alle verkeersdeelnemers, dus ook landbouwverkeer (zie ook paragraaf 2.8).

Voor het deel van de N361 tussen Lauwersoog en Menneweer liggen geen alternatieve routes voor het landbouwverkeer. De Strandweg mag door landbouwverkeer niet worden gebruikt. Dit betekent dat het landbouwverkeer wel gebruik moet maken van de N361, of dat het ver om moet rijden. Voor dit probleem moet in het kader van Agrologistiek nog wel een oplossing gevonden worden.

Conclusie / aanpak landbouwverkeer

- Pilotproject Agrologistiek maakt knelpunten, aandachtspunten, oplossingen duidelijk. (het project wordt medio 2015 afgerond)
- de provincie Groningen heeft besloten geen landbouwverkeer op de N361 toe te laten. Dat betekent dat de 'doorgaande routes' in de dorpen Ulrum, Leens en Wehe - den Hoorn moeten worden aangepast om landbouwverkeer en busverkeer ongehinderd, maar met aangepast gedrag, te kunnen laten passeren
- aandachtspunt is bereikbaarheid landbouwverkeer N361 tussen Lauwersoog en Menneweer
- voor de uitvoering van maatregelen externe middelen zoeken (i.s.m. Provincie groningen en de agrosector)

4.6 Openbaar vervoer

Bereikbaarheid en leefbaarheid

Het openbaar vervoer heeft voor de inwoners van gemeente De Marne een belangrijke sociale functie. Daarnaast maken veel forenzen en scholieren gebruik van de bus. De meest gebruikte routes liggen langs de N361 en gaan door de grotere dorpen. Het is belangrijk (voor een goed bereikbaarheid en leefbaarheid) dat zowel langs de N361 en in de dorpen de openbaar vervoer voorzieningen op voldoende niveau liggen.

Haltevoorzieningen

Het is noodzakelijk de haltes bij overstappunten te voorzien van goede en voldoende stallingvoorzieningen, goed toegankelijke (minder validen) halteplaatsen enabri's.

Oversteek N361

Om de OV voorzieningen goed en veilig bereikbaar te houden / maken, is het van groot belang dat de N361 veilig kan worden overgestoken door langzaam verkeer. Het is daarom van groot belang dat nabij de OV haltes veilige oversteekvoorzieningen liggen voor het langzaam verkeer. Maatregelen als rotondes op de N361, zoals vermeld in paragraaf 2.1, werken ook mee aan het veilig oversteken van de N361. De knelpunten en maatregelen die betrekking hebben op het openbaar vervoer moeten samen met het OV bureau worden opgepakt.

Conclusie / aanpak openbaar vervoer

- aandacht voor goede toegankelijke haltevoorzieningen in de dorpen en langs de N361
- voldoende stallingmogelijkheden voor de fiets
- nabij OV haltes (N361) veilige oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer

4.7 Overige ontwikkelingen

Kindcentrum Leens

Gemeente De Marne heeft in 2014 een locatieonderzoek laten uitvoeren naar het samenvoegen van de basisscholen De Regenboog en De Lydinge in een geïntegreerd Kindcentrum in Leens. Uitkomst van het locatieonderzoek is dat de locatie bij het gemeentehuis veruit het hoogste scoort. Vervolgens is onderzoek gedaan naar de effecten van het Kindcentrum op deze locatie op het parkeren in het gebied, de verkeersdruk op de omliggende wegen en de verkeersveiligheid op de omliggende wegen.

Geconcludeerd is dat er voldoende parkeergelegenheid is in het gebied uitgaande van het minimum scenario. In het maximum scenario is er eveneens voldoende parkeergelegenheid, maar is de restcapaciteit minimaal. Indien eventueel parkeerplaatsen verdwijnen t.b.v. het realiseren van het schoolgebouw of het voorplein, moeten deze nagenoeg 1 op 1 gecompenseerd worden.

Aanbevolen wordt om in ieder geval op de Breekweg een schoolzone te realiseren. Hierbij is extra aandacht voor overstekende bewegingen noodzakelijk, zoals de looproute van en naar de sporthal. Ook een deel van De Nije Nering kan, ter hoogte van het voetpad langs het gemeentehuis, als schoolzone worden ingericht om het attentieniveau van automobilisten ter plekke te verhogen. Deze route is het meest logisch voor fiets- en voetgangers naar het Kindcentrum.

Gemotoriseerd verkeer zal vooral gebruik maken van de parkeerplaats naast het zwembad. Het betreft zowel medewerkers en bezoekers van het gemeentehuis van de gemeente De Marne en leerkrachten en ouders (deels Kiss & Ride) van het Kindcentrum. Een klein percentage van de fietsers zal ook van deze route gebruik maken. Een goed verkeersveilig ontwerp van de parkeerplaats met het ontvlechten van de verkeersstromen is essentieel.

Herinrichting Wehe - den Hoorn en Leens

De N361 heeft een gebiedsontsluitende functie. De N361 is gesloten voor langzaam verkeer, dus ook voor landbouwverkeer. Landbouwverkeer is hierdoor gedwongen om door de dorpen te rijden. Door de provincie Groningen wordt in samenwerking met de gemeente budget gezocht om de hoofdroutes door Wehe - den Hoorn en Leens aan te pakken. De dorpen zelf kenmerken zich door relatief smalle straten, waar breed landbouwverkeer (tot 3.50m) en fietsers, geparkeerde auto's en de verblijfsfunctie niet altijd goed samengaan. Bovendien gaat het hier ook nog om een busroute. Soms kan breed verkeer z'n weg niet vervolgen als gevolg van geparkeerde auto's. Dit alles gaat gepaard met gevoelens van onveiligheid bij de kwetsbare verkeersdeelnemers, schade aan weg(meubilair), vertraging voor het openbaar vervoer, etc. De huidige weginrichting is onduidelijk en rommelig, zodat geen duidelijk beeld is waar bijvoorbeeld wel of niet geparkeerd kan worden

Het doel is om een heldere weginrichting te verschaffen, waarin duidelijk wordt wat het domein van het rijdende en stilstaande verkeer is, waar de verblijfsfunctie overheerst en het wegbeeld wordt verfraaid. In onderstaande bewerkingen wordt een beeld gegeven van een mogelijke toekomstige situatie.



Figuur 4.5 De Valge, Leens



Figuur 4.6 Mernaweg, Wehe - den Hoorn

Bovenstaande bewerkingen geven mogelijke oplossingen weer voor de dorpen Leens en Wehe - den Hoorn. Bij de totstandkoming van bovenstaande bewerkingen is nog niet gesproken met bewoners en eventuele andere belanghebbenden. Daarmee zouden de uitgangspunten nog aangepast kunnen worden. De verwachting is wel, gebaseerd op kennis van de huidige knelpunten en klachten van aanwonenden bij de gemeente, dat met dit voorstel in ieder geval de belangrijkste knelpunten kunnen worden weggenomen. De volgende fase is het in samenspraak met de aanwonenden en belanghebbenden, uitwerken van de gepresenteerde beelden in een concreet schetsontwerp.

Naar de Noorderstraat in Ulrum, waar vergelijkbare problematiek speelt, zal nog onderzoek moeten worden verricht.

5 Visiedocument Plattelandsmobiliteit

In het kader van de herijking van het GVVP wordt een visiedocument Plattelandsmobiliteit opgesteld. Redenen hiervoor zijn de volgende:

- De mobiliteit wordt in de gemeente De Marne vooral gefaciliteerd door nieuwe of verbeterde infrastructuur. De middelen worden schaarser waardoor dit in de toekomst niet meer stand houdt. Het is de vraag of het wellicht mogelijk is om op een andere meer creatieve manier de mobiliteit in de gemeente te faciliteren;
- Er zijn allerlei nieuwe ontwikkelingen, zoals Green Wheels, slimme apps die gebruikt kunnen worden om in onze vervoersbehoefte te voorzien. Maar zijn deze bekend en toepasbaar in De Marne? Wat staat ons nog meer te wachten op dit gebied?
- Het wegennet is nog onvoldoende berekend op het huidige gebruik (niet meegegroeid). Er is onvoldoende geld om het wegennet 100% op orde te brengen;
- Als gevolg van de maatschappelijke ontwikkelingen (vergrijzing, krimp, economische ontwikkelingen, internet winkelen) is een tendens waarneembaar dat de voorzieningen op het platteland worden geconcentreerd in één of een beperkt aantal dorpen, of zelfs verdwijnen.

De vraag is op welke wijze voorzieningen bereikbaar blijven voor de inwoners van de gemeente. Dat kan door het faciliteren van het vervoer van de mensen naar die voorzieningen, of het organiseren van haal- & brengservice van mensen en goederen. Het gaat er om te bepalen waar behoefte aan is en op een betrouwbare manier creëren van een soort van een lokaal mobiliteitsnetwerk voor mensen en goederen met aansluiting op het provinciale mobiliteitsnetwerk. Het gaat hierbij dus om het *organiseren* van de mobiliteitsbehoefte. Daarbij staat integratie van bestaande en nieuwe te realiseren initiatieven voorop.

Een goede voorziening is de Flexbus de Marne. Een vervoersmogelijkheid die het mogelijk maakt van dorp naar de voorzieningen in Leens, Ulrum, Warfhuizen, Zoutkamp en vise versa te reizen. Gebruikt worden vaste haltes. Bovendien kan men langs de route door hand opsteken opstappen. Deze voorziening wordt gerund door vrijwilligers.

Belangrijk is dat de aanpak zal leiden tot concrete maatregelen die in de praktijk ook uitvoerbaar zijn. Het doel is om met behulp van het visiedocument Plattelandsmobiliteit subsidie te verkrijgen waarmee het Pilotproject kan worden uitgewerkt. In het eerste kwartaal van 2016 zal dit visiedocument beschikbaar zijn.

Conclusie / aanpak Plattelandsmobiliteit
- opstellen visiedocument Plattelandsmobiliteit

6 Voortgang uitvoering infrastructurele projecten

In dit hoofdstuk staan de projecten en maatregelen die in het gemeentelijk verkeer- en vervoersplan (GVVP) 2009 staan beschreven. Van iedere maatregel en/of project is de status weergegeven, oftewel is het project uitgevoerd, is het in de planfase, of zijn er nog geen ontwikkelingen gaande.

6.1 Provinciale weg N361

In paragraaf 2.1.1 is ingegaan op de ontwikkelingen m.b.t. de provinciale weg N361.

6.2 Wegen buitengebied

In het GVVP zijn onderstaande maatregelen voorgesteld op de wegen in het buitengebied. Achter iedere maatregel is de huidige status omschreven.

Fietspad

- Kloosterburen-Wehe - den Hoorn - *geen ontwikkelingen;*
- Eenrum en Baflo - *aanleg 2^e helft 2015;*
- Warfhuizen – Wehe - den Hoorn - *door provincie; nog geen ontwikkelingen*
- Warfhuizen-Mensingeweer - *fietspad gerealiseerd langs water (recreatief)*
- Electra-Houwerzijl-Zoutkamp - *geen ontwikkelingen;*
- Vierhuizen-Ulrum - *geen ontwikkelingen.*

60 km/h

- Oosterweg (Pieterpad) - *is inmiddels 60 km/h;*
- Strandweg - *is inmiddels 60 km/h;*
- N983 - *is inmiddels 60 km/h;*
- *herinrichting Baron van Asbeckweg, Warfhuizen*
- *herinrichting Roode Haan*
- Electraweg - *raadsbesluit: 80 km/h handhaven;*
- Zoutkamperweg - *raadsbesluit: 80 km/h handhaven;*
- Hoofdstraat (Houwerzijl) - *raadsbesluit: 80 km/h handhaven;*
- Schouwerzijlsterweg - *raadsbesluit: 80 km/h handhaven;*
- Menneweersterweg - *raadsbesluit: 80 km/h handhaven;*
- Zoutkamp-Houwerzijl-Zuurdijk - *raadsbesluit: 80 km/h handhaven.*

Verbetering aan bebakening, bebording en markering

- diverse wegen - *geen ontwikkelingen.*

6.3 Maatregelen in dorpen

In het GVVPP zijn onderstaande maatregelen voorgesteld op de wegen in de dorpen. Achter iedere maatregel is de huidige status omschreven. De prioriteit met betrekking tot de uitvoering is mede afhankelijk van andere werken ('werk met werk maken').

Dorp	Maatregelen	Ontwikkelingen vanaf 2009
Hornhuizen	- accentueren komgrenzen - herinrichting Dijksterweg-Tammingaweg / nieuwe locaties keren bus	- - - keren bus niet meer nodig (nieuwe routing)
Kruisweg	- accentueren komgrenzen	-
Kloosterburen	- accentueren komgrenzen	-
Kleine Huisjes	- accentueren komgrenzen - oversteek Dijksterweg herkenbaar maken - aanpassing kruispunt Dijksterweg-Witherenweg	- - Gereed
Molenrij	- accentueren komgrens Witherenweg	-
Broek	- accentueren oostelijke komgrens	-
Pieterburen	- Oosterweg: fiets-/voetpad of 60 km/h - herinrichting Hoofdstraat (oostelijk deel)	Oosterweg is inmiddels 60 km/h
Westernieland	- opstellen dorpsomgevingsplan, integrale herinrichting Westernieland - aandacht voor komgrenzen	Voor geheel Westernieland is een 30 km/u zone ingesteld en de wegen tussen Westernieland-Pieterburen en Westernieland- gemeente Winsum zijn ingesteld als 60 km/u zones.
Wehe - den Hoorn	- herinrichting Mernaweg	Den Hoorn; Planvorming wordt opgestart i.s.m. de Provincie
Eenrum	- herinrichting centrumgebied: 30 km/h	Herinrichting Molenstraat, Havenstraat en kruisingsvlak met Hoofdstraat is uitgevoerd in aansluiting op rioleringswerk.
Mensingeweer	- aandacht voor aansluiting Eenrummerweg en N361	Rotonde wordt meegenomen in project N361 veilig (andere inrichting / rondweg)
Vierhuizen	- accentueren komgrenzen - 30 km/h in gehele dorp	- -
Zoutkamp	- Aansluiting fietspad Nittersweg / sluis en toegang dorp verbeteren. Met Provincie in overleg gaan over mogelijkheden evt. via andere bronnen	-
Ulrum	- accentueren komgrenzen	-
	- herinrichting doorgaande route in centrum: 30 km/h	Loopt op dit moment
Niekerk	- accentueren komgrenzen - 30 km/h in gehele dorp	Twee van de drie toegangswegen hebben een versmalling gekregen. -
Houwerzijl	- accentueren komgrenzen - herinrichting Hoofdstraat	- In 2012 is de Hoofdstraat voor een deel heringericht.
Leens	- accentueren komgrenzen - herinrichting centrumgebied: 30 km/h	Hoofdstraat t.h.v. centrumgebied is heringericht Jan Zijlmasingel is heringericht Valge thv van der Munniklaan; Planvorming wordt opgestart i.s.m. Provincie
Zuurdijk	- herinrichting traverse: 30 km/h	-

Roodehaan	-	plaatselijke maatregelen	De Provincie heeft in 2013 een versmalling gerealiseerd bij de entree van Roodehaan en de brug is smaller. Daarnaast zijn de wegkanten geaccentueerd en is er een nieuw snelheidsregime ingevoerd (30 km/h)
Warfhuizen	-	herinrichting traverse: 30 km/h	Traverse is heringericht (30 km/h)
Schouwerzijl	-	aanpak knelpunten traverse	-

6.4 Landbouwverkeer

Vanuit het Pilotproject Agrologistiek komen suggesties, oplossingen en maatregelen om de situatie rond het landbouwverkeer te verbeteren. In paragraaf 2.3 is al ingegaan op de ontwikkelingen m.b.t. het landbouwverkeer.

Conclusie / aanpak maatregelen GVVP

- ontwikkelingen N361 worden opgepakt met Provincie Groningen
- maatregelen buiten de bebouwde kom zijn deels uitgevoerd, deels nog niet in ontwikkeling en deels is besloten om op bepaalde wegvakken 80 km/h te handhaven
- in de dorpen worden steeds meer maatregelen uitgevoerd; er resteren nog wel meerdere maatregelen in verschillende dorpen
- ontwikkelingen m.b.t. landbouwverkeer komen uit Pilotproject Agrologistiek

7 Monitoring inrichting gemeentelijk wegennet

De ontwikkeling van de verkeersonveiligheid wordt eigenlijk sinds jaar en dag gevolgd door het aantal verkeersslachtoffers jaarlijks te inventariseren. In het GVVP De Marne van 2009 is analoog aan de landelijke en provinciale doelstellingen, een gemeentelijke taakstelling voor het jaar 2020 opgenomen. Deze is als volgt:

Voor het jaar 2010:

Een gemiddeld aantal jaarlijkse verkeersdoden van 1 (afgerond)

Een gemiddeld aantal jaarlijkse ziekenhuisgewonden van 7 (afgerond)

Voor het jaar 2020:

Een gemiddeld aantal jaarlijkse verkeersdoden van 0 (afgerond)

Een gemiddeld aantal jaarlijkse ziekenhuisgewonden van 6 (afgerond)

Het spreekt voor zich dat alle wegbeheerders zich inspannen om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen, gegeven het menselijk leed dat hiermee gepaard gaat. Dat maakt het tegelijkertijd ook lastig om een getalsmatige benadering te volgen, waarbij de volgende kanttekeningen worden gezet:

- het aantal verkeersslachtoffers in De Marne is gelukkig laag. De ongevallen tonen een steeds grotere spreiding in het gebied en met kleine aantallen. Het gericht nemen van maatregelen wordt daardoor steeds moeilijker;
- falend menselijk gedrag is in 80% van de gevallen de oorzaak van een ongeval. Hoewel de infrastructuur een belangrijk middel is om mensen het juiste gedrag te laten vertonen, is deze factor wel bepalend. Programma's die er op zijn gericht het verkeergedrag te verbeteren (educatie, voorlichting, handhaving), hebben effect, maar het is niet meetbaar. Bovendien vergt het een continue inspanning en is niet eenmalig;
- wegen waar relatief veel ernstige ongevallen gebeuren, zijn de provinciale wegen. Hoewel de gemeente wel druk kan zetten op de provincie, heeft de gemeente hier geen directe invloed op;
- de betrouwbaarheid van de verkeersongevallengegevens is de laatste jaren dramatisch verslechterd en zijn niet langer geschikt om beleid op te ontwikkelen, zeker niet als het om kleine aantallen gaat;
- en tenslotte speelt het toeval ook een rol: bij een ernstig ongeval kan 1 slachtoffer vallen, maar bij meerdere inzittenden van een auto kan het aantal slachtoffers per ongeval snel oplopen. En dat verstoort het beeld, ook weer als gevolg van de kleine aantallen;

Het is de gemeente De Marne ernst met het terugdringen van het aantal slachtoffers. Het door de gemeenteraad vastgestelde beleid is daar ook op gericht. De gemeente heeft er echter behoefte aan om, naast het aantal verkeersslachtoffers, een ander, beter te beïnvloeden en te meten criterium te ontwikkelen, waarbij de voortgang van de aanpak van de verkeersonveiligheid kan worden gemeten.

Een andere (nieuwe) manier van monitoring van de voortgang op het gebied van Duurzaam Veilig, is het toetsen van het wegennet aan de inrichtingscriteria van Duurzaam Veilig. Het doel

is in feite de verkeersveiligheid van het wegennet vóóraf meten (in tegenstelling tot het inventariseren van de verkeersongevallen: dat is achteraf)

Het percentage van het areaal dat wel of niet voldoet aan de criteria van Duurzaam Veilig, geeft de mate aan waarin het gemeentelijk wegennet als Duurzaam Veilig kan worden beschouwd. Door die toetsing met enige regelmaat uit te voeren, wordt de voortgang gemonitord. Indien een wegvak (of verblijfsgebied) niet voldoet aan de criteria voor een Duurzaam Veilige inrichting, zal blijken waarom het niet voldoet en wat er in principe moet worden gedaan om het wel te laten voldoen. Dat laatste geeft tevens een onderbouwing voor het reserveren van budgetten voor de aanpak van de verkeersonveiligheid.

Er worden 2 situaties onderscheiden:

- Binnen de bebouwde kom: het gaat hier om het aantal ha. van de bebouwde kom dat als 30 km gebied is ingericht en de (eventuele) 50 km straten
- Buiten de bebouwde kom: het gaat om het aantal kilometers wegvak dat conform Duurzaam Veilig is ingericht

Om de toetsing te kunnen uitvoeren is het nodig om een beeld te hebben wat 'duurzaam veilig ingericht' voor de gemeente De Marne betekent. Natuurlijk zijn er de CROW richtlijnen, maar die richtlijnen zijn dermate 'veel eisend' dat het een kapitaal kost om ze op dat niveau ingericht te krijgen. Neem bijvoorbeeld de wegbreedte: veel wegen in De Marne zullen onder de norm zijn, maar betekent dat dat die wegen onveilig zijn? Ondergeschikte wegen hoeven niet zo optimaal te zijn uitgerust als hoofdwegen. De taakstelling kan dan geformuleerd worden door te bepalen dat in enig jaar het aan kilometers duurzaam veilig ingerichte wegen van de gemeente een bepaalde omvang heeft, als ware het een soort van thermometer.

De relevante ontwerpaspecten in het profiel van een weg en van het verloop van een weg worden van normen voorzien. Deze normen kunnen variëren naar gelang het belang van een weg, bebouwingssituatie, etc. Vervolgens kan de huidige situatie via een visuele inspectie worden getoetst aan die normen (vergelijkbaar met wegininspecties of kwaliteitsniveau van de openbare ruimte). Het streven is er dan op gericht om alle wegen zodanig ingericht te krijgen, dat ze voldoen aan de gemeentelijke normen. Het spreekt voor zich dat deze normen, die ontleend worden aan de bekende richtlijnen en criteria, wel enige ambitie in zich moeten hebben. Er wordt onderscheid gemaakt naar wegvakken, kruispunten en gebieden (binnen de bebouwde kom), gekoppeld aan de vigerende wegencategorisering van de gemeente.

Inmiddels wordt gewerkt aan het opstellen en vullen van de bedoelde beoordelingsmethodiek; deze zal medio 2015 operationeel zijn. Daarmee is de 0-meting en de basis voor de monitoring voor de komende van de ontwikkelingen op het gemeentelijk wegennet een feit.

Deze werkwijze vertoont gelijkenis met de recent door de SWOV ontwikkelde methode ProMeV (Proactief Meten Verkeersveiligheid), maar heeft een meer pragmatische insteek qua instrument en werkwijze ('light versie').

Conclusie / aanpak monitoring

- het aantal verkeersslachtoffers in De Marne is laag
- falend menselijk gedrag is in 80% van de gevallen de oorzaak van een ongeval
- veel ernstige ongevallen gebeuren op de provinciale wegen
- de verkeersveiligheid verhogen door proactief meten en monitoren duurzaam veilig wegennet en nulmeting gebruiken voor aanpassingen waar dit moet

8 Educatie, voorlichting en communicatie

In het MUP De Marne (Meerjaren Uitvoeringsprogramma Verkeer & Vervoer) staan de werkzaamheden en activiteiten op het gebied van verkeer en vervoer. Hierin staan de eenmalige projecten, maar ook de jaarlijks terugkerende activiteiten. Eenmalige projecten zijn grotere maar ook kleinere infrastructurele projecten. In De Marne worden drie verschillende aanpakken onderscheiden, namelijk kleine locatiegerichte maatregelen, gebiedsgerichte maatregelen en integrale herinrichtingprojecten (inclusief aanpak wegomgeving).

De jaarlijks terugkerende verkeersactiviteiten bestaan o.a. uit activiteiten m.b.t. handhaving, educatie, communicatie, voorlichting en deelname/organiseren verkeerscommissie. In onderstaande tabel staat een opsomming van de activiteiten en projecten m.b.t. educatie, voorlichting en communicatie.

Handhaving	
-	Alcohol / BOB
-	Snelheidsgedrag / Rij met je hart
-	Vermoeidheid / word geen slaaprijder
-	Alcohol / BOB (zomertoer)
-	Start schooljaar
-	Autogordels
-	Zichtbaarheid / licht en reflectie fiets
-	Borden HWN / Rij met je hart
Educatie	
-	Automobilist jong
-	BROEM-rit / seniorenrit
-	Verkeersvoorlichting
-	Verkeersexamen
-	Scootmobieldag
-	Rollatordag
-	De scholen zijn weer begonnen
-	Verkeersmarkt
-	ANWB Streetwise
-	Zien en gezien worden
-	Fietskeuring
-	Bebording
-	VVN landelijke acties
-	VVN acties afdeling
-	Regio en landelijk
-	Algemeen
-	Implementatie verkeersmethode
-	Inrichting veilige verkeerssituatie
Communicatie	
-	Modder- / bietencampagne
-	Deelnemen aan verkeerscommissie
-	Deelnemen aan gehandicaptenplatform

Bovenstaande activiteiten zijn jaarlijks terugkomende activiteiten. Deze activiteiten worden sinds kort door het Verkeers- en Vervoerberaad (VVB) van de provincie Groningen gecoördineerd. In onderstaande alinea's worden nieuwe ontwikkelingen op het gebied van educatie, voorlichting en communicatie toegelicht.

Verkeerscommissie

De frequentie van de vergadering van de verkeerscommissie hangt af van het aantal lopende zaken. Er vindt één keer per zes weken overleg plaats met de verkeersdeskundige van de politie Noord Nederland (Hoeke Krist).

Pilot project Verkeersveilige dorpen

Tijdens een dorpenronde van het College van B&W vorig jaar kwamen in veel plaatsen verhalen aan de orde van dorpsbewoners over verkeersonveilige situaties in hun dorp. Vooral de snelheid van verkeer op doorgaande wegen door dorpen is een terugkerend thema. Daarom heeft gemeente De Marne een informatiebijeenkomst georganiseerd voor inwoners die werk willen maken van de verkeersveiligheidssituatie in hun dorp.

In het project ondersteunt de gemeente bewoners bij het bedenken en uitvoeren van een aanpak die een ander rijgedrag en daarmee de verkeersveiligheid in hun dorp, buurt of straat moet verbeteren. Dit gebeurt onder andere door het organiseren van bijeenkomsten. Hier worden kennis en ervaring gedeeld. De deelnemers hebben zelf een stevige vinger in de pap wat betreft de onderwerpen die aan de orde komen en de experts die worden uitgenodigd. De sessies zijn bedoeld om kansen en knelpunten te inventariseren en het bedenken en uitvoeren van een passende aanpak (verkeersveiligheid/veilig, aan het dorp aangepast verkeersgedrag).

Campagnes

Door het VVB worden de volgende campagnes, met name gericht op communicatie, georganiseerd:

1. Afleiding auto: vervolg regionale campagne 1dingtegelijk.nl en gebruik maken van de landelijke campagne.
2. Verlichting fiets: fietscontrole-acties opzetten i.s.m. Fietzersbond, VVN en buurtagent.
3. Bestelverkeer: NIV geeft rijvaardigheidstrainingen, voorlichtingsinzet flyer, publiciteit en werving.
4. Motorbeurs, Motorrijders: kleding en zichtbaar zijn.
5. Brom/snorfietsers/scooterrijders: alcohol en snelheid (hierbij www.scootervrienden.nl inzetten).
6. Alcohol (zomer/winter).
7. Snelheid binnen de bebouwde kom.
8. Bewonersklachten en -onveiligheidsgevoelens .

Website

De website van het VVB is: www.verkeerswijzergroningen.nl

Conclusie educatie, voorlichting en communicatie

- de activiteiten voor verkeerseducatie worden gecoördineerd door het VVB
- er is een pilotproject gestart om de verkeersveiligheid in de dorpen te verbeteren. Daar waar mogelijk worden bewoners gefaciliteerd.

Bijlage 1

Verkeersveiligheid - overzicht ongevallen

MONITORING VERKEERSVEILIGHEID

1. Invoer

Ontwikkeling ongevallen gemeente De Marne tot 2020

Jaar ongeval	Dodelijk	Ongevallen Locaal	Ongevallen Provincie	Totaal	Alcohol	Overleden	Ziektenhuis	Slachtoffers Licht gewond	Totaal
2003	2	20	90	110	6	2	8	13	21
2004	1	19	88	110	14	1	9	15	27
2005	1	14	73	91	2	1	12	17	30
2006	1	14	70	85	3	1	10	17	18
2007	1	18	68	88	7	1	9	17	25
2008	2	13	55	70	7	2	7	14	17
2009	0	20	40	60	3	0	7	14	21
2010	0	3	63	66	1	0	1	5	6
2011	2	1	55	58	1	2	1	1	4
2012	0	3	47	50	1	0	1	2	3
2013	1	2	40	43	0	2	0	3	5
2014				0					0
2015				0					0
2016				0					0
2017				0					0
2018				0					0
2019				0					0
2020				0					0
Totaal	10	130	691	831	45	11	64	103	178

Ziektenhuis = opgenomen in ziekenhuis, excl. eerste hulp

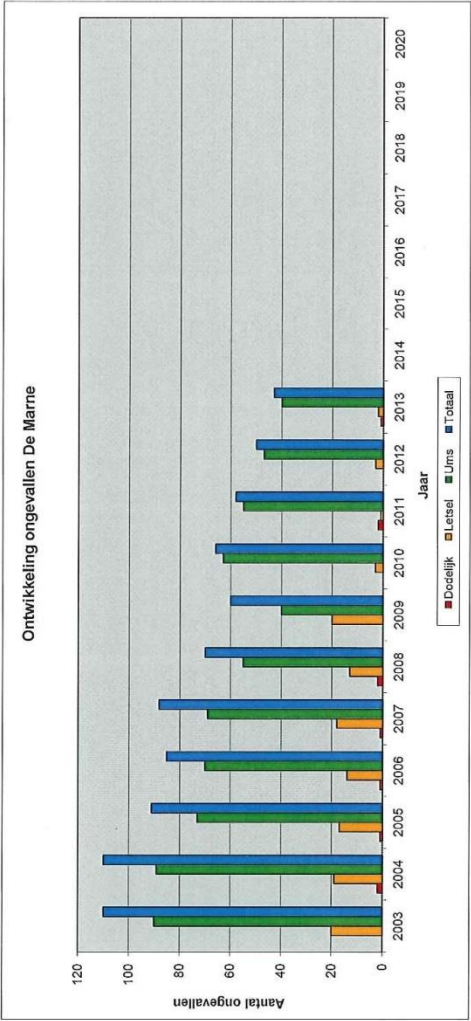
Aantal ongevallen naar wegbeheerder tot 2020

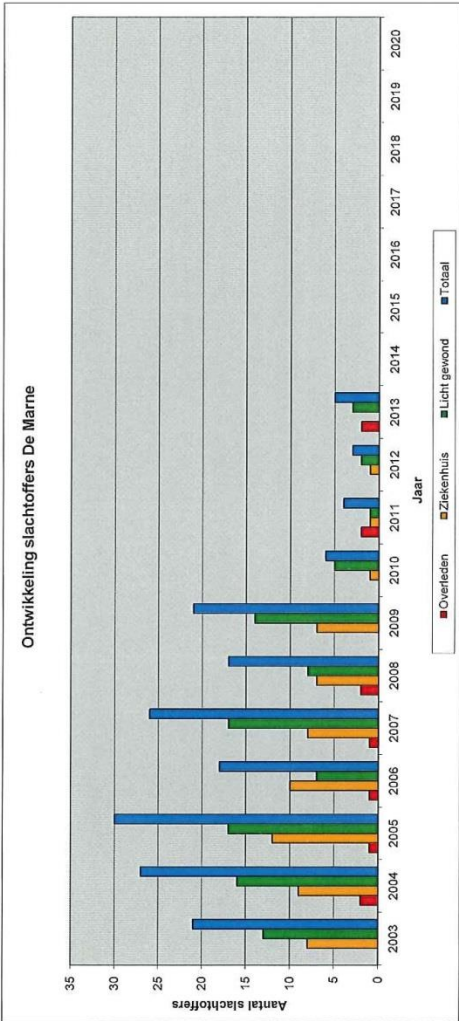
Jaar ongeval	Alle ongevallen Gemeente	Alle ongevallen Provincie	Letselgevallen (incl. dodelijk) Gemeente	Letselgevallen (incl. dodelijk) Provincie	Totaal
2003	66	44	13	7	110
2004	66	44	10	11	110
2005	55	36	8	10	91
2006	52	33	10	5	85
2007	52	36	13	6	88
2008	33	37	7	8	70
2009	34	26	13	7	60
2010	37	29	2	1	66
2011	36	22	2	1	58
2012	34	16	1	2	50
2013	27	16	2	1	43
2014					0
2015					0
2016					0
2017					0
2018					0
2019					0
2020					0
Totaal	492	338	81	59	831

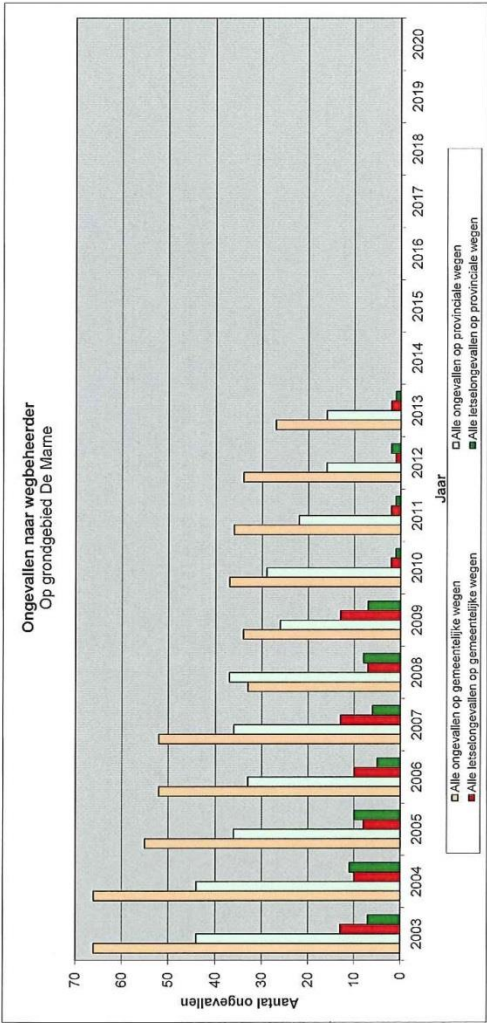
Kopie van Monitoring Verkeer De Marne

Monitoring verkeersveiligheid

2. Resultaten

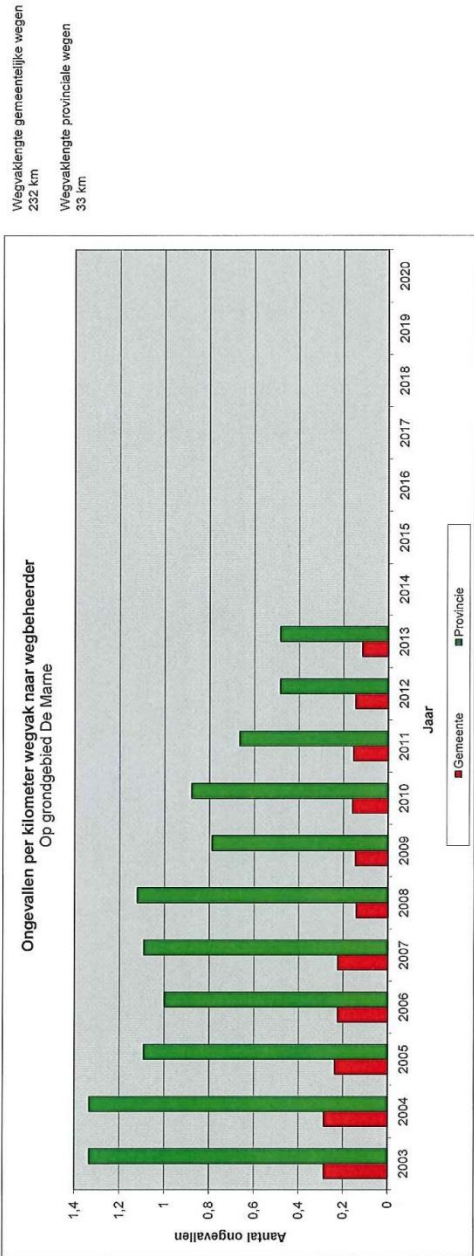






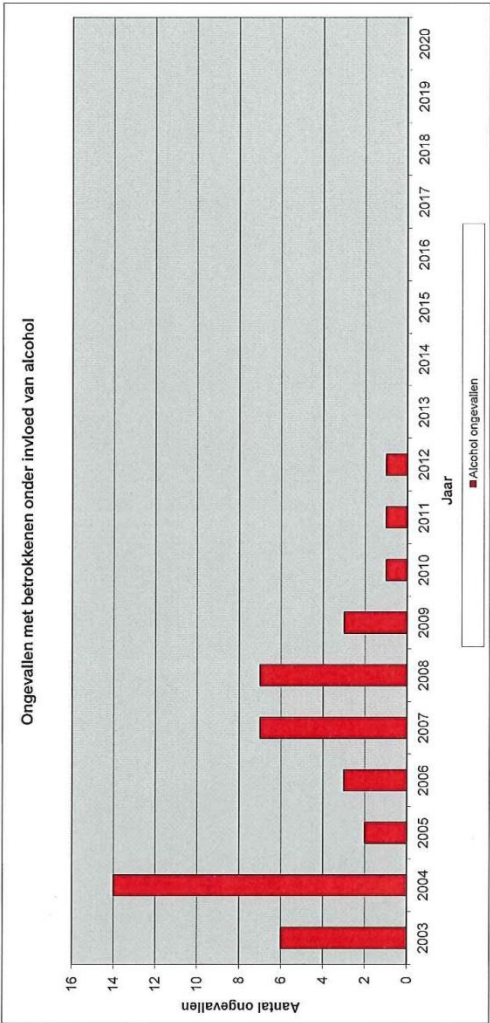
Kopie van Monitoring Verkeer De Marne

Monitoring verkeersveiligheid



Monitoring verkeersveiligheid

Kopie van Monitoring Verkeer De Marne

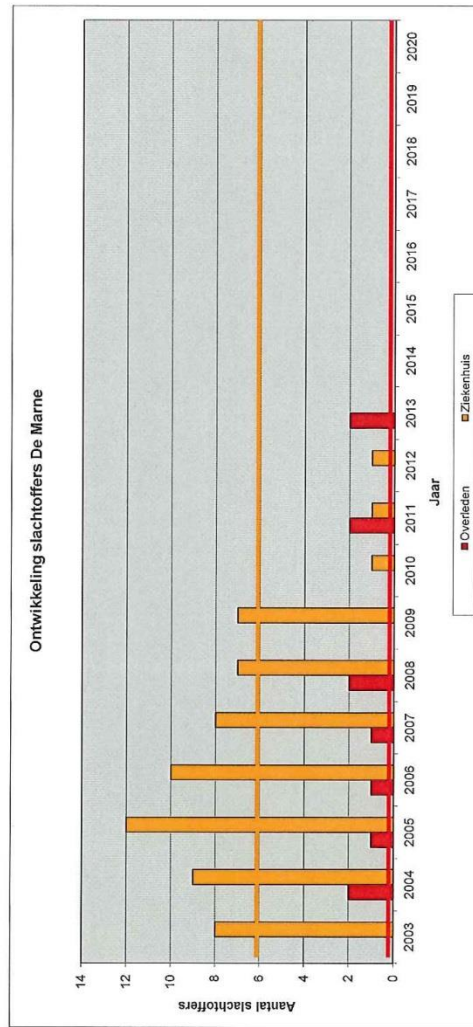


3. Doelstellingen uit GVVP

Wat willen we bereiken?

Aantal jaarlijkse dodelijke slachtoffers als gevolg van verkeersongevallen in 2020:		0
Aantal jaarlijkse ziekenhuisgewonden als gevolg van verkeersongevallen in 2020:		8

Rode lijn in onderstaande grafiek
Oranje lijn in onderstaande grafiek



Kopie van Monitoring Verkeer De Marne

Monitoring verkeersveiligheid