



# ∞ BINNEN IEDERS BEREIK ∞

DEFINITIEF MOBILITEITSPLAN 2025-2040 MIDDEN-GRONINGEN

**Inleiding** van ons  
mobiliteitsplan  
>>>

5



Wegencategorisering

34

**Visie** op ons  
wegennetwerk  
>>>

**Mobiliteitsbeleid  
2025-2040**

Verkeersveilig  
bewegen

Duurzaam  
verplaatsen

Leefbaar  
platteland

Bereikbare  
economie

**Visie** op onze  
mobiliteitsthema's  
>>>

16

21

27

31

**De stap** om de  
ambities te realiseren  
>>>

Het vervolg

41

Klik op het gemeentelogo  
om terug te keren naar de  
inhoudsopgave  
>>>





## Samenvatting

Voor u ligt het Gemeentelijk Mobiliteitsplan 2025-2040. Dit beleidsplan geldt voor de gehele gemeente voor de komende 10 à 15 jaar. In dit Mobiliteitsplan staan de opgaven voor verkeer en vervoer beschreven waar we voor - en samen met - de samenleving mee aan de slag willen gaan.

De gemeentelijke ambities zijn samengevat in vier mobiliteitsthema's: Verkeersveilig bewegen, Duurzaam verplaatsen, Leefbaar platteland en Economische bereikbaarheid. Buiten de themagericht ambities gaan we in op het gemeentelijk verkeerssysteem en de wegencategorisering.

Bij elk mobiliteitsthema wordt aandacht geschonken aan een brede toegankelijkheid van de openbare ruimte. Het Mobiliteitsplan is gericht op de mobiliteit van alle bewoners en verkeersdeelnemers. Toegankelijkheid is daarom een basisvoorwaarde bij de zoektocht naar oplossingen en maatregelen.

### Thema 1 – Verkeersveilig bewegen

De gemeente wil de verkeersveiligheid, met de nadruk op kwetsbare verkeersdeelnemers, structureel verbeteren. Het aanpakken van knelpunten en risicolocaties hebben prioriteit. Rijk, provincies en gemeenten hebben samen met de maatschappelijke partijen in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 gekozen voor een gezamenlijke, preventieve, risico gestuurde aanpak. Met als concrete doelstelling de verkeersveiligheid een impuls te geven en toe te werken naar 50% minder ongevallen/verkeersslachtoffers ten opzichte van 2019.

Midden-Groningen zet daarom in op het (verder) verbeteren van de duurzame veilige en duidelijke inrichting van de openbare ruimte. Daarbij hoort onder meer de aanpak van de grootste verkeersveiligheidsknelpunten - kruisingen en wegvakken - in de gemeente. De verkeersveiligheid willen we verder verhogen door in te zetten op veilige schoolroutes en schoolomgevingen. Uitgangspunt daarbij is dat scholen met verkeersproblematiek het project Veilige Schoolomgeving doorlopen. Midden-Groningen gaat ook met verkeerseducatie en handhaving stappen zetten in het verbeteren van de verkeersveiligheid.

>>> [Thema Verkeersveilig bewegen](#)

### Thema 2 – Duurzaam verplaatsen

Midden-Groningen wil de positie van de voetganger verbeteren door (1) aandacht te schenken aan het onderhoud van trottoirs, daarbij ook kijkend naar comfort op het trottoir, in de vorm van obstakels of breedte; (2) bestaande looproutes naar bijvoorbeeld stations, belangrijke bushaltes en centrumgebieden, te verbeteren; (3) het inventariseren van plekken waar nu geen voetgangersvoorzieningen zijn, maar deze wel noodzakelijk zijn. Voorkomen moet worden dat bewoners en bezoekers onnodig van de rijbaan en/of fietspad gebruik maken.

Midden-Groningen wil de positie van de fietser verbeteren door een kwaliteitsimpuls te geven aan zowel het fietsnetwerk van, en de stallingsvoorzieningen in, de gemeente.

>>> [Thema Duurzaam verplaatsen](#)

### Thema 3 – Leefbaar platteland

Midden-Groningen wil de OV-periferie in de gemeente duurzaam bereikbaar houden en ziet een belangrijke rol weggelegd voor de hubtaxi. Daarbij hoort de inspanning om de bekendheid van de hubtaxi, als alternatief voor het reguliere busvervoer, te vergroten. Met de hubtaxi blijven onze bewoners verbonden met de hubs. Daarnaast ondersteunt Midden-Groningen het uitbreiden en verbeteren van de voorzieningen bij de treinstations en hubs.

Samen met het OV-bureau zorgen we ervoor dat de woondorpen in de toekomst goed verbonden blijven met de voorzieningendorpen en onze hoofdkern. De gemeente hanteert het uitgangspunt dat vanuit elke kern een vorm van openbaar vervoer mogelijk moet zijn.

>>> [Thema Leefbaar platteland](#)

### Thema 4 – Bereikbare economie

De gemeente wil een goede bereikbaarheid van de werklocaties en economische centra. De werklocaties in Midden-Groningen zijn met de auto goed te bereiken. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer en de fiets verdienen de komende jaren de aandacht. Het gaat daarbij niet alleen om de fietsroutes, maar ook de verkeersveilige inrichting van de bedrijventerreinen zelf.

Het verkeer- en vervoersnetwerk van Midden-Groningen wordt ook gebruikt door het landbouwverkeer. Landbouwverkeer vraagt om gerichte, veilige routes. Een concrete en praktische maatregelenaanpak wordt ontwikkeld om knelpunten op een aantal trajecten in de gemeente op te lossen. Daarnaast zet Midden-Groningen in op educatiemaatregelen om het onderling begrip tussen landbouwverkeer en het overige verkeer te versterken.

>>> [Thema Bereikbare economie](#)

### Wegencategorisering

Voor onze gemeente is het van groot belang dat op de (provinciale) verbindingen de doorstroming zo goed mogelijk wordt geborgd. Dit is niet alleen belangrijk voor de bereikbaarheid, maar ook voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Dit zorgt namelijk voor een goed functionerend netwerk, waarbij het verkeer maximaal op het hoofdwegenet wordt gebundeld en beperkt de verkeersdruk op de erftoegangswegen die veel kwetsbaarder zijn voor milieuhinder en verkeersonveiligheid.

Om de verkeersproblematiek in Hoogezand-Sappemeer aan te pakken - en een toekomstbestendige verkeerstructuur mogelijk te maken - kiest Midden-Groningen voor een aantal koerslijnen:

- 1. Meer inzetten op de realisatie van een randweg.
- 2. Positie van het langzame verkeer sterk verbeteren.

Hierdoor wordt het verkeer in de toekomst beter verdeeld over de wegen; neemt de verkeersdruk op de Kerkstraat, de Meint Veningastraat en de Hoofdstraat af; blijft de bereikbaarheid van het centrum van Hoogezand behouden en krijgen de fietsers en voetgangers een betere concurrentiepositie.

Om het verblijfskarakter te benadrukken, is Midden-Groningen voornemens om in de gemeente de 30km-zones nader te inventariseren. Niet overal is het principe Duurzaam Veilig al goed doorgevoerd met betrekking tot de weginrichting. Ondanks de uniformiteit die bij het doorvoeren van de principes wordt nagestreefd, gaat het hier ook om maatwerk, aangezien de behoeften van de dorpen of wijken zullen verschillen.

>>> [Wegencategorisering](#)





# ∞ INLEIDING MOBILITEITSPLAN ∞

Definitief MOBILITEITSPLAN 2025-2040 MIDDEN-GRONINGEN

## Aanleiding & doel

### 1 gemeente, 1 mobiliteitsplan

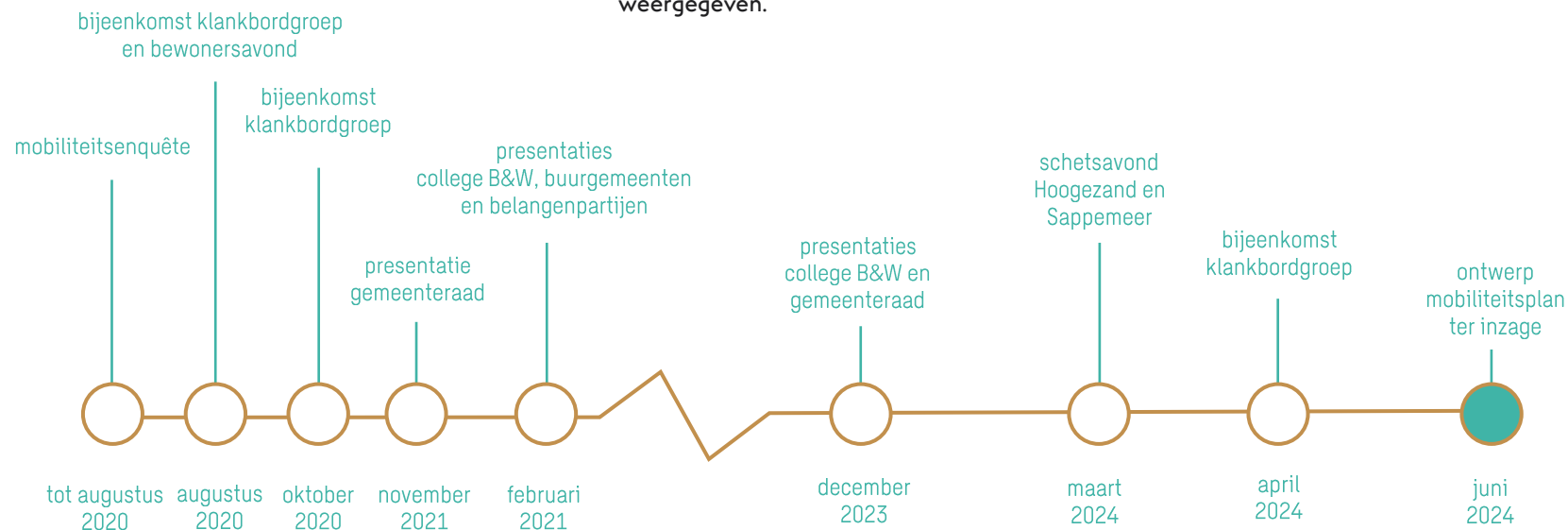
Sinds 1 januari 2018 vormen de voormalige gemeenten Hoogezand-Sappemeer, Slochteren en Menterwolde samen de gemeente Midden-Groningen. In navolging van deze samenvoeging vindt er op diverse beleidsterreinen een harmonisatieslag plaats, conform de Wet algemene regels herindeling.

In 2020 was het tijd om dat ook voor het mobiliteitsbeleid te doen. De voormalige Planwet Verkeer en Vervoer, die integraal is opgenomen in de Omgevingswet, schrijft voor dat op alle beleidsniveaus samenhangende planvorming op het terrein van verkeer en vervoer moet plaatsvinden. Het concretiseren van landelijke en provinciale doelen en ambities naar doelen en ambities op gemeentelijk niveau.

Vanuit de herindeling uit 2018 lag er voor Midden-Groningen daarnaast de opgave om bestaand mobiliteitsbeleid te verenigen. Het mobiliteitsbeleid was namelijk gefragmenteerd; er werd gewerkt met drie beleidsplannen van de voormalige gemeenten. Bovendien was er behoefte aan een samenhangende visie voor de nieuwe gemeente. Een visie op een verkeersveilige, duurzame, bereikbare en leefbare gemeente. Met 2040 als stip op de horizon.

Tot slot dienen er zich nieuwe kansen en ontwikkelingen aan op het gebied van mobiliteit. Kansen en ontwikkelingen die nog geen plaats hebben in het bestaande beleid, maar waar Midden-Groningen wel ambities aan wil koppelen. Deze ambities komen in ons nieuwe mobiliteitsplan aan de orde. Voorliggend document omvat het nieuwe mobiliteitsbeleid van de gemeente Midden-Groningen: 1 gemeente, 1 mobiliteitsplan.

Dit plan is niet over één nacht ijs gegaan, maar is voortgekomen uit een uitgebreid proces met vele betrokkenen en belanghebbenden. Hieronder is het doorlopen **proces** op schematische wijze weergegeven.



## Van proces naar plan

Vanuit verschillende expertises hebben we begin 2020 een brede analyse gedaan naar de mobiliteitskenmerken van onze gemeente. De uitkomsten van de analysefase zijn daarna in samenwerking met bewoners en belangengroepen getoetst. In het proces richting het Mobiliteitsplan zijn er vijf belangrijke inbrenglijnen geweest:

- De online Mobiliteitsenquête
- De bewonersavond
- De klankbordgroep
- De verdiepende schetsavond Hoogezand en Sappemeer
- Afstemming College & raad en andere beleidsterreinen gemeente
- Afstemming dorpsbelangen, provincie en omliggende gemeenten

### *De online Mobiliteitsenquête*

Om bewoners in de gelegenheid te stellen om hun mening te geven over verkeer, is er in 2020 een online enquête gehouden. Niet alleen het delen van wensen en zorgen, maar ook het aandragen van ideeën en specificeren van locaties op kaart maakte onderdeel uit van deze enquête. De online enquête heeft twee maanden opengestaan en leverde bijna 400 reacties op. In de bijlage is een samenvatting van de enquêteresultaten opgenomen.

### *Digitale bewonersavond*

Op 26 augustus 2020 is er een digitale bewonersavond gehouden. Tijdens deze avond zijn de resultaten van de online enquête gedeeld en is de interactie gezocht met bewoners over de uitkomsten, aanvullingen en verwachtingen ten aanzien van het nieuwe mobiliteitsbeleid. Middels microfoon en Mentimeter kon men actief deelnemen.

Het bleek uiteindelijk een zeer geslaagde methode vanwege:

- de laagdrempeligheid
- de verdeling in leeftijden
- een hoge opkomst met meer dan 50 deelnemers

### *Klankbordgroep*

Er is tweemaal digitaal overleg gevoerd (2020 en 2021) met een klankbordgroep, waarin verschillende partijen en belangengroepen vanuit hun expertise aanbevelingen gedaan hebben voor het Mobiliteitsplan.

In de klankbordgroep zaten vertegenwoordigers van:

- Adviesraad Sociaal Domein
- Ouderenraad
- Veilig Verkeer Nederland
- Fietsersbond
- Detailhandel
- Ondernemerskring Midden-Groningen
- LTO
- Cumela
- Politie Noord Nederland

In 2024 is eenmaal overleg gevoerd met de klankbordgroep, om het conceptplan te bespreken.

#### *Bouw van een Verkeersmodel*

Om zorgvuldige overwegingen te kunnen maken over eventuele aanpassingen in het verkeerssysteem, is een verkeersmodel gebouwd. In 2023 is gestart met de opbouw en in 2024 is het verkeersmodel afgerond. Dit verkeersmodel is met name ingezet om de visie voor Hoogezand en Sappemeer - waar de meeste verkeersuitdagingen spelen, nu en in de toekomst - te onderbouwen. Het verkeersmodel betreft een verfijning van het multimodaal model van de gemeente Groningen, heeft als prognosejaar 2040 (aansluitend op de visiehorizon) en beslaat de hele gemeente.

#### *Verdiepende avond Hoogezand en Sappemeer*

In het stedelijk gebied Hoogezand en Sappemeer is sprake van een hoge verkeersbelasting van met name de Hoofdstraat en de Kerkstraat. Hierdoor ontstaan meerdere (verkeers-)problemen. Op 20 maart 2024 heeft er daarom een verdiepende avond plaatsgevonden om deze onderwerpen met belanghebbenden te behandelen. En samen ideeën en oplossingen te bedenken. Deze bijeenkomst was gericht op het ophalen van lokale kennis. Daarom zijn de bewoners-, ondernemingsvertegenwoordigers en diverse belangenorganisaties uitgenodigd.

Op basis van deze schetsavond zijn drie verkeersscenario's opgesteld en doorgerekend, die op een later moment zijn teruggebracht bij de deelnemers via een online enquête.

#### *Afstemming College & raad en andere beleidsterreinen gemeente*

In december 2023 zijn presentaties gegeven aan het college van B&W en de gemeenteraad. In deze informerende presentaties is specifiek ingegaan op de doelen van het Mobiliteitsplan en de te maken processtappen om tot de afronding te komen.

Op 18 juli 2024 zijn raadsleden geïnformeerd over het Mobiliteitsplan en is in gesprek gegaan met vertegenwoordigers van belanghebbende organisaties die ook aan de bijeenkomst op 30 maart 2024 hebben deelgenomen.

#### *Afstemming dorpsbelangen, provincie en omliggende gemeenten*

Bovendien is aan interne consultatie gedaan bij verschillende beleidsmedewerkers van de gemeente, en extern bij de provincie, het OV-bureau en buurgemeenten. Tijdens de inspraakperiode in 2024 heeft een informerende bijeenkomst plaatsgevonden.

Het doorlopen proces zorgt ervoor dat er een sterk en gedragen plan ligt, waar we in de toekomst mee verder kunnen.





# ∞ VERKEERSTAAL UITGELEGD ∞

Definitief MOBILITEITSPLAN 2025-2040 MIDDEN-GRONINGEN

## Een plan in klare taal

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan richt zich tot alle bewoners, bedrijven en organisaties in de gemeente. Het is daarom van belang dat alle verwoorde ambities voor iedereen helder zijn. Vaktaal gebruiken we in dit plan daarom zo min mogelijk. Toch zijn er verkeerstermen die zonder meer gebruikt gaan worden. Deze termen leggen we hier uit.

### Maximumsnelheid

De maximumsnelheid is de hoogste snelheid die op een weg, of een deel van een weg, is toegestaan. De maximumsnelheid wordt aangegeven met een verkeersbord met een getal in een rode cirkel. Voor specifieke vervoerswijzen kan een andere maximumsnelheid gelden dan dat op de borden is aangegeven.

### V85

Het is belangrijk om te weten of de maximumsnelheid overeenstemt met de weg en zijn omgeving. Om dat na te gaan, kan de V85-regel gebruikt worden. De V85 is de rijsnelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden. En geeft daarmee het snelheidsgedrag van de meerderheid weer. Om achter de V85 te komen, worden tellingen gedaan. Vanaf een V85 van 10-15 km/uur hoger dan de maximumsnelheid moeten nadere maatregelen worden overwogen.

De V85 hoeft niet gelijk te zijn aan de snelheidslimiet. Zo kan het zijn dat op een weg waar 30 km/h geldt, de V85 bijvoorbeeld 35 km/h is. Binnen de meerderheidsgroep worden dus alle rijsnelheden gereden tot maximaal 35 km/h.

### Duurzaam Veilig-principe

Het Duurzaam Veilig-principe streeft na de wegen zo veilig mogelijk te maken. Het is volgens het principe belangrijk om bij elke weg na te gaan of vorm, functie en gebruik op elkaar zijn afgestemd. Zo worden bij de inrichting van een autosnelweg andere eisen gesteld dan bij bijvoorbeeld een woonstraat. De autosnelweg heeft een belangrijke verkeersfunctie, terwijl in een woonstraat de verblijfsfunctie centraal staat.

De vormgeving van de wegen moet eenduidig en herkenbaar zijn. Het moet voor verkeersdeelnemers volstrekt helder zijn op wat voor weg zij zich begeven. En welk rijgedrag van hun gevraagd wordt.

### Duurzaam Veilig Wegverkeer - DV3

DV3 is een herijking van de Duurzaam Veilig-visie die in de jaren negentig werd ontwikkeld, vervolgens op grote schaal werd geïmplementeerd in Nederland, en twaalf en een half jaar geleden voor het eerst werd geactualiseerd. Deze derde versie 'Duurzaam Veilig Wegverkeer' – kortweg DV3 – kent de volgende vernieuwingen:

- **Drie ontwerpprincipes**
  - FUNCTIONALITEIT: dit gaat over hoe goed wegen werken voor iedereen die ze gebruikt.
  - (BIO)MECHANICA: dit betekent dat we kijken hoe snelheid, richting, het gewicht van voertuigen en mensen, en hoe goed ze beschermd zijn, samengaat.
  - PSYCHOLOGICA: dit gaat over hoe de weg eruitziet en voelt, en of dit past bij wat bestuurders en voetgangers kunnen en weten.
- **Twee organisatieprincipes:**
  - Het is belangrijk dat duidelijk is wie waarvoor verantwoordelijk is.
  - We moeten blijven leren en nieuwe dingen proberen om het verkeer veiliger te maken.

- Bij het ontwerpen van wegen, denken we vooral aan voetgangers en fietsers en aan oudere mensen die deelnemen aan het verkeer.
- DV3 let extra op ongelukken met fietsers waar geen auto's bij betrokken zijn.
- Het is nog belangrijker dat iedereen weet wie wat moet doen om de wegen veilig te houden.
- DV3 zegt dat we alle dodelijke ongelukken heel goed moeten onderzoeken, zodat we kunnen leren en dezelfde fouten niet opnieuw maken.
- DV3 wil problemen voorkomen door niet alleen naar ongelukken te kijken, maar ook naar dingen die misschien ongelukken kunnen veroorzaken, en hier iets aan te doen.

Het doel is om volgens DV3 systematisch te werken aan maximale verkeersveiligheid voor iedereen. Een slachtoffervrij verkeerssysteem is de ultieme ambitie. Anders gezegd: iedere verkeersdeelnemer - van het schoolgaande kind, de forens en de zakelijke rijder tot de actieve oudere - komt weer veilig thuis.

### VOC & VOC10

VOC staat voor *verkeersongevallenconcentratie*; dat is een kruispunt of wegvak waar veel verkeersongevallen plaatsvinden. De VOC10 zijn de tien plekken in de gemeente waar de meeste verkeersongevallen hebben plaatsgevonden in de afgelopen vijf jaar.

### Wegencategorisering

Om de wegen Duurzaam Veilig in te richten, wordt gewerkt met verschillende categorieën. Dat wordt de wegencategorisering genoemd. De onderstaande drie categorieën worden landelijk onderscheiden:

- *Stroomwegen.* Stroomwegen vormen de ruggengraat van ons verkeerssysteem. Een vlotte en veilige afwikkeling van het autoverkeer staat hier centraal. In onze gemeente zijn dit de A7 en de N33.
- *Gebiedsontsluitingswegen.* Gebiedsontsluitingswegen vormen de hoofdwegen in de gemeente. Zij ontsluiten de dorpen, wijken en gebieden en hebben voornamelijk een verkeersfunctie.
- *Erftoegangswegen.* Erftoegangswegen zijn veruit in de meerderheid in de gemeente. Op deze wegen staat de verblijfsfunctie centraal. De verkeersfunctie is hier minder van belang. Dit zijn bijvoorbeeld woonstraten en landbouwwegen in het buitengebied.

De bovengenoemde indeling geldt zowel binnen als buiten de bebouwde kom. Over de wegencategorisering van de gemeente is in het hoofdstuk [Wegencategorisering](#) meer te vinden.

## Een plan in klare taal

### Bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer

Bestemmingsverkeer: bestuurders die een bestemming hebben op het aanliggende deel van de weg. Onder het bestemmingsverkeer vallen bijvoorbeeld aanwonenden of werknemers, bezoekers of leveranciers van aanliggende bedrijven.

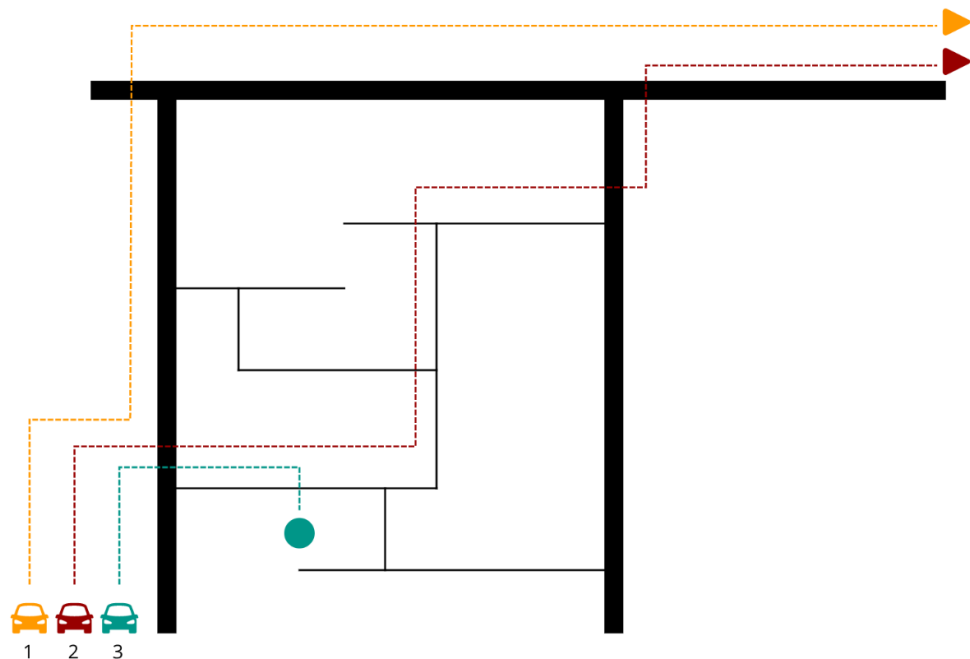
Doorgaand verkeer: bestuurders die de herkomst of bestemming buiten het gebied, wijk of kern, hebben.

### Sluipverkeer

Als er doorgaand verkeer over een weg rijdt, maar daar ongewenst is, spreken we van sluipverkeer. Sluipverkeer ontstaat wanneer een weg de hoeveelheid verkeer niet kan verwerken. Er wordt in die gevallen soms gekozen voor een andere route, bijvoorbeeld voor een route door een woonwijk. Op de wegen in de woonwijk wordt het dan ongewenst drukker. Lokaal verkeer en bewoners ondervinden er hinder van en er kan verwarring ontstaan.

Soms kunnen de capaciteitsproblemen op de stroom- en gebiedsontsluitingswegen niet of moeilijk worden opgelost. Het is dan noodzakelijk om de sluiproutes onaantrekkelijk te maken voor sluipverkeer. Dat kan worden gedaan met bijvoorbeeld wegversmallingen of obstakels, die de reistijd over de sluiproute verlengen. Het verlengen van de reistijd kan ervoor zorgen dat de sluiproute niet meer loont. We proberen sluipverkeer, als dat is aangetoond, zoveel mogelijk te ontmoedigen, waar dat mogelijk is.

Het verschil tussen bestemmingsverkeer, doorgaand verkeer en sluipverkeer is afgebeeld op de onderstaande illustratie.



Illustratie 1 | Verschil tussen doorgaand verkeer (1), sluipverkeer (2) en bestemmingsverkeer (3).

### Hubs

Een hub is een goed bereikbare plek waar je gemakkelijk kunt overstappen van het ene op het andere vervoermiddel. Een schakel in je reis; ongeacht je wijze van vervoer, de plek vanaf waar je vertrekt of je eindbestemming. De hub draagt bij aan een snelle en comfortabele reis.

Een hub is niet zomaar een knooppunt. De nadruk ligt op beleving; verblijfsklimaat, herkenbaarheid, informatie, tijdsbesparing, positieve verrassing en integratie met de omgeving. Het is dé aangewezen plek om meerdere voorzieningen aan elkaar te koppelen. Denk hierbij aan faciliteiten voor alleen de reizigers; zoals een kiosk, watertappunt, wifi of overstapplek voor de hubtaxi. Maar denk ook aan algemene voorziening en zoals een gezondheidscentrum, een brede school of een winkel. Kortom; een plek waar alles samen komt. Een hub kan uitgroeien tot een sociaaleconomisch knooppunt van het dorp, de wijk of de regio.

Reist men nu nog vaak rechtstreeks; in de toekomst zal dit meer via overstaplocaties gaan waar men overstapt tussen de 'passende' vervoersmiddelen. Deze overstap wordt dus essentieel om reizigers goed te bedienen. Een hub moet een aantrekkelijke, plezierige en praktische plek zijn, waar je graag langs reist en waar het onplezierige gevoel van wachten tot een minimum wordt gebracht.



Illustratie 2 | Voorzieningen die je bij een hub kan treffen.



# ∞ DE BELEIDSKADERS ∞

**Definitief MOBILITEITSPLAN 2025-2040 MIDDEN-GRONINGEN**

## Beleidsinventarisatie

Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan staat niet op zichzelf, maar heeft raakvlakken met andere beleidsterreinen op alle overheidsniveaus. In het nieuwe Gemeentelijke Mobiliteitsplan wordt rekening gehouden met bestaand beleid op zowel Rijksniveau, provinciaal/regionaal niveau als gemeentelijke niveau. De gemeentelijke mobiliteitsvisie, -ambities en -maatregelen zijn gespiegeld aan deze beleidsuitgangspunten. Hieronder vallen:

### Rijksniveau

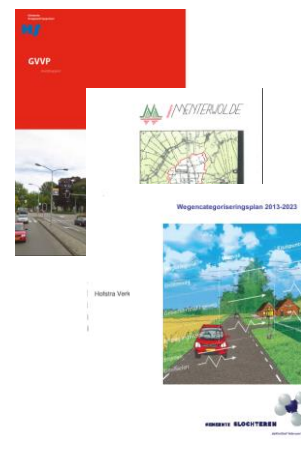
- Wet algemene regels herindeling
- Planwet verkeer en vervoer
- Klimaatakkoord
- Omgevingswet
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 & DV3

### Provinciaal & regionaal niveau

- Provinciaal Omgevingsplan
- Programma Mobiliteit 'Wat Groningers beweegt'
- Verkeerseducatie VVB
- Mobiliteitsstrategie Regio Groningen-Assen
- Fietsstrategie 2016-2025
- Werkplan Fiets 2024-2027
- Loopagenda 2024-2027

### Gemeentelijke niveau

- Drie vervallen gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen
- Omgevingsvisie Midden-Groningen
- Beleidsplan Wegenbeheer 2024-2027
- Kompas 'Samen kom je verder'
- Woonvisie
- Duurzaamheidsvisie
- Laadvisie 2022
- Visie vrijetijdseconomie 2030



## Rijkskaders

De ambitie van de rijksoverheid is om in 2040 te beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. Dit moet op een duurzame manier gebeuren. Het rijk richt zich niet alleen op capaciteitsvergroting maar ook op beïnvloeding van de vraag naar mobiliteit. De uitgangspunten van het Klimaatakkoord worden aangehouden. Ook wordt in het Gemeentelijk Mobiliteitsplan aangesloten op de gemeentelijke Omgevingsvisie. Hierover meer op de volgende pagina.

Op gebied van verkeersveiligheid hanteert het Rijk een nulambitie, elk verkeersslachtoffer is er één te veel, zoals verwoord in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

## Provinciale & regionale kaders

### Provincie

In het kader van het openbaar vervoer formuleert de provincie de volgende ambities die direct relevant zijn voor de gemeente Midden-Groningen:

- Goede toegankelijkheid, fysiek, maar ook qua tarieven, voor specifieke doelgroepen.
- Hoogwaardig openbaar vervoer per bus tussen Hoofdstation/centrum Groningen en de grote kernen. Reizigers uit de regio reizen zo mogelijk zonder overstap naar stad Groningen.

Door de krimp en de onder druk staande (rijks)bijdrage wordt het steeds moeilijker om het openbaar vervoer in de plattelandsgebieden op niveau te houden. Samen met de gemeenten en de lokale gemeenschappen wil de provincie op zoek naar nieuwe, flexibele oplossingen voor het vervoervraagstuk. Met het Rijk is afgesproken om onderzoek te doen naar (betaalbare) bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen vanuit de krimpregio's.

Ten aanzien van de bereikbaarheid per auto worden de volgende ambities geformuleerd die direct relevant zijn voor de gemeente Midden-Groningen:

- Het ritduurcriterium om vanuit de dorpen een stroomweg of gebieds-ontsluitingsweg A te bereiken bedraagt maximaal 15 minuten.

Ten aanzien van de bereikbaarheid per fiets schetst de Fietsstrategie 2016-2025 dat investeren in een kwalitatief goed, volledig en veilig fietsnetwerk in belangrijke mate randvoorwaardelijk is voor de uitvoering van de verschillende andere strategische lijnen.

### Regio Groningen-Assen

In 2020 is de nieuwe Mobiliteitsstrategie (en samenwerkingsagenda) van de regio Groningen-Assen gereed gekomen.

De doelen en programmaonderdelen zijn te vatten binnen de drie hoofdgroepen *Vergroenen*, *Verknopen* en *Verslimmen*. De prioritaire programmaonderdelen zijn de volgende:

- Doorfietsroutes en fietsvoorzieningen
- OV-schaalsprong incl. uitbreiden hubs en services
- Emissieloze logistiek en distributie
- Integrale aanpak ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit
- Regiobrede aanpak gedragsbeïnvloeding
- Inspelen op Smart Mobility

## Gemeentelijke kaders

### Oud vervoersbeleid

De drie mobiliteitsplannen van de voormalige gemeenten Hoogezand-Sappemeer, Slochteren en Menterwolde zijn geïnventariseerd ten behoeve van beleidsharmonisatie. De wegcategorisering uit de plannen van gemeenten Hoogezand-Sappemeer en Slochteren hebben als basis gediend voor het ontwikkelen van een nieuwe wegcategorisering voor de gemeente Midden-Groningen.

### Kompas 'Samen kom je verder'

In het Kompas (2018) wordt beschreven in welke richting de gemeente zich wil ontwikkelen. In het document worden drie bouwstenen voor een maatschappelijke agenda aangesneden.

- *Bouwsteen 1: Groots in kleinschaligheid*

De voorzieningen die van belang zijn voor het dagelijks leven wil de gemeente zo dicht mogelijk bij de bewoners brengen, of zorgen dat deze goed bereikbaar zijn. Dat gebeurt in overleg met onder meer welzijns- en zorgorganisaties. In het Gemeentelijk Mobiliteitsplan is het wensbeeld voor de bereikbaarheid, met oog op de woon- en voorzieningendorpen, beschreven.

- *Bouwsteen 2: Ieder mens telt*

Maatschappelijke kwetsbaarheid wordt vaak van generatie op generatie doorgegeven. Kinderen die opgroeien in armoede, bijvoorbeeld omdat ouders langdurig werkloos zijn, lopen extra kans om later in diezelfde omstandigheden terecht te komen. In het Gemeentelijk Mobiliteitsplan zijn de ambities van de gemeente om vervoersarmoede te bestrijden, benoemd.

- *Bouwsteen 3: Economie van de toekomst*

De gemeente heeft een goede economische basis, dankzij de bedrijvigheid in sectoren zoals (maak-)industrie, landbouw, handel, bouw en energie. Vooral met de maakindustrie, met name scheepsbouw, onderscheiden wij ons regionaal. Het Gemeentelijk Mobiliteitsplan formuleert ambities in relatie tot de bereikbaarheid van de bedrijven in de gemeente.

### Woonvisie

In 2023 heeft de gemeente de Woondeal Regio Groningen-Assen ondertekend. Deze woondeal is een deal tussen Rijk, provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten uit de regio. In de regio Groningen-Assen is een grote woningbouwopgave van 21.000 woningen tussen 2022 en 2030. In Midden-Groningen moeten 1.350 woningen worden toegevoegd. De helft in het stedelijk gebied van Hoogezand en Sappemeer. De ander helft in de overige kernen. De 'Woonvisie Midden-Groningen 2024-2030: met focus vooruit' geeft de kaders voor uitwerking. Die focus ligt op Muntendam (centrumplan), vrijkomende gemeentelijke locaties, integrale ontwikkeling van Hoogezand-Noord, zoeken naar extra bouwlocaties in het stedelijk gebied en netwerken van zorgzame wijken en dorpen.

### Duurzaamheidsvisie

In de Duurzaamheidsvisie 2030 schetst de gemeente een toekomstbeeld in relatie op de (autonome) duurzaamheidsontwikkelingen en de gemeentelijke ambities op dat vlak. Het doel is om de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 55% terug te brengen in 2030. Wij zetten in op een 'veerkrachtige samenleving'. De gemeente gaat op zoek naar meer duurzame oplossingen, waarbij bewoners zelf weer meer het heft in handen kunnen nemen. Daarin wil de gemeentelijke organisatie het goede voorbeeld geven. Dat doet de gemeente door het initiatief te nemen om partijen bij elkaar te brengen, initiatieven en projecten te stimuleren en te faciliteren én door zelf stevig in te zetten op verduurzaming van bijvoorbeeld huisvesting en het wagenpark.

### Beleidsplan Wegen 2024-2027

Structureel onderhoud van het gemeentelijk wegenareaal is belangrijk. De gemeente hanteert een onderhoudsregime dat veilig gebruik en verantwoorde omgang met gemeenschapsgeld borgt. Het gekozen onderhoudsscenario tot en met 2027 houdt in dat voor fietspaden en hoofdroutes een kwaliteitsniveau van B wordt nagestreefd; en op de rest van het areaal het kwaliteitsniveau C. Tegen het einde van de doorlooptijd van het Beleidsplan wegen vindt er een herijking plaats.

**Laadvisie 2022**

Vanaf 2030 zijn alle nieuwe auto's emissieloos. Voor een belangrijk deel zullen dat batterij-elektrische auto's zijn. Die kunnen alleen rijden als de laadinfrastructuur op orde is. Om te zorgen dat er tijdig voldoende laadpunten zijn, is de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, een onderdeel van het nationale Klimaatakkoord. Eén van de afspraken in de NAL is dat gemeenten zorgen voor een integrale laadvisie én plaatsingsbeleid. De gemeente Midden-Groningen heeft in 2022 een laadvisie vastgesteld. Deze laadvisie geeft de komende jaren richting aan de ontwikkeling van een dekkend, toegankelijk, betaalbaar, en veilig netwerk van laadinfrastructuur voor alle elektrische voertuigen. Deze visie is de basis voor de uitrol van laadinfrastructuur. Los van de afspraken en verplichtingen vanuit de NAL heeft Midden-Groningen ook nadrukkelijk behoefte aan beleid voor het plaatsen van laadpalen. De laadvisie geeft de gemeente de mogelijkheid op een adequate wijze haar burgers te faciliteren.

**Omgevingsvisie en omgevingswet**

Sinds november 2023 heeft Midden-Groningen haar eigen Omgevingsvisie. Met de Omgevingsvisie is voorgesorteerd op de intrede van de Omgevingswet. Het doel van de Omgevingswet is om te komen tot een veilige en gezonde fysieke leefomgeving in één integraal en duurzaam ruimtelijk plan. De Omgevingswet geeft mogelijkheden om anders om te gaan met het inrichten van de leefomgeving, inspeland op de veranderingen in de samenleving. Inwoners en ondernemers krijgen meer invloed op de manier waarop de openbare ruimte wordt beheerd.

Onze gemeentelijke Omgevingsvisie biedt zowel concrete als meer algemene aanknopingspunten voor het mobiliteitsbeleid. De hoofddoelstellingen voor het mobiliteitsbeleid zijn de volgende:

- a. Een goede verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling.
- b. Toegankelijkheid en bereikbaarheid op het gebied van verkeer.
- c. Goede digitale bereikbaarheid en digitale toegankelijkheid.

Wat Midden-Groningen gaat doen:

- a. We pakken knelpunten en risicopunten in de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling aan.
- b. We werken mee aan het onderzoek naar verbetering van verkeersveiligheid en -afwikkeling op landbouwroutes.
- c. We verbeteren de verbindingen voor fietsers. We werken mee aan doorfietsroutes van Groningen naar Hoogezand en Harkstede. We zetten in op het oplossen van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk.
- d. We zorgen samen met de provincie voor aantrekkelijke overstappunten voor vervoer met goede voorzieningen. Het gaat om Hubs en P+R locaties. We ondersteunen lokale initiatieven.
- e. We kijken bij alle inrichtingsplannen naar de toegankelijkheid en veiligheid voor iedereen, met specifieke aandacht voor mensen met een beperking.

Dit Mobiliteitsplan is ervoor bedoeld de doelen zoals geschetst in de Omgevingsvisie verder te concretiseren.



# ∞ VERKEERSVEILIG BEWEGEN ∞

Definitief MOBILITEITSPAN 2025-2040 MIDDEN-GRONINGEN





## Inventarisatie verkeersveilig bewegen

### Verkeersveiligheid in de gemeente

Op basis van de geregistreerde verkeersongevallen is inzichtelijk gemaakt op welke locaties verkeersongevallen hebben plaatsgevonden. De focus ligt daarbij op ongevallen met letselschade tot gevolg en ongevallen met dodelijk afloop. De registratiegraad van ongevallen met uitsluitend materiële schade is gering waardoor hiervan geen reëel beeld zou ontstaan. Hieronder staat het ongevallenbeeld van de afgelopen acht jaar weergegeven (alle wegen in de gemeente).

Tijdperiode	Verkeersongevallen	Letselschade	Doden
2015	412	117	1
2016	384	73	1
2017	383	88	3
2018	340	78	4
2019	329	80	1
2020	273	79	4
2021	288	80	1
2022	312	94	3
2023	329	117	4

Bron: ViaStat

### Ongevallenlocaties

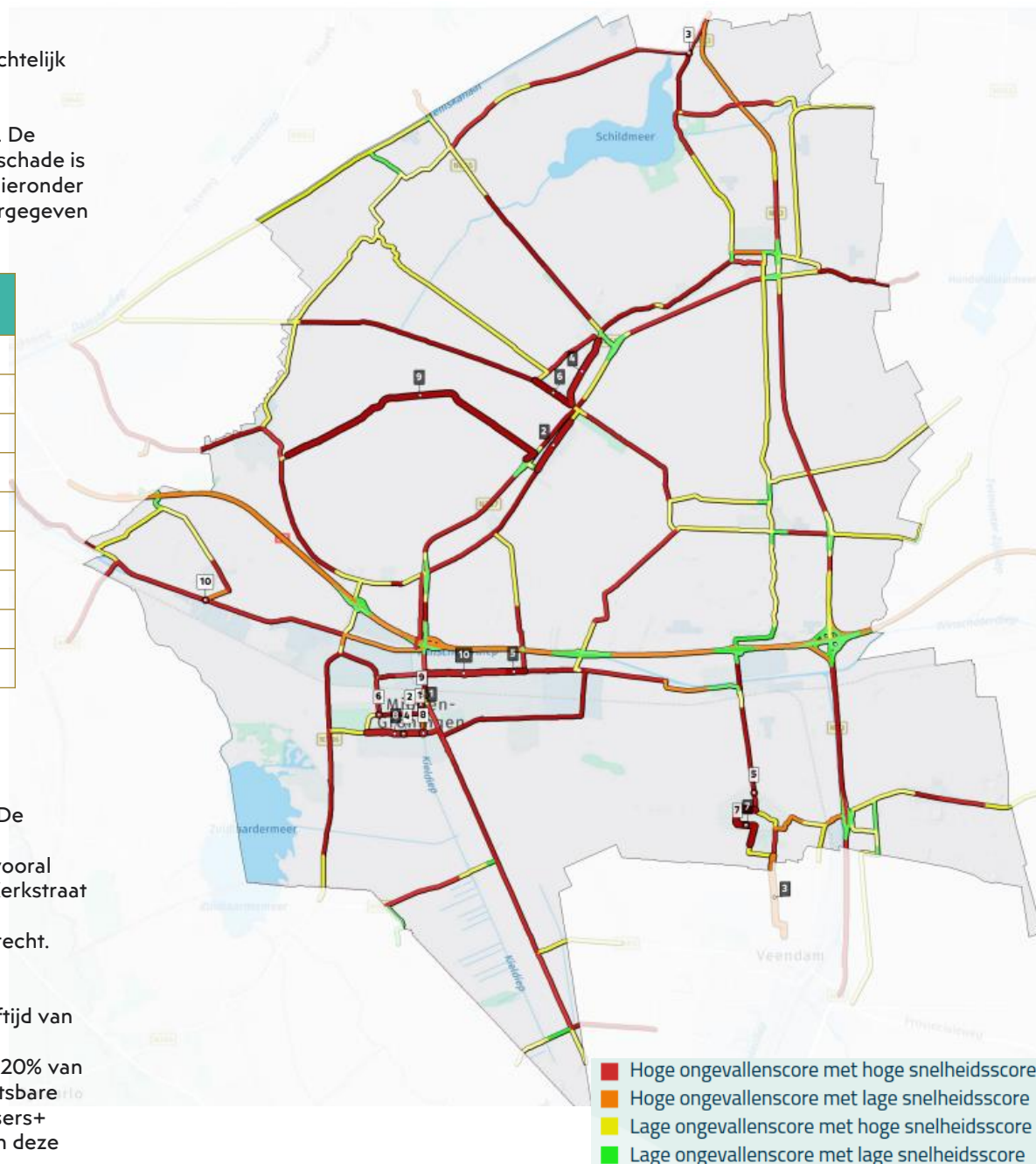
Ca. 70% van de geregistreerde verkeersongevallen op de gemeentelijke wegen gebeurt binnen de bebouwde kom. De ongevallenconcentraties zijn met name te vinden in Hoogezand en Sappemeer. De ongevallen met letsel zijn vooral geconcentreerd op de twee centrale hoofdverbindingen Kerkstraat - Van der Duyn van Maasdamweg en Hoofdstraat - Meint Veningastraat, als ook de Troelstralaan binnen de wijk Gorecht.

### Kwetsbare verkeersdeelnemers

In de periode 2015-2023 viel onder de jongeren, in de leeftijd van 12 tot en met 24 jaar, 30% van het totale aantal verkeersslachtoffers. Ouderen (60-plussers) maakte voor 20% van het totale aantal verkeersslachtoffers uit. In de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike en bromfietzers+ (=bromfiets, snorfiets, scootmobiel en brommobiel)) viel in deze periode ongeveer 42% van de verkeersslachtoffers.

De grootste ongevallenconcentraties van kwetsbare vervoerswijzen zijn te vinden Hoogezand, Sappemeer, Harkstede, Noordbroek, Muntendam en het traject Slochteren-Siddeburen.

De locaties en wegvakken met de meeste verkeersongevallen zijn bekend bij de gemeente. Rechts op de pagina staat de CROSS-kaart (waarop de combinatie rijsnelheden en ongevallen is gemaakt) weergegeven. Mede op basis van deze gegevens prioriteert Midden-Groningen de maatregelen.



Illustratie 3 | CROSS-kaart gemeente Midden-Groningen met wegvakken 1 en kruispunten 1



## Experts van de woonomgeving

### Wat zeggen onze bewoners over verkeersveiligheid?

Geregistreerde ongevallencijfers laten niet het complete beeld zien. Het is namelijk mogelijk dat er locaties in de gemeente zijn waar veel bijna-ongelukken gebeuren, terwijl deze locaties niet in de cijfers terugkomen. Daarnaast is het onduidelijk welke impact de ervaren verkeersonveiligheid heeft op het wel of niet kiezen van een vervoersmiddel, zoals bijvoorbeeld de fiets. Om inzicht te krijgen in de risico-locaties en wegvakken is tweemaal een enquête uitgezet onder de bewoners. Omdat juist de bewoners experts zijn van hun woonomgeving en deze risico-locaties goed kunnen duiden.

Uit de eerder uitgevoerde integrale veiligheidsenquête (2019) kwam naar voren dat veruit de meest ervaren verkeersonveilige situaties in de straat worden toegedicht aan bestuurders die de maximumsnelheid (ver) overschrijden. Uit de Mobiliteitsenquête 'Mening in Beeld' (2020) blijkt dat ca. 90% van de bewoners uit Midden-Groningen verkeersveiligheid als een belangrijk tot zeer belangrijk onderdeel van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid voor de komende jaren ziet. Bewoners ervaren verkeersonveiligheid het meest bij de volgende situaties:

- Hardrijdend autoverkeer op de wegen waar langzaam en gemotoriseerd verkeer mengen (30 en 60km-wegen)
- (Fiets)oversteken in Hoogezand en Sappemeer
- Aanwezigheid grote (landbouw)voertuigen op fietsroutes met veel scholieren

De clusters van ervaren risico-locaties (onveilige kruispunten, wegvakken) zijn aangegeven op de kaart die te vinden is op de volgende pagina. Het betreft de combinatie van antwoorden vanuit het perspectief van de auto, fiets en voetganger. De meeste genoemde locaties zijn de Hoofdstraat in Hoogezand, de wegen rond het Stadshart en de 30-km zones in Muntendam, Noordbroek en Siddeburen.

## Uitgangspunten verkeersveiligheid

### Verder verbeteren van de verkeersveiligheid

Rijk, provincies en gemeenten hebben samen met de maatschappelijke partijen in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 gekozen voor een gezamenlijke, preventieve, risico gestuurde aanpak. Met als doel de verkeersveiligheid een impuls te geven en toe te werken naar 0 dodelijke verkeersslachtoffers. Dat gebeurt aan de hand van negen pijlers:

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

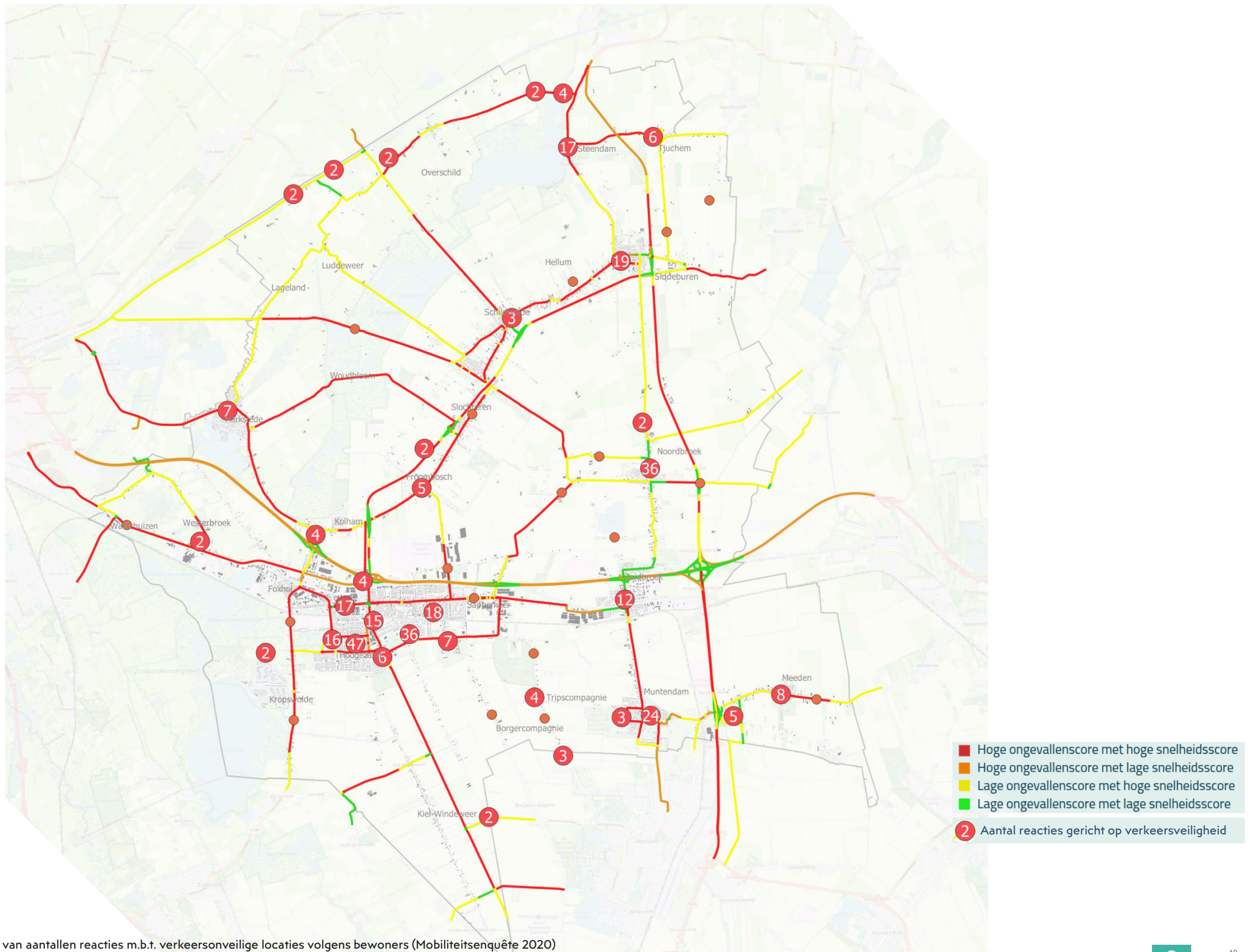
Samen met en in opdracht van de provincie Groningen zijn hier al vergevorderde stappen in gezet met een analyse document. Vanuit de pijlers mens, weg en voertuig vallen de volgende verkeersveiligheidstrends op in onze gemeente:

1. (Jong)volwassenen hebben een vrij groot aandeel in het totale aantal slachtoffers en het aantal educatieve maatregelen gericht op deze doelgroep blijft achter.
2. het grootste aantal slachtoffers in onze gemeente valt op 50km/u wegen. Het risicocijfer is echter het hoogst op 30km/u wegen. Het risicocijfer is berekend door het aantal letselongevallen per jaar te delen door de voertuigprestatie (in voertuigkilometers per jaar). Kortom, per afgelegde voertuigkilometer is de kans op een letselongeval het grootst op een 30km/u weg.
3. Volwassenen en beginnende bestuurders hebben een relatief groot aandeel onder de slachtoffers. Ook door de toename van deze voertuigen vraagt dit aandacht de komende tijd.

Als onderdeel van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid is het streven dat overheden, op alle niveaus, in 2025 gebruikmaken van een set aan risicoindicatoren (SPI's) voor verkeersveiligheidsbeleid.

### Wat zijn risicoindicatoren (SPI's) precies?

Met heldere indicatoren is het mogelijk om zicht te houden op de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in een gebied. Zo kan waar nodig het beleid tussentijds worden geïntensiveerd of bijgesteld. Met risicoindicatoren kunnen we objectief - en in sommige gevallen subjectief - vaststellen hoe veilig de infrastructuur is en hoe veilig verkeersdeelnemers zich gedragen. De scores op de verschillende indicatoren bieden aanknopingspunten voor de te nemen maatregelen. Door het periodiek meten van de SPI's kan de gemeente bovendien vaststellen hoe succesvol de maatregelen zijn. Een concrete SPI is bijvoorbeeld het aandeel jongvolwassenen in het totaal aantal verkeersslachtoffers (zie trend 1 bovenaan). Door in te zetten op verkeerseducatie en met het huidige ongevallebeeld voor ogen, kan de gemeente monitoren hoe de SPI zich heeft ontwikkeld. En beoordelen of de maatregelen aanslaan.



Illustratie 4 | Clusters van aantallen reacties m.b.t. verkeersonveilige locaties volgens bewoners (Mobiliteitsenquête 2020)



## Visie op verkeersveiligheid

### Samenvatting

- ✓ Doorgaan met het Duurzaam Veilig en duidelijk inrichten van de openbare ruimte.
- ✓ Aanpak van de grootste verkeersveiligheidsknelpunten in de gemeente.
- ✓ Inzetten op veilige schoolroutes en schoolomgevingen.
- ✓ Met verkeerseducatie en handhaving het verder verbeteren van de verkeersveiligheid.

Wij zetten de komende jaren in op het verder verbeteren van verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersongevallen.

### Aanpak 30km en 60km-zones

In onze gemeente is de kans op een letselongeval het grootst op een 30km/u weg. Het duidelijk aangeven van de overgang naar 30km zones, in signalering en inrichting, vergroot de herkenbaarheid voor verkeersdeelnemers en de bereidheid van verkeersdeelnemers om zich aan de maximumsnelheid te houden. Herkenbaarheid en inrichting zijn daarom prioriteit in de gemeentelijke verkeersveiligheidsaanpak voor de komende jaren.

De gemeente gaat daarom verder met het volwaardig inrichten van de wegen in de verblijfsgebieden (de 30/60km-zones). Dat betekent dat de verblijfszones die nu niet of niet geheel voldoen aan de gewenste inrichtingskenmerken (Duurzaam Veilig), aangepakt gaan worden. Een eerste inventarisatie hiervoor is reeds gedaan. Per woonkern is gekeken welke kruisingen en wegvakken binnen de verblijfszone nog niet (geheel) voldoen aan de gewenste inrichtingskenmerken.

Middelen moeten efficiënt worden ingezet. Daarom is het goed om gebruik te maken van de subsidieregeling die het SPV2030 biedt. Voor de juiste maatregelen op de juiste plaats is intensieve samenwerking nodig met herinrichtingsplannen en groot onderhoudsplannen.

### Aanpak grootste verkeersveiligheidsknelpunten

Uit de ongevallenanalyse komen de VOC10 kruispunten en VOC10 wegvakken, waar de meeste verkeersongevallen hebben plaatsgevonden in de afgelopen vijf jaar. Uit de analyse blijkt dat het bij de ongevallenconcentraties veelal gaat om de combinatie kwetsbaar verkeer met gemotoriseerd verkeer.

In eerste instantie onderzoekt de gemeente de VOC10 kruispunten en wegvakken op de specifieke onveiligheidskenmerken. Voorts zal worden gekeken welke maatregelen getroffen moeten worden om de verkeersveiligheid op de locatie of wegvak te verhogen. Dat kan zowel gaan om maatregelen in de infrastructuur (fysiek) als maatregelen gericht op het gedrag van verkeersdeelnemers (educatie).

Ten aanzien van meldingen van inwoners en bedrijven over verkeersonveilige situaties is het beleid dat maatregelen pas worden uitgevoerd als er een (financiële) aanleiding voor is. Zoals bijvoorbeeld het groot onderhoud, riool of anderszins.

### Schoolroutes en schoolomgevingen

Veilig van deur tot deur geldt ook voor scholieren. Het is daarom van belang om de hoofdschoolfietsroutes en schoolomgevingen veilig te maken en te houden. Het gaat voornamelijk om het veilig maken van de wegvakken waar het schoolgaande verkeer zich mengt met het gemotoriseerde verkeer, of waar oversteken gemaakt moeten worden.

Een veilige schoolomgeving betekent ook het zo veel mogelijk scheiden van autoverkeer van het langzaam (schoolgaand) verkeer. Wanneer rondom scholen het autoverkeer kan worden ingeperkt, helpt dat bij het ontmoedigen van halen en brengen met de auto. Lopend en fietsend naar school is gezond, duurzaam, veilig, en goed voor de ontwikkeling van het kind. Bij schoolomgevingen wordt daarom ingezet op actieve en duurzame mobiliteit.

Met de scholen die deel uitmaken van het Scholenprogramma heeft de gemeente gesprekken gevoerd over het bepalen van de specifieke knelpunten met betrekking tot de schoolroutes en schoolomgevingen en het inzetten op actieve en duurzame mobiliteit. Omdat de verkeerssituaties- en knelpunten per school verschillen, vraagt dat om maatwerk.

Wanneer er zich verkeersproblemen voordoen bij scholen, is het uitgangspunt dat ze het project Veilige Schoolomgeving doorlopen. Binnen deze module wordt buiten de infrastructuur ook gekeken naar het verkeersgedrag om en nabij de schoolomgeving. Vaak kan verantwoordelijk en verkeersveilig gedrag van ouders en verzorgers bijdragen aan het verbeteren van de verkeerssituatie rond de scholen.

### Verkeerseducatie, handhaving en bebording

In Midden-Groningen is volop aandacht voor de 'zachte kant' van het verkeer- en vervoersysteem, oftewel educatie en handhaving. Verkeersgedrag heeft namelijk een enorme impact op leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid (in positieve dan wel negatieve zin). Het verkeerseducatieprogramma en campagnes heeft de gemeente, net als andere Groninger gemeenten, ondergebracht bij verkeerswijzergroningen.nl en vastgelegd in het Beleidskader verkeerseducatie (provincie Groningen).

Vraagstukken en activiteiten binnen het brede verkeer- en vervoersveld stemt de gemeente af in het Verkeer en Vervoersberaad (VVB). Het reguliere overleg in het VVB continueren we.

Handhaving is een noodzakelijk onderdeel van het verbeteren van verkeersveiligheid en wordt grotendeels uitgevoerd door de politie. Verkeershandhaving (maximumsnelheid, alcoholgebruik, etc.) is opgenomen in onze Kadernota veiligheid.

Met betrekking tot de verkeersbebording is het uitgangspunt: duidelijkheid boven veelheid. Door een veelheid aan borden kan het overzicht voor verkeersdeelnemers verloren gaan. De verkeersbebording wordt hierop geïnventariseerd.



# ∞ DUURZAAM VERPLAATSEN ∞

Definitief MOBILITEITSPLAN 2025-2040 MIDDEN-GRONINGEN



## Inventarisatie duurzaam verplaatsen

### Hoe duurzaam verplaatst Midden-Groningen zich?

Op verschillende beleidsniveaus zijn er afspraken gemaakt op het gebied van duurzaamheid. Deze afspraken vormen de uitgangspunten voor duurzame mobiliteit. We zetten onze stip op de horizon op 2030. Het jaar 2030 valt samen met landelijke en regionale doelstellingen en afspraken. Zo is in 2024 de winning van het Groningse aardgas volledig stopgezet en moet volgens de klimaatwet 55% minder CO<sub>2</sub> worden uitgestoten in 2030 ten opzichte van 1990.

Vanuit duurzame mobiliteit wil Midden-Groningen bijdragen aan de CO<sub>2</sub>-reductie door in te zetten op *het gebruik van de (e-)fiets, het reguleren van elektrisch rijden en hubs.\**

### (E-)Fietsgebruik en lopen

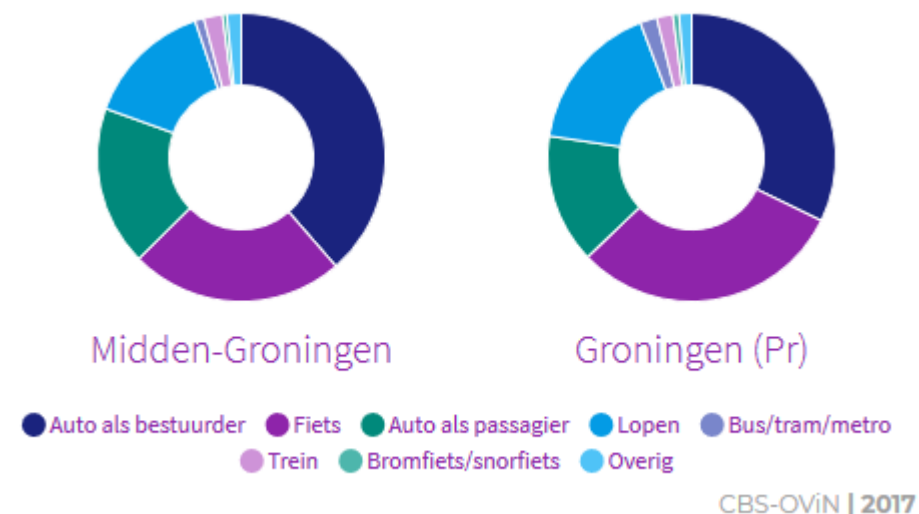
Uit cijfers van CBS-OViN (2017) blijkt dat gemiddeld 24% van de bewoners van Midden-Groningen zich dagelijks met fiets verplaatst, tegenover 56% auto en 20% overige vervoersmiddelen (waarvan ca. 15% te voet). Daarmee scoort Midden-Groningen op zowel fietsverplaatsingen als voetverplaatsingen lager dan het provinciaal gemiddelde. De gemeente wil het lopen en het (e-)fietsgebruik onder de bewoners verder stimuleren.

Een belangrijke rol is weggelegd voor de e-bike, die als vervanger voor de auto kan fungeren bij de verplaatsingen naar onder andere het werk. Dat betekent dat enerzijds de fietsroutes zowel direct als aantrekkelijk moeten zijn (om te concurreren), maar ook de stallingsplekken moeten voldoen (veilig en met laadmogelijkheden).

### Elektrisch rijden

De ontwikkeling van laadinfrastructuur en het gebruik van elektrische auto's gaan in de overwegend plattelandsprovincies in Noord en Oost-Nederland en Zeeland langzamer dan in de Randstad. Volgens cijfers van het CBS en de RDW ligt het aandeel elektrische auto's in de gemeente Midden-Groningen ongeveer 3 keer lager dan het Nederlandse gemiddelde. In 2018 lag het Nederlandse gemiddelde bijvoorbeeld op 1,5% en dat van Midden-Groningen op 0,5%. Naar schatting is in 2020 0,7% van de personenauto's in de gemeente een elektrisch voertuig.

De doelstellingen voor elektrisch rijden, als onderdeel van het klimaatakkoord, staan uitgewerkt in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL). Volgens de doelstellingsprognose van de NAL zou in 2020 1,68% van de personenauto's in Midden-Groningen elektrisch zijn. Dat is bijna tweeëneenhalf keer hoger dan het daadwerkelijke aandeel elektrisch vervoer (naar schatting 0,71%) in de gemeente. Het aandeel elektrische personenauto's ligt buiten het invloedgebied van de gemeente Midden-Groningen.



Illustratie 5 | Verdeling naar modaliteiten (bron: CBS-OViN, 2017)

\* Het openbaar vervoer valt ook onder duurzame mobiliteit. Bij het mobiliteitsthema *Leefbaar platteland* wordt invulling gegeven aan de ambities op het gebied van het openbaar vervoer en de hubs.



## Visie op lopen (en lopen-plus)

### Samenvatting

- ✓ Aandacht schenken aan de trottoirs, daarbij ook kijkend naar comfort op het trottoir, in de vorm van obstakels of breedte.
- ✓ Bestaande looproutes naar bijvoorbeeld stations, belangrijke bushaltes en centrumgebieden, verbeteren.
- ✓ Inventariseren van plekken waar nu geen voetgangervoorzieningen zijn, maar deze wel noodzakelijk zijn. Voorkomen moet worden dat bewoners en bezoekers onnodig van de rijbaan en/of fietspad gebruik maken.

Lopen, en specifiek ook gebruikers van scootmobiel en andere loop 'hulpmiddelen' ('lopen-plus'), is de meest vanzelfsprekende, duurzame, gezonde en minst belastende wijze van verplaatsen. Verder draagt lopen bij aan het verlagen van de verkeersdruk en het verbeteren van de verkeersveiligheid. En veel voetgangers en 'lopers-plus' voor de deur betekent meer klandizie voor lokale ondernemers. Als meer mensen kiezen voor lopen, vermindert dat de druk op de openbare ruimte. Er ontstaan meer kansen om onze leefomgeving aantrekkelijker te maken. Dit werkt ook andersom. Door de leefomgeving aantrekkelijker te maken, zullen meer mensen de keuze maken om te voet te gaan.

Voor kleinere afstanden is te voet gaan – of met de fiets – vaak een goede verplaatsingswijze. Om lopen te stimuleren, zetten we in op nabijheid, aantrekkelijkheid en toegankelijkheid. In het dorp zijn veel afstanden goed beloopbaar. De loopduur wordt beïnvloed door barrières zoals het spoor, maar ook door drukke wegen die lastig zijn over te steken. We kiezen daarom voor een fijnmazig netwerk van routes en oversteekplaatsen, waar voetgangers zo veel mogelijk voorrang hebben en korte wachttijden hebben bij kruisingen.

Wanneer de openbare ruimte daartoe uitnodigt, maken meer mensen de keuze om te gaan lopen. De openbare ruimte wordt aantrekkelijker door meer variatie in activiteiten, functies en voorzieningen toe te voegen. Kleine aanpassingen, zoals het plaatsen van bankjes, kunnen daarbij soms al een groot effect hebben. Ook sociale veiligheid draagt bij aan de aantrekkelijkheid van looproutes. Investeren in een betere, meer diverse, sociaal veilige en aantrekkelijker openbare ruimte met meer ruimte voor recreatie, sport en ontmoeting, is een directe investering in de voetganger.

Wij willen juist in Midden-Groningen dat zo veel mogelijk mensen zelfstandig meedoen aan de maatschappij en dat onze openbare ruimte daarop is ingericht. De openbare ruimte moet daarom voor alle voetgangers toegankelijk zijn, dus ook bijvoorbeeld voor personen met een kinderwagen, rolstoel en met verminderd of geen zicht. Dit betekent in ieder geval dat we de voetgangersruimte zo veel mogelijk vrij houden. De beschikbare ruimte voor voetgangers wordt soms gedeeld met terrassen, uitstal van winkels, fietsparkeren en straatmeubilair. Hoe drukker de plek, hoe minder voetgangersruimte er vaak overblijft. Hiermee komt de toegankelijkheid onder druk te staan. We zullen de openbare ruimte zo moeten ontwerpen dat de voetganger niet in de verdrukking komt en handhaven op excessen.

### Looproutes en het openbaar vervoer

Lopen heeft verreweg het grootste aandeel in het voor- en natransport bij het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer functioneert beter met een goed en aantrekkelijk voetgangersnetwerk. Daarom is het cruciaal dat bushaltes en onze vier treinstations goed te voet en door 'lopers-plus' bereikbaar zijn. Kortom: meer ruimte voor voetgangers en 'lopers-plus' draagt niet alleen bij aan de doelen van ons mobiliteitsbeleid, maar is ook helemaal verweven met andere ambities, zoals een gezondere samenleving, inclusiviteit en het versterken van onze lokale economie.

### Uitgangspunt trottoirs

Voetgangers en andere doelgroepen die gebruik maken van trottoirs en loopgedeelten dienen goed en veilig hiervan gebruik te kunnen maken. Dit betekent dat de trottoirs en loopgedeelten minimaal moeten voldoen aan de gestelde eisen ten aanzien van comfort, veiligheid en toegankelijkheid. De bestaande barrières moeten zoveel mogelijk worden opgeheven. Speciale aandacht moet worden geschonken aan de toegankelijkheid van openbare gebouwen en voorzieningen.

### Ontwerpwijzer voetgangers

Het CROW biedt met de 'Ontwerpwijzer voetgangers' (2023) een publicatie die gebruikt kan worden bij het maken van voetgangersbeleid, het vaststellen van het voetgangersnetwerk, het ontwerpen van voetgangersvriendelijke infrastructuur en het beheer en onderhoud ervan.

Deze handreiking kan niet alleen in stedelijk gebied worden toegepast, maar ook in het landelijk gebied. De provincie Groningen stemt de toepassing van de Ontwerpwijzer met de gemeenten af, met als doel om te komen tot gezamenlijke richtlijnen voor realisatie van voetgangersinfrastructuur. Het is het doel van de provincie Groningen om, zoals staat verwoord in de Loopagenda 2024-2027, in 2028 tot een Meerjarenprogramma voor voetgangersinfrastructuur te komen. Alle gemeenten, ook Midden-Groningen, dragen hier hun steentje aan bij. De ambities genoemd in dit hoofdstuk maken deel uit van de besprekingen met de provincie.



## Visie op de (elektrische) fiets

### Samenvatting

✓ Fietsen is een duurzame en gezonde vervoerwijze. We zetten in ons in om het fietsgebruik te stimuleren. Dat betekent dat een kwaliteitsimpuls gegeven wordt aan zowel het fietsnetwerk van, en de stallingsvoorzieningen in, de gemeente.

### Wat zeggen onze bewoners over de fiets?

Zo'n 85% van de bewoners uit Midden-Groningen ziet de fiets als een belangrijk tot zeer belangrijk onderdeel van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid voor de komende jaren. Om de fiets als vervoersalternatief aantrekkelijker te maken zou volgens de bewoners geïnvesteerd moeten worden in:

- Het comfort op de fietspaden en stroken. Comfort verbeteren door in te zetten op verbreding, verlichting/armatuur en onderhoud.
- Meer goede en aantrekkelijke fietspaden/fietsverbindingen in de gemeente. Het gemakkelijker maken om richting de hoofdkernen en de stad Groningen of andere grote plaatsen, zoals Appingedam, Delfzijl, Winschoten, Veendam of Zuidlaren te verplaatsen.
- Veiligheid voor fietsers op de gemengde wegen en bij kruisingen/oversteken. Realiseren van snelheidsremmers, fietsstraten en een algehele aanpak van de verblijfsgebieden.

### (Elektrische) fiets als duurzaam vervoermiddel

Fietsen is een duurzame en gezonde vervoerwijze. De gemeente zet zich de komende jaren actief in om het fietsgebruik te stimuleren. Het vergroten van het gebruik van de fiets is vooral kansrijk voor reisafstanden tot 7 à 10 kilometer (binnen een halfuur te fietsen). De toenemende populariteit van de elektrische fiets maakt het gebruik van de fiets toegankelijker en vergroot de actieradius. Het potentieel van de (elektrische) fiets voor interne verplaatsingen binnen de gemeente is groot. Met een e-bike zijn afstanden binnen de gemeente (en daar net omheen) prima te overbruggen (kansrijk voor reisafstanden tot zeker 15 kilometer), en is het dus ook interessanter om in het onderstaande fietsnetwerk te investeren.

### Veilige en directe fietsverbindingen

Het centrale uitgangspunt van het fietsnetwerk is dat alle belangrijke bestemmingen (zoals de centra, winkels, treinstations, sportparken, bedrijventerreinen en recreatieve bestemmingen) voor fietsers goed te bereiken zijn. Niet alleen binnen de gemeentegrenzen, maar ook in omliggende gemeenten. Zo liggen er plannen voor twee doorfietsroutes (hoogwaardige fietsverbindingen) tussen de stad Groningen en Hoogezand en de stad Groningen en Harkstede. Verder wordt met gepaste prioriteit gekeken naar school-thuisroutes, zowel naar het basisonderwijs als naar het voortgezet onderwijs.

De gemeente zet in op directe en veilige fiets- en ook voetgangersverbindingen. Om de barrièrewerking voor het langzaam verkeer te verkleinen worden op de wegen naar het Stadshart in Hoogezand en het historische lint maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid te verbeteren. Daarnaast wil de gemeente langs alle hoofdwegen (gebiedsontsluitingswegen) vrijliggende fietsvoorzieningen realiseren, conform Duurzaam Veilig. Bij het onderliggend fietsnetwerk gaat de aandacht uit naar het beperken van obstakels, het mogelijk inrichten van fietsstraten en het voorkomen onnodige omrijdbewegingen (door eenrichtingsverkeer).

De gemeente heeft daarnaast een inventarisatie gedaan naar de ontbrekende schakels die zich nog in het fietsnetwerk bevinden. Op de volgende pagina is het hoofdfietsnetwerk en onderliggend fietsnetwerk op kaart weergegeven. De gemeente oriënteert zich in ieder geval op de fietsverbindingen waar gescheiden voorzieningen nu nog ontbreken, maar wel gewenst zijn.

### Prettige stallingsvoorzieningen

Goede en veilige stallingvoorzieningen bepalen mede het gebruik van de fiets richting het centrum, maar ook in het voor- en natransport naar bushaltes en treinstations. Bewoners maken kenbaar dat zij de fiets of e-bike veilig willen kunnen stallen, zo nodig met (camera)toezicht om zo diefstal tegen te gaan.

De gemeente kijkt welke locaties de stallingsvoorzieningen verbeterd en uitgebreid kunnen worden. Vervolgens gaat Midden-Groningen hierover in gesprek met de provincie. Vanuit het provinciale Werkplan Fiets is er budget beschikbaar gesteld om fietsvoorzieningen bij bushaltes en carpoolplaatsen op te waarderen.

### Comfort op de fietsroutes

De gemeente monitort en evalueert periodiek de onderhoudsstatus en breedten van de fietspaden in de gemeente. Reacties van bewoners, zoals in de Mobiliteitsenquête 2020, dragen bij aan de evaluatie. De gemeente wil ook de verlichting langs de fietsvoorzieningen op orde hebben. Goede verlichting is zowel belangrijk voor de zichtbaarheid voor overige verkeersdeelnemers als het veiligheidsgevoel voor de fietser zelf. Prioriteit hebben de belangrijkste routes van het hoofdfietsnetwerk. In aanvulling hierop worden de mogelijkheden voor reflecterende markering op fietspaden bekeken.

Vanwege het toenemende gebruik van de e-bike en speed-pedelec worden er gemiddeld steeds hogere snelheden gereden op de fietspaden. Bij nieuwe fietsinfrastructuur of bij grootschalige aanpassingen trachten we de infrastructuur zo veel mogelijk aan te passen aan de kenmerken van de elektrische fiets.

### Wensbeeld van het fietsnetwerk

Op de volgende pagina staat het wensbeeld van het fietsnetwerk verbeeld. De kaart is opgebouwd uit de volgende lijnelementen:

- Hoofdfietsnetwerk
- Onderliggende fietsnetwerk
- Wens gescheiden fietsvoorzieningen
- Ontbrekende schakels

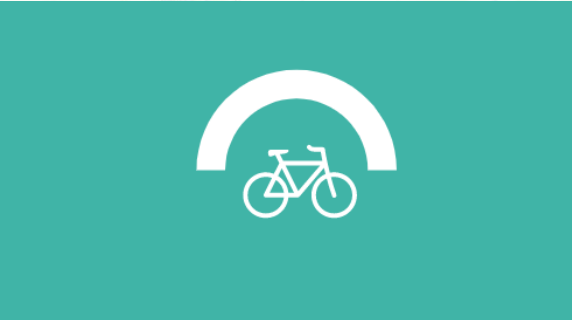
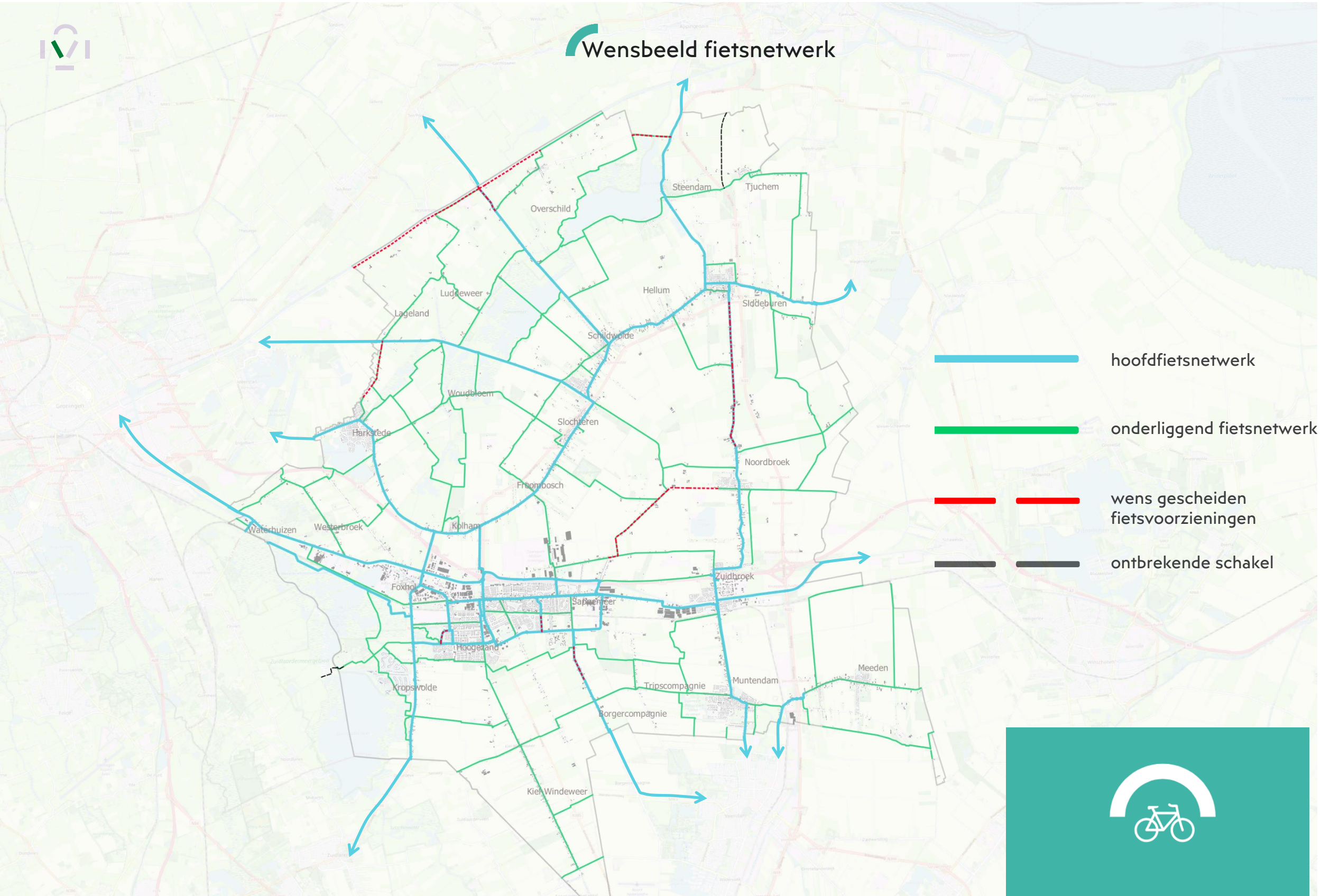
De voormalige Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplannen (GVVP's), de scholen- en recreatieve routes en de Fietsnetwerkkarta uit de Fietsstrategie 2015-2025 van de provincie Groningen hebben als basis gediend voor het gemeentelijk fietsnetwerk. In aanvulling daarop zijn ontbrekende routes (zowel bestaande infrastructuur als niet-bestaande infrastructuur) toegevoegd om de kaart mee te completeren.

- Fietsverbinding parallel aan de geprojecteerde N33: een gewenste en nog niet bestaande schoolfietsverbinding richting de Eemsdelta Campus in Appingedam.
- Wens gescheiden fietsvoorzieningen: een analyse naar hoge rijnsnelheden, ongevallen, intensiteiten gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer, aanwezigheid en aandeel zwaar verkeer, bewonerswensen en de functie van de verbinding binnen het fietsnetwerk heeft geleid tot een aantal verbindingen waar gescheiden fietsvoorzieningen wenselijk zijn.





# Wensbeeld fietsnetwerk



Illustratie 6 | Wensbeeld fietsnetwerk met onderscheid naar het hoofd fietsnetwerk en het onderliggende fietsnetwerk.



## Visie op elektrisch vervoer

### Samenvatting

✓ Midden-Groningen gaat de gemeentelijke ambitie bepalen conform de doelen die zijn afgesproken in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur.

Mobiliteit is verantwoordelijk voor circa 20% van de totale CO<sub>2</sub> uitstoot in Nederland (exclusief internationale lucht- en scheepvaart). Verduurzaming van nationale verkeersaanbod, naast de inzet op alternatieve modaliteiten als de fiets, staan nationaal daarom hoog op te agenda. Zo is in de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), onderdeel van het Klimaatakkoord, afgesproken om samenwerking in regionaal verband te organiseren om gemeenten te ondersteunen bij de realisatie van voldoende laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer. De ondersteuning voor Midden-Groningen wordt geleverd vanuit samenwerkingsregio Noord. Zij stellen een Regionale Aanpak Laadinfrastructuur op. In dit plan van aanpak komt onder meer te staan hoeveel extra laadpunten er volgens prognose in de regio nodig zijn en hoe het plaatsingsbeleid eruit gaat zien.

### Wat kunnen we doen?

We kunnen als gemeente op verschillende manieren invulling geven aan de invoering van laadinfrastructuur. De keuze voor het ambitieniveau is min of meer overkoepelend voor alle volgende keuzes. Hierna volgt een overzicht van de rollen die Midden-Groningen als vertrekpunt kan nemen:

1. **Stimuleren:** we kunnen ervoor kiezen om elektrisch laden te stimuleren. Dat betekent dat we als gemeente ons actief gaan mengen in de aanleg en spreiding van zowel publieke als private laadinfrastructuur door dit aan te sporen en te regisseren, voor zowel inwoners als bezoekers. Voor de laadinfrastructuur betekent dit publieke laadpalen (mee)financieren en plaatsen, zowel op basis van aanvraag als zelf actief plaatsen.
2. **Faciliteren:** we kunnen ervoor kiezen om elektrisch laden te faciliteren. Dat betekent dat de gemeente publieke laadinfrastructuur wil garanderen voor elektrische rijders die niet op eigen terrein kunnen laden.
3. **Reguleren:** we kunnen ervoor kiezen zelf geen regie te voeren over de aanleg en spreiding, maar marktontwikkelingen ook niet in de weg te zitten. Dat betekent dat de gemeente enkel plaatsingscriteria opstelt, zodat we in hun rol als beheerder van de openbare ruimte de activiteiten kunnen reguleren.
4. **Beperken:** we kunnen ervoor kiezen om laadpalen in de openbare ruimte in sommige gebieden beperkt toe te staan, bijvoorbeeld in oude dorpskernen. Om te kunnen afwijzen moet beleid zijn opgesteld.

Met het vaststellen van de Laadvisie hebben we gekozen voor een **faciliterende rol**. In 2024 wordt de Laadvisie herzien, met als belangrijkste wijziging de aanvulling met een visie op het 'snelladen'; en welke rol we bij deze ontwikkeling willen gaan innemen.

### Elektrische fietsen

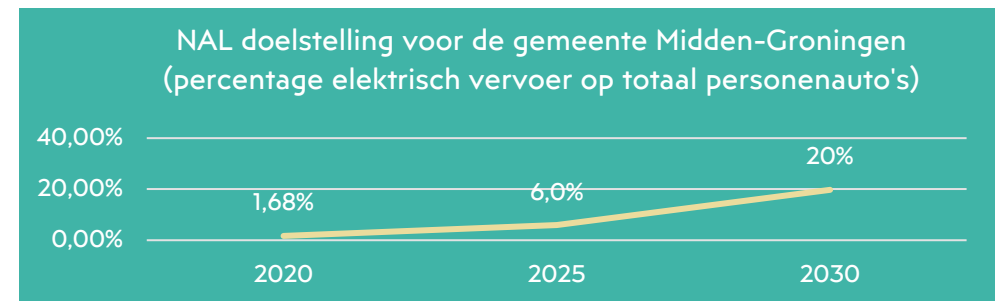
Het opladen van de elektrisch fiets gebeurt bijna altijd thuis aan het gewone stopcontact. De gemeente ziet drie openbare locaties waar elektrisch laden van fietsen extra aandacht kan krijgen: in de openbare fietsenstallingen, bij de hubs en in de buurt of bij horecagelegenheden.

### Wat doet de gemeentelijke organisatie zelf?

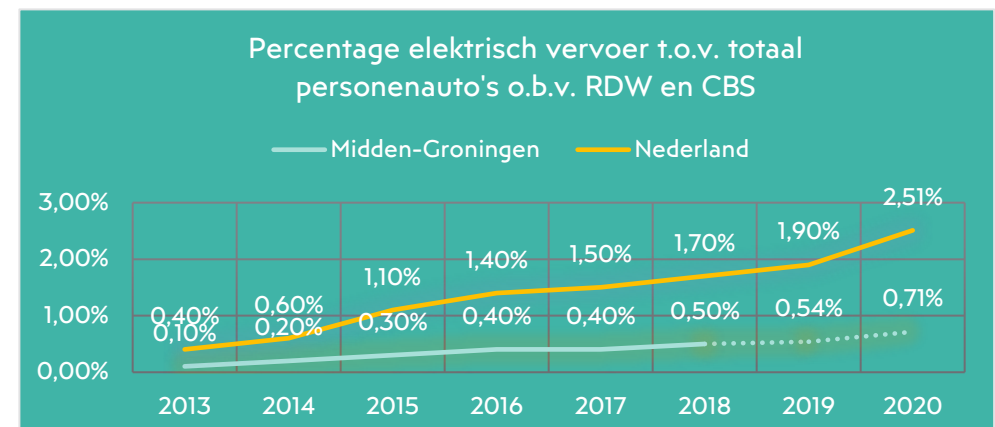
De gemeente Midden-Groningen heeft het doel om een emissievrij gemeentelijk wagenpark te hebben in 2030. Om hier invulling aan te geven is in 2023 een plan van aanpak voor de verduurzaming van het gemeentelijk wagenpark vastgesteld. In dit plan van aanpak is voorgesteld om vanaf 2024 scooters, personenauto's en bestelbusjes te vervangen door batterij-elektrische alternatieven. Vervanging vindt, versneld, plaats op basis van economische levensduur van het huidige fossiele brandstofvoertuig.

Voor vrachtwagens, tractoren en voertuigen met beperkte snelheid is het op dit moment nog niet haalbaar en betaalbaar om alle fossiele voertuigen te verduurzamen. Wel wordt in 2024/2025 een pilot gedraaid met een elektrische vuilniswagen om ervaring op te doen met dit duurzame alternatief.

Illustratie 7 | Cijfers elektrisch vervoer in Midden-Groningen.



NAL doelstelling voor de gemeente Midden-Gr. (percentage EV op totaal personenauto's)



% EV t.o.v totaal personenauto's, NL versus Midden-Groningen o.b.v. RDW en CBS en schattingen.

NB: Het CBS laat leaseauto's buiten beschouwing. Leaseauto's zijn dus ook niet meegenomen in deze schatting.



**∞ LEEFBAAR PLATTELAND ∞**  
**Definitief MOBILITEITSPLAN 2025-2040 MIDDEN-GRONINGEN**



## Inventarisatie leefbaar platteland

De bereikbaarheid voor autoverkeer is in de gemeente Midden-Groningen goed. Bij het thema Leefbaar Platteland gaat de gemeente daarom vooral in op de (semi-)publieke vervoerswijzen.

### Aanbod openbaar vervoer

Midden-Groningen heeft vier treinstations, Kropswolde, Martenshoek, Hoogezand-Sappemeer en Zuidbroek.

Het buslijnnet door de gemeente heeft voornamelijk een oriëntatie op de stad Groningen. Rechts op de pagina staat een kaart van het OV-netwerk van het jaar 2024 weergegeven.

### Wat zeggen onze bewoners over het openbaar vervoer?

Zo'n 60% van de bewoners uit Midden-Groningen ziet openbaar vervoer als een belangrijk tot zeer belangrijk onderdeel van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid voor de komende jaren.

Bijna 25% van de bewoners geeft aan het openbaar vervoer (nog) niet te gebruiken, maar dat wel zou te willen. Om het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken zou ingezet moeten worden op:

- Directheid (tijdsduur) van de belangrijkste verbindingen.
- Het toegankelijker/bereikbaarder maken van het openbaar vervoer.
- Het aantrekkelijker maken van de prijzen van het openbaar vervoer; en inzicht verschaffen in de kostenbesparing ten opzichte van autogebruik.

### Ambities openbaar vervoer Noord-Nederland

In de OV Ontwikkelagenda Noord-Nederland 2025 staan de ambities van overheid, reizigers en vervoerders voor een modern en comfortabel vervoersysteem in Noord-Nederland. Bij de uitwerking van concrete acties en afspraken zijn de onderstaande conclusies het vertrekpunt:

- 1. Groeiende steden:** de bevolking van de regio Groningen-Assen gaat de komende decennia groeien. Dat heeft een groeiende vraag naar openbaar vervoer en deur-tot-deur voorzieningen tot gevolg. Deze ontwikkeling vraagt om investeringen in steden, knopen en verbindingen. Met extra aandacht voor stations en spoorverbindingen, die steeds belangrijker worden. De ontwikkelingen die voor Midden-Groningen (mogelijk) spelen zijn de Wunderline, Nedersaksenlijn, Lelylijn en de trein naar Stadskanaal.
- 2. Vergrijzing en ontgroening:** in de perifere delen van de regio zien we een daling van de bevolking in combinatie met vergrijzing en ontgroening. Doordat mensen langere afstanden moeten afleggen naar opleiding, werk en voorzieningen, leidt krimp tot een groei van de mobiliteit. Gezien het mobiliteitsgedrag van ouderen houden we rekening met een daling van de vraag naar openbaar vervoer in perifere gebieden en een afvlakking van de verschillen tussen spits en dal.
- 3. Slim benutten:** schaarste van publieke middelen vraagt van alle partners een maximale inzet op efficiëntie in het openbaar vervoer. De beschikbare euro's moeten aan zoveel mogelijk potentiële reizigers ten goede komen. Dat kan betekenen dat het bestaande OV-aanbod gebundeld gaat worden en investeringen meer gericht worden op het 'voeden' van grotere OV-knopen met fiets, bus en (deel)auto. Beter/Anders benutten gaat boven investeringen in nieuwe infrastructuur.



Illustratie 8 | OV-netwerk Midden Groningen anno 2024.



## Visie op een leefbaar platteland

### Samenvatting

- ✓ Midden-Groningen zet in op het in stand houden van de huidige dienstverlening.
- ✓ Midden-Groningen wil de OV-periferie in de gemeente duurzaam bereikbaar houden en ziet een belangrijke rol weggelegd voor de hubtaxi. Daarbij hoort de inspanning om de bekendheid van de hubtaxi, als alternatief voor het reguliere busvervoer, te vergroten. Met de hubtaxi blijven onze bewoners verbonden met de hubs.
- ✓ Midden-Groningen ondersteunt het uitbreiden en verbeteren van de voorzieningen bij de treinstations en hubs.

### Onze opgaven voor een bereikbaar platteland

De mate van verbondenheid tussen woonplaats en voorzieningen bepaalt voor een groot deel de bereikbaarheid. De bereikbaarheid vertelt ons hoe gemakkelijk de huisarts en supermarkt te bereiken zijn per fiets, auto of zelfs te voet. Het aantal - en de ruimtelijke spreiding van - bushaltes, maar ook de buslijnfrequenties vertellen ons meer over de bereikbaarheid van het reguliere openbaar vervoer.

De komende jaren zijn belangrijk met oog op de instandhouding van een toereikend vervoersaanbod. Het is er alles aan gelegen om onze bewoners mobiel te houden. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar het buitengebied.

Enkele dorpen hebben nu al de rol als voorzieningencluster, waar ook de omliggende dorpen gebruik van maken. De dorpen die we als 'dragers' van voorzieningen herkennen, zijn van west naar oost: Harkstede, de combinatie Slochteren-Schildwolde, Siddeburen, de combinatie Zuidbroek-Noordbroek, Muntendam en Meeden. Goede bereikbaarheid per auto, fiets én openbaar vervoer met grotere plaatsen in de regio of mobiliteitsknooppunten zoals stations (Kropswolde, Zuidbroek) en hubs (Siddeburen) is essentieel.

Rondom de voorzieningendorpen liggen vele kleinere dorpen en wonen mensen in het buitengebied, vaak binnen de gemeente maar deels ook daarbuiten. Bovendien wordt in het buitengebied ook gerecreëerd. De komende jaren moeten we ervoor gaan zorgen dat we de vervoersmogelijkheden slim verknopen. Daarin vervult zowel de provincie (binnen het samenwerkingsverband met de provincie Drenthe, beter bekend als het OV-Bureau) als de gemeente een rol. Provincie Groningen is verantwoordelijk voor het stad-en-streekvervoer in de provincie en de NS en ProRail zijn grotendeels verantwoordelijk voor de faciliteiten bij de treinstations. De lokale openbare wegen, verkeerslichten, en (faciliteiten bij de) bushaltes vallen onder de verantwoordelijkheid van de gemeente.

### Hubs en de hubtaxi

Het slim verknopen gebeurt op onze hubs. In de nabije toekomst zal op deze locaties steeds meer 'passend' vervoer worden gevraagd en aangeboden. Dat betekent dat overstapt kan worden op (deel)auto, (deel)fiets, taxi en/of bus. De ambitie is om de belangrijkste overstappunten in de gemeente, de zogenaamde mobiliteitshubs, van deze modaliteitsopties te voorzien. Midden-Groningen heeft drie hubs. Dat zijn:

- Station Hoogezand-Sappemeer
- Station Zuidbroek
- MFC Siddeburen

Op deze hubs wordt een plus geboden op de reis. Een hub moet een aantrekkelijke, plezierige en praktische plek zijn, waar je graag langs reist en waar het onplezierige gevoel van wachten tot een minimum wordt gebracht. Naast het hebben van mobiliteitsvoorzieningen zijn hubs plekken waarmee sociaal economische versterking gerealiseerd wordt. De hubs zijn uitgerust met overdekte fietsenstallingen als faciliteit; en de hubtaxi als dienst. De hubtaxi is bedoeld voor diegene die niet per fiets, te voet of op een andere manier naar de hub kan reizen; en is aangeboden tegen een OV-tarief.

De hubtaxi zal in de toekomst een belangrijke rol vervullen voor de plekken in onze gemeente waar geen sprake is van een busverbinding; en waar de noodzaak bestaat voor een alternatief voor het reguliere busvervoer. Midden-Groningen gaat zich daarom inspannen om de bekendheid van de hubtaxi te vergroten. De hubtaxi zorgt voor een rechtstreekse verbinding met de hubs MFC Siddeburen, station Hoogezand-Sappemeer en station Zuidbroek.

Voor alle drie de hubs geldt dat er kansen liggen om zowel de mobiliteitsfaciliteiten als de sociaal economische potentie te optimaliseren. De provincie Groningen gaat onderzoeken of op de overige stations, maar ook op mogelijk nieuwe locaties, hubontwikkelingen, zoals het faciliteren van deelmobiliteit en/of een ophaalpunt, haalbaar zijn. Midden-Groningen ziet zelf kansen voor de opwaardering van station Martenshoek tot een hub. Hiermee worden de OV-reizigers aan de westkant van onze gemeente beter bediend.

In aanvulling op de hubs kan ook onderzoek worden gedaan naar de TOPS (Toeristische opstaplocaties) in combinatie met oplaadpunten voor elektrische auto's en fietsen.

Samen met het OV-bureau zorgen we ervoor dat de woondorpen in de toekomst goed verbonden blijven met de voorzieningendorpen en onze hoofdkern. Midden-Groningen hanteert het uitgangspunt dat vanuit elke kern een vorm van openbaar vervoer mogelijk moet zijn.

Ook moet niet vergeten worden dat de gemeente geen 'gesloten systeem' is. Buiten de gemeentegrenzen zijn meerdere (grote) voorzieningencentra, zoals Veendam, Appingedam, Delfzijl en Groningen-stad, die onze dorpen bedienen.

### Lokale initiatieven en deelmobiliteit

Vanuit initiatieven van lokale ondernemers en vrijwilligers kunnen kleinschalige vervoersdiensten worden opgestart. De gemeente staat doorlopend in contact met de verenigingen dorps- en wijkbelangen om wensen en ideeën te bespreken. Deelmobiliteit hoort hier ook bij. Al deze lokale vervoersoplossingen kunnen het reguliere aanvullen. Deze initiatieven kunnen worden aangesloten op een regionale reisplannersapp.



### Samenvatting

- ✓ Midden-Groningen inventariseert de kansen voor deelmobiliteit binnen de gemeente.
- ✓ Het begrijpelijk maken en houden van het vervoersaanbod in de gemeente.
- ✓ Verbeteren van de mobiliteit en toegankelijkheid voor ouderen en mindervaliden.

### Kansen deelmobiliteit

Autodelen begint na de grote steden ook zijn intrede te doen in de plattelandsgebieden van Nederland. Het autodelen brengt namelijk meerdere voordelen mee ten opzichte van privébezit, ongeacht plaats of regio. Zo is autodelen goedkoper dan het bezitten van een eigen (tweede) auto waar men eigenlijk maar weinig gebruik van maakt. Bovendien kan een deelauto een uitkomst bieden voor bewoners die geen eigen auto bezitten of voor wie het openbaar vervoer maar deels een oplossing is.

Van oudsher ligt het autogebruik en bezit in Midden-Groningen hoog. In de dorpen binnen de voormalige gemeenten Slochteren en Menterwolde hebben huishoudens gemiddeld méér dan één auto. Binnen Hoogezand en Sappemeer ligt dat anders. Daar zijn tussen de wijken grote verschillen aanwezig als het gaat om het autobezit. In Vosholen-West hebben twee huishoudens gemiddeld 3 auto's, terwijl in Stadshart-Noord twee huishoudens gemiddeld 1 auto hebben. De potentie voor de introductie van deelauto's is tussen de voormalige gemeenten dus verschillend.

In de breed uitgezette Mobiliteitsenquête 2020 gaf ca. 33% van de respondenten aan dat zij een deelauto zouden overwegen, als aan één of meerdere voorwaarden werd voldaan. Deze voorwaarden hebben met name betrekking op de financiële aantrekkelijkheid als ook de zekerheid dat de auto gedeeld wordt met bekende medebewoners (kennissen, burens en familie).

De deelauto biedt voor huishoudens in onze gemeente de mogelijkheid om een tweede auto permanent te vervangen; of juist een aanvulling te zijn op het reizen met het openbaar vervoer. In onze gemeente monitoren we het draagvlak voor de deelauto. De Mobiliteitsenquête 2020 was daarin de eerste stap.

Naast de deelauto is ook de potentie van de deelfiets (e-bike) en deelscootmobiel aanwezig, met name in de gebieden waar het openbaar vervoer minder toegankelijk is. De deelfiets biedt kansen binnen het voor- en natransport.

### Begrijpelijk maken van het vervoersaanbod

In de provincie Groningen heeft ongeveer 10% van de bewoners moeite met lezen en schrijven. In onze gemeente gaat het waarschijnlijk om zo'n 6.000 bewoners. Moeite met lezen en schrijven is vaak gekoppeld aan minder digitale vaardigheden. Laaggeletterden en mensen met een taalachterstand hebben onder andere moeite met straatnaamborden lezen en reizen met openbaar vervoer. Dat is problematisch, aangezien de 'leesbaarheid' van grote betekenis is voor de mogelijkheden van vervoer. Als die niet of onvoldoende kunnen worden gelezen en begrepen, daalt de feitelijke beschikbaarheid van mobiliteit evenredig. Laaggeletterdheid vormt daarmee een aanzienlijke drempel om adequaat van het mobiliteitssysteem gebruik te kunnen maken.

Het is voor iedereen makkelijker als het vervoersaanbod duidelijk en begrijpelijk wordt aangeboden. Een duidelijk en begrijpelijk vervoersaanbod is niet eenzijdig te benaderen. Het vraagt zowel om een aanpak op macroniveau als op microniveau. Op macroniveau zijn er ontwikkelingen gaande die, buiten de directe invloed van de gemeente om, het reisgemak vergroten, zoals de ontwikkeling van reizigersapps waarin ook MaaS-ontwikkelingen zijn meegenomen.

Op microniveau, het individueel niveau, kunnen de gemeente en andere partijen bewoners ondersteunen. Hiervoor heeft de gemeente acties geformuleerd in de strategische visie Sociaal Domein 'Sociale Veerkracht in de Praktijk'.

### Mobiliteit van iedereen

#### Wmo-vervoer

Het doel van collectief Wmo-vervoer is het voorzien in lokaal en regionaal sociaalrecreatief verkeer van mensen met een beperking die niet van regulier openbaar vervoer gebruik kunnen maken. Dit wordt ingekocht door de gemeente in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo). De gemeente is verantwoordelijk voor het aanbieden van goed en verantwoord contractvervoer.

Het Wmo-vervoer staat onder druk vanwege krapte op de arbeidsmarkt en de toenemende brandstofprijzen. Dat betekent dat we ook moeten kijken naar alternatieven, zoals de mogelijkheden van het openbaar vervoer beter bekend maken.

#### Toegankelijkheid infrastructuur en openbaar vervoer

De gemeente wil dat de verkeersinfrastructuur en het openbaar vervoer ook voor oudere bewoners en reizigers met functiebeperking aantrekkelijk toegankelijk is. We zien daarom een opgave om ons fiets- en wandelnetwerk de komende jaren op orde te maken om de toegankelijkheid te verzekeren. Bij de toegankelijkheid van het openbaar vervoer gaat de aandacht niet alleen uit naar alleen lagevloerbussen en aangepaste halteperrons (zoals bushokjes en busstations), maar ook om de route naar de halte of het station, de leesbaarheid van de reisinformatie (thuis, op de halte of het station en in het voertuig) en de inrichting van voer- en vaartuigen en kleinschalig openbaar vervoer, zoals de hubtaxi.

Bij het aanleggen of aanpassen van infrastructuur, houden we rekening met algemene toegankelijkheid. Hiervoor staat de gemeente in nauw contact met de openbaarvervoermaatschappijen. De openbaarvervoermaatschappijen zijn verplicht hun toegankelijkheid te verbeteren. Dit is geregeld in de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (Wgbh/cz).



**∞ BEREIKBARE ECONOMIE ∞**  
**Definitief MOBILITEITSPLAN 2025-2040 MIDDEN-GRONINGEN**





## Inventarisatie economische dynamiek

### Introductie economische sector gemeente

In de gemeente Midden-Groningen zijn ruim 23.000 arbeidsplaatsen aanwezig (2022, Destaatvangroningen) en onze gemeente is daarmee op 1 na de grootste arbeidsmarkt in de provincie Groningen.

De Industrie is ruimschoots de grootste sector in Midden-Groningen met 25,5% van de werkgelegenheid. Dat is meer dan twee keer zo groot als gemiddeld in de provincie Groningen (11%) en het is ook het hoogste percentage van deze sector van alle gemeenten in de provincie. De Handel en de Zorg staan op de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> plaats met een aandeel van respectievelijk 16,8% en 16,4%. Als je de cijfers vergelijkt met referentiejaar 2009 dan is te zien dat het aantal banen in de sector industrie is afgenomen (-4,6%) en het aantal banen in de sectoren handel en zorg iets is toegenomen (+2% en +4%).

### Bereikbaarheid bedrijven en detailhandel

Nevenstaande figuur geeft de bedrijventerreinen in de gemeente weer. Gelegen langs de A7 en N33 maakt dat de concentraties van bedrijventerreinen per auto goed te bereiken zijn. Met betrekking tot bereikbaarheid met fiets en openbaar vervoer valt er nog winst te behalen. De fietsroutes naar, en de veilige verkeersinrichting van, de bedrijventerreinen behoeven nog de nodige aandacht.

Voor de detailhandel en winkelcentra geldt ook dat de bereikbaarheid voor het autoverkeer goed is. Uit het in 2018 uitgevoerde parkeeronderzoek naar het gebruik van de parkeervoorzieningen van het Stadshart is gebleken dat er rond het winkelcentrum geen structurele capaciteitsproblemen voorkomen. Tevens gaf 70% van de bezoekers van het Stadshart aan tevreden tot zeer tevreden te zijn over de parkeerfaciliteiten.

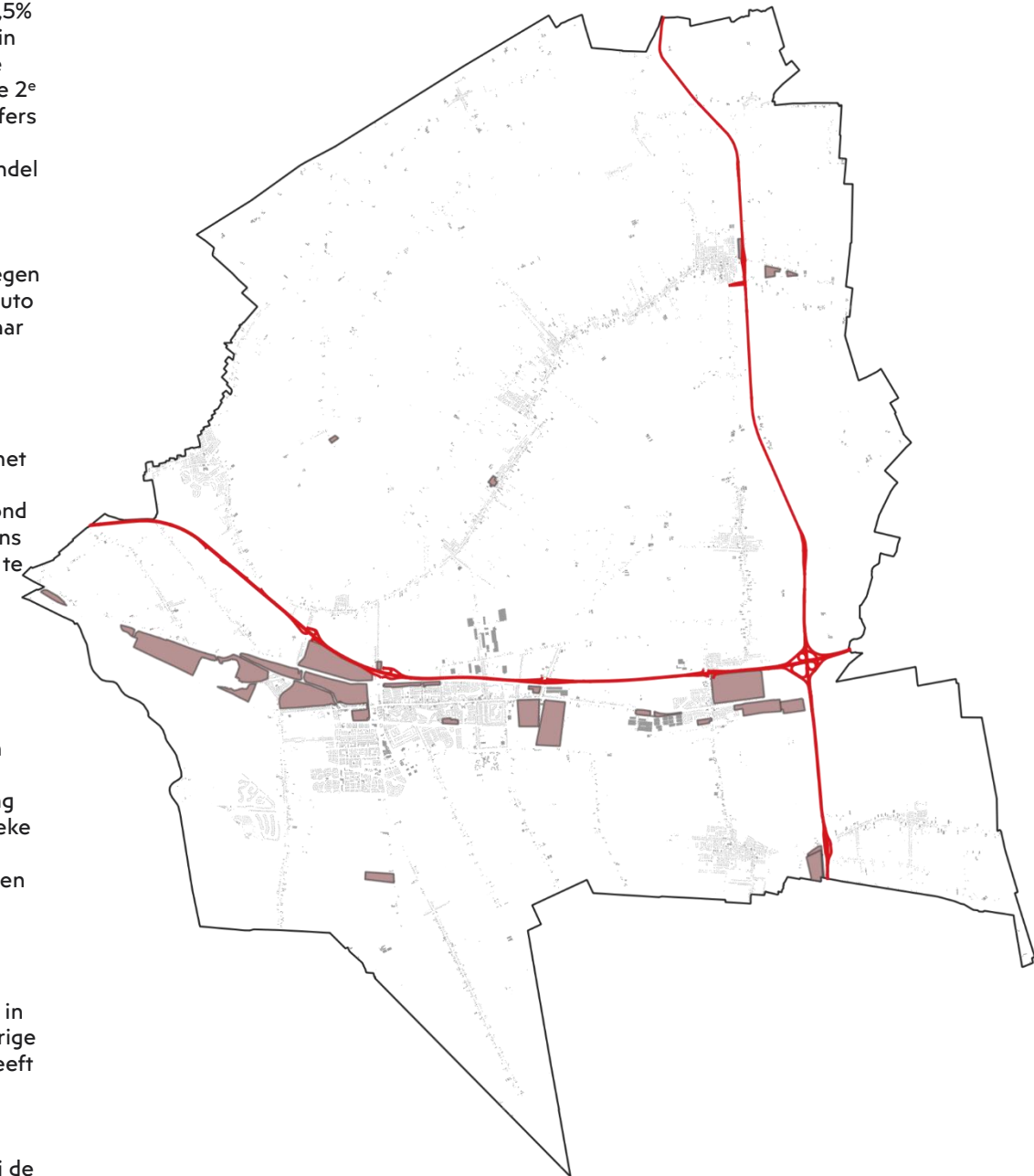
### Goederenvervoer en logistiek

In het goederenvervoer zien we een toename van het pakjesvervoer en bulktransport. De opkomst van extra lange vrachtwagens (LZV's) en grotere schepen zet door. Deze ontwikkelingen vragen om inspanningen die ervoor moeten zorgen dat de logistieke netwerken ook in de toekomst goed blijven functioneren.

Vanuit de provincie Groningen ligt er een sterke ambitie om in samenwerking met logistieke partners (innovatieve) oplossingen te bedenken die de logistieke netwerken versterken, verslimmen, vergroenen en verduurzamen. Midden-Groningen sluit hierop aan. Ook in onze gemeente zijn er volop mogelijkheden om logistieke stromen slimmer te bundelen en onnodige stromen terug te brengen.

### Nieuwbouwlocaties

In Midden-Groningen moeten 1.350 woningen worden toegevoegd. De helft in het stedelijk gebied van Hoogezand en Sappemeer. De ander helft in de overige kernen. De 'Woonvisie Midden-Groningen 2024-2030: met focus vooruit' geeft de kaders voor uitwerking. Die focus ligt op Muntendam (centrumplan), vrijkomende gemeentelijke locaties, integrale ontwikkeling van Hoogezand-Noord, zoeken naar extra bouwlocaties in het stedelijk gebied en netwerken van zorgzame wijken en dorpen. Bij de omvangrijke ontwikkelingen, zoals bij de ontwikkeling Kanaalzone Hoogezand-Noord, zal goed gekeken moeten worden naar welke impact de ontwikkelingen gaan hebben op de lokale verkeerstructuur en capaciteit. Overige, meer kleinschalige ontwikkelingen, zijn goed op te vangen binnen het huidige mobiliteitssysteem.



Illustratie 9 | Concentraties bedrijvigheid in Midden-Groningen.





## Visie op de bereikbaarheid van werklocaties

### Samenvatting

- ✓ Midden-Groningen zet in op duurzame bereikbaarheid van bedrijven en bedrijventerreinen voor alle modaliteiten.
- ✓ Midden-Groningen zet in op een blijvende goede bereikbaarheid van winkelcentra en algemene voorzieningen.

### Bereikbaarheid werklocaties en recreatiebedrijven

In de gemeente Midden-Groningen zijn ruim 23.000 arbeidsplaatsen aanwezig (2022) en onze gemeente is daarmee de op 1 na de grootste arbeidsmarkt in de provincie Groningen. Met grote concentraties langs de A7 en N33 is de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen per auto goed. Met betrekking tot bereikbaarheid met fiets en openbaar vervoer valt er nog winst te behalen. De fietsroutes naar, en de veilige verkeersinrichting van, de bedrijventerreinen behoeven nog de nodige aandacht.

Voor de detailhandel en winkelcentra geldt ook dat de bereikbaarheid voor het autoverkeer goed is. Uit het in 2018 uitgevoerde parkeeronderzoek naar het gebruik van de parkeervoorzieningen van het Stadshart is gebleken dat er rond het winkelcentrum geen structurele capaciteitsproblemen voorkomen. Tevens gaf 70% van de bezoekers van het Stadshart aan tevreden tot zeer tevreden te zijn over de parkeerfaciliteiten.

### Relatie met duurzaamheid

Aangezien meer dan de helft van de wegkilometers in het personenvervoer werkgerelateerd is, hebben werkgevers een grote rol in het verduurzamen van de mobiliteit. Niet alleen in het wagenpark, maar ook door hun werknemers op een duurzame manier te laten reizen of werken. Dit zorgt voor minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en stimuleert een bredere verduurzaming van personenmobiliteit zowel zakelijk als privé. De afspraken met werkgevers zijn zowel gericht op het vergroten van het aantal werkgevers dat zich inspant voor minder uitstoot van het werkgerelateerde verkeer, als op opschaling en uitrol van best practices.

De werkgeversaanpak van Groningen Bereikbaar, een samenwerking van werkgevers in de regio, heeft het doel om met werkgevers de bereikbaarheid van de regio op een duurzame wijze te verbeteren. Dat doen ze door het leggen van slimme verbindingen tussen werkgevers en overheden. Met als doel niet alleen het gezonder en vitaler reizen, maar ook een reductie van reiskosten, de uitstoot van minder CO<sub>2</sub> en fijnstof, het verbeteren van de bereikbaarheid en een grotere medewerkerstevredenheid.

### Parkeren en bereikbaarheid

Midden-Groningen acht het zinvol om parkeerbeleid op te stellen. Enerzijds om te kunnen sturen op de bestaande parkeerproblematiek in straten/buurtten (1) en anderzijds om uitgangspunten te bepalen voor het parkeren bij nieuwe (woningbouw-)ontwikkelingen (2). Met daarbij aandacht voor alternatieven als autodelen en de fiets. In de nieuwe publicatie van het CROW over de parkeerkencijfers wordt expliciete aandacht geschonken aan een afwijkingskader (voor in met name de stedelijke ontwikkelingen). Juist in Hoogezand-Sappemeer zien we concurrentie om ruimte ontstaan, waarbij (omvangrijke) parkeervoorzieningen realiseren voor woningbouw soms haaks staat op het ruimtelijk beleid. De nieuwe CROW-publicatie helpt bij het komen tot maatwerk per ontwikkeling.

De parkeervoorzieningen bij de winkelcentra in de gemeente moeten goed op orde zijn. Dat betekent niet alleen dat er voldoende parkeercapaciteit (voor auto en fiets) beschikbaar moet zijn, maar ook dat de verkeersomgeving rond de parkeervoorziening goed is ingericht. Om de 5 jaar wordt de parkeerdruk bij de winkelcentra gemonitord en geëvalueerd.

## Visie op de landbouwlogistiek

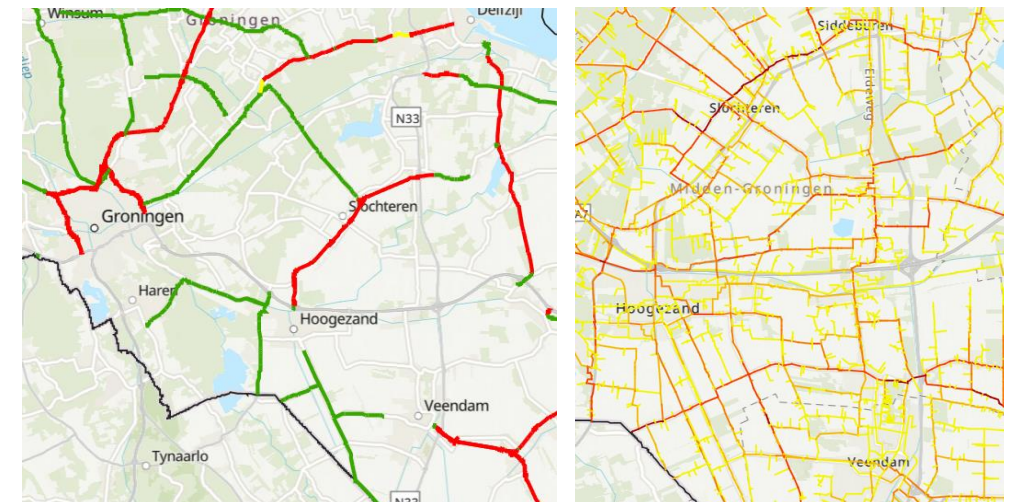
### Samenvatting

- ✓ Een concrete en praktische maatregelenaanpak wordt ontwikkeld om knelpunten op een aantal trajecten op te lossen.
- ✓ Midden-Groningen zet in op educatiemaatregelen om het onderling begrip tussen landbouwverkeer en het overige verkeer te versterken.

### Landbouwverkeer in de gemeente

Van oudsher kent de gemeente een sterke landbouw- en tuinbouwsector. De landbouw is steeds meer voor de internationale (massa-)markt gaan produceren. De sector heeft een grote betekenis voor de regionale economie en werkgelegenheid. Verkeersveiligheid en de aanwezigheid van barrières zijn de onderwerpen die voor het landbouwverkeer van belang zijn. Het gezamenlijk gebruik van de openbare weg door zowel langzaam verkeer als landbouwverkeer op relatieve smalle landbouwwegen is een herkenbaar spanningsveld. We blijven in gesprek, en zoeken de samenwerking, met de omgeving en ketenpartners over deze vraagstukken.

Om te voorkomen dat landbouwverkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers elkaar onnodig in de weg zitten, is door de provincie Groningen onderzocht of een scheiding tussen het verkeer op de landbouwroutes nodig is en op welke provinciale wegen landbouwverkeer mogelijk kan worden toegestaan. Gezien de brede opzet van het onderzoek zijn de uitkomsten maar in beperkte mate bruikbaar voor onze gemeentelijke situatie.



**Illustratie 10** | Toelatingsbeleid landbouwverkeer op provinciale wegen (links) en route-intensiteiten landbouwverkeer in de gemeente Midden-Groningen (rechts).

Daarom is met landbouwvertegenwoordigers een aantal opgaven en ambities voor Midden-Groningen op een rij gezet:

- bij herinrichtingsplannen landbouwvertegenwoordigers beter (blijven) betrekken. Door bijvoorbeeld vaste (regionale) vertegenwoordigers aan te wijzen.
- een concrete en praktische maatregelenaanpak wordt ontwikkeld om knelpunten op een aantal trajecten op te lossen (o.a. Noordbroek en Schildwolderdijk – Hoofdweg).
- educatiemaatregelen om conflicten landbouwverkeer en het overige verkeer aan te pakken. De oplossingen zijn vaak te vinden in het eigen verkeersgedrag en het onderling begrip.



# ∞ DE WEGENCATEGORISERING ∞

Definitief MOBILITEITSPLAN 2025-2040 MIDDEN-GRONINGEN



## Inventarisatie wegennet

### Categorisering van de wegen

De wegcategorisering dient als kapstok voor de manier waarop we de wegen in de gemeente inrichten en sluit aan op de landelijke Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer. Bij elke wegcategorie hoort een type wegprofiel en bijbehorend snelheidslimiet, zodat het onderscheid voor de weggebruikers duidelijk herkenbaar is. We onderscheiden drie soorten wegen, 1) stroomwegen, 2) gebiedsontsluitingswegen en 3) erftoegangswegen (illustratie 11). Gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen zijn zowel binnen als buiten de bebouwde kom te vinden. De stroomwegen in de gemeente - de A7 en de N33 - liggen geheel buiten de bebouwde kom. De N387 (tussen Hoogezand en Siddeburen) is als regionale stroomweg ingericht met een maximum van 100 km/uur en groene middenasstreep. De provincie Groningen heeft deze weg als gebiedsontsluitingsweg gecategoriseerd.

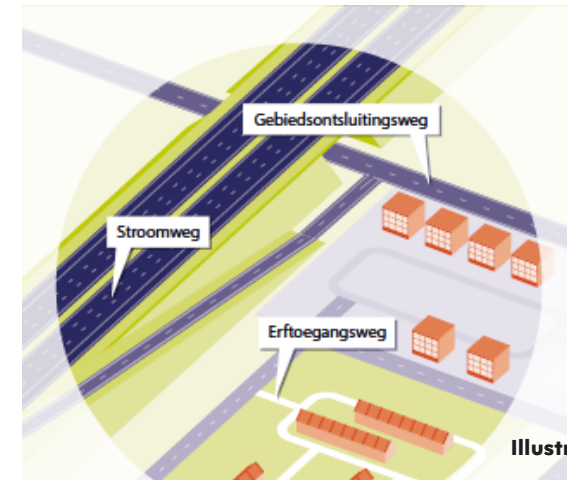
De stroomwegen en de gebiedsontsluitingswegen vormen de hoofdwegenstructuur van de gemeente. Op deze wegen heeft stromen van verkeer de prioriteit met uitzondering van de gelijkvloerse kruisingen vanwege het verkeersveiligheidsbelang. Een goede werking van de hoofdwegenstructuur is een belangrijke basis voor zowel de autobereikbaarheid, de leefbaarheid als de verkeersveiligheid van de verblijfsgebieden. Het streven is om auto- en vrachtverkeer zoveel mogelijk op de hoofdstructuur te bundelen. De wegen in de tussenliggende verblijfsgebieden worden in principe alleen gebruikt door autoverkeer met een herkomst of bestemming in dat betreffende gebied.

De hoofdwegenstructuur en de verblijfsgebieden zijn in de wegcategorisering vastgelegd.

### Gemeentelijke wegen

Wij zijn als gemeente niet wegbeheerder van alle wegen op ons grondgebied. Zo vallen de stroomwegen A7 en de N33 onder beheer van het Rijk en zijn de meeste gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom in beheer van provincie Groningen. Het overige / onderliggende wegennet wordt beheerd door de gemeente. Dit betekent dat de gemeente alleen eigenaar is van gebiedsontsluitingswegen (gedeeltelijk) en erftoegangswegen.

Erftoegangswegen zijn wegen waar de verblijfsfunctie prioriteit heeft. Op deze wegen vindt menging plaats van autoverkeer met langzaam verkeer. De erftoegangswegen zijn nader onderverdeeld in twee types: A en B. Type A heeft een belangrijke betekenis voor de bereikbaarheid van de kleinere kernen en het netwerk van het openbaar vervoer en/of het landbouwverkeer. Meestal zijn dit intensiever bereden erftoegangswegen, waarbij het veelal wenselijk is om het fietsverkeer gescheiden af te wikkelen. Type B zijn de overige wegen en hebben primair een functie voor het bereikbaar maken van de aanliggende percelen. Binnen de kom zijn dit voornamelijk de woonstraten.



Illustratie 11 | Onderscheid wegen (bron: SWOV).

Wegcategorie	Wegvak	Kruispunt/knooppunt	Typering
Stroomweg			Autosnelweg
Gebiedsontsluitingsweg			Verkeersader
Erftoegangsweg			Wegen in verblijfsgebied
Stromen			
Uitwisselen			

Illustratie 12 | Kenmerken wegcategorieën (bron: CROW).



### De wegcategorieën

Van de gemeentelijke wegcategorieën is in onderstaande tabel een aantal onderscheidende (inrichtings)kenmerken weergegeven.

In het kader van Duurzaam Veilig dient de weginrichting zo veel mogelijk aan te sluiten bij de landelijke richtlijnen van het CROW, zodat de weggebruikers het wegbeeld herkennen en bewust worden van het verkeersgedrag (snelheid, voorrang, alertheid op aanwezigheid van kwetsbare verkeerdeelnemers, etc.) die ter plaatse wordt verlangd.

Kenmerk	Gebiedsontsluitingsweg	Erftoegangsweg-type A	Erftoegangsweg-type B
<b>Scheiding rijrichting</b>	Dubbele asstreep	Geen	Geen
<b>Snelheidsregime</b>	50/80	30/60	30/60
<b>Voorrang</b>	Geregeld (voorrangsweg)	Gelijkwaardig of geregeld bij gescheiden fietsverkeer (voorrangskruisingen)	Gelijkwaardig
<b>Kantbelijning (buiten kom)</b>	Ja, onderbroken	Ja, onderbroken	Nee
<b>Fietsverkeer</b>	Gescheiden	Gemengd of gescheiden	Gemengd
<b>Landbouwverkeer</b>	Op rijbaan mogelijk	Gemengd	Gemengd
<b>OV-bus</b>	Geschikt (incl. HOV)	Geschikt (excl. HOV)	Ongeschikt

### GOW30

De gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/u (GOW30) is een nieuw wegtype dat kan worden toegepast wanneer een maximumsnelheid van 50 km/u niet veilig of niet wenselijk is op een weg en waar doorstromen/ontsluiten belangrijker is dan verblijven.

De eisen aan de weginrichting van een GOW30 zijn op dit moment nog niet volledig duidelijk. Duidelijk is dat deze niet geheel hetzelfde zijn als die van een erftoegangsweg of woonstraat waar 30 km/u de limiet is. Er zal rekening moeten worden gehouden met de doorstromings- en ontsluitingsfunctie van de weg. De positie van het openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten speelt een belangrijke rol in de te maken keuzes.

Het CROW heeft in 2023 de publicatie 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' gepubliceerd. Dit gaat nadrukkelijk om voorlopige aanbevelingen, omdat de effecten in de praktijk nog niet (of nauwelijks) zijn aangetoond of geëvalueerd. Op basis van de definitieve CROW-richtlijnen kan Midden-Groningen een gerichte inventarisatie uitvoeren naar wegen die hiervoor in aanmerking komen.

## Visie op wegen **buiten** de bebouwde kom

### Samenvatting

- Er komt nader onderzoek naar de aansluiting Geerlandweg op de N33 bij Siddeburen.
- Midden-Groningen inventariseert of de erftoegangswegen buiten de kom voldoen aan de principes van Duurzaam Veilig.

### Stroomwegen - A7 & N33

Onze gemeente heeft twee stroomwegen, de A7 en de N33. De A7 maakt onderdeel uit van het landelijke hoofdwegennet en de N33 is een regionale stroomweg. Op deze wegen geldt een snelheidslimiet van 100 of 130 km/h.

### Opgave

Rijkswaterstaat werkt in samenwerking met provincie Groningen aan de ombouw van de N33 Midden (Zuidbroek – Appingedam) en de N33 Noord (Appingedam- Eemshaven), inclusief de Eelwerderbrug. Het doel van de ombouw is om de bereikbaarheid van de regio Eemsdelta te verbeteren, de regionale economie te versterken en de leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren. De N33 blijft grotendeels het bestaande tracé volgen. Alleen de huidige boog ten zuiden van Appingedam wordt ter hoogte van Tjuchem afgesneden. Dit zorgt voor een meer directe verbinding richting Eemsmond en Delfzijl.

Daarnaast heeft de voorziene ombouw gevolgen voor het aantal aansluitingen op het onderliggende wegennet. Binnen onze gemeente wordt de rechtstreekse aansluiting van de Geerlandweg (bij Steendam) mogelijk opgeheven en wordt de aansluiting van Siddeburen gecombineerd met de aansluiting van de N387. We doen nader onderzoek of de uitgangspunten hiervoor nog steeds valide zijn.

Na de verdubbeling van N33-midden zijn beide stroomwegen binnen onze gemeente voor de komende jaren op orde. Beide wegen bieden een goede doorstromingskwaliteit en zijn Duurzaam Veilig ingericht.

### Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom

Belangrijke gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom zijn de N387 (Hoogezand-Siddeburen), de N386 (Hoogezand-Zuidlaren), de N385-N963 (Hoogezand-Veendam) en de N860 (Hoogezand-Haren). Deze wegen hebben een belangrijke functie voor de bereikbaarheid van de tussenliggende gebieden naar de stroomwegen toe of vormen een verbinding met en de grotere omliggende kernen (Veendam, Zuidlaren en Haren). Om deze reden wordt overwegend een hoge prioriteit toegekend aan de verkeersafwikkeling. Buiten de kom hebben gebiedsontsluitingswegen in principe een snelheidsregime van 80 km/uur.

### Opgave

Voor onze gemeente is het van groot belang dat op de genoemde (provinciale) verbindingen de doorstroming en verkeersveiligheid zo goed mogelijk wordt geborgd dan wel verbeterd. Dit zorgt namelijk voor een goed functionerend netwerk, waarbij het verkeer maximaal op het hoofdwegennet wordt gebundeld en beperkt de verkeersdruk op de erftoegangswegen die veel kwetsbaarder zijn voor onder andere milieuhinder en verkeersonveiligheid.



### Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom

De erftoegangswegen buiten de bebouwde kom zijn sober ingericht en hebben een snelheidslimiet van 60 km/h. Op een aantal erftoegangswegen buiten de bebouwde kom wordt te hard gereden. Onderzocht wordt of aanvullende maatregelen nodig zijn. Daarbij wordt een relatie gelegd met de beheersplannen voor wegenonderhoud.

#### Opgave

De gemeente gaat inventariseren of de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom een eenduidige uitstraling hebben en aan de principes van Duurzaam Veilig wordt voldaan.

## Visie op het verkeer in stedelijk gebied

### Samenvatting

In Hoogezand en Sappemeer zorgt de hoge verkeersbelasting van met name de Kerkstraat voor diverse problemen in een groter gebied. De gemeente zet in op de volgende twee oplossingsrichtingen om de problemen op te lossen:

- Om het verkeer beter te spreiden over onze hoofdwegen zetten we meer in op het realiseren van een randweg.
- We gaan de positie van het langzame verkeer sterk verbeteren, zodat de fiets een goed alternatief voor de auto wordt. Maatregelen voor het langzame verkeer worden zodanig uitgevoerd dat het autoverkeer gestimuleerd wordt om van de randweg gebruik te maken.

### Huidige verkeerssituatie Hoogezand-Sappemeer

Er is sprake van een hoge verkeersdruk op meerdere wegen in Hoogezand-Sappemeer. Met name op de Kerkstraat, maar ook op de Hoofdstraat en de Meint Veningastraat is het erg druk. Op de Kerkstraat is sprake van filevorming. Van zuid naar Noord is dit vrijwel iedere middagspits het geval. De staart van de file reikt soms tot voorbij het spoor. Van noord naar zuid is dit vooral tijdens een drukke middagspits het geval. Bijzonder is de situatie als een schip de Knijpsbrug passeert. Dan duurt het tot wel 20 minuten voordat de verkeerssituatie genormaliseerd is. Dit kan leiden tot terugslag van het verkeer op de afrit vanaf Groningen tot op de vluchtstrook van de A7. Onze bereikbaarheid staat hierdoor onder druk, de filevorming leidt tot overlast bij omwonenden en terugslag tot op de A7 is een verkeersveiligheidsrisico.

Een ander negatief gevolg van deze hoge verkeersdruk is het gebruik van sluiproutes.

Automobilisten omzeilen de verkeersdruk en zoeken naar alternatieve routes zoals:

- Kerkstraat- Barentszstraat – van Neckstraat – Winkelhoek en Kerkstraat –Houtmanstraat
- Beukemastraat – Kalkwijk - Nieuweweg en Beukemastraat - Kalkwijk – De Vosholen
- Erasmusweg en van Rooyenstraat-Oost als de overweg in de Kerkstraat is gesloten.

Dit sluiipverkeer zorgt voor overlast voor de omgeving, verkeersonveiligheid en sluiipverkeer heeft negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in deze woonstraten.

De hoge verkeersdruk is een barrière voor overstekende fietsers en voetgangers. Fietsers kunnen in de spitsperioden moeilijk oversteken en voetgangers steken over via zebrapaden, maar krijgen lang niet altijd voorrang. Dit speelt vooral op de Kerkstraat, de Hoofdstraat en de Meint Veningastraat.

De concurrentiepositie van fiets en voetganger is niet optimaal. Het fietsnetwerk is vrijwel gelijk aan het autonetwerk en dat betekent dat beiden met dezelfde barrières te maken met hebben; met name het spoor en het Winschoterdiep. Het is nu onvoldoende uitnodigend om te voet of per fiets te gaan. Naast de slechte oversteekbaarheid staat de fiets en de voetganger ook naast de auto te wachten bij gesloten spoorwegovergangen. Dit kan verbeterd worden door fietsroutes te bieden die sneller zijn dan met de auto. Verder heeft ook het kruisend verkeer last van de hoge verkeersdruk. Linksaf de wijk uit richting de Hoofdstraat tijdens de middagspits is lastig en dat geldt ook voor linksaf vanaf de Hoofdstraat de wijk in. Ook bewoners aan de noordzijde van de Hoofdstraat en langs de Kerkstraat ervaren deze problematiek. Dit heeft ook negatieve effecten op de verkeersveiligheid. Er gebeuren veel ongevallen op de Hoofdstraat.

Tot slot is het drukke verkeer ook nadelig voor de leefbaarheid. De gehele openbare ruimte in de Kerkstraat, de Hoofdstraat en de Meint Veningastraat staat ten dienste van het verkeer. Terwijl het wellicht ook veel mooier en prettiger kan worden ingericht als het verkeer minder druk zou zijn. Dit zou de verblijfskwaliteit ten goede kunnen komen. De verkeersdruk op de Kerkstraat en de Hoofdstraat nemen in de toekomst toe en ook de spoorwegovergangen worden in de toekomst vaker gesloten (in 2024 twaalf keer per uur, maar dit aantal neemt toe) waardoor de hierboven beschreven problematiek bij ongewijzigd beleid gaat toenemen. De verwachting is dat in de toekomst de capaciteit van de kruising Hoofdstraat-Kerkstraat onvoldoende is en met een extra rijstrook moet worden vergroot.



## Naar een betere verdeling van verkeer

### Experts van de woonomgeving

In het kader van de visievorming is op 20 maart 2024 samen met bewonersverenigingen en belangengroepen nagedacht over mogelijke oplossingen voor de geschetste problematiek. De belangrijkste hoofdlijnen voor de aangedragen oplossingen liggen in het behouden en verbeteren van de doorstroming op de Kerkstraat (1), het opwaarderen en stimuleren van gebruik van de ringstructuur met mogelijke nieuwe wegverbindingen (2) en het verbeteren van alternatieven voor de auto; zoals het gebruik van de fiets, meer ruimte voor de voetganger en het stimuleren van het openbaar vervoer (3).

Een eerste oplossingsrichting is om de weerstand op de Kerkstraat tot de Kielsterachterweg te reduceren om de doorstroming voor het autoverkeer te verbeteren: scenario **'Centrale as'**. Dit scenario heeft het doel om de barrières op de Kerkstraat - en op korte afstand liggende parallelle verbindingen - weg te nemen. De maximumsnelheid van 50 km/uur blijft gehandhaafd op de volledige Kerkstraat en rond het Stadshart.

De centrale as blijft hiermee een belangrijke gebiedsontsluitende functie houden en zal te maken krijgen met een toenemende verkeersdruk. Het gebruik van sluiproutes en de congestievorming wordt tegengegaan, maar dat gaat ten koste van de verblijfskwaliteit en de positie van voetgangers, fietsers en het verkeer dat van en naar de aanliggende wijken rijdt (afslaan en oprijden wordt lastiger).

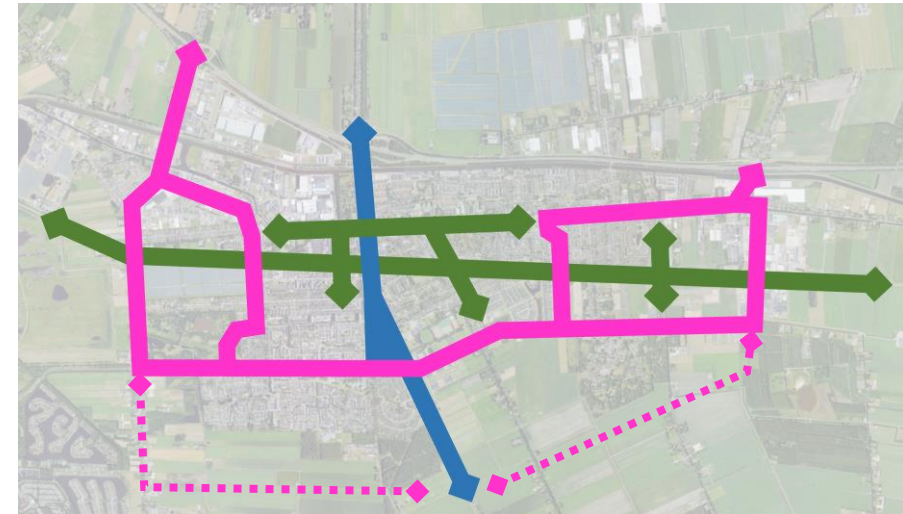
Een andere oplossingsrichting is het verbeteren van de randwegenstructuur: scenario **'Randweg'**. De wegen die hier deel van uitmaken zijn - van west naar oost - de Woldweg, de Gorechtlaan-Troelstralaan, Klinker-Croonhoven, Abraham Kuypersingel en De Vosholen. De hoofdaansluitingen met de A7 lopen dan via de A.H.G. Fokkerlaan en de Noordbroeksterstraat. De maximumsnelheid op de ringwegen in Hoogezand-Sappemeer blijft minimaal 50 km/uur. En waar het kan een hogere maximumsnelheid. Op de Kerkstraat, Hoofdstraat en rond het Stadshart zal de maximumsnelheid worden teruggebracht naar 30 km/uur. Deze centrale routes blijven voor doorgaand verkeer beschikbaar, maar de verblijfsfunctie zal worden versterkt.

De verder in de toekomst reikende mogelijkheid is om een nieuwe, zuidelijke randweg tot stand te brengen. Deze randweg zou moeten lopen langs de Woldweg, zuidelijk langs Woldwijk naar de Kielsterachterweg (deels) - mogelijk in combinatie met een doorgetrokken verbinding zuidelijk langs Nieuw Woelwijk richting de aansluiting op de A7 bij Sappemeer (volledig)

Door het verkeer te stimuleren gebruik te maken van de randwegen, neemt de verkeersdruk en daaraan gekoppelde leefbaarheid- en veiligheidsproblematiek op de centrale as af.

De laatste oplossingsrichting is het stimuleren van alternatieven voor de auto: scenario **'Ander vervoer'**. Binnen deze oplossingsrichting kan gekeken worden naar nieuwe fietsverbindingen, de inrichting van fietsstraten en eventueel de wijziging van de voorrang op bepaalde wegvakken. Op alle wegen (behalve de randwegen) in Hoogezand-Sappemeer gaat de maximumsnelheid naar 30 km/uur. Op de Kerkstraat, Hoofdstraat en rond het Stadshart zal de maximumsnelheid dus worden teruggebracht. Door meerdere fietstunnels te realiseren, ontstaan er meer routes voor fietsers.

Maatregelen zijn bij deze oplossingsrichting sterk gericht op het versterken van de verblijfsfunctie en het lager prioriteren van de auto. Ook het opwaarderen van de voorzieningen bij - en routes richting de - stations sluiten aan bij dit scenario. Het autoverkeer op de centrale verbindingen neemt af en de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers verbeterd.



**Illustratie 13** | Weergave van de drie oplossingsrichtingen met scenario Centrale as (blauw), scenario Randweg (roze) en scenario Ander vervoer (groen).

### Hoe pakken we de verkeersproblematiek in Hoogezand-Sappemeer aan?

Ongewijzigd beleid voor de ontsluiting van Hoogezand en Sappemeer leidt tot een verslechtering van de geschetste problemen. Om de problemen op een duurzame manier op te lossen, kiezen we voor de volgende koerslijnen.

#### **Koerslijn 1.** Meer inzetten op de realisatie van een randweg

Inzet op een beter gebruik van de randweg, waardoor doorgaand verkeer, maar ook verkeer naar de woonwijken ten zuiden van het spoor, gestimuleerd worden om niet langs de Hoofdstraat en de Kerkstraat te rijden. De wegen die deel uitmaken van de randweg zijn de Woldweg, de Gorechtlaan, Abraham Kuypersingel, Klinker/Croonhoven en de Vosholen. Bijzonder aandachtspunt bij deze pijler is de bereikbaarheid van economische centra zoals De Hooge Meeren. De goede bereikbaarheid van deze centra moeten in stand worden gehouden. Met betrekking tot de inzet van capaciteit en middelen zullen de grootste investeringen worden gedaan ter verbetering van de infrastructuur van de randwegen.

Deze koerslijn betekent dat het ongelijkvloers kruisen van het spoor op de randwegen op termijn mogelijk moet zijn. De gemeente wil daarom voorsorteren op deze ontwikkelingen door deze mogelijkheid open te houden.

Een aandachtspunt is ook de situatie op de Noordbroeksterstraat, waar rekening gehouden moet worden met een bepaalde verkeerstoename waarop de inrichting moet zijn afgestemd.

Om deze koerslijn te doen slagen is het ook nodig om het autogebruik van de Kerkstraat als centrale invalsweg en de Meint Veningastraat en Hoofdstraat iets te ontmoedigen. Dat kan door op deze wegen meer prioriteit te leggen bij fietser en voetganger (zie koerslijn 2).

#### **Koerslijn 2.** Positie van het langzame verkeer sterk verbeteren

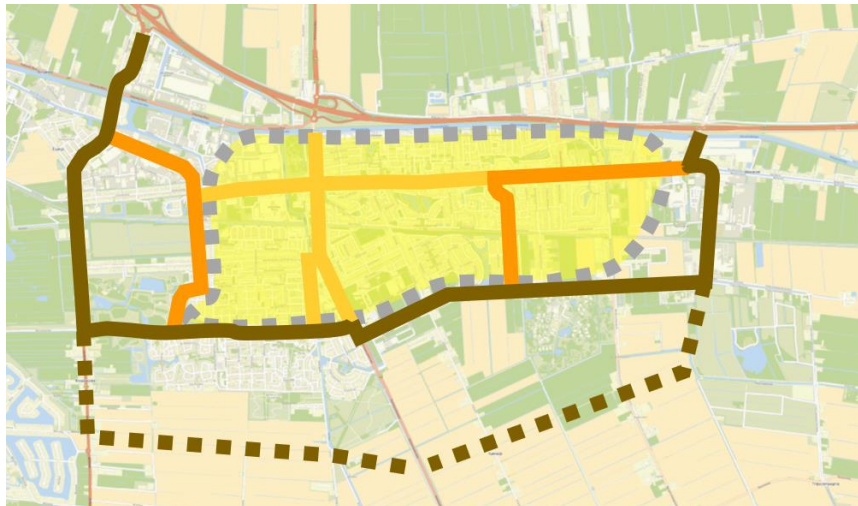
Veel verplaatsingen binnen Hoogezand-Sappemeer worden met de auto gedaan. Dit is begrijpelijk omdat de barrières voor de auto- en fietsstructuur hetzelfde zijn, waardoor de fiets in weinig gevallen het snellere alternatief is. Door de fiets aantrekkelijker te maken voor zowel verplaatsingen binnen de kernen, maar ook richting bijvoorbeeld Groningen neemt het aantal autoverplaatsingen af. Het ongelijkvloers kruisen van het spoor door de fiets is een van de maatregelen waaraan gedacht kan worden. Maar ook maatregelen ter verbetering van de oversteeksituatie op de Hoofdstraat en de Kerkstraat. Deze koerslijn is goed te combineren met de koerslijn voor de randwegen.




**Koerslijn 3. Behoud bereikbaarheid centrum Hoogezand.**

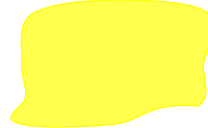
Op basis van beide koerslijnen verwachten we dat de verkeersintensiteit op de Hoofdstraat, Meint Veningastraat en de Kerkstraat gaat dalen. Alternatieve routes worden aantrekkelijker en de huidige routes worden minder aantrekkelijk, omdat daar meer prioriteit wordt gelegd bij "niet-auto" aspecten zoals fietsers, voetgangers, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het centrum van Hoogezand wordt minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer, verkeer dat er niet hoeft te zijn. Dit verkeer zal meer gebruik maken van de randwegen. Daarnaast verwachten we dat meer mensen, vooral lokaal verkeer, de fiets gaan gebruiken dan nu het geval is. Daarmee blijft de bereikbaarheid van het centrum van Hoogezand geborgd voor (auto)verkeer dat daar een bestemming heeft.

Op onderstaand kaartbeeld staat een weergave van de drie koerslijnen.




Illustratie 14 | Weergave visie wegenstructuur Hoogezand-Sappemeer.

- 

Op deze wegen wordt naast verkeersafwikkeling ook veel belang gehecht aan de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer. Op en langs de centrale structuur willen we maatregelen nemen om de positie voor fietsers en voetgangers sterk te verbeteren.
- 

Indicatief invloedsgedebied waar maatregelen voor het langzame verkeer moeten zorgen voor een betere balans tussen de verkeers- en verblijfsfunctie en waar het gebruik van andere vervoerswijzen dan de auto wordt gestimuleerd.
- 

Op deze wegen ligt de prioriteit overwegend op de doorstroming, maar op conflictpunten kunnen we in beperkte mate belemmerende maatregelen treffen ten behoeve van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.
- 

Op deze wegen, die deel uitmaken van de 'buitenring' van de randweg, willen we doorstroming verder verbeteren.

## Visie op wegen **binnen** de bebouwde kom

**Samenvatting**

- De dorpscentra van Kolham, Slochteren en Siddeburen vallen binnen de 30km-zone. De overige delen (met meer gespreide bebouwing) van de Hoofdweg blijven 50 km/h. Deze lijn wordt ook gevolgd voor het lint binnen de kom van Meeden (traject Hereweg), Zuidbroek (noordelijk deel) en Noordbroek.
- Midden-Groningen inventariseert in hoeverre de 30km-zones Duurzaam Veilig zijn ingericht.

**Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom**

De overige wegen in de bebouwde kom zijn erftoegangswegen. Op deze wegen geldt in principe een snelheidslimiet van 30 km/h.

**Opgave**

Het wegbeeld dient op dit snelheidsregime te worden afgestemd. Dit wil overigens niet zeggen dat deze snelheid ook door de inrichting moet worden afgedwongen, maar het moet wel helder zijn welk gedrag van de weggebruikers wordt verlangd. Daarnaast is het streven om de inrichting van deze straten af te stemmen op de (cultuurhistorische) omgevingskenmerken en de overige activiteiten in de openbare ruimte. De inrichting van erftoegangswegen binnen de kom is derhalve minder gebonden aan richtlijnen.

**Lintdorpen**

Als gemeente zijn we uniek in de omvang van historisch gegroeide lintbebouwing. Onze dorpen zijn meer dan eens aaneengeschaakt tot één lang lint. Het gehele traject van de Hoofdweg tussen de kernen Kolham en Siddeburen kan, ondanks de verschillen tussen de dorpen, gezien worden als een aangeschakelde bebouwde kom. Dat betekent dat overal op dit traject in theorie een maximumsnelheid van 30 km/h per uur zou moeten gelden (inclusief gemengde afwikkeling van fietsverkeer), mits dat mogelijk is. Dit is echter niet realistisch en daarom is er voor gekozen om uitsluitend de dorpscentra van Kolham, Slochteren en Siddeburen binnen de 30km-zone te laten vallen. De overige delen (met meer gespreide bebouwing) blijven 50 km/h en zijn min of meer vergelijkbaar met het 60 km/h op erftoegangswegen buiten de kom. Dezelfde redenering geldt ook voor het lint binnen de kom van Meeden (traject Hereweg).

Overigens dient het volgen van de autoroute via de Hoofdweg door de kommen van Froombosch, Slochteren, Schildwolde en Hellum te worden ontmoedigd, omdat de parallel liggende N387 deze gebiedsontsluitende functie vervult. De Hoofdweg heeft dus primair een functie voor het herkomst- en bestemmingsverkeer tussen de verbindende schakels met de N387.

Voor de komende jaren willen we onderzoeken of wegdelen van de Hoofdweg - namelijk de delen die door onze dorpscentra lopen - af zijn te waarderen. Juist op deze plekken kan de verblijfsfunctie worden versterkt. De veiligheid van de kwetsbare verkeersdeelnemers staat hier namelijk voorop.

**Inrichting 30 km/h zones**

Om het verblijfskarakter te benadrukken, is de gemeente voornemens om ook elders in de gemeente de 30km-zones nader te inventariseren. Niet overal is het principe Duurzaam Veilig al goed doorgevoerd met betrekking tot de weginrichting. Ondanks de uniformiteit die bij het doorvoeren van de principes wordt nagestreefd, gaat het hier ook om maatwerk, aangezien de behoeften van de dorpen of wijken zullen verschillen. Evengoed spelen beschikbare middelen, subsidieregelingen en de combinatie met groot onderhoud hierin een rol.



## Visie op het verkeer in landelijk gebied

### Samenvatting

- Dorpsplannen en (SPV-)verkeersanalyses als leidraad voor lokale verkeersmaatregelen.

#### Huidige verkeerssituatie landelijk gebied

Anders dan in het stedelijk gebied (Hoogezand-Sappemeer) zijn er met oog op de toekomst minimale afwikkelingsproblemen te verwachten in het landelijk gebied. De opgaven voor verkeer zijn in het landelijk gebied duidelijk van andere aard. Om die reden wordt ook een andere aanpak gevraagd, met meer maatwerk per dorpskern en omgeving.

#### Dorpskernen en dorpsplannen

Onze dorpen hebben allen een andere ontstaansgeschiedenis, ruimtelijke patronen en infrastructuur. Het is dus niet verwonderlijk dat de verkeersbehoeften per dorp ook verschillend zijn. Meerdere dorpen hebben werk gemaakt van een uitgekiend dorpsplan met een stip op de horizon. Een stip die veelal in overeenstemming is met de stip van dit mobiliteitsplan.

Hieronder worden de belangrijkste verkeersambities belicht.

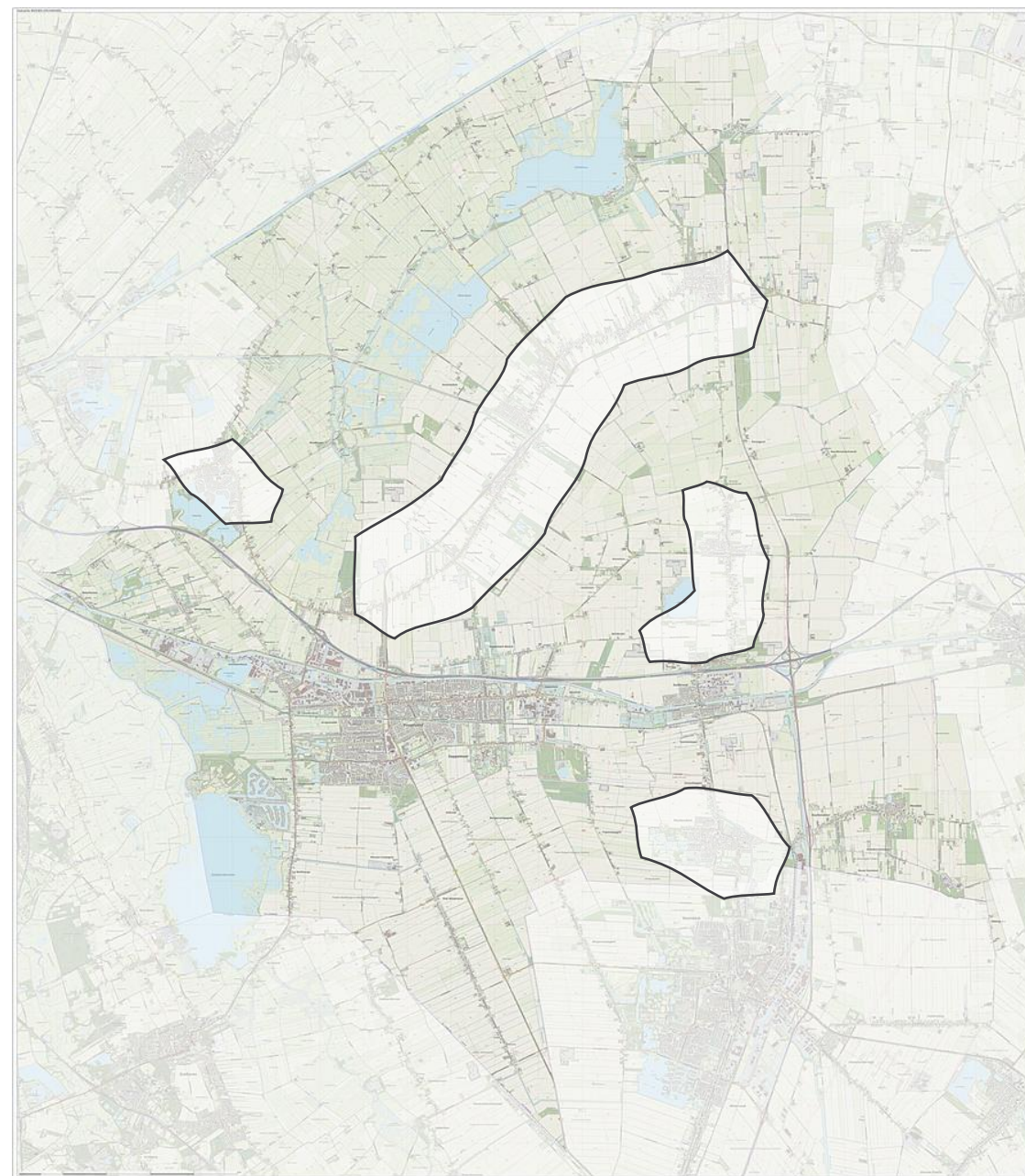
**30-km uur instellen of uitbreiden**, onderzoek doen naar meerdere plekken waar een 30-regime ingesteld kan worden. Met name op plekken die een (soort van) centrumfunctie vervullen of dat nog kunnen gaan vervullen, bijvoorbeeld in relatie tot de aanwezigheid van scholen, supermarkten en kerken. Ook plekken die vanwege fietsroutes een lagere snelheid verlangen; zoals schoolroutes en/of routes naar voorzieningen, komen hiervoor in aanmerking. Het instellen van 30-km uur kan op meerdere manieren bijdragen  
> bijvoorbeeld in Noordbroek, Zuidbroek binnen de bebouwde kom boven de A7.

**Verbeteren oversteekbaarheid in de dorpen**, maatregelen ter bevordering van de oversteekbaarheid en het comfort voor voetgangers en fietsers. Vanuit lokale leefbaarheid en sociale samenhang bekeken is het van belang dat men elkaar in de openbare ruimte makkelijk moet kunnen ontmoeten. Een weg vormt hiervoor, meer dan eens, een barrière. Een goede oversteekbaarheid van wegen helpt om de leefbaarheid en samenhang van onze dorpen te verbeteren. Hierbij hoort ook het stukje infrastructuur richting de oversteken toe. Bijvoorbeeld (gedeeltelijke) voetpaden of trottoirs die nu nog ontbreken, maar vanuit veiligheid en comfort wel gewenst zijn. Want niet alleen in de stedelijke omgeving van Hoogezand-Sappemeer, maar ook onze dorpen, kan de positie van de fietser en voetganger worden verbeterd.

> bijvoorbeeld in Muntendam, lint Hoofdweg Kolham tot aan Siddeburen, Steendam.

**Routes (landbouw)logistiek**, hoewel de verkeersafwikkeling op zichzelf geen aandachtspunt hoeft te zijn in de dorpen, kan de samenstelling van het verkeer dat er rijdt dat natuurlijk wel zijn. De ambitie van Midden-Groningen is om (landbouw-)logistieke verkeersstromen redelijkerwijs te scheiden van verblijfsgebieden. Dit is natuurlijk niet altijd mogelijk en vanuit logistiek oogpunt soms onwenselijk. Het is dan met name van belang om gesprekken tussen de dorpen en (landbouw-)logistieke vervoerders mogelijk te maken. Zodat voor onderling begrip kan worden gezorgd en gedragsafspraken gemaakt kunnen worden.  
> bijvoorbeeld in Noordbroek.

Bij de totstandkoming van het Uitvoeringsprogramma zal ook gekeken worden naar de raakvlakken met de dorpsplannen.

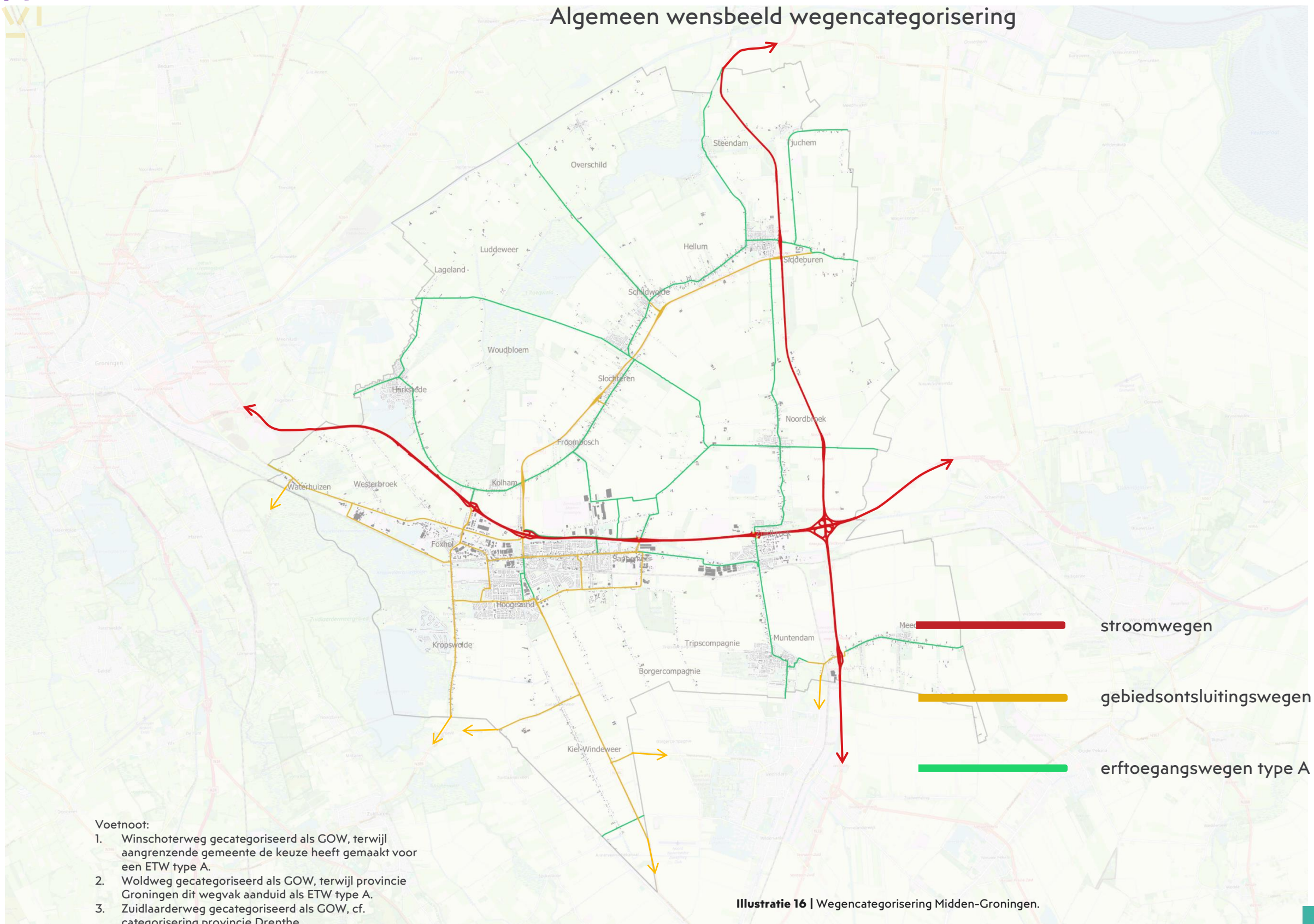


Illustratie 16 | Zoekgebieden voor het instellen of uitbreiden van 30-km uur.





## Algemeen wensbeeld wegcategorisering



**Voetnoot:**

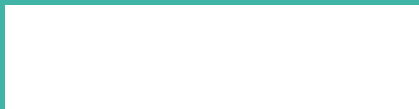
1. Winschoterweg gecategoriseerd als GOW, terwijl aangrenzende gemeente de keuze heeft gemaakt voor een ETW type A.
2. Woldweg gecategoriseerd als GOW, terwijl provincie Groningen dit wegvak aanduidt als ETW type A.
3. Zuidlaarderweg gecategoriseerd als GOW, cf. categorisering provincie Drenthe.

Illustratie 16 | Wegencategorisering Midden-Groningen.



# ∞ HET VERVOLG ∞

**Definitief MOBILITEITSPLAN 2025-2040 MIDDEN-GRONINGEN**





## Het vervolg

Op basis van de visie wordt in 2025 een uitvoeringsprogramma opgesteld. In dit uitvoeringsprogramma staan de maatregelen die bijdragen aan het behalen van de mobiliteitsdoelen- en ambities. Uitvoering van de maatregelen is mede afhankelijk van beschikbaar gestelde budgetten, de mogelijkheid om werk-met-werk te maken, beschikbare subsidies, en dergelijke.

Het uitvoeringsprogramma leidt stapsgewijs tot realisatie van de doelstellingen die in dit Mobiliteitsplan aan de hand van de vier thema's zijn gedefinieerd. Het programma sluit aan bij problemen die in de huidige situatie spelen, maar anticipeert ook op de toekomstige ontwikkelingen. De maatregelen zijn verschillend van aard: zo zijn er infrastructurele maatregelen, onderzoeken, inventarisaties en acties op voorlichting en handhaving.

Anderzijds verschillen de maatregelen ook in omvang: zo zijn er maatregelen die ruimtelijke impact hebben en op de gemeentelijke begroting 'gepland' moet worden (planfase en realisatiefase), maar er zijn ook (monitorings)acties die in een jaarlijkse reservering op de begroting meegenomen kunnen worden.

Groot onderhoud aan wegen of riolering is veelal een geschikt moment om verkeerskundige maatregelen mee te laten liften, maar ook dan is aanvullend budget nodig. Hiervoor dient vanuit het Mobiliteitsplan aanvullende dekking te worden gezocht. Deze aanvullende dekking kan ook gerealiseerd worden met bijdragen van derden zoals subsidies vanuit Regio en/of Provincie. Nader onderzoek en een verkenning naar mogelijke subsidiebronnen moet inzichtelijk maken op welke wijze projecten gefinancierd kunnen worden en wat de gevolgen zijn voor de gemeentelijke begroting.

Alle projecten en maatregelen samen zullen ertoe leiden dat het wegennet van de gemeente Midden-Groningen meer ingericht wordt conform de principes van Duurzaam Veilig. Dit is een voorwaarde voor een wegennetwerk met voldoende ontwikkelingscapaciteit en hoge verkeersveiligheid. Alle projecten en maatregelen dragen daar in meer of mindere mate aan bij.

Na vaststelling van het Mobiliteitsplan wordt het uitvoeringsprogramma uitgewerkt. Het voornemen is om het uitvoeringsprogramma in 2025 vast te stellen.

**Colofon**

Uitgave van de gemeente Midden-Groningen. Aan de inhoud van dit rapport kunnen geen rechten ontleend worden.



**Bezoekadres Huis van Cultuur en Bestuur**  
Gorecht-Oost 157

**Postadres**  
Postbus 75, 9600 AB HOOGEZAND

**Telefoonnummer**  
0598 - 37 37 37

**E-mail**  
[Gemeente@midden-groningen.nl](mailto:Gemeente@midden-groningen.nl)

∞ **BINNEN IEDERS BEREIK** ∞  
**Definitief MOBILITEITSPLAN 2025-2040 MIDDEN-GRONINGEN**