

# Mobiliteitsverkenning Westzijde provincie Groningen

Startnotitie  
2 april 2026

# 1 Inleiding

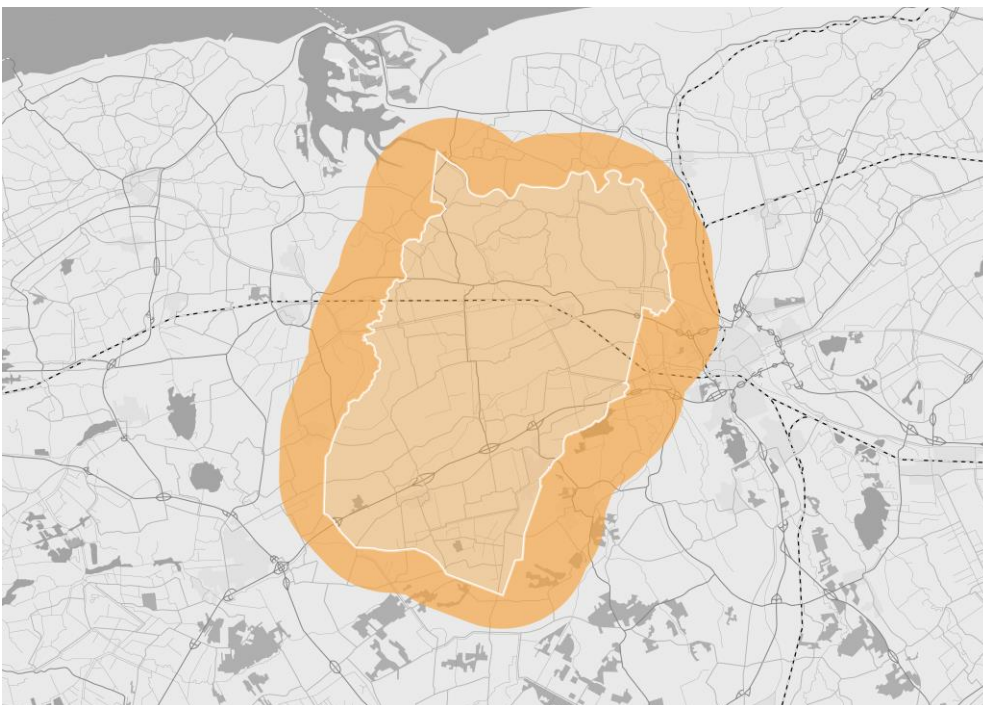
## 1.1 Aanleiding

De Westzijde van de provincie Groningen is volop in ontwikkeling. In het gebied komen verschillende ruimtelijke en infrastructurele opgaven samen, zoals woningbouw, economische ontwikkelingen, energie- en natuuropgaven en projecten op het gebied van wegen, fiets en openbaar vervoer. Daarnaast spelen bovenregionale ontwikkelingen, zoals de mogelijke komst van de Lelylijn en ontwikkelingen in de regio Groningen–Assen, die van invloed kunnen zijn op het functioneren van het mobiliteitssysteem. Door deze stapeling van ontwikkelingen neemt de druk op het mobiliteitssysteem naar verwachting verder toe. Het ontbreekt aan een gedeeld overkoepelend en integraal beeld van het huidige en toekomstige functioneren van mobiliteit in de Westzijde van de provincie Groningen richting 2040. Om deze reden hebben de provincie Groningen en de gemeente Westerkwartier besloten samen een mobiliteitsverkenning uit te voeren, met als doel deze samenhang tussen ruimtelijke en infrastructurele opgave expliciet te maken en te komen tot een gedeeld en onderbouwd beeld van de mobiliteitsopgave.

In het kader van deze mobiliteitsverkenning is deze startnotitie opgesteld. In de afgelopen jaren zijn diverse beleidskaders en onderzoeken verschenen die raken aan (delen van) de opgave. Deze bieden waardevolle inzichten, maar zijn deels sectoraal of projectgericht van aard. Om het vervolg van de verkenning te baseren op één gezamenlijk en navolgbaar vertrekpunt, brengt deze startnotitie de relevante kaders, onderzoeken en ontwikkelingen samen en maakt een eerste ordening in samenhang.

## 1.2 Doelstelling startnotitie

Het doel van deze startnotitie is om de beschikbare beleidskaders, lopende en afgeronde onderzoeken en relevante ontwikkelingen op een rij te zetten en te ordenen tot één gezamenlijk en navolgbaar vertrekpunt voor de mobiliteitsverkenning. De startnotitie bundelt de beschikbare kaders en inzichten tot één gezamenlijk en navolgbaar vertrekpunt en maakt inzichtelijk welke uitgangspunten vaststaan, waar het speelveld voor verdere uitwerking ligt en waar het vervolgonderzoek zich op richt. Daarmee fungeert de startnotitie als referentiekader voor de volgende fasen van de verkenning, zonder vooruit te lopen op inhoudelijke keuzes of oplossingsrichtingen.



Figuur 1: Onderzoeksgebied (lichtoranje: gemeentegrens Westerkwartier) en invloedsgebied (donkeroranje) van de mobiliteitsverkenning.

## 1.3 Scopeafbakening

### Geografische afbakening

Voor de mobiliteitsverkenning wordt gewerkt met een onderzoeksgebied (licht oranje) en een breder invloedsgebied (donkeroranje). Het onderzoeksgebied geeft aan waar de verkenning zich in hoofdzaak op richt en is weergegeven in figuur 1. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een primair en een secundair gebied. Het primaire onderzoeksgebied wordt gevormd door de gemeentegrens van Westerkwartier en vormt het kerngebied van de verkenning; de omliggende regio's behoren tot het secundaire onderzoeksgebied en worden betrokken waar dat relevant is voor het begrijpen van de mobiliteitsopgave. Omdat ontwikkelingen buiten deze begrenzing invloed kunnen hebben op het verkeer en vervoer binnen het gebied, kijkt de verkenning nadrukkelijk ook over de grens van het onderzoeksgebied heen. In de loop van het onderzoek worden daarom belangrijke externe ontwikkelingen in beeld gebracht en meegewogen bij de verdere uitwerking.

### Afbakening in tijd

Een tweede scope afbakening betreft de planhorizon. In dit onderzoek hanteren we 2022 als basisjaar en kijken we (modelmatig) naar 2040. Daarbij benutten we uiteraard inzichten die verder gaan. Zo vertalen we bijvoorbeeld de PBL-scenario's die het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) ontwikkeld heeft voor de inrichting van Nederland in 2050 naar specifiek dit gebied en het jaar 2040.

### Afbakening in niveau van abstractie

De mobiliteitsverkenning richt zich primair op het functioneren van het mobiliteitssysteem op netwerkniveau. Dit betekent dat de analyse zich concentreert op de samenhang tussen hoofdstructuren, corridors, knooppunten en verbindingen tussen kernen. De verkenning treedt daarbij niet in detail in de inrichting van individuele dorpskernen, erftoegangswegen of specifieke kruispunten, tenzij deze een bepalende rol spelen in het functioneren van het netwerk als geheel. Het abstractieniveau ligt daarmee bewust een schaal hoger dan project- of inrichtingsniveau: de verkenning richt zich op structurele ontwikkelrichtingen en systeemkeuzes, niet op concrete ontwerpuitwerkingen.

Verkeersleefbaarheid wordt daarbij niet op straat- of ontwerpniveau beoordeeld, maar op het niveau van verkeersstromen en netwerkeffecten. Dat betekent dat inzichtelijk wordt gemaakt hoe varianten doorwerken op verkeersintensiteiten, snelheden en verkeersdruk in dorpen en langs gebiedsontsluitingswegen. Naast modelmatige analyses wordt hierbij ook gebruikgemaakt van expert judgement, bijvoorbeeld om de betekenis van verkeersverplaatsingen voor beleving, oversteekbaarheid en verblijfskwaliteit te duiden waar cijfers alleen onvoldoende inzicht geven. De concrete inrichting van straten is geen onderdeel van deze verkenning, maar de effecten op leefbaarheid vormen wel een expliciet beoordelingscriterium binnen de netwerkanalyse.

Daarnaast wordt de opgave nadrukkelijk multimodaal benaderd. Oplossingsrichtingen worden niet uitsluitend gezocht in uitbreiding van weginfrastructuur, maar in de volle breedte van het mobiliteitssysteem, conform het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS/deelmobiliteit en Personenauto). Daarmee wordt voorkomen dat de verkenning zich beperkt tot infrastructurele maatregelen voor autoverkeer en ontstaat ruimte voor een integrale afweging tussen verschillende modaliteiten en typen maatregelen.

### Financiële kaders

Voor de mobiliteitsverkenning is op voorhand geen vaste financiële bandbreedte of reeds gealloceerd budget als randvoorwaarde gesteld. De verkenning heeft een verkennend en richtinggevend karakter, waarbij eerst inzicht wordt verkregen in de aard, schaal en impact van mogelijke ontwikkelrichtingen.

Wel vormt financiële haalbaarheid een expliciet onderdeel van de latere afweging. In het onderzoek worden daarom indicatieve investeringsordes van grootte in beeld gebracht en worden mogelijke financieringsbronnen en samenwerkingsconstructies verkend, waaronder provinciale, gemeentelijke, rijks- en eventuele regionale of gebiedsgerichte middelen. Hiermee wordt geborgd dat de uiteindelijke ontwikkelrichtingen niet alleen inhoudelijk wenselijk, maar ook realistisch en uitvoerbaar zijn.

### Westzijde

Met de term "Westzijde" wordt de gemeentegrens van de gemeente Westerkwartier en het invloedsgebied daaromheen bedoeld.

## 2 Beleidskaders & onderzoek

### 2.1 Nationaal beleid

#### 2.1.1 Mobiliteitsvisie 2050

De Mobiliteitsvisie 2050 zet in op een fundamentele systeemverandering richting een duurzaam, veilig en toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Niet alleen infrastructuur, maar ook gedrag, benutting, digitalisering en ruimtelijke keuzes worden als sturingsinstrument gezien. De visie benadrukt een gebiedsgerichte aanpak, waarbij mobiliteit steeds wordt gezien in samenhang met woningbouw, economie, energie, klimaat en leefomgeving. Integraliteit is hierbij geen bijzaak, maar vertrekpunt: mobiliteitsvraagstukken worden gekoppeld aan bredere maatschappelijke transities en ruimtelijke opgaven.

Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat oplossingen niet uitsluitend gezocht worden in uitbreiding van infrastructuur, maar ook in gedragsmaatregelen, slimme benutting en ruimtelijke keuzes. Daarnaast vraagt de visie om een gebiedsspecifieke uitwerking, waarin mobiliteit integraal wordt verbonden met andere opgaven in het gebied en waarbij expliciet wordt gekeken naar de beïnvloedbaarheid van mobiliteitsgedrag.

#### 2.1.2 Nota Ruimte

De Ontwerp-Nota Ruimte herneemt de nationale regie op ruimtelijke ordening onder het motto “Elke regio telt”. Het Rijk formuleert nationale belangen, waaronder een veilige, robuuste en duurzame hoofdinfrastructuur, voldoende woningbouw, economische ontwikkeling, klimaatbestendigheid en kwaliteit van de leefomgeving. Mobiliteit wordt nadrukkelijk verbonden met wonen, werken en bereikbaarheid. Nationale netwerken moeten toekomstbestendig zijn en bijdragen aan evenwichtige regionale ontwikkeling, waarbij ruimtelijke keuzes integraal worden afgewogen.

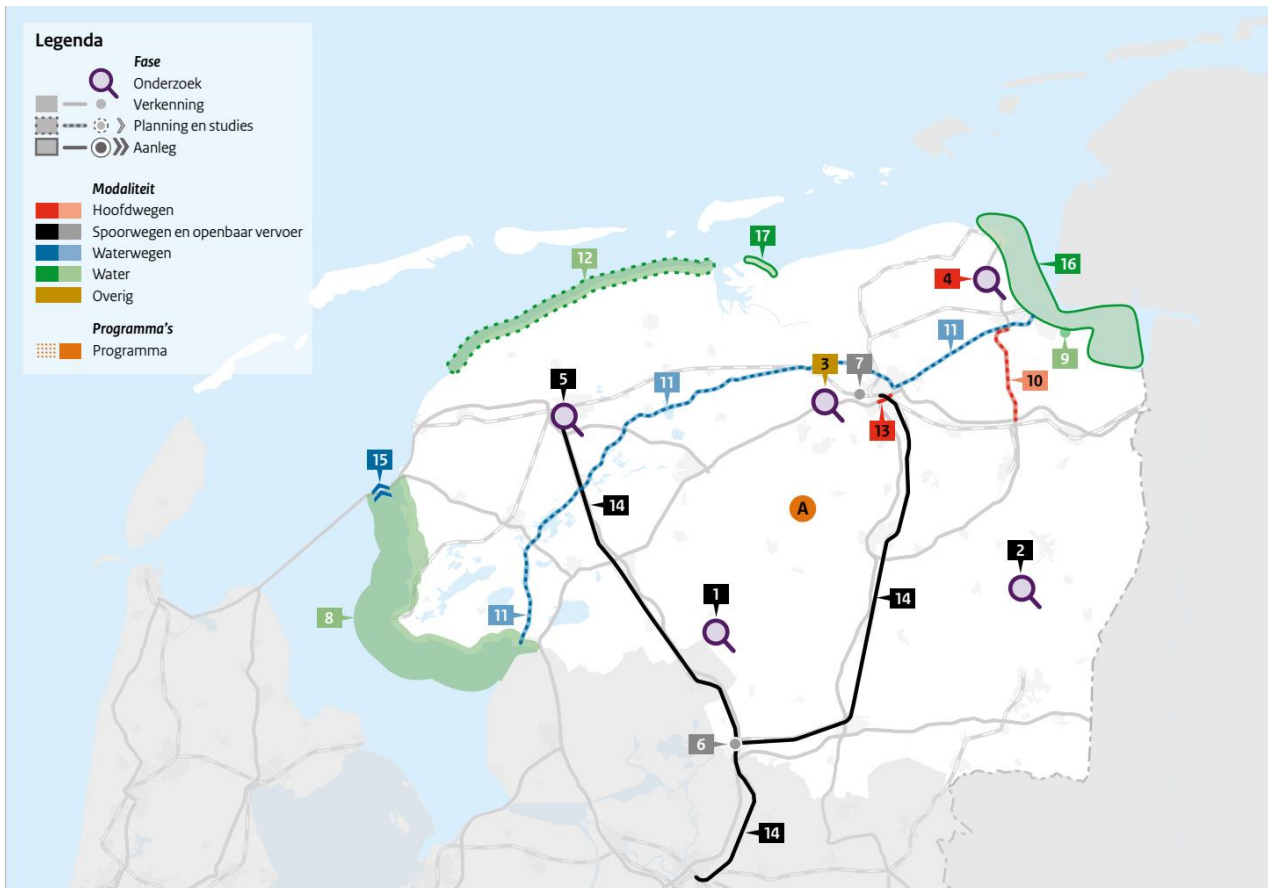
Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat de onderzoeksvragen, waaronder de woningbouwopgave en de uitbreiding van werk- en bedrijventerreinen, expliciet in samenhang moeten worden gezien. Mobiliteitskeuzes zijn niet alleen een verkeerskundige optimalisatie, maar onderdeel van bredere ruimtelijke keuzes. De verkenning moet daarom inzichtelijk maken hoe verschillende netwerkopties bijdragen aan (of juist botsen met) de ruimtelijke ontwikkelrichting van het gebied en de nationale belangen zoals benoemd in de Nota Ruimte.

#### 2.1.3 Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIRT)

Naast regionale en lokale ontwikkelingen spelen ook diverse projecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) een rol in de ruimtelijke en mobiliteitsontwikkeling van Noord-Nederland. Deze projecten richten zich op infrastructuur, bereikbaarheid, waterveiligheid en ruimtelijke ontwikkeling en kunnen, direct of indirect, invloed hebben op het functioneren van het mobiliteitssysteem in en rond de Westzijde van Groningen.

De belangrijkste lopende (relevante) MIRT-projecten in Noord-Nederland zijn:

- **Lelylijn** – onderzoek naar een nieuwe spoorverbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland, met mogelijke effecten op bereikbaarheid, woningbouw en economische ontwikkeling.
- **Nedersaksenlijn** – onderzoek naar een nieuwe spoorverbinding tussen Groningen en Enschede via Emmen, gericht op versterking van regionale bereikbaarheid en economische ontwikkeling.
- **Gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen** – MIRT-onderzoek naar de multimodale bereikbaarheid van de Westzijde van Groningen in relatie tot woningbouwontwikkeling tot circa 2040.
- **Spoor- en perroncapaciteit Meppel** – verkenning naar uitbreiding van capaciteit op het spoorknooppunt Meppel om de robuustheid van de spoorverbinding tussen Noord-Nederland en de rest van het land te vergroten.
- **Station Groningen Suiker** – verkenning naar een nieuw station bij de gebiedsontwikkeling De Suikerzijde, gekoppeld aan grootschalige woningbouw.
- **Sporendriehoek Noord-Nederland** – programma met maatregelen om de betrouwbaarheid en capaciteit van het regionale spoornet te verbeteren.



Figuur 2: MIRT Projectenkaart Noord-Nederland | Bron: Ministerie van I&W en Ministerie van V&RO

Deze projecten laten zien dat bereikbaarheid, verstedelijking, economische ontwikkeling en wateropgaven in Noord-Nederland sterk met elkaar verweven zijn. Voor de mobiliteitsverkenning van de Westzijde van Groningen is het daarom van belang om deze nationale projecten te betrekken bij de analyse van toekomstige verkeersstromen, ruimtelijke ontwikkelingen en mogelijke netwerkkeuzes.

### 2.1.4 Bereikbaarheid op peil

Het kabinetsstandpunt introduceert een nieuwe benadering van bereikbaarheid, waarin niet mobiliteit op zichzelf, maar de bereikbaarheid van essentiële voorzieningen (zorg, onderwijs, werk, levensmiddelen) centraal staat. Met het Nationaal Bereikbaarheidspeil wordt periodiek gemonitord of inwoners binnen acceptabele reistijden voorzieningen kunnen bereiken. De aanpak is “dubbel integraal”: overheden werken samen én kijken over beleidsdomeinen heen (mobiliteit, ruimtelijke ordening, voorzieningen).

Dit betekent voor het onderzoek dat de analyse niet uitsluitend verkeerskundig kan zijn, maar moet laten zien hoe het netwerk bijdraagt aan de bereikbaarheid van essentiële functies in het gebied, en waar deze bereikbaarheid onder druk staat. Dit vraagt om een bredere benadering dan alleen knelpunten op infrastructuur.

## 2.2 Provinciaal beleid

### 2.2.1 Mobiliteitsvisie (Wat Groningers Beweegt)

Het Programma Mobiliteit van de provincie Groningen zet mobiliteit nadrukkelijk in dienst van brede welvaart, met aandacht voor bereikbaarheid, duurzaamheid, veiligheid, inclusiviteit en economische ontwikkeling. Het programma kiest voor een samenhangende benadering van auto, fiets, lopen, openbaar vervoer en logistiek, en stuurt op een systeemverandering richting slimme en duurzame mobiliteit. Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat oplossingsrichtingen niet alleen verkeerskundig, maar ook vanuit brede welvaart, duurzaamheid en maatschappelijke meerwaarde moeten worden beoordeeld.

## 2.2.2 Uitvoeringsprogramma (Wat Groningers Beweegt)

Centraal staat de omslag van knelpuntgericht naar gebieds- en systeemgericht werken, met aandacht voor duurzaamheid, zero-emissie mobiliteit, slimme innovaties (zoals hubs en autonoom vervoer) en een programmatische aanpak van infrastructuur en beheer. Mobiliteit moet begrijpbaar, betaalbaar, toegankelijk, veilig en toekomstbestendig zijn, waarbij expliciet wordt gestuurd op CO<sub>2</sub>-reductie, leefkwaliteit en inclusiviteit.

Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat oplossingsrichtingen niet alleen worden beoordeeld op verkeerskundige effecten, maar ook op hun bijdrage aan brede welvaart, zero-emissie doelstellingen, systeemintegratie (STOMP-gedachte), leefomgeving en maatschappelijke meerwaarde. De verkenning dient daarmee expliciet aan te sluiten bij de provinciale koers richting zorgeloze en duurzame mobiliteit in 2035 en 2050.

De ontwikkeling van een nieuw uitvoeringsprogramma is gepland voor 2027.

## 2.2.3 OV Routekaart

De Routekaart OV 2025–2040 schetst de koers voor een toekomstbestendig openbaar vervoerssysteem in Groningen, met inzet op sterke corridors, betrouwbare reistijden, goede overstappunten en een logische samenhang tussen bus, trein en andere modaliteiten. Het OV wordt nadrukkelijk gepositioneerd als ruggengraat van regionale bereikbaarheid, met aandacht voor knooppuntontwikkeling, ketenmobiliteit en de verbinding tussen stad en ommeland. Daarbij wordt ingezet op kwaliteit (frequentie, snelheid, comfort), integraliteit met ruimtelijke ontwikkelingen en het versterken van overstaprelaties met lopen, fiets en deelmobiliteit.

Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat OV niet alleen als aanvullende modaliteit wordt beschouwd, maar als structurerend element in de netwerkafweging. Ontwikkelingen in woningbouw en werklocaties moeten expliciet worden getoetst op hun aansluiting op bestaande en potentiële OV-corridors en knooppunten, en keuzes in het hoofdwegennet dienen in samenhang met het OV-netwerk te worden bezien.

## 2.2.4 Wegennota Provincie Groningen

De Wegennota positioneert het provinciale wegennet vanuit een gebieds- en opgavegerichte aanpak en verbindt bereikbaarheid met brede welvaart. Het netwerk is hiërarchisch opgebouwd in een kernnetwerk (doorstroming, betrouwbaarheid, HOV en goederen) en een ontsluitend netwerk (meer ruimte voor maatwerk en omgevingsbelangen). Veiligheid, duurzaamheid, actieve mobiliteit en leefomgeving zijn expliciet onderdeel van de afweging.

Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat oplossingsrichtingen moeten aansluiten bij de provinciale netwerkhiërarchie (kern- versus ontsluitend netwerk) en bij de bredere doelstellingen van brede welvaart. Dat vraagt om expliciete afwegingen tussen doorstroming, verkeersveiligheid, leefomgeving en duurzaamheid, en om een gebiedsgerichte benadering waarbij mobiliteitsmaatregelen worden gekoppeld aan andere opgaven in het gebied.

## 2.2.5 Werkplan Fiets 2024 - 2027

Het Werkplan Fiets richt zich op het versterken van het fietsgebruik door te investeren in doorfietsroutes, veilige en comfortabele infrastructuur en goede koppelingen met het openbaar vervoer. De nadruk ligt op zowel dagelijkse verplaatsingen als recreatief gebruik en op het verbeteren van verkeersveiligheid voor fietsers. Voor dit onderzoek betekent dit dat de rol van de fiets expliciet moet worden meegenomen in de netwerkstructuur en in de afweging tussen bereikbaarheid, (verkeers-)leefbaarheid en veiligheid.

## 2.2.6 Fietsstrategie 2016 - 2025

De fietsstrategie zet in op de ontwikkeling van een samenhangend, hoogwaardig fietsnetwerk tussen kernen en richting belangrijke voorzieningen en knooppunten, met aandacht voor comfort, veiligheid en doorstroming. De fiets wordt hiermee gepositioneerd als een serieus alternatief voor de auto op korte (7,5 km) en middellange (15 km) afstanden. Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat fietsverbindingen niet alleen lokaal, maar ook op regionaal netwerkniveau moeten worden beschouwd.

### 2.2.7 Loopagenda 2024 - 2027

De Loopagenda 2024–2027 positioneert lopen expliciet als volwaardige vorm van mobiliteit en legt de nadruk op veilige, toegankelijke en aantrekkelijke looproutes, met name in dorpen, centra en rond voorzieningen zoals scholen, haltes en winkels. De agenda richt zich op het verbeteren van oversteekbaarheid, verblijfskwaliteit en samenhang van loopnetwerken, en koppelt dit aan doelen op het gebied van gezondheid, verkeersveiligheid en inclusieve mobiliteit. Daarbij wordt lopen nadrukkelijk gezien als de basis van ketenmobiliteit en als essentiële schakel in de bereikbaarheid van voorzieningen. Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat niet alleen het autoverkeer en de hoofdinfrastructuur in beeld moeten worden gebracht, maar dat ook de kwaliteit van looproutes, dorpspassages en de aansluiting op OV-knooppunten een volwaardig onderdeel vormt van de afweging tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en (verkeers-)leefbaarheid.

### 2.2.8 Omgevingsvisie provincie Groningen

De Ontwerp Omgevingsvisie 2025–2050 schetst het provinciale kader voor de fysieke leefomgeving, met brede welvaart, ruimtelijke kwaliteit en samenhang tussen opgaven als leidende principes. De provincie werkt vanuit de uitgangspunten ‘ruimtelijke kwaliteit als basis’, ‘water en bodem sturend’ en ‘verbindende netwerken’, en maakt daarbij duidelijk dat ruimte schaars is en dat keuzes onvermijdelijk zijn: niet alles kan overal. Voor mobiliteit betekent dit dat infrastructuur niet los kan worden gezien van landschap, bodem, water, energie en leefkwaliteit, en dat bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid integraal moeten worden afgewogen tegen ruimtelijke en milieukundige randvoorwaarden. Voor de mobiliteitsverkenning Westzijde betekent dit dat oplossingsrichtingen niet alleen verkeerskundig beoordeeld worden, maar ook moeten passen binnen de provinciale koers voor ruimtelijke kwaliteit, bodem- en watersysteem en landschappelijke inpassing, en dat sommige opties vooral door deze kaders worden begrensd of juist gestuurd.

### 2.2.9 Klimaatagenda 2030

De Klimaatagenda beschrijft hoe de provincie invulling geeft aan de nationale en Europese klimaatdoelen, waarbij mobiliteit een belangrijk aandachtspunt vormt vanwege het aandeel van circa 13% in de totale CO<sub>2</sub>-uitstoot. Voor mobiliteit ligt de nadruk op emissievrije en zorgeloze bereikbaarheid, met inzet op onder meer schoon openbaar vervoer, gedragsverandering, laadinfrastructuur en slimme mobiliteitsoplossingen. Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat oplossingsrichtingen niet alleen moeten bijdragen aan bereikbaarheid en verkeersveiligheid, maar ook beoordeeld moeten worden op hun bijdrage aan verduurzaming en het beperken van emissies, bijvoorbeeld door het stimuleren van lopen, fietsen, OV en efficiënter gebruik van het netwerk.

### 2.2.10 Strategische Milieuagenda 2021 – 2040

De Strategische Milieu-Agenda schetst het lange-termijnkader voor een gezonde, schone en veilige leefomgeving, met specifieke aandacht voor de cumulatie van milieubelasting, hinder en effecten op gezondheid, onder meer langs drukke infrastructuurcorridors zoals de A7. De agenda benadrukt dat geluid, luchtverontreiniging, lichthinder en veiligheidsrisico's in samenhang moeten worden beschouwd en dat ruimtegebruik steeds vaker botst met milieukwaliteit en leefbaarheid. Dit sluit aan bij de mobiliteitsverkenning, waarin verkeersleefbaarheid één van de vier pijlers vormt waarop oplossingsrichtingen worden getoetst, naast bereikbaarheid, verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Voor deze studie betekent dit dat infrastructuur oplossingen niet alleen op doorstroming en bereikbaarheid moeten worden beoordeeld, maar ook op hun bijdrage aan het beperken van milieuhinder, het voorkomen van ongewenste cumulatie van effecten en het borgen van een gezonde leefomgeving. De onderliggende vraagstukken (A t/m J, zie H3) bevestigen dit beeld.

### 2.2.11 Leefbaarheidsvisie

De Leefbaarheidsvisie richt zich op het versterken van brede welvaart, met nadruk op een gezonde, sociale en aantrekkelijke woon- en leefomgeving en goede bereikbaarheid van voorzieningen. Mobiliteit wordt daarbij expliciet gezien als middel om wonen, werken, zorg, onderwijs en recreatie bereikbaar te houden, met extra aandacht voor lopen en fietsen, sterke regiokernen en toegankelijke voorzieningen. Voor de verkenning betekent dit dat oplossingen niet alleen moeten bijdragen aan doorstroming en bereikbaarheid, maar ook aan leefbaarheid, gezondheid en de kwaliteit van dorpen en kernen, en dat effecten op woon- en leefomgeving een volwaardig onderdeel zijn van de afweging.

## 2.2.12 Natuurvisie 2024 - 2027

De Natuurvisie geeft het provinciale kader voor bescherming en ontwikkeling van natuur, met onder meer het Natuurnetwerk Nederland en specifieke aandacht voor landschappen met hoge natuur- en landschapswaarden, zoals het Zuidelijk Westerkwartier en de Houtsingelhoofdstructuur. In deze gebieden gelden duidelijke uitgangspunten voor behoud, compensatie en herplanting van groen en voor het voorkomen van aantasting van ecologische structuren. Voor het onderzoek betekent dit dat infrastructurele oplossingsrichtingen niet alleen verkeerskundig, maar ook ruimtelijk-ecologisch beoordeeld dienen te worden. Daarnaast vormen natuurwaarden op sommige plekken een bepalende randvoorwaarde voor de uitvoerbaarheid.

## 2.2.13 Nota ondergrond

De Nota Ondergrond benadrukt dat de ondergrond een sturend en begrenzend systeem is voor ruimtelijke ontwikkelingen, met name vanwege belangen als grondwaterbescherming, veiligheid en de energietransitie. Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat oplossingsrichtingen zoals nieuwe verbindingen, verbredingen of grote knooppuntaanpassingen niet alleen verkeerskundig en ruimtelijk moeten worden beoordeeld, maar ook op hun gevolgen voor bodem en ondergrond. Voor het onderzoek kan dit betekenen dat bepaalde tracés, liggingen of uitvoeringsvormen minder wenselijk of zelfs niet haalbaar zijn, en dat alternatieven met minder impact op de ondergrond nadrukkelijk moeten worden meegenomen in de afweging.

## 2.2.14 Programma Water 2024

Het Programma Water 2024 van de provincie Groningen legt vast dat waterveiligheid, waterkwaliteit, grondwaterbescherming en waterberging leidend zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuurkeuzes. Dit betekent voor de mobiliteitsverkenning dat nieuwe of aangepaste infrastructuur niet alleen verkeerskundig moet functioneren, maar ook getoetst moet worden aan wateropgaven zoals waterberging, bescherming van grondwaterlichamen en het voorkomen van extra belasting van kwetsbare watersystemen. Oplossingsrichtingen die leiden tot extra verharding, doorsnijding van waterstructuren of druk op grondwaterreserves vragen daarom om mitigerende maatregelen, alternatieve inpassing of kunnen op voorhand minder kansrijk zijn. Tegelijkertijd biedt het programma aanknopingspunten om mobiliteitsingrepen te koppelen aan wateropgaven, bijvoorbeeld door combinaties met waterberging, klimaatadaptatie of landschappelijke versterking, zodat bereikbaarheid en waterrobuustheid in samenhang worden ontwikkeld.

## 2.3 Interregionaal beleid

### 2.3.1 Regio Groningen-Assen Maakt Tempo (Uitvoeringagenda RGA/NOVEX)

Binnen de Regio Groningen–Assen werken Rijk, provincies en gemeenten samen aan de uitvoering van het NOVEX-ontwikkelperspectief voor de regio. In de Regionale Uitvoeringsagenda zijn afspraken vastgelegd over de ruimtelijke ontwikkeling tot 2040, waaronder de realisatie van circa 36.000 woningen en 28.000 arbeidsplaatsen. Deze groeiopgave gaat gepaard met omvangrijke investeringen in mobiliteit, energie-infrastructuur, water en landschap. Voor de mobiliteitsverkenning is deze agenda relevant omdat de ruimtelijke groei en de daarmee samenhangende structuuropgaven voor bereikbaarheid, openbaar vervoer, fietsnetwerken en hoofdwegen direct invloed hebben op de toekomstige mobiliteitsvraag en het functioneren van het regionale verkeersnetwerk.

### 2.3.2 Mobiliteitsstrategie Regio Groningen-Assen

De Mobiliteitsstrategie RGA zet in op het versterken en beter benutten van duurzame mobiliteitsketens binnen het Daily Urban System. De kern ligt in drie sporen: vergroenen (fiets, OV-schaalsprong, emissieloze mobiliteit en logistiek), verknopen (hubs, P+R's, tangenten en integrale koppeling met ruimtelijke ontwikkeling) en verslimmen (gedragsbeïnvloeding, Smart Mobility, MaaS en data). Fiets en OV krijgen prioriteit, de auto wordt nadrukkelijk als onderdeel van de keten gezien. Woningbouwgroei en verstedelijking worden expliciet gekoppeld aan HOV-assen en doorfietsroutes. Voor de opgave betekent dit dat oplossingen niet op zichzelf mogen staan, maar moeten bijdragen aan het regionale ketensysteem. De Westzijde moet worden gezien als schakel in het Daily Urban System, met nadruk op versterking van HOV, fietsstructuren, hubs/P+R en een integrale koppeling met ruimtelijke ontwikkeling (woningbouw).

### 2.3.3 Startnotitie Integrale Regionale Mobiliteitsaanpak Regio Groningen-Assen

De Startnotitie IRMA beschrijft de gezamenlijke ambitie van Rijk en regio om de mobiliteitsopgave als gevolg van 36.000 woningen en 28.000 arbeidsplaatsen richting 2040 integraal in beeld te brengen. Centraal staat een systeemgerichte netwerkanalyse op regionaal schaalniveau, waarin wegennet, HOV/BRT (Hoogwaardig Openbaar Vervoer/Bus Rapid Transit), fietsnetwerk, hubs en P+R in samenhang worden beschouwd. Er wordt niet alleen naar infrastructuur gekeken, maar ook naar scenario's, gedrag en de effecten van verschillende investeringskeuzes per modaliteit. Voor de mobiliteitsverkenning Westzijde betekent dit dat de resultaten moeten aansluiten op deze regionale netwerkanalyse. Knelpunten en oplossingsrichtingen in de Westzijde moeten zodanig worden uitgewerkt dat ze bruikbaar zijn in regionale investeringsafwegingen en richting het Rijk.

## 2.4 Gemeentelijk beleid

### 2.4.1 Omgevingsvisie Westerkwartier

De Omgevingsvisie zet in op een evenwichtige ontwikkeling van wonen, werken, landschap en leefomgeving richting 2040, met nadruk op versterking van kernen, behoud van landschappelijke kwaliteit en zorgvuldig ruimtegebruik. Groei wordt niet overal gelijk verdeeld, maar geconcentreerd in en rond bestaande kernen en structuren. Mobiliteit zal vooral moeten worden beoordeeld in relatie tot deze ruimtelijke concentratie van functies: waar groei plaatsvindt, zal de druk op netwerken toenemen en moeten bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in samenhang worden afgewogen.

### 2.4.2 Verkeersvisie Westerkwartier

De Verkeersvisie Westerkwartier vormt het actuele beleidskader voor de gemeente voor verkeer en vervoer en is gebaseerd op drie pijlers: bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Centraal staat het versterken van een robuust en samenhangend hoofdwegennet, met de A7, N355 en N388/N979 als belangrijkste dragers en met extra aandacht voor de noord-zuidverbindingen. De visie stuurt op het ontlasten van het onderliggend wegennet om sluipverkeer en overlast in dorpen te beperken, en op een meer uniforme, conform Duurzaam-Veilig inrichting van wegen. Daarnaast krijgen fiets, openbaar vervoer, deelmobiliteit, en ketenmobiliteit een expliciete plek, net als veilige en toegankelijke mobiliteit voor kwetsbare groepen. In het actieprogramma worden onder meer het onderzoeken van een rondweg Leek met parallelstructuur langs de A7 en het verbeteren van aansluitingen op de hoofdwegenstructuur genoemd. Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat deze drie doelen expliciet als toetssteen moeten worden gebruikt bij het beoordelen van toekomstige knelpunten en ontwikkelrichtingen, en dat spanningen tussen doorstroming, veiligheid en leefbaarheid inzichtelijk moeten worden gemaakt.

### 2.4.3 Actieprogramma verkeer Westerkwartier

Het actieprogramma bij de Verkeersvisie Westerkwartier vertaalt de strategische doelen van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid naar een concrete uitvoeringsagenda met projecten en onderzoeken op het gebied van infrastructuur, verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit. Het programma bevat onder meer maatregelen gericht op het verbeteren van de hoofdwegenstructuur, het versterken van het fietsnetwerk, het aanpakken van verkeersonveilige locaties en het verkennen van grotere infrastructurele ingrepen, zoals een mogelijke rondweg Leek-Tolbert en een parallelstructuur langs de A7. Daarnaast wordt ingezet op gedragsmaatregelen, verkeerseducatie en samenwerking met andere overheden. Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat de projecten en onderzoeken uit het actieprogramma belangrijke bouwstenen vormen voor de analyse van knelpunten en oplossingsrichtingen, en dat de verkenning inzicht moet bieden in hoe deze maatregelen zich verhouden tot bredere netwerkkeuzes en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied.

### 2.4.4 Uitvoeringsprogramma Fiets Westerkwartier

Het Uitvoeringsprogramma Fiets werkt de fietsambities uit de Verkeersvisie Westerkwartier verder uit en heeft als doel te komen tot een geprioriteerde projectenlijst voor het verbeteren van het gemeentelijke fietsnetwerk. Hiervoor is het bestaande netwerk systematisch geïnventariseerd, waarbij fietsvoorzieningen, kruispunten en obstakels zijn beoordeeld op onder meer inrichting, breedte, markering, onderhoudstoestand en verkeersveiligheid.

Op basis van deze analyse, aangevuld met expert- en raadsessies, is gekozen voor het ambitieniveau ‘(veel) beter benutten’, waarbij de nadruk ligt op het verbeteren van de verkeersveiligheid en kwaliteit van bestaande fietsverbindingen en het aanpakken van de grootste knelpunten. Dit heeft geleid tot een geprioriteerde projectenlijst met maatregelen en kostenramingen voor wegvakken en kruispunten binnen de gemeente. Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat de geïdentificeerde knelpunten en prioritaire fietsmaatregelen belangrijke input vormen voor de analyse van het regionale fietsnetwerk en voor de afweging van maatregelen die de positie van de fiets binnen het mobiliteitssysteem van de Westzijde kunnen versterken.

#### 2.4.5 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (Noordenveld)

De in het GVVP van Noordenveld vastgelegde prioritering van vervoerswijzen en de gekozen wegencategorisering hebben ook betekenis voor de regionale samenhang met de gemeente Westerkwartier. In het bijzonder geldt dit voor de N372, die fungeert als belangrijkste oost-westverbinding tussen Roden, Leek en Groningen en daarmee een essentiële schakel vormt in het intergemeentelijke netwerk.

Wijzigingen in prioritering, inrichting of verkeersafwikkeling op en rond de N372 kunnen effecten hebben over de gemeentegrens heen, zowel in termen van bereikbaarheid als leefbaarheid en verkeersveiligheid. Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat de N372 en de aansluitende routes niet uitsluitend als lokale verbindingen worden beschouwd, maar als onderdeel van een regionaal systeem, waarbij effecten op Westerkwartier expliciet worden meegewogen in de analyse en variantenafweging.

De mobiliteitsvisie voor Noordenveld van 2025 – 2040 moet nog vastgesteld worden.

#### 2.4.6 Uitvoeringsagenda Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) Westerkwartier

Het SPV-Uitvoeringsprogramma concretiseert de landelijke ambitie om het aantal verkeersslachtoffers structureel te verminderen via een risicogestuurde aanpak, met nadruk op veilige infrastructuur, passende snelheden en bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers. De focus ligt niet alleen op ongeval locaties, maar juist op het voorkomen van risico's door inrichting volgens Duurzaam Veilig, het scheiden van verkeersstromen en het verbeteren van oversteekbaarheid.

Voor de mobiliteitsverkenning Westzijde betekent dit dat met name de gebiedsontsluitingswegen en knooppunten, zoals de N355, N372, N388/N979 en de aansluitingen op de A7, expliciet moeten worden beoordeeld op hun risicoprofiel voor fietsers, voetgangers en gemengd verkeer. Ook de barrièrewerking van de A7 en drukke provinciale wegen voor langzaam verkeer vraagt om een proactieve veiligheidsanalyse. Verkeersveiligheid wordt daarmee niet alleen een toets achteraf, maar een leidend criterium bij het vormgeven van netwerkkeuzes en ontwikkelrichtingen richting 2040.

#### 2.4.7 Parapluplan Parkeren Westerkwartier

In het parapluplan parkeren heeft de gemeente Westerkwartier de CROW-parkeerkcijfers juridisch verankerd als toetsingskader bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar stedelijkheidsgraad en gebiedstype (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied). Parkeren wordt daarbij niet uitsluitend gezien als kwantitatieve norm, maar expliciet als sturingsinstrument binnen een bredere mobiliteits- en ruimtelijke afweging, met aandacht voor dubbelgebruik, deelmobiliteit, loopafstanden en maatwerk bij integrale gebiedsontwikkeling.

Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat ruimtelijke keuzes direct doorwerken in de parkeer- en verkeersvraag en daarmee in de belasting van het onderliggende wegennet. Tegelijkertijd biedt het beleidskader ruimte om via mobiliteitsmaatregelen (zoals deelauto's of OV-nabijheid) gemotiveerd af te wijken van standaardnormen, waardoor parkeerbeleid een strategisch instrument kan zijn om autogebruik te beïnvloeden en ruimte efficiënter te benutten.

#### 2.4.8 Last Mile Project

Het Last Mile Project voor de bedrijventerreinen Leeksterhout en Leeksterveld richt zich op het verminderen van autogebruik, het stimuleren van fiets- en ov-gebruik en het verbeteren van de sociale en fysieke verbinding tussen bedrijventerrein en het centrum van Leek. Gezien de ligging direct aan de A7 en de herkomst van werknemers uit de regio Groningen–Assen–Drachten, heeft het mobiliteitsgedrag op de bedrijventerreinen directe invloed op de regionale verkeersstromen en de belasting van het hoofdwegennet.

Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat maatregelen op het gebied van deelmobiliteit, fietsgebruik, carpoolen en ov-stimulering niet uitsluitend als lokale gedragsinterventies worden beschouwd, maar als structurele instrumenten om de verkeersdruk op de A7 en de aansluitende infrastructuur te reduceren. Het project fungeert daarmee als potentiële pilotlocatie voor vraagbeïnvloeding en mobiliteitsmanagement binnen de bredere regionale strategie.

#### 2.4.9 Woonvisie Westerkwartier

De Woonvisie zet in op een forse woningbouwopgave, met nadruk op groei in en rond de kernen, versnelde ontwikkeling langs bereikbaarheidsassen en een divers aanbod voor verschillende doelgroepen. Dit betekent meer inwoners, meer verplaatsingen en een grotere vraag naar bereikbare voorzieningen en werkgebieden, met name daar waar de druk hoger is. Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat de woningbouwopgave een concrete bron is van toekomstige mobiliteitsgroei en dat vooral de ontsluiting van kernen en de verbindingen met voorzieningen en werkgebieden onder druk komen te staan.

#### 2.4.10 Ruimte voor Ondernemen

De visie op ruimte voor ondernemen richt zich op het versterken en ontwikkelen van bedrijventerreinen, met een duidelijke focus op locaties langs de A7 en bij regionale knooppunten. Daarbij spelen bereikbaarheid voor werknemers en logistieke stromen een centrale rol. Voor dit onderzoek betekent dit dat vooral de corridors rond de A7 en de verbindingen tussen woonkernen en werklocaties cruciaal zijn, en dat groei van werkgelegenheid direct vertaalt naar extra druk op deze netwerken.

#### 2.4.11 Visie Recreatie & Toerisme

De recreatie- en toerismevisie zet in op het beter benutten van landschap, natuur en voorzieningen voor dag- en verblijfstoerisme, met nadruk op fiets- en wandelnetwerken en bereikbaarheid van recreatieve hotspots. Dit leidt tot piekbelasting in weekenden en vakantieperiodes, vaak op specifieke routes en locaties. Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat naast dagelijkse mobiliteit ook recreatieve stromen moeten worden meegenomen, met aandacht voor knelpunten op recreatieve corridors en de combinatie van bereikbaarheid en leefbaarheid.

#### 2.4.12 Duurzaamheidsbeleid 2020–2025

Het duurzaamheidsbeleid legt de nadruk op CO<sub>2</sub>-reductie, energietransitie en een duurzamer ruimtegebruik, waarbij ook mobiliteit expliciet als veranderende sector wordt gezien. Dit betekent meer aandacht voor schonere vervoermiddelen, andere vormen van verplaatsen en een andere inrichting en benutting van de ruimte. Voor de opgave betekent dit dat niet alleen de capaciteit van het netwerk relevant is, maar ook de vraag hoe het mobiliteitssysteem kan meebewegen met de transitie naar duurzamere vormen van mobiliteit.

#### 2.4.13 Masterplan Leek-Tolbert

Het Masterplan Leek–Tolbert positioneert Leek–Tolbert nadrukkelijk als regiokern en benoemt verbetering van de bereikbaarheid als één van de belangrijkste randvoorwaarden voor de verdere groei van wonen, werken en voorzieningen. Concreet wordt ingezet op de noodzaak van een rondweg in combinatie met een parallelle verkeersstructuur langs de A7, om zowel de huidige als toekomstige verkeersdruk beter te kunnen verwerken. Daarnaast ligt binnen de kern de nadruk op het versterken van langzaam-verkeersverbindingen en het beter verbinden van groenstructuren met het centrum, zodat lopen en fietsen aantrekkelijker worden. Ook wordt de mogelijke komst van de Lelylijn met een station in Leek–Tolbert genoemd als kans voor de regionale bereikbaarheid. Voor deze studie betekent dit dat Leek–Tolbert een sleutelgebied is waar netwerkstructuur, ontsluiting van de A7, interne bereikbaarheid en de rol van langzaam verkeer en openbaar vervoer in samenhang moeten worden beschouwd.

#### 2.4.14 Spelregels Houtsingelhoofdstructuur

De spelregels beschermen het karakteristieke coulisselandschap door het netwerk van houtsingels als samenhangende structuur te behouden en te versterken. De kaart laat zien hoe dicht en samenhangend het netwerk van houtsingels in het Zuidelijk Westerkwartier is en waar deze structuren door de tijd heen zijn behouden of veranderd. Dit betekent dat ingrepen die deze structuur aantasten, slechts zeer beperkt mogelijk zijn of om zorgvuldige inpassing vragen. Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat nieuwe of

aangepaste infrastructuur niet alleen verkeerskundig, maar ook landschappelijk moet worden beoordeeld, en dat het landschap op sommige plekken een harde beperking kan vormen voor oplossingsrichtingen.

## 2.5 Samenhang en accentverschillen beleid

Uit de beschouwing van het provinciale en gemeentelijke beleid komt een duidelijk gedeeld vertrekpunt naar voren: beide overheden sturen op een samenhangende afweging tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid, met expliciete aandacht voor duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en brede welvaart. Zowel de provincie als de gemeente benadrukken de rol van fiets, openbaar vervoer en actieve mobiliteit naast het autoverkeer, en zien mobiliteit nadrukkelijk als middel om ruimtelijke en maatschappelijke doelen te ondersteunen. Tegelijkertijd ligt het accent op provinciaal niveau sterker op kaderstelling, lange-termijntransities en integrale afweging met klimaat-, milieu- en natuurdoelen, terwijl het gemeentelijk beleid concreter is en sterker is gericht op de groei van kernen, de positie van Leek–Tolbert als regio-kern en de directe werking van het hoofdwegennet op dorpen en wijken.

Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat deze zowel de strategische, kaderstellende doelen van de provincie als de gebiedsgerichte, uitvoeringsgerichte ambities van de gemeente moet verbinden en vertalen naar samenhangende keuzes op netwerkniveau en bijbehorende effectieve maatregelen. De verkenning dient eventuele spanningen tussen provinciale en gemeentelijke prioriteiten te benoemen, impliciete uitgangspunten te expliciteren en zichtbaar te maken welke belangen in de praktijk zwaarder wegen wanneer keuzes op netwerkniveau noodzakelijk zijn. Daarmee ontstaat niet alleen een inhoudelijke analyse, maar ook een transparant fundament voor bestuurlijke prioritering en richtinggevende keuzes.

## 2.6 Uitgevoerde en lopende projectstudies

### 2.6.1 Opwaardering N355 Groningen – Zuidhorn<sup>1</sup>

De opwaardering van de N355 wordt gefaseerd uitgevoerd en kent twee onderscheiden trajecten met een eigen besluitvorming en planning.

Fase 1 (Groningen – Nieuwklap) bevindt zich in voorbereiding op realisatie. Provinciale Staten hebben op 17 december 2025 ingestemd met het realisatiebesluit voor de maatregel “Verbeteren doorstroming buslijn N355”, als onderdeel van de Ontwikkelagenda Westflank Groningen. Deze maatregel omvat de aanleg van twee extra busstroken tussen Reitdiephaven en Nieuwklap, die in eerste instantie exclusief voor het openbaar vervoer worden ingezet en bij toenemende verkeersdruk ook beschikbaar kunnen worden gesteld voor het overige verkeer. In combinatie met eerder besloten maatregelen (afkoppelen erfaansluitingen, parallelstructuur voor landbouwverkeer, tunnel Slaperstil, verbreding wegprofiel) wordt hiermee beoogd de verkeersveiligheid, doorstroming en betrouwbaarheid van de HOV-as te verbeteren. De uitvoering is voorzien van 2028 tot 2030.

Fase 2 (Nieuwklap – Zuidhorn) kent een eerder planuitwerkingsbesluit (2016) en is ingediend voor WoKT 2.0 (Woningbouw op Korte Termijn). Deze fase richt zich op verdere verbetering van doorstroming, verkeersveiligheid en ontvlechting van verkeersstromen op het westelijke deel van de corridor, in samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen en de regionale bereikbaarheidsopgave. Voor deze fase is op dit moment echter nog geen financiering beschikbaar, waardoor realisatie op een later moment plaatsvindt wanneer middelen beschikbaar komen.

De recente herijking via het MIRT-onderzoek Westflank heeft duidelijk gemaakt dat de N355 niet los kan worden gezien van de bredere gebiedsontwikkeling aan de Westzijde van Groningen, waaronder de woningbouwopgave en de samenhang met Ring West en de A7. De corridor speelt daarbij zowel een rol in regionale bereikbaarheid als in het voorkomen van sluipverkeer en het borgen van verkeersveiligheid en leefbaarheid op parallelroutes.

Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat de N355 een reeds deels vastgelegde ontwikkelrichting kent (met name voor Fase 1), maar dat de effecten op netwerkniveau integraal moeten worden beschouwd. De opwaardering van deze corridor draagt aantoonbaar bij aan veiligheid en doorstroming, maar vormt slechts één bouwsteen binnen de bredere netwerkopgave aan de Westzijde richting 2040.

<sup>1</sup> Opwaardering N355 Groningen – Zuidhorn | Sweco 2018

## 2.6.2 Nieuwe verbindingsweg Zuidhorn – A7<sup>2</sup>

In het MIRT-onderzoek naar de westflank van Groningen is de mogelijkheid van een nieuwe verbinding tussen Zuidhorn en de A7 al verkend als alternatief voor de Westelijke Ringweg. Uit deze onderzoeken kwam naar voren dat deze maatregel slechts een beperkte bijdrage levert aan de bereikbaarheid van de Westflank: de aanpak van Ring West blijft noodzakelijk en ook de N355 blijft zwaar belast. Wel werd een afname van de druk op het Vrijheidsplein en minder sluipverkeer in het landelijk gebied westelijk van de Westflank geconstateerd, maar daar tegenover staat een toename van de congestiekans op de A7 tussen Westpoort en Hoogkerk, die in dat geval een ombouw naar 2x3 rijstroken zou vergen. Daarnaast biedt de verbinding geen effectieve oplossing voor de problematiek op de route Zuidhorn–Leek (Pasop/Enumatil). Om die reden wordt deze verbinding in de mobiliteitsverkenning opnieuw in samenhang beschouwd, niet als vanzelfsprekende oplossing maar als één van de te toetsen ontwikkelrichtingen, mede gezien de hoge uitvoeringskosten en de aanzienlijke effecten op landschap en ecologie.

## 2.6.3 Fietsroute Leek – Zuidhorn<sup>3</sup>

In de tracéverkenning en variantenstudie voor de fietsroute Leek–Zuidhorn is onderzocht hoe een veilige, directe en kwalitatief hoogwaardige fietsverbinding tussen beide kernen kan worden gerealiseerd, aangezien de huidige route via de N978 (Pasop/Enumatil) als onveilig wordt ervaren en een ontbrekende schakel vormt in het regionale fietsnetwerk. Uit de studie bleek dat met name de Midden-varianten, en in het bijzonder de variant met een ongelijkvloerse kruising van de A7, het meeste bijdragen aan verkeersveiligheid, samenhang en gebruikskwaliteit, terwijl tracés door of langs gevoelige natuurgebieden ruimtelijk en beleidsmatig minder kansrijk zijn. Inmiddels is een voorkeurstracé vastgesteld.

Daarnaast is recent subsidie toegekend voor de realisatie van een fietstunnel onder de A7 ter hoogte van de Lettelberterdijk. De benodigde financiële middelen moeten nog door gemeente en provincie beschikbaar worden gesteld, maar deze maatregel creëert een directe koppeling tussen de doorfietsroute Leek–Groningen en de verbinding Leek–Zuidhorn. Hiermee ontstaat een robuuster en samenhangender regionaal fietsnetwerk, waarin de A7 minder als barrière fungeert.

Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat de fietsverbinding Leek–Zuidhorn niet alleen een afzonderlijk project is, maar een strategische schakel binnen de bredere netwerkopgave rond de A7 en de regiokern Leek–Tolbert. Keuzes op het hoofdwegennet en bij knooppunten hebben directe invloed op de kwaliteit, veiligheid en aantrekkelijkheid van het fietsnetwerk, en vice versa.

## 2.6.4 Rotondecomplex N372 – A7 Leek<sup>4</sup>

Uit verkeerskundig onderzoek naar de knoop N372–A7 bij Leek blijkt dat de huidige infrastructuur zonder aanvullende maatregelen vanaf circa 2030 onvoldoende capaciteit biedt, met structurele wachtrijen tot op de A7 als gevolg. In het onderzoek zijn zowel de huidige situatie als toekomstige scenario's doorgerekend, waarbij geplande woningbouw, autonome groei en de uitbreiding van bedrijventerrein Leeksterveld zijn meegenomen.

Op basis hiervan zijn verschillende maatregelpakketten verkend, gericht op capaciteitsvergroting van de zuidelijke rotonde, verbeterde opstelstroken en betere voorzieningen voor HOV, fietsers en voetgangers, inclusief vrijliggende paden en verbeterde onderdoorgangen. Inmiddels is voor het aanvullende maatregelenpakket een WoKT-subsidie ontvangen, waarmee uitvoering mogelijk wordt. Met deze maatregelen kan naar verwachting circa 65% van de toekomstige verkeersgroei worden opgevangen.

Tegelijkertijd laten de simulaties zien dat bij verdere gebiedsontwikkeling de knoop opnieuw onder druk komt te staan en dat aanvullende of meer structurele keuzes op termijn noodzakelijk kunnen blijven. Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat optimalisatie van bestaande knooppunten aantoonbaar effectief is en op korte en middellange termijn substantiële verlichting biedt, maar dat de lange termijn robuustheid van de netwerkstructuur in samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen moet worden beschouwd.

## 2.6.5 Haalbaarheidsstudie Rondweg Leek-Tolbert en parallelstructuur A7<sup>5</sup>

De haalbaarheidsstudie naar een rondweg om Leek–Tolbert en een parallelstructuur langs de A7 is gestart vanuit de constatering uit het verkeerskundige onderzoek naar de knoop N372–A7, waaruit bleek dat de

<sup>2</sup> MIRT Verkenning Westflank | Sweco 2025

<sup>3</sup> Fietsroute Leek – Zuidhorn | Sweco 2024

<sup>4</sup> Aanpak Rotondes N372 – A7 Leek | Roelofs 2025

<sup>5</sup> <https://www.westerkwartier.nl/informatieavond-haalbaarheidsstudie-rondweg-leek-tolbert-en-parallelstructuur-a7-10-februari-2026>

huidige infrastructuur op termijn onvoldoende capaciteit biedt. In bredere zin is vastgesteld dat de bestaande wegenstructuur de groei van verkeer en woningbouw niet meer robuust kan verwerken, met toenemende vertragingen, verkeersonveiligheid en overlast in de dorpen tot gevolg.

In de studie zijn verkeerskundige en ruimtelijke analyses uitgevoerd voor het onderliggende wegennet in en rond Leek en Tolbert, met als doel inzicht te krijgen in de werking van het lokale en regionale netwerk en de mogelijkheden om verkeersstromen anders te structureren. Op basis hiervan zijn zes verschillende rekenmodellen verkend, variërend van noord-zuidverbindingen tot oost-west-parallelstructuren en combinaties met ontsluiting van nieuwe woon- en werkgebieden. In deze modellen wordt onderzocht in hoeverre nieuwe structuren de verkeersdruk op het onderliggende wegennet kunnen verminderen en de afwikkeling richting de A7 kunnen verbeteren.

De studie is gericht op het selecteren van het model met het grootste oplossend vermogen, dat vervolgens wordt uitgewerkt in meerdere tracévarianten en bestuurlijk wordt afgewogen. Dit traject vormt een parallel en deels richtinggevend spoor voor de mobiliteitsverkenning, omdat hier op korte termijn keuzes worden voorbereid over de toekomstige hoofdstructuur rond Leek–Tolbert die het speelveld voor bredere netwerkoplossingen aan de Westzijde mede bepalen.

### 2.6.6 Samenvatting uitgevoerde en lopende studies

De opwaardering van de N355 richt zich op het verbeteren van één belangrijke corridor en kan daar de doorstroming en verkeersveiligheid aantoonbaar versterken, maar lost niet automatisch de bredere netwerkopgave op. De effecten moeten daarom in samenhang worden beschouwd met de ruimtelijke ontwikkelingen langs deze route en de werking van het regionale netwerk. De verkenning naar een nieuwe verbinding tussen Zuidhorn en de A7 laat zien dat deze maatregel sluipverkeer in het Westerkwartier kan verminderen, maar tegelijkertijd extra druk op het rijkswegennet veroorzaakt en gepaard gaat met aanzienlijke ruimtelijke en ecologische effecten.

Voor de fietsroute Leek–Zuidhorn is inmiddels een voorkeursvariant vastgesteld en is subsidie toegekend voor een fietstunnel onder de A7 bij de Lettelberterdijk. Hiermee ontstaat een directe ongelijkvloerse verbinding tussen de doorfietsroute Leek–Groningen en de verbinding Leek–Zuidhorn, waardoor de barrièrewerking van de A7 voor langzaam verkeer afneemt. Tegelijkertijd blijft de samenhang met de omliggende knooppunten en de verkeersafwikkeling rond de A7 een belangrijk aandachtspunt.

Het onderzoek naar het rotondecomplex N372–A7 bij Leek laat zien dat optimalisaties op korte en middellange termijn een groot deel van de verkeersgroei kunnen opvangen, maar dat bij verdere gebiedsontwikkeling opnieuw druk op het systeem ontstaat. De haalbaarheidsstudie naar een rondweg Leek–Tolbert en een parallelstructuur langs de A7 verkent verschillende netwerkmodellen voor een toekomstige hoofdstructuur en vormt daarmee een belangrijke, maar nog niet uitgekristalliseerde bouwsteen voor de bredere netwerkafweging.

Gezamenlijk laten deze studies zien dat op verschillende onderdelen al concrete oplossingsrichtingen in beeld zijn. Tegelijkertijd maken zij duidelijk dat een integrale afweging op netwerkniveau noodzakelijk blijft om te komen tot samenhangende en toekomstbestendige keuzes voor de mobiliteitsstructuur aan de westzijde van de provincie Groningen.

### 2.6.7 Relatie met lopende trajecten

De mobiliteitsverkenning sluit aan op lopende onderzoeken en besluitvormingstrajecten in het gebied, zoals de haalbaarheidsstudie rondweg Leek–Tolbert. Dergelijke trajecten hebben een eigen planning, scope en bestuurlijke context. De mobiliteitsverkenning treedt hier niet voor in de plaats en doorkruist deze trajecten niet, maar benut de beschikbare resultaten als bouwstenen voor de integrale netwerkafweging.

Indien tijdens de looptijd van de mobiliteitsverkenning nieuwe inzichten, geactualiseerde verkeersgegevens of aanvullende scenario's beschikbaar komen, worden deze (waar relevant) betrokken bij de verdere analyse. Daarbij wordt transparant gemaakt welke uitgangspunten zijn gehanteerd en op welk moment gegevens zijn geactualiseerd.

Op deze wijze wordt geborgd dat de verkenning zowel aansluit bij de meest recente inzichten als bij reeds ingezette bestuurlijke processen, zonder dubbel onderzoek of tegenstrijdige conclusies te veroorzaken.

## 3 Vraagstukken, ontwikkelingen en impact

### 3.1 Ontwikkelingen

In de Westzijde van de provincie Groningen komen de komende jaren meerdere ruimtelijke, economische en infrastructurele ontwikkelingen samen die direct of indirect van invloed zijn op het functioneren van het mobiliteitssysteem. Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste ontwikkelingen die voor deze mobiliteitsverkenning relevant zijn.

#### Woningbouw en verstedelijking

- Woningbouwopgaven in Leek–Tolbert (incl. Masterplan Leek–Tolbert)
- Ontwikkelingen Oostindie (Leek)
- Ontwikkelingen Oostergast (Zuidhorn)
- Overige inbreidings- en uitbreidingslocaties in Westerkwartier
- Transformatie bedrijventerreinen in de kern (uitplaatsing naar economische groeizone)
- Woningbouw Westflank Groningen (Suikerzijde, De Nieuwe Held) (ca. 11.000 woningen, invloed op N355/A7)
- Woningbouw gemeente Noordenveld Roden, Peize, Maatlanden – De Zulthe en anderen

#### Economie en bedrijvigheid

- Doorontwikkeling bedrijventerrein Leeksterveld
- Ontwikkeling Economische Groeizone A7 (circulair bedrijventerrein + grondstoffencentrum)
- Verplaatsing bedrijven uit de kern Leek–Tolbert
- Mogelijk nieuw koppelstation TenneT (elektrificatieopgave)
- Regionale economische groei Noordwest-Groningen
- Mogelijk nieuw munitiedepot Lauwersmeergebied

#### Hoofdwegen en regionale infrastructuur

- Opwaardering N355 Groningen–Zuidhorn
  - Fase 1 (Groningen–Nieuwklap, incl. busstroken Ontwikkelagenda Westflank)
  - Fase 2 (Nieuwklap–Zuidhorn, WoKT 2.0)
- Aanpak/onderhoud N388
- Aanpak/onderhoud N372
- Aanpak/onderhoud N979
- Verkenning rotondecomplex N372–A7
- Haalbaarheidsstudie rondweg Leek–Tolbert en parallelstructuur A7
- Verkenning mogelijke nieuwe verbinding N979–A7
- Nieuwe verbinding Zuidhorn–A7 (MIRT Westflank)
- Ontwikkelingen Ring West (N370) – relatie met Westflank
- Opwaardering N358 (Skieding)

#### Fiets en actieve mobiliteit

- Doorfietsroute Groningen–Zuidhorn
- Fietsroute Leek–Zuidhorn (voorkeursvariant vastgesteld)
- Fietstunnel onder A7 (Lettelberterdijk)
- Verbetering regionale fietsnetwerken

#### Openbaar vervoer

- HOV-as Groningen–Zuidhorn
- Verbeteren doorstroming buslijn N355 (busstroken)
- Ontwikkelagenda Westflank (multimodale maatregelen)

#### Energie en nutsinfrastructuur

- 380 kV-verbinding
- Nieuw koppelstation TenneT

- Elektrificatieopgave (invloed op bedrijvigheid en mobiliteit)

### **Water, natuur en landschap**

- Water- en natuuropgaven (incl. NNN-gebieden)
- Weidevogelgebieden langs N355
- Waterbergingsgebieden (POP / Programma Water)
- Landschappelijke inpassing nieuwe infrastructuur
- Stikstof- en natuurcompensatieopgaven

### **Nationale en bovenregionale ontwikkelingen**

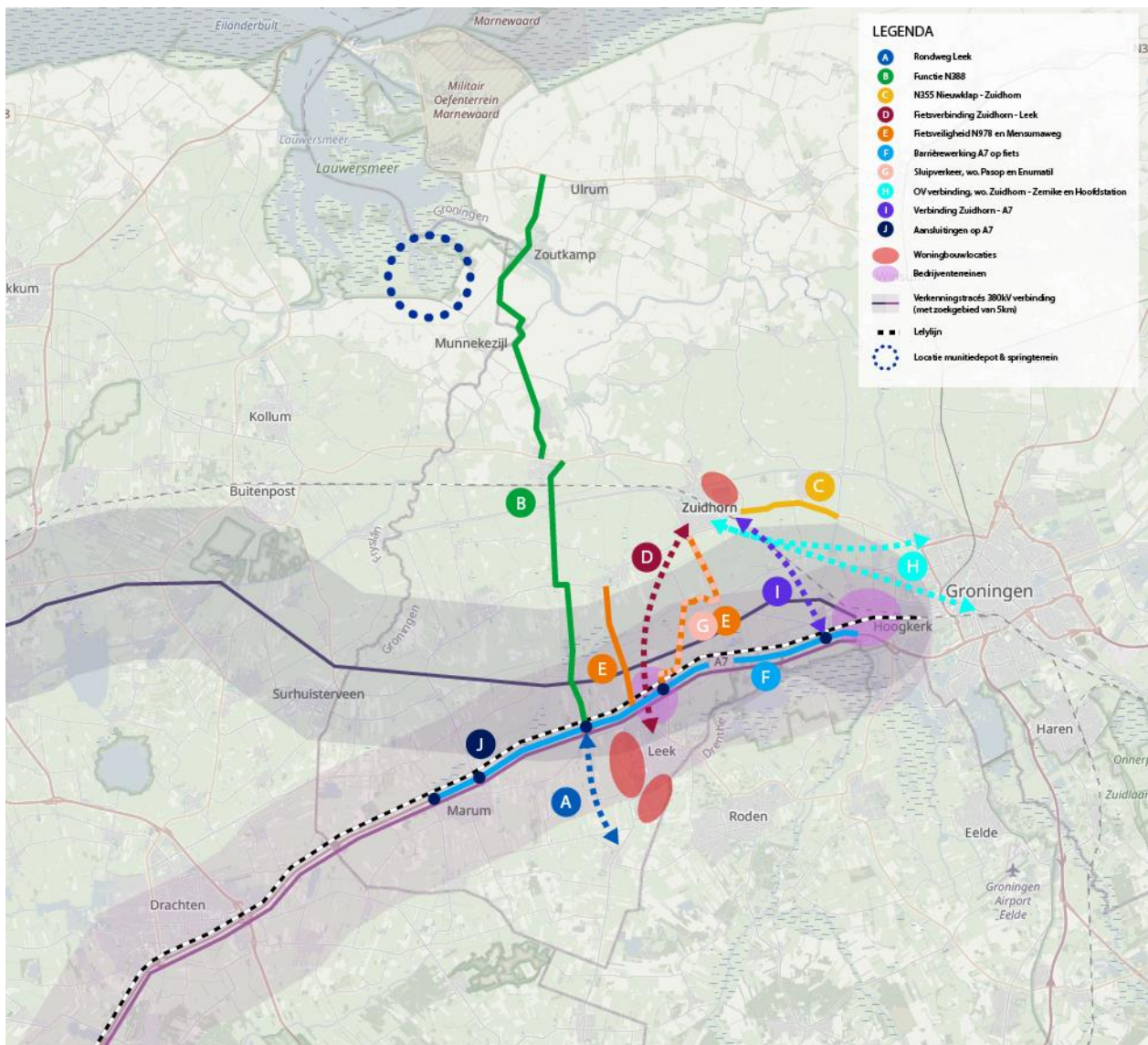
- Lelylijn
- Nota Ruimte (woningbouw en bundeling)
- Mobiliteitsvisie 2050 (gedrag en systeemtransitie)

De hierboven genoemde ontwikkelingen verschillen in schaal, fase en bestuurlijke status, maar hebben gezamenlijk directe invloed op verkeersstromen, modaliteitskeuzes en de robuustheid van het netwerk aan de Westzijde van de provincie Groningen. Juist de samenloop van deze opgaven benadrukt de noodzaak van een integrale mobiliteitsverkenning.

## **3.2 Clustering van onderzoeksvragen in hoofdthema's**

Voor deze mobiliteitsverkenning zijn de volgende vragen geformuleerd, waar het onderzoek in ieder geval antwoord op dient te geven. In de eerste fase van het onderzoek kunnen hier mogelijk nog vragen aan toegevoegd worden:

- a) Welke bijdrage kan een mogelijke verbinding tussen de N979 en de A7, ten westen van Leek en Tolbert, leveren aan de verkeersafwikkeling in de Westzijde?
- b) Wat is de huidige en toekomstige functie van de N388, en hoe dient deze weg in de toekomst te worden ingericht?
- c) Is het vastgestelde eindbeeld van de N355 Nieuwklap – Zuidhorn (fase 2 aanpak N355) nog actueel en wat is nodig voor de verbetering van de bereikbaarheid van het gebied tussen Zuidhorn en de A7?
- d) Welke toegevoegde waarde kan een nieuwe fietsverbinding tussen Zuidhorn en Leek bieden voor het fietsverkeer en de regionale bereikbaarheid?
- e) Welke bekende of toekomstige knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid, zowel voor fietsers als automobilisten, moeten worden aangepakt?
- f) Heeft de A7 een belemmerend invloed op het fietsverkeer en zo ja welke?
- g) Zijn er, naast Pasop en Enumatil, nog andere wegen en dorpen die gevoelig zijn voor sluipverkeer (oneigenlijk gebruik) en in welke mate?
- h) Welk effect kan een betere ov-verbinding hebben op de mobiliteit in de Westzijde, waaronder de verbinding tussen Zuidhorn en Groningen Hoofdstation en Zernike?
- i) Welk effect kan een verbinding tussen de N355 en de A7 hebben op de mobiliteit in de Westzijde?
- j) Hoe toekomstvast zijn de aansluitingen in Westzijde op A7?



Figuur 3: Onderzoeksvragen en ontwikkelingen in beeld

Om samenhang en focus aan te brengen in de mobiliteitsverkenning zijn de afzonderlijke onderzoeksvragen geclusterd in een aantal hoofdthema's. Hiermee wordt voorkomen dat de verkenning blijft steken in losse deelvragen, en ontstaat een overzichtelijk kader waarbinnen aanvullende vraagstukken, ontwikkelingen, knelpunten en oplossingsrichtingen in samenhang kunnen worden beschouwd. De volgende hoofdthema's worden onderscheiden:

- **Hoofdnetwerk en robuustheid (a, b, c, i, j):** dit thema omvat de vragen over de mogelijke verbinding tussen de N979 en de A7, de rol en functie van de N388, het eindbeeld van de N355, de mogelijke verbinding tussen de N355 en de A7 en de toekomstvastheid van de aansluitingen op de A7. Centraal staat de vraag in hoeverre het hoofdnetwerk aan de Westzijde voldoende robuust is om huidige en toekomstige mobiliteitsstromen op te vangen.
- **Duurzame mobiliteit (d, f, h):** dit thema richt zich op de rol van lopen, fietsen, deelmobiliteit en openbaar vervoer in de regionale bereikbaarheid, waaronder de fietsverbinding Leek–Zuidhorn, de barrièrewerking van de A7 voor langzaam verkeer en de betekenis van betere OV-verbindingen. Hier staat de vraag centraal hoe verschillende modaliteiten kunnen bijdragen aan een beter functionerend en duurzamer mobiliteitssysteem.
- **Leefbaarheid en verkeersveiligheid (e, g):** dit thema omvat de vragen over verkeersveiligheidsknelpunten en sluipverkeer in dorpen. De kernvraag is hoe het mobiliteitssysteem zo kan worden ingericht dat bereikbaarheid hand in hand gaat met een veilige en leefbare woonomgeving.

De woningbouwopgave in en rond de kernen, de uitbreiding van werk- en bedrijventerreinen (waaronder Leeksterveld), de ontwikkeling van de Economische Groeizone A7 ten noorden van de A7 bij Leek en de samenloop met opgaven op het gebied van energie, natuur en landschap zorgen voor een structurele toename en verschuiving van verplaatsingen in de Westzijde. Deze ontwikkelingen beïnvloeden niet alleen de omvang van het verkeer, maar ook het reisgedrag en de modaliteitskeuzes van bewoners en werknemers. Zij leggen extra druk op het hoofdnetwerk (A7, N355, N372, N388, N979, N978) en op de knooppunten, en maken de vraag naar een robuuste en toekomstvaste netwerkstructuur urgent. Tegelijkertijd vergroten zij het belang van fiets, lopen en openbaar vervoer als volwaardige alternatieven voor de auto, met name voor dagelijkse verplaatsingen tussen wonen, werken en voorzieningen. Daarnaast versterken deze ruimtelijke ontwikkelingen de spanning tussen bereikbaarheid enerzijds en leefbaarheid en verkeersveiligheid in dorpen en langs gebiedsontsluitingswegen anderzijds. De hoofdthema's in deze verkenning zijn daarmee direct geworteld in de ruimtelijke dynamiek van het gebied en vormen de mobiliteitskundige vertaling van deze opgaven.

### 3.3 De onderzoeksvragen nader beschouwd

De geformuleerde onderzoeksvragen gaan over verschillende onderdelen van het mobiliteitssysteem in de Westzijde van de provincie Groningen. Zij hebben betrekking op zowel het functioneren van het hoofdwegenet (zoals de A7, N355, N372, N388 en N979), als op de rol van alternatieve modaliteiten zoals fiets en openbaar vervoer en op thema's als verkeersveiligheid, leefbaarheid en sluipverkeer in dorpen. Hoewel de vragen afzonderlijk zijn geformuleerd, hebben zij een sterke onderlinge samenhang en raken zij in essentie aan dezelfde centrale vraag: in hoeverre is het mobiliteitssysteem in de Westzijde robuust en toekomstvast in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen richting 2040.

Een belangrijk deel van de onderzoeksvragen richt zich op mogelijke nieuwe verbindingen of aanpassingen in het hoofdnetwerk, zoals een verbinding tussen de N979 en de A7, een mogelijke koppeling tussen de N355 en de A7 en de rol van de N388 binnen het regionale netwerk. Deze vragen hebben direct betrekking op de structuur en capaciteit van het netwerk en op de vraag hoe verkeersstromen zich in de toekomst over het gebied zullen verdelen. Tegelijkertijd laten de vragen over fietsverbindingen, openbaar vervoer en de barrièrewerking van de A7 zien dat de mobiliteitsopgave niet uitsluitend in termen van autoverkeer kan worden benaderd, maar dat ook de rol van duurzame mobiliteitsvormen nadrukkelijk onderdeel is van de analyse.

Daarnaast richten meerdere vragen zich op de kwaliteit van het mobiliteitssysteem voor de leefomgeving, zoals verkeersveiligheid en het voorkomen van sluipverkeer in dorpen. Deze thema's maken duidelijk dat bereikbaarheid niet los kan worden gezien van de impact van verkeer op woon- en leefkwaliteit. In de mobiliteitsverkenning worden deze aspecten daarom niet als afzonderlijke onderwerpen behandeld, maar expliciet gekoppeld aan de analyse van het netwerk en de mogelijke ontwikkelrichtingen.

Tegelijkertijd richten de onderzoeksvragen zich niet alleen op mogelijke oplossingen, maar ook impliciet op de aard en omvang van de onderliggende problematiek. In verschillende beleidsdocumenten en studies worden ambities en oplossingsrichtingen benoemd, terwijl de ernst, locatie en samenhang van de mobiliteitsknelpunten niet overal eenduidig zijn vastgesteld. Een belangrijk onderdeel van de verkenning is daarom het objectiveren en gezamenlijk duiden van deze problematiek. Pas wanneer duidelijk is waar de grootste knelpunten zich bevinden, hoe deze zich ontwikkelen richting 2040 en welke rol verschillende modaliteiten daarin spelen, kan worden bepaald welke maatregelen proportioneel, effectief en toekomstvast zijn.

### 3.4 Hypothesen en ambities

De verkenning werkt per hoofdthema met richtinggevende hypothesen die zowel de gesignaleerde knelpunten als de beleidsambities van provincie en gemeente weerspiegelen. Voor het thema *Hoofdnetwerk en robuustheid* is de hypothese dat een toekomstvaste en samenhangende hoofdstructuur noodzakelijk is om de groei van wonen, werken en verkeer op te vangen en tegelijkertijd de druk op dorpen en onderliggende netwerken te beperken, in lijn met de beleidsambitie om bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in samenhang te versterken. Voor het thema *Duurzame mobiliteit* is de hypothese dat een sterker en aantrekkelijker netwerk voor fiets, lopen en openbaar vervoer een wezenlijke bijdrage kan leveren aan brede welvaart, gezondheid en verduurzaming, en dat zonder deze versterking de afhankelijkheid van de auto en de druk op het hoofdnetwerk verder toenemen. Voor het thema *Leefbaarheid en verkeersveiligheid* is de hypothese dat alleen een samenhangende netwerkbenadering, waarin bereikbaarheid expliciet wordt afgewogen tegen woon- en leefkwaliteit, kan bijdragen aan het

terugdringen van sluijverkeer en onveilige situaties, conform de beleidsdoelen voor een veilige en leefbare leefomgeving. Deze hypothesen vormen geen eindbeelden, maar richtinggeevende aannames die in de verkenning worden getoetst en aangescherpt.

## 4 Gezamenlijk vertrekpunt

### 4.1 Huidige stand van zaken

Uit de beleidskaders en uitgevoerde studies komt een duidelijk gedeeld vertrekpunt. Zowel de provincie Groningen als de gemeente Westerkwartier sturen op een samenhangende afweging tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid, met expliciet aandacht voor duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en brede welvaart. In vrijwel alle kaders komt naar voren dat mobiliteit niet op zichzelf staat, maar in directe relatie moet worden gezien met woningbouw, economische ontwikkeling, natuur, landschap en klimaat. Ook is er brede overeenstemming over het belang van een robuust hoofdnetwerk, in combinatie met een sterkere positie voor fiets, lopen en openbaar vervoer, maar ook deelmobiliteit als volwaardige modaliteiten naast de auto. Tegelijkertijd vraagt het karakter van het gebied om een realistische duiding van deze ambities. De Westzijde van de provincie Groningen kent een relatief lage dichtheid, een overwegend forensenstructuur met sterke pendelstromen richting de stad Groningen en een mobiliteitsprofiel dat minder stedelijk is dan bijvoorbeeld de Randstad.

Daarnaast zijn er verschillende accenten in schaal en benadering. Het provinciale beleid legt sterker de nadruk op lange-termijntransities, milieukwaliteit, klimaat en integrale ruimtelijke afweging, terwijl het gemeentelijke beleid concreter en gebiedsgericht is, met focus op de groei van kernen, de positie van Leek-Tolbert en Zuidhorn als regiokernen en de directe werking van (auto)infrastructuur op dorpen en wijken. Deze verschillen zijn niet per se tegenstellingen, maar maken zichtbaar dat de mobiliteitsverkenning zowel strategische, kaderstellende vragen als gebiedsspecifieke en uitvoeringsgerichte vraagstukken moet verbinden in één samenhangende netwerkanalyse. De uitgevoerde en lopende studies bevestigen dit beeld. Zij laten zien dat op onderdelen al vergaande analyses zijn gedaan en concrete oplossingsrichtingen in beeld zijn, maar ook dat deze oplossingen veelal sectoraal of corridorgericht zijn.

De noodzaak van sommige ambities is nog beperkt onderbouwd in relatie tot de huidige en geobjectiveerde knelpunten in het gebied. De ernst en omvang van de problematiek zijn niet overal eenduidig gekwantificeerd of gedeeld. Omdat de effectiviteit van maatregelen sterk afhankelijk is van de feitelijke urgentie, vraagt dit om een heldere en gebiedsbrede probleemanalyse als vertrekpunt. Pas op basis daarvan kan worden beoordeeld welke ingrepen proportioneel, doelmatig en toekomstbestendig zijn.

Gezamenlijk maken beleid en studies daarmee twee dingen duidelijk. Ten eerste: er is al veel kennis beschikbaar over afzonderlijke corridors, knooppunten en modaliteiten en de oplossingsrichtingen zijn inhoudelijk goed onderbouwd. Ten tweede: deze inzichten zijn nog onvoldoende in samenhang gezien op het niveau van het totale netwerk en in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. Ook bieden sommige oplossingen nog onvoldoende toekomstbestendig en duurzaam oplossend vermogen voor 2040. Juist daar ligt de kernopgave voor de mobiliteitsverkenning: het verbinden van bestaande kennis tot één integraal beeld van het functioneren van het systeem, het expliciet maken van de onderlinge afhankelijkheden tussen hoofdnetwerk, modaliteiten en leefomgeving, en het verkennen waar keuzes op netwerkniveau noodzakelijk zijn om tot toekomstvast oplossingen tot en met 2040 te komen.

Ondanks de grote mate van overeenstemming in beleidskaders blijken in de uitvoering en uitwerking van projecten verschillende accenten en oplossingsrichtingen te bestaan. Deze mobiliteitsverkenning is daarom bedoeld om te komen tot een gedeeld perspectief op de mobiliteitsopgave en richting te geven aan toekomstige keuzes.

### 4.2 Vervolg

Voor het vervolg betekent dit dat de verkenning kan voortbouwen op een stevig inhoudelijk fundament, maar tegelijkertijd gericht moet zijn op het overbruggen van de huidige versnippering in beleid en studies. Niet door opnieuw alle deelvragen los te onderzoeken, maar door de bestaande inzichten te verbinden, ze in een andere context te plaatsen, tegen elkaar af te wegen en te plaatsen in één samenhangend perspectief op de mobiliteitsstructuur van de Westzijde richting 2040.

# Bijlagen

## Organisatie

### Bestuurlijk Duo

*Bestuurlijk overleg ter voorbereiding van besluitvorming in colleges B&W en GS.*

Gedeputeerde Erik Jan Bennema (Mobiliteit) en Wethouder Richard Lamberst (Infrastructuur en verkeer)

### Opdrachtgever

*Gedelegeerd ambtelijk opdrachtgever provincie Groningen*

Gemma Ottens (programmameider Infrastructuur)

### Begeleidingsgroep

*Adviserend voor bestuurlijk overleg, informeren en standpuntbepaling eigen organisatie*

Maaïke Arts-Zieleman, (Min IenW), Willem de Vries (RWS), Sandra Knoop (RGA), Arne Dijk (Groningen), Ina de Lange (Prov. Groningen), Rolf Dijkstra (Prov. Groningen), Laura Hagedoorn (Prov. Groningen), Ed Stuij (Prov. Groningen) Sander Grootemarsink ((Prov. Groningen), Roy Tammens (OV bureau GD), Rolf Meerbach (prov. Drenthe), Rubert Enter (Noordenveld), Anita Drenth (Het Hogeland), Reinier Antonides (Westerkwartier), Bart Bouma (projectleiding).

### Projectteam

*Aansturing project en tweewekelijkse voortgangsoverleggen*

Bart Bouma (Prov. Groningen), Jolanda Buursma (Westerkwartier), Geert-Jan Goedhart (Prov. Groningen), Anneke Span (Prov. Groningen), Sweco

### Expertgroep

*Deelname themasessies rondom inhoudelijke deelproducten*

*Mobiliteit (vaste vertegenwoordiging)*

Bart van Faassen (Westerkwartier), Ed Stuij (Prov. Groningen), Johan Horjus (RWS), Frank Wieringa (Groningen), Roy Tammens (OV Bureau GD), Laura Hagedoorn (Prov. Groningen), Rolf Dijkstra (Prov. Groningen)

*Ruimtelijke ordening (op uitnodiging/ agendalid)*

Sander Grootemarsink (Prov. Groningen), Marijn Kuik (Westerkwartier), Nanoek Wiersema (Westerkwartier), Elvira van der Zwaag (Prov. Groningen)

### Externe klankbordgroep

*Relevante stakeholders die regelmatig geïnformeerd worden*

#### Sweco

Mark Hecker, Tomas Dillema, Mervin Rozema, Koen Blad, Hans Praamstra

#### Haskoning

Arno Lambregtse

# Mijlpalen en productenplanning

Maand	Vakantie	Weeknummer	Voortgangsoverleg	BG/BO	Themassessie	Vereniste expertise*	Product	OG Level†
februari		8	Startoverleg					
maart	X	9					Concept startnotitie	
		10						
		11						
		12					Startnotitie	
april		13						
		14					Voorstel verkeersmodel + aanscherping	Beschrijving basisjaar 2022
		15*					Voorstel trends en ruimtelijke ontwikkelingen 2040 + aanscherping	Beschrijving autonome situatie 2040 (incl. harde plannen)
		16					Voorstel autonoom 2040 + aanscherping, t.b.v. BG3	
		17						
mei	X	18*						
		19*						
		20*					Definitief voorstel autonoom 2040	
		21*					Inventarisatie zachte plannen, memo ruimtelijke kenmerken + aanscherping	Beschrijving 'zachte plannen'
		22*					Voorstel zachte plannen + aanscherping	
juni		23					Definieren toekomstscenario's, memo scenario's	
		24					Aanscherping memo scenario's	
		25					Aanscherping memo scenario's, t.b.v. BG6	
		26						
juli		27					Aanscherping memo scenario's, t.b.v. BO	
	X	28						
	X	29						
	X	30						
	X	31						
augustus	X	32						
	X	33						
		34						
september		35						
		36					Memo aanpak bereikbaarheidsanalyse	
		37					Aanscherping memo aanpak bereikbaarheidsanalyse	Aanleveren freestellingen
		38					Modelun scenario's	
		39					Memo modelresultaten & expert judgement	
		40					Aanscherping memo modelresultaten	
		41					Definitieve memo modelresultaten	
oktober	X	42					Memo aanpak verkeersveiligheidsanalyse	
		43					Memo verkeersveiligheidsanalyse	
		44					Aanscherping memo verkeersveiligheidsanalyse	
november		45					Memo aanpak verkeersveiligheidsanalyse	
		46					Aanscherping memo aanpak verkeersveiligheidsanalyse	
		47					Memo verkeersveiligheidsanalyse	
		48					Aanscherping memo verkeersveiligheidsanalyse	
december		49					Memo mobiliteitsvraagstukken, t.b.v. BG10	
		50						
		51					Definitieve memo mobiliteitsvraagstukken, t.b.v. BO	
	X	52						
	X	53						
januari		1*						
		2					Memo oplossingen per modaliteit	
		3					Aanscherping memo oplossingen per modaliteit	
		4					Memo 3 ontwikkelingsscenario's	
februari		5					Definitieve memo oplossingen per modaliteit	
		6					Aanscherping memo 3 ontwikkelingsscenario's, t.b.v. B12	
		7						
	X	8					Modelun ontwikkelingsscenario's	
maart		9					Definitieve memo 3 ontwikkelingsscenario's	
		10						
		11						
		12					Memo beschrijving effecten en globale kosten	
april		13*					Aanscherping memo beschrijving effecten en globale kosten	
		14					2e aanscherping memo beschrijving effecten en globale kosten	Aanleveren afwegkader ontwikkelingsscenario's
		15					Aanscherping afwegkader ontwikkelingsscenario's	
		16					Memo afweging ontwikkelingsscenario's	
mei	X	17*					Aanscherping afweging ontwikkelingsscenario's t.b.v. BG15	
		18*					Memo mogelijke financieringsvormen	
		19					Definitieve memo mogelijke financieringsvormen	Reactie memo mogelijke financieringsvormen
		20*					Definitieve afweging ontwikkelingsscenario's	
juni		21					Eindrapportage	
		22						
		23						
		24						
		25						
juli		26						
		27						

**\*Afkortingen experts**  
 V= Verkeer  
 OV = Openbaar Vervoer  
 VM = Verkeersmodel  
 RO = Ruimtelijke ontwikkeling  
 GO = Gebiedsontwikkeling (Hans)  
 AM = Active mobiliteit  
 VV = Verkeersveiligheid

**Doortroopjijl**  
 BG = 10 werkdagen  
 BO = 15 werkdagen

**Doordeweekse feestdagen**  
 15 = maandag 2e paasdag  
 18 = maandag koningsdag  
 19 = dinsdag bevrijdingsdag  
 20 = donderdag hemelvaartsdag  
 22 = maandag 2e pinksterdag  
 1 = vrijdag nieuwjaarsdag  
 13 = maandag 2e paasdag  
 17 = dinsdag koningsdag  
 18 = woensdag bevrijdingsdag  
 18 = donderdag hemelvaartsdag  
 20 = maandag 2e pinksterdag