



Participatieverslag

MIRT-onderzoek Gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen

Groningen/Den Haag, januari 2025



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
Colofon	3
Inleiding en vraagstelling.....	4
Activiteiten en reacties	6
Activiteiten fase 1 en 2	6
Reacties fase 1 en 2	8
Activiteiten en reacties fase 3	10
Activiteiten fase 4	11
Participatie gewogen	11
Bijlage	12
Reacties Stem van Groningen.....	12



Colofon

Deze voortgangsnotitie is opgesteld door de projectorganisatie MIRT-onderzoek Gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen, oktober 2024.

Gerd Boerema (gemeente Groningen), Bart Bouma (provincie Groningen), Simon van Domburg (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), Luuk Hajema (gemeente en provincie Groningen), Yvette Hilboesen (gemeente Groningen), Matthijs Kluis (provincie Groningen), Bas Nagtegaal (ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening)

Inleiding en vraagstelling

MIRT-onderzoeken zijn vormvrij en kennen geen verplichtingen voor participatie. In het kader van het MIRT-onderzoek Gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen is toch een participatieplan gemaakt. In deze voortgangsnotitie beschrijven we het verloop van de participatie tot september 2024. Op een later moment, na voltooiing van het MIRT-onderzoek, volgt een participatieverslag. Dat wordt als bijlage toegevoegd aan het eindrapport van het onderzoek en de gezamenlijke ontwikkelagenda van Rijk en regio.

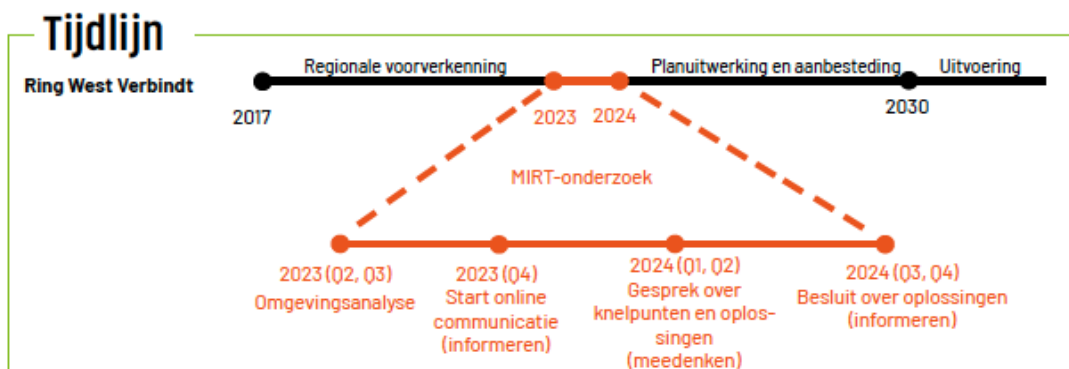
Het participatieplan is een uitwerking van de paragraaf participatie van het plan van aanpak voor het MIRT-onderzoek, vastgesteld in juni 2023. Het heeft een drieledig doel:

1. Informeren van betrokkenen, en hen in staat stellen mee te denken.
2. Consulteren van betrokkenen.
3. Meewegen van de inbreng van betrokkenen bij het onderzoek.

Waarom een participatieplan?

Om te beginnen omdat dit MIRT-onderzoek nauw is verbonden met het project Ring West Verbindt. Dat gezamenlijke project van de gemeente en de provincie Groningen is gericht op verbetering van de Ring West van Groningen en is in 2017 begonnen. Provinciale Staten hebben in september 2020 via een breed gesteunde motie gevraagd om een participatieplan voor de volgende fase van dit project.

Het MIRT-onderzoek is te beschouwen als die volgende fase van het project Ring West Verbindt (zie afbeelding).



Afbeelding: tijdslijn project Ring West Verbindt.

Het MIRT-onderzoek is ingegeven door de woningbouwopgave in de Westflank van Groningen. Die is in 2019 veel groter geworden, door de "woondeal" van de gemeente Groningen met het Rijk. Ten opzichte van de vorige fase biedt het MIRT-onderzoek verbreding en verdieping.

Verbreding, omdat het MIRT-onderzoek gaat over de gehele Westflank van de stad Groningen, en niet alleen over de Ring West en directe omgeving.



Verdieping, omdat via verkeerskundig modelonderzoek en informatie van betrokkenen uit het onderzoeksgebied alle knelpunten en aandachtspunten in kaart worden gebracht die raken aan de toekomstige bereikbaarheid van de Westflank. En ook mogelijke oplossingen voor die knelpunten en aandachtspunten. Dat kunnen ook andere maatregelen zijn dan alleen de aanpak van de westelijke ringweg. Daarbij wordt nadrukkelijk gekeken naar kansen die oplossingen te koppelen aan andere opgaven, bijvoorbeeld op het gebied van water, bodem, natuur en landbouw.

Het maken van een participatieplan is bovendien in de geest van de Omgevingswet, die sinds 1 januari 2024 van kracht is. De gemeente, de provincie en het Rijk hechten eraan dat inwoners, bedrijven en andere betrokkenen op de hoogte zijn van de planontwikkeling voor de Westflank en worden uitgenodigd daarover mee te denken en mee te praten.

Dit verslag geeft weer hoe dit proces van participatie is verlopen. Hoe heeft de projectorganisatie de omgeving geïnformeerd en uitgenodigd om mee te denken? Welke reacties heeft ze ontvangen? Wat heeft ze gedaan met die reacties?

Daarbij ging het van zomer 2023 tot najaar 2023 om het in kaart brengen van al bekende informatie over de belangen en meningen van betrokken inwoners en van anderen, zoals bedrijven. Dit overeenkomstig fase 1 van het plan van aanpak voor het MIRT-onderzoek. Ook de belangen en meningen van aangrenzende gemeenten, de provincie Drenthe en het waterschap Noorderzijlvest zijn hierbij meegewogen.

Van najaar 2023 tot maart 2024 ging het om het zo volledig mogelijk in kaart brengen van knelpunten en aandachtspunten (fase 2 MIRT-onderzoek).

Van april tot juli 2024 draaide het om het formuleren van mogelijke oplossingen voor deze knelpunten en aandachtspunten (fase 3 MIRT-onderzoek).

In fase 4 van het MIRT-onderzoek, gaat het om het bekend maken van de bestuurlijke keuzes die zijn gemaakt, het toelichten van die keuzes en het schetsen van het vervolg. Deze fase was voorzien in het najaar van 2024, rond de besluitvorming in het bestuurlijk overleg voor het MIRT. Naar onlangs is gebleken is extra tijd nodig voor het bepalen van deze bestuurlijke keuzes. Naar verwachting vindt de besluitvorming nu in het voorjaar van 2025.



Activiteiten en reacties

Activiteiten fase 1 en 2

Stakeholderanalyse

In twee gespreksrondes met medewerkers van de gemeente en de provincie Groningen (4 april en 16 mei 2023) is een stakeholderanalyse gemaakt voor de Westflank. Een uitkomst ervan was dat het nuttig is een overzicht te maken van lopende toekomstige plannen en projecten in de Westflank. In opdracht van gemeente en provincie was ingenieursadviesbureau Sweco al begonnen met het maken van zo'n overzicht.

Een andere uitkomst was dat goede afstemming tussen gemeentelijke en provinciale projectleiders dringend gewenst is. Mede op basis hiervan zijn in januari en februari 2024 twee bijeenkomsten georganiseerd met vertegenwoordigers van de gemeente en de provincie. Ook het Waterschap Noorderzijlvest nam daaraan deel.

Driedubbele basis

Meeliften op bestaande media, een informatieve website en duidelijke taal.

Het project Ring West Verbindt maakt voor zijn communicatie zo veel mogelijk gebruik van bestaande informatiekanaal van de drie betrokken overheden en van betrokken organisaties en verenigingen. De belangrijkste daarvan is de gemeentelijk online Nieuwsbrief Groningen West, die wekelijks verschijnt in een oplage van 4.000.

Het project kan een lange looptijd krijgen. De realisatie ervan heeft veel gevolgen voor de omgeving. Daarom is voor Ring West Verbindt in het najaar van 2023 een eigen huisstijl ontwikkeld en is de website www.ringwestverbindt.nl gelanceerd. Deze website is bedoeld om betrokkenen te informeren over het project Ring West Verbindt en het MIRT-onderzoek voor de Westflank, en in staat te stellen om goed geïnformeerd mee te denken over dit onderzoek. De gemeente en de provincie verwijzen op hun websites naar www.ringwestverbindt.nl voor alle informatie over Ring West en het MIRT-onderzoek.

De aanpak van MIRT-onderzoeken worden gewoonlijk niet actief openbaar gemaakt. In de regel zijn deze onderzoeken het domein van vakspecialisten. Die gebruiken vaktaal, en die is voor leken niet altijd toegankelijk. Ook het MIRT-onderzoek Westflank Groningen is door vakspecialisten uitgevoerd.

Maar in Groningen is ervoor gekozen het verloop van het onderzoek wél actief bekend te maken, gelet op de achtergrond ervan. Met het oog op de wens de omgeving goed te betrekken heeft de projectorganisatie zich ingespannen om toegankelijke taal te gebruiken. Ook beeldtaal. Eén van de resultaten hiervan is dat is geïnvesteerd in goed en duidelijk kaartmateriaal. Een "Knelpuntenkaart" maakt ook voor leken duidelijk waar het knelt in de bereikbaarheid van de Westflank. Een "Oplossingenkaart" brengt de mogelijke oplossingen in beeld, en een (nog te maken) "Maatregelenkaart" laat in november 2024 zien welke bestuurlijke keuzes zijn gemaakt. Dat biedt niet alleen inzicht in het verloop van het onderzoek, het stelt geïnteresseerde inwoners ook in staat actief mee te denken over de aanpak ervan.



Klankbordgroep bewonersorganisaties

Voor het project Ring West Verbindt bestaat sinds 2017 een klankbordgroep met vertegenwoordigers van bewonersorganisaties uit de Westflank. Deelnemende organisaties zijn het Wijkoverleg Vinkhuizen, de Vereniging Wijkopbouw Hoogkerk, de Stichting Wijkraad Paddepoel, de Stichting Wijkorganisatie Schildersbuurt/Kostverloren, en de Wijkvereniging Reitdiep. Ook de Fietzersbond neemt deel in deze klankbordgroep. Die is in 2017 en 2018 twee keer bijeengewees, in 2019 één keer, in 2021, 2022 en 2023 twee keer, in 2024 twee keer en in 2025 één keer op het moment van het opstellen van dit verslag.

Het projectbureau voor het MIRT-onderzoek heeft deze klankbordgroep van het begin van het onderzoek (zomer 2023) betrokken bij de uitvoering van dit MIRT-onderzoek.

Allereerst door nog eens samen te vatten welke knelpunten en aandachtspunten de klankbordgroep in de periode 2017 – 2023 al had genoemd, met de vraag die zo nodig aan te vullen. Deze punten zijn samen met modelstudies en oordelen van experts de basis geweest van de zogenoemde [Knelpuntenkaart](#) voor de Westflank. Op 27 februari 2024 is de Knelpuntenkaart voorgelegd aan de klankbordgroep.

Buurgemeenten en andere overheden

De projectorganisatie heeft op 12 september 2023 een presentatie gegeven voor de Regio Groningen-Assen. Daarin zijn onder meer de buurgemeenten Westerkwartier, Het Hogeland, Tynaarlo en Noordenveld vertegenwoordigd, evenals de provincie Drenthe.

In het najaar van 2023 is nog apart overlegd met de gemeente Westerkwartier. Met de vraag welke aandachtspunten deze gemeente had voor het MIRT-onderzoek.

In februari en maart 2024 is opnieuw overlegd met deze gemeente, met de gemeente Het Hogeland en de gemeenten Tynaarlo en Noordenveld. In januari 2024 is eveneens met het Waterschap Noorderzijlvest gesproken.

Bedrijven

Met de Bedrijvenvereniging WEST heeft de projectorganisatie twee gesprekken gevoerd (24 mei 2023 en 27 februari 2024).

Maatschappelijke organisaties

In het najaar van 2023 is gesproken met de Natuur- en Milieufederatie Groningen (4 oktober 2023) en in april 2024 is gesproken met de Werkgroep Toegankelijk Groningen.

Groningen Bereikbaar

De projectorganisatie heeft geregeld contact met Groningen Bereikbaar, met name over communicatie en contacten met bedrijven.



Stemvan.groningen.nl

De website www.ringwestverbindt.nl is primair informatief. Om iedere belangstellende in staat te stellen actief mee te denken over het project en over het MIRT-onderzoek maakt de projectorganisatie gebruik van het gemeentelijk online platform www.stemvan.groningen.nl. Op dat platform kunnen gebruikers hun mening geven over actuele vraagstukken in Groningen. In maart 2024 is via www.stemvan.groningen.nl een online enquête gehouden over knelpunten in de Westflank. De Knelpuntenkaart was daarbij een belangrijk hulpmiddel.

Reacties fase 1 en 2

Klankbordgroep bewonersorganisaties

Twee betrokken bewonersorganisaties (die van Vinkhuizen en Hoogkerk) hebben schriftelijk gereageerd op de Knelpuntenkaart.

Het Wijkoverleg Vinkhuizen (WOV) vroeg met klem, en opnieuw, aandacht voor sluipverkeer tussen de Ring West en de A7. Dat verkeer rijdt door Vinkhuizen en zorgt op tal van plekken voor gevaarlijke situaties. Het WOV vond dat dit onvoldoende terug in de Knelpuntenkaart. Bijzondere aandacht vroeg het WOV ook voor het gebied waar de oude Friesestraatweg het spoor kruist en aansluit op de Ring West (West End). Het WOV pleit voor een samenhangende oplossing voor dit complexe knelpunt. Ook en juist voor voetgangers en fietsers. Met aandacht voor het groen in de steeds meer versteende omgeving, die volgens het WOV dreigt uit te groeien tot een "onleefbaar hitte-eiland".

Het WOV vroeg daarnaast aandacht voor de kwaliteit en de veiligheid van fietsverbindingen tussen de wijken aan weerszijden van de Ring West. Die zijn nu onveilig volgens het WOV en liggen op te grote afstand van elkaar.

De Vereniging Wijkopbouw Hoogkerk noemde Ring West zelf als grootste knelpunt, en dan met name de gelijkvloerse kruisingen in de weg, die leiden tot veel sluipverkeer op het onderliggende wegennet. Tweede groot knelpunt is volgens de VWH de ontsluiting van Cosun. Het fietsverkeer geeft veel overlast in delen van Hoogkerk, en leidt daar tot gevaarlijke situaties. Voor de ontsluiting van de nieuwe wijk de Suikerzijde voorziet de VWH ook problemen, vooral aan de kant van de Ring West. Daarnaast vroeg de VWH aandacht voor een veilige fietsverbinding tussen Oostwold/de Poffert en Hoogkerk.

Stemvangroningen.nl

Het item over het MIRT-onderzoek trok in maart 2024 enkele tientallen bezoekers en leverde zeven reacties op van inwoners (zie bijlage). De meest reacties betroffen de veiligheid van voetgangers en fietsers in de omgeving van de toekomstige wijk De Held III. De projectorganisatie heeft de betreffende reacties betrokken bij het opstellen van mogelijke oplossingen.



Buurgemeenten en Regio Groningen-Assen

De gemeente Westerkwartier heeft met klem aandacht gevraagd voor drie knelpunten die verband hebben met ontwikkelingen in de Westflank. Dat zijn

- (1) de bestaande verbindingen tussen de N355 en de A7;
- (2) de wens van Westerkwartier tussen Zuidhorn en Groningen en de A7 een nieuwe wegverbinding aan te leggen;
- (3) Derde aandachtspunt – in samenhang daarmee – is de drukte op de N355. Met name tussen Groningen en Aduard ontstaan in de spits files, die leiden tot vertraging voor autoverkeer en het busverkeer ontregelen.

De gemeente Tynaarlo vroeg aandacht voor (1) de busverbinding van Roden en Leek met de stad Groningen en (2) de geluidseffecten van verkeerstoename op de A7 voor de wijken Ter Borch en Eelderwolde. Derde aandachtspunt van Tynaarlo was de fietsverbinding met het Stadspark in Groningen. Een vierde aandachtspunt zijn de gevolgen van een mogelijk knip in de Laan Corpus den Hoorn voor het rotondecomplex Hoogkerk. De gemeente Groningen overweegt zo'n knip.

De provincie Drenthe heeft aandacht gevraagd voor het rotondecomplex Hoogkerk, in het bijzonder het zuidelijke deel daarvan. Drenthe overweegt hier de aanleg van een fietstunnel onder de Borchsingel. Ook de gemeente Noordenveld heeft aandacht gevraagd voor het rotondecomplex Hoogkerk. Mede in relatie tot de betrouwbaarheid van de busdienstregeling en fietsveiligheid.

Bedrijven

Bedrijvenvereniging WEST heeft aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van de Zernike Campus. Dat ligt buiten het onderzoeksgebied voor het MIRT-onderzoek, maar groeit snel. Zernike is alleen te bereiken via de Zonnelaan in de wijk Paddepoel en de Professor Uilkensweg. De laatste loopt van het Reitdiepplein naar de Zernike Campus. De knelpunten en mogelijke oplossingen zijn ook besproken met Cosun.



Activiteiten en reacties fase 3

Klankbordgroep bewonersorganisaties

De klankbordgroep heeft op 21 mei 2024 kennisgenomen van de mogelijke oplossingen voor de gesignaleerde knelpunten. De Vereniging Wijkopbouw Hoogkerk wees daarbij op zorgen van inwoners van de Kerkstraat in Hoogkerk over toenemend sluiptverkeer.

Het Wijkoverleg Vinkhuizen (WOV) heeft later nog schriftelijk gereageerd, met steun voor voorgestelde oplossingen, en met een aantal opmerkingen. Rode draad daarin is een krachtig pleidooi voor maatregelen voor de veiligheid van fietsers en voetgangers, onder meer bij het winkelcentrum aan de Siersteenlaan en op de Diamantlaan. De projectorganisatie heeft het WOV uitgenodigd voor een gesprek, met de vraag hoe het wijkoverleg kan worden betrokken bij de verdere uitwerking van deze en andere maatregelen.

Buurgemeenten en andere overheden

De oplossingenkaart is op 15 mei 2024 gepresenteerd aan de gemeenten Westerkwartier, Tynaarlo en Noordenveld en de provincie Drenthe en werd met instemming begroet.¹ De provincie Drenthe en de Drentse gemeenten benadrukten het belang van het versterken van de busverbindingen en de fietsverbindingen tussen de stad Groningen en Noord-Drenthe. Daarbij noemden zij vooral het belang van de aanpak van het knooppunt Hoogkerk. Westerkwartier was blij met mogelijke maatregelen die het sluiptverkeer langs De Poffert en Enumatil tegengaan. Ook de doorfietsroute Groningen – Leek, de verbeteringen aan de N355 en de mogelijke realisatie van een nieuwe verbinding tussen de N355 en de A7 kunnen rekenen op steun van deze gemeente.

Inloopbijeenkomst

Bij een inloopbijeenkomst op 12 juni 2024 in 't Vinkhuys in Vinkhuizen waren ruim 70 omwonenden aanwezig. Opnieuw was sluiptverkeer het meest genoemde onderwerp, met als effecten onveiligheid voor fietsers en voetgangers en overlast voor omwonenden. Dat betreft vooral straten als de Siersteenlaan, de Edelsteenlaan en de Diamantlaan in Vinkhuizen, en de Kerkstraat in Hoogkerk. Ook de gevolgen van het al dan niet in standhouden van de aansluiting van de Zijlvestersweg op de N355 kreeg veel aandacht.

Stemvan.groningen.nl

Op het platform Stemvan.groningen.nl konden belangstellenden tussen 30 mei en 24 juni 2024 melden welke mogelijke oplossingen zij het belangrijkste vinden, en of zij mogelijke oplossingen missen. Daar zijn 51 reacties op gekomen – veel meer dan op de Knelpuntenkaart. In de bijlage zijn alle reacties opgenomen. Veel genoemd: maatregelen voor de veiligheid van fietsers en voetgangers op diverse plekken in het gebied, in combinatie met het tegengaan van vrachtverkeer/sluiptverkeer door woonwijken. Ook vaak genoemd werden het weghalen van verkeerslichten op de westelijke ringweg, de snelle realisatie van een

¹ De gemeente Het Hogeland was afwezig.



station De Suikerzijde en de mogelijke aanleg van een nieuwe verbinding tussen de N355 en de A7.

Activiteiten fase 4

Fase 4 van het MIRT-onderzoek behelst de bestuurlijke besluitvorming over de "Ontwikkelagenda" voor de Westflank. Op deze agenda staan de maatregelen waarvoor geld beschikbaar is, en die kunnen worden uitgevoerd.

Bij de communicatie en participatie gaat het om het bekendmaken van deze besluiten en het informeren van de omgeving hierover. Niet om een volgende ronde consultatie/raadpleging. Deze consultatie is wél een belangrijk aandachtspunt bij de start van de uitvoering van de Ontwikkelagenda. Voorstel is om daar een of meer afzonderlijke participatieplannen voor te maken – afhankelijk van de fasering van de uitvoering en de definiëring van de projecten die op de agenda staan.

Bij het informeren over de vastgestelde Ontwikkelagenda krijgt de motivering van genomen besluiten veel aandacht. Zowel voor maatregelen die op korte termijn worden genomen, als voor gewenste maatregelen die moeten wachten op uitvoering, omdat nog geen geld beschikbaar is.

Het informeren van betrokkenen gebeurt net als in de eerdere fasen via de gebruikelijke kanalen van gemeente, provincie en Rijk, via de website www.ringwestverbindt.nl en via de media van bewonersorganisaties, bedrijven en Groningen Bereikbaar. Met de klankbordgroep, de Bedrijvenvereniging WEST, de buurgemeenten en de provincie Drenthe maakt de projectorganisatie hiervoor aparte afspraken.

Participatie gewogen

De inbreng van inwoners, bedrijven en andere betrokkenen uit de omgeving wordt betrokken bij het bepalen van de maatregelen op de ontwikkelagenda voor de Westflank. In het MIRT-onderzoek is daarbij voortgebouwd op informatie die al beschikbaar was en contacten die de gemeente en de provincie al hadden in en rond het onderzoeksgebied.

Participatie blijft ook na deze besluitvorming van belang: in alle gevallen is verdere uitwerking van maatregelen nodig. Gemeente, provincie en Rijk zullen omwonenden (inwoners, bedrijven, organisaties) hier opnieuw bij betrekken. Over de manier waarop dat het best kan gebeuren overleggen zij nog onderling, en met betrokkenen. Onder meer, en om te beginnen, met de bestaande klankbordgroep, en met Bedrijververeniging WEST. Zoals hierboven aangegeven: daarbij hangt veel af van de organisatie van (deel)projecten voor de uitvoering van de punten op de Ontwikkelagenda. En ook van de voortgang van andere grote ontwikkelingen in de Westflank, zoals de bouw van de woningbouwlocaties De Suikerzijde en De Nieuwe Held.



Bijlage

Reacties Stem van Groningen

Fase 2, maart 2024

Vraag 1 Ontbreken er volgens jou knelpunten op de Knelpuntenkaart Westflank Groningen? Zo ja, welke en waar?

- Als er een nieuwe verbindingsweg komt voor autoverkeer bij de Held3 dan doorkruist dit de fiets/wandel-verbinding tussen de Held en Gravenburg. Zet de fietsers en voetgangers daar voorop! Het Aquamarijnpad is nu een veilige schoolroute, zorg dat deze behouden blijft.
- Waarom niet een geheel nieuwe westelijke ringweg vanaf de ovonde onder de Friesestraatweg naar de A7, dan kan de bestaande ring west gehalveerd worden en kan daar woningbouw gepleegd worden. De geheel nieuwe ring west kan zonder tijdelijke opstoppen e.d. aangelegd worden op een verdiepte ligging waardoor de overlast zeer beperkt wordt en er makkelijk ongelijkvloerse kruisingen overheen aangebracht kunnen worden. Dan zijn alle knelpunten van de huidige ring west opgelost
- Blijft de Edelsteenlaan aangesloten op de ring? Dit geeft nu veel toename van verkeer op de Diamantlaan tussen de Edelsteenlaan en Siersteenlaan.
- Als er een nieuwe weg door Held 3 komt, hoe komt er dan een veilige kruising met de Leegeweg. Denk aan veel schoolgaande jeugd.
- Waarom is de bouw van De Held 3 niet in de plannen meegenomen?
- Fiets en wandel veiligheid langs de Leegeweg tussen Gravenburg en de Held

Vraag 2 Wat vind jij de belangrijkste knelpunten in de Westflank?

- Groeiend autoverkeer door personeel onderwijsinstellingen en bedrijven zernikecomplex



Fase 3, juni 2024

Vraag 1 Welke oplossingen moeten als eerste worden opgepakt?

- Het belangrijkste om aan te pakken vind ik van belangrijk naar minder belangrijk:
 - De ring west de stoplichten eruit halen zodat je door kunt rijden. ook bij slaperstil voor je Groningen in komt.
 - Gratis en meer parkeerplaatsen vooral in Vinkhuizen en Hoendiep.
 - Het station zo snel mogelijk maken. Liefst ook een onderdoorgang onder het spoor in centrum Hoogkerk en een rondweg bij Westpoort zodat het station verder richting het centrum van Hoogkerk kan opschuiven of liever een extra station in Hoogkerk. En auto's door kunnen door rijden met een onderdoorgang onder het spoor.
 - Goede snel fietspaden in de nieuwe woonwijken met veel route borden zoals centrum hier heen en knooppunt kaarten. Sterke liefst sterke betonnen fietspaden zonder bomen ernaast die de weg stuk maken.
Extra ANWB route borden en knooppunt kaarten in het algemeen. Mensen kunnen de weg niet goed vinden in Groningen.
 - Het centrum plan van Hoogkerk gemaakt door bedrijf Sweco, heeft nog 1 of 2 ton nodig. De weg voetpaden en groen zien er nu verouderd en onveilig uit.
 - de 30 km zones van Gravenburg naar de A7 mogen van mij verdwijnen. De auto's houden zich er al niet aan en je bent sneller thuis.
 - Meer lantaarnpalen en overzichtelijker fietspaden. Zodat vrouwen ook 's avonds zich veilig voelen als ze naar de sport gaan.
 - Ik vind de afslag Hoogkerk richting Hoogkerk onduidelijk. Het is elke keer kijken met de auto hoe je moet rijden.
 - Op Google Maps word je in het stadspark met de fiets over enge blubber paadjes gestuurd naar de speeltuin Peizerweg.
 - Voetpad Gravenburg naar begraafplaats Kerkstraat. Is niet begaanbaar voor rollators of kinderwagen net zoals de rotonde bij de school in Gravenburg.
 - slimmere verkeerslichten. Zoals bij een van de grote stoel kunstwerken bij Hoendiep. Je staat vaak stil zonder reden met de fiets.
 - Fietspad langs de recycling van Scheffer op industrieterrein Westpoort. Nu loopt het fietspad langs het water net niet door er is maar een kleine investering nodig. Idee van de VWH commissie landschap.
 - Fietspad van de Poffert richting Hoogkerk. Een tekening is gemaakt. Kosten 1 miljoen. Idee van de VWH commissie landschap.
- Er rijden 7 dagen per week zware vrachtwagens vol zand door Vinkhuizen via de Diamantlaan en Siersteenlaan. Soms zelfs met dubbele bak erachter. Alles trilt. We hebben al veel schade/scheuren in de muren, door verzakking van de bodem. Dit wordt nu alleen maar meer.
Een betere route zou zijn om via de ringweg naar het Hoendiep te gaan en vandaar verder naar de nieuwe Suikerwijk. Of richting Drachten natuurlijk gewoon via de ringweg. In Vinkhuizen ontstaat een levensgevaarlijke situatie met fietsers die op de fietsstrook rijden. Vinkhuizen en De Held: verboden voor doorgaand vrachtverkeer!

- Komen er extra stations ? Dat zou geweldig zijn want VinkhuizenNoord heeft nog maar 1keer per uur een bus lijkt het terwijl dat vroeger wel 5keer per uur was. Verder staat de Edelsteenlaan elke dag vol verkeer wat het drukbevolkte Vlnkhuizen eenvoudig via de Legeweg kan verlaten en dan direct op de DeHeld weg komt, dat scheelt Vinkhuizen heel veel stank en luchtverontreinignig. Als is het maar 20minuten per dag .station Viervelaten verdubbeling van het spoor voor de inzet van wat in Duitsland S-Bahn wordt genoemd. Met de haltes Hoofdstation, Suikerzijde, Hoogkerk-centrum en Viervelaten
 - De Held is ook een woonwijk, hier graag alleen bestemmingsverkeer. Geen doorgaande route naar andere plekken.
 - Edelsteenlaan staat elke dag vol, kan dat verkeer niet door de Leegeweg
- Volg de mobiliteitsvisie van Groningen, dus:
 Eerst ruimte voor de fiets/voetganger - ik mis bijvoorbeeld een (VEILIGE!) fietsverbinding vanuit Hoogkerk naar het noorden/noordwesten, bijv Zuidhorn. Er zijn meerdere wegen maar op alle wegen wordt hard gereden en er is geen enkele weg waar een duidelijk fietspad bij zit. Met kinderen achterop de fiets durf ik bijna niet naar Zuidhorn te gaan.
 Stap 2: investeer in goed OV. Eerst treinstation Suikerzijde maken en hier ook bussen op aan laten sluiten zodat het nieuwe treinstation voor iedereen bereikbaar is. Als je tussen Zuidhorn en Groningen het snelst bent met het OV ipv de auto dan wordt het vanzelf rustiger op de N355.
 Hetzelfde geldt voor Ring West: er is nu geen goede manier om aan de westkant van de stad met het OV van noord naar zuid te reizen of vice versa. Alleen met de bus naar het hoofdstation en vanaf daar weer een andere bus te pakken. Dan ben je zo een uur bezig met een stuk dat met de auto 10 minuten is.
- Geef eerst ruimte aan OV en fietser. Auto's gaan straks met vernieuwde ring Zuid veel minder dwars door de wijk
- Geen vrachtverkeer door Vinkhuizen/Siersteenlaan. Alles staat dagelijks te trillen.
- Geen vrachtverkeer meer door Vinkhuizen en De Held. Zij kunnen via het Hoendiep.
- Westpoort is een enorme infrastructurele opgave. Het heeft effect op de hele omgeving ten noorden en ten zuiden van de A7. Voorkom i.i.g. lichthinder vanaf Westpoort op de Poffert maar vooral ook op de Onlanden. Betrek de oude lopen van Peizerdiep en Eelderdiep om het watersysteem en ecologische verbindingen te versterken. Eén fietspad tussen de P+R Hoogkerk langs de A7 is een goed idee. De verbreding van de N355 mag niet ten koste gaan van het landschap bij Slaperstil. Behoud ook het landschap rond Leegkerk en bij de Zijlvestweg. Kies voor het spoor, fiets en bus om het autoverkeer terug te dringen. Leg zsm station Suikerzijde aan zodat men went aan het OV.
- "Er is nog niet genoeg geld om alle oplossingen te betalen. Daarom moeten we kijken wat belangrijk is en keuzes maken." Begrijpelijk maar bij nieuw aan te leggen infra is het onverstandig om eerst een goedkope oplossing te kiezen om vervolgens later, nadat we de wrange vruchten ervan hebben gezien, tegen enorm veel extra kosten reconstructie uit te moeten voeren. Klassiek voorbeeld van goedkoop is duurkoop. Dan is uitstel ervan verstandiger en dan in 1x goed. We kennen hier helaas veel voorbeelden van in Groningen.



- Tot minimaal station Vierverlaten verdubbeling van het spoor voor de inzet van wat in Duitsland S-Bahn wordt genoemd. Met de haltes Hoofdstation, Suikerzijde, Hoogkerk-centrum en Vierverlaten.
 - Liefst nog iets verder, met ook een halte in Den Horn
- Fietspadverbredingen op de Paterswoldseweg.
Doortrekken (verbinden) van groen van Stadspark naar het noorden (busbaan, bedrijventerrein verplaatsen of anders inrichten).
Fietsroute Stadspark - Suikerzijde.
- Ik roep al een jaar of 10, ver voor er met de reconstructie van het Julianaplein was begonnen, dat er een nieuwe dubbelbaansweg van Westpoort naar de Friestraatweg moet worden aangelegd voor er met de reconstructie van datzelfde Julianaplein werd begonnen. Niet enkel om als nieuwe westelijke ringweg tussen Plataanlaan en Hoendiep te gaan dienen, maar ook en vooral om verkeer vanuit de richting Heerenveen, dat richting Eemshaven en Delfzijl moet, niet onnodig over het inmiddels voormalige Julianaplein te laten rijden.
- Suikerfabriek eigen afslag geven en hoendiep vanaf Johan van Zwedenlaan tot aan de stad autoluw maken. Verkeer als het ware dwingen over de ringweg te gaan.
Meubelboulevard goed bereikbaar laten zijn vanaf ringweg en kleine stukje industrie wat bij Ferorent zit verplaatsen naar ander industrieterrein.
- Maak een makkelijke route voor de bietenwagens naar suikerfabriek via afslag Westpoort, met extra brug misschien een spoorweg overgang moet dit niet zo moeilijk zijn.
Scheelt en najaar heel veel verkeer op de Johan van Zwedenlaan en Hoendiep.
- Het station Suikerzijde moet de hoogste prioriteit hebben, dit maakt de nieuwe wijk op de meest efficiënte manier bereikbaar want het spoor ligt er al. Ontwikkel het gebied direct om het station met kantoren/scholen en daghoreca/parken. Laat de buslijnen in het gebied goed aansluiten op de treinen. Op deze manier kan het gebied net zo'n succes als station Europapark worden
- Een nieuwe rondweg tussen de A7 en de N355, zodat je het hele gebied ontlast met verkeersopstoppen tijdens de uitbreiding fases.
Ook is dit een goede aanvulling op werkzaamheden (nu en in de toekomst) bij de huidige westelijke Ringweg.
Als het logistieke drama is opgelost kun je verder kijken naar uitbreiding en meer bedrijven en inwoners aantrekken.
Niemand wil mensen voor de voeten lopen.
 - Kruising met Pleiadenlaan als eerste aanpakken. Zodra de brug naar Paddepoel open staat, is het gevolg dat beide rotondes aan de Diamantlaan met regelmaat vast staan.
 - Volgens mij wordt dit stuk nog aangepakt. Uiteindelijk wordt de hele ringweg verkeerslichtenvrij. Daardoor kun je moeiteloos via de ringweg naar alle kanten van de stad, waardoor het onaantrekkelijker wordt om sluiproutes te nemen



Vraag 2 Wat mis je bij de voorgestelde oplossingen en moet meer aandacht krijgen?

- Het belangrijkste om aan te pakken vind ik van belangrijk naar minder belangrijk:
 - De ring west de stoplichten eruit halen zodat je door kunt rijden. ook bij slaperstil voor je Groningen in komt.
 - Gratis en meer parkeerplaatsen vooral in Vinkuizen en Hoendiep.
 - Het station zo snel mogelijk maken. Liefst ook een onderdoorgang onder het spoor in centrum Hoogkerk en een rondweg bij Westpoort zodat het station verder richting het centrum van Hoogkerk kan opschuiven of liever een extra station in Hoogkerk. En auto's door kunnen door rijden met een onderdoorgang onder het spoor.
 - Goede snel fietspaden in de nieuwe woonwijken met veel routeborden zoals centrum hier heen en knooppunt kaarten. Sterke liefst sterke betonnen fietspaden zonder bomen ernaast die de weg stuk maken.
Extra ANWB route borden en knooppunt kaarten in het algemeen. Mensen kunnen de weg niet goed vinden in Groningen.
 - Het centrum plan van Hoogkerk gemaakt door bedrijf Sweco, heeft nog 1 of 2 ton nodig. De weg voetpaden en groen zien er nu verouderd en onveilig uit.
 - de 30 km zones van Gravenburg naar de A7 mogen van mij verdwijnen. De auto's houden zich er al niet aan en je bent sneller thuis.
 - Meer lantaarnpalen en overzichtelijker fietspaden. Zodat vrouwen ook 's avonds zich veilig voelen als ze naar de sport gaan.
 - Ik vind de afslag Hoogkerk richting Hoogkerk onduidelijk. Het is elke keer kijken met de auto hoe je moet rijden.
 - Op Google Maps word je in het stadspark met de fiets over enge blubber paadjes gestuurd naar de speeltuin Peizerweg.
 - Voetpad Gravenburg naar begraafplaats Kerkstraat. Is niet begaanbaar voor rollators of kinderwagen net zoals de rotonde bij de school in Gravenburg.
 - Slimmere verkeerslichten. Zoals bij een van de grote stoel kunstwerken bij Hoendiep. Je staat vaak stil zonder reden met de fiets.
 - Fietspad langs de recycling van Scheffer op industrieterrein Westpoort. Nu loopt het fietspad langs het water net niet door er is maar een kleine investering nodig. Idee van de VWH commissie landschap.
 - Fietspad van de Poffert richting Hoogkerk.
Een tekening is gemaakt. Kosten 1 miljoen. Idee van de VWH commissie landschap.
- Parkeerproblematiek oplossen bij bedrijventerrein Hoendiep. Het is momenteel vrij parkeren op staat. Dat hebben studenten, veel Duitsers, werkende mensen in de binnenstad ook in de gaten. Auto's staan hier soms weken. Campers worden er gestald. Mensen komen in de ochtend en pakken hun vouwfiets uit de achterbak en fietsen de stad in. Voor de bedrijven in dit gebied een groot probleem omdat er geen plek meer is om klanten te laten parkeren. Met de ontwikkeling van het nieuwe Suikerterrein zal dit probleem nog groter worden.
Graag oplossen zonder het direct weer een probleem te maken voor de ondernemers van dit gebied!



- Waterweg 'vrij' maken van Zuiderhaven (naast Winkelgebied Westerhaven) tot en met de Westflank!
Verhogen van de brug en sluis 'met in stand houden van de oude stijl' moderniseren van het schutmechanisme en automatiseren van de sluis bij Zuiderhaven.
Zodoende kan men vanaf de Westflank en vanuit de binnenstad; naar Hoogkerk, het nieuwe Suikerterrein en zelfs van en naar het Leekstermeer varen. Geweldig!
Voor de leefkwaliteit van de stad een enorme boost! Dit is ook volledig in lijn met de watervisie van de gemeente.
De modernisering van de Zuiderhavensluis en enkele tussenliggende bruggen, zoals de Abel Tasmanbrug, is een essentieel onderdeel van dit plan. De nieuwe brug bij het Suikerterrein is reeds op de juiste doorvaarthoogte gedimensioneerd.
Dit zou een aanwinst voor de stad zijn en een giga boost voor de leefkwaliteit, want water in de stad brengt op allerlei manieren leven en vertier!
- Graag aandacht voor het waterbehoud van de vijvers ten westen van de ring. Is er mogelijkheid om deze vijvers onderling te verbinden en misschien wel aan te sluiten aan het Reitdiep?
Nieuwe fiets/wandel-bruggen over de "verlaagde" ring zijn een goed idee.
- Distributiecentra als Aldi geeft veel extra verkeer, hou rekening met welke bedrijven je vergunning geeft en wat dit aan verkeersoverlast geeft.
- Een fietsverbinding langs het spoor vanaf Zuidhorn naar Groningen
- Er zouden voor vrachtverkeer (zie ook bietencampagne problemen). Vaste wegen vastgesteld moeten worden en op alle andere wegen een verbod. Bijvoorbeeld geen vrachtverkeer van ringwest richting Hoogkerk/a7 via Siersteenlaan. Alles buiten de ring als 30km zone inrichten, zal sluipverkeer stimuleren om alleen nog de ring te gebruiken.
- Het stuk van de Diamantlaan rondweg ten westen en oosten aangrenzend aan het Kornalijnpark stremmen voor auto's. Je krijgt dan een 'groene' zone die helemaal doorloopt tot het Roegebos en het park aan de rand van Vinkhuizen, zonder dat je de bus hindert. Je vermindert zo sluipverkeer en zorgt er nog steeds voor dat bestemmingsverkeer door kan gaan.
- Hoewel de snelheid op de rondweg door Vinkhuizen wordt verlaagd, is het grootste probleem van auto's en bussen die met fietsers in aanraking komen ter hoogte van De Wende niet echt opgelost. Als fietser schiet je er nu net voorlangs, het levert gevaarlijke situaties op
- De geplande verbindingsweg tussen Reitdiep en De Held (Klieftdiep) wordt een belangrijke verkeer ader voor de bereikbaarheid van de geplande woningen in "De Held 3". Een goede doorstroom is dan ook van belang, hier past geen 30km beperking bij. Fiets en voetpaden moeten gescheiden aangelegd worden van het autoverkeer. Te denken valt daarbij aan onderdoorgangen en/of viaducten.
- Ik wil aandacht voor de sluiproutes vooral door vinkhuizen! Siersteenlaan! Het is voor de bewoners daar afschuwelijk! En er lijkt geen eind aan te komen en als er niks gebeurt dan blijft het zo
- Autoverkeer zo veel mogelijk over de ring (al dan niet een 'nieuwe' ring West verder naar het westen), zodat binnen de ring fietsen en lopen de belangrijkste vervoermiddelen worden (samen met ov). Dat is verkeersveiliger, gezonder en stiller.



- Er waren eerst ook plannen om de ring verder naar het westen te leggen, ter hoogte van waar nu de Eelderbaan ligt. Nu zou dat een groot stuk met natuur kosten om te doen, dus denk niet dat dat een reële optie is.
- Zou de Ring West nog verder naar het westen verplaatsen (begin ter hoogte van P/R Hoogkerk, en het einde bij omstreeks Slaperstil). Als de oude Ring West dan verdwijnt, geeft dit heel veel ruimte voor de stad en ook voor groei (woningbouw).
- Als aanvulling. Een nieuwe verbinding tussen N355 en Westpoort deels langs het Aduarderdiep. Eventueel verdiept in het landschap.
Dit zal ontlasting geven voor westelijke ring.
- Heeft niet zozeer met verkeer te maken, maar ik word niet per se blij van het grote Aldi distributiecentrum bij Westpoort. Een beetje onwettelijk gebouw, vooral als je er in het donker langs rijdt vanaf de snelweg. Een voorbeeld van hoe de mens veel te veel dingen zichzelf toegeëigend (klaag, klaag :-))
- Ik mis een oplossing voor de onveilige situatie voor fietsers tussen Vinkhuizen en het Reitdiep. Het plaatsen van borden en/of het verven van het wegdek zou al een enorm verschil kunnen maken. Er is hier ook voldoende ruimte voor een los fietspad. Dit zou geen overbodige luxe zijn omdat er veel fietsverkeer is en er veel automobilisten zijn die iets te hard rijden.
- Het woord trein wordt compleet niet genoemd in de stukken. Waar is het Masterplan? Ik mis de lelylijn, de spoor/tram verbinding naar Zernike (en wat is het traject, langs reitdiep of na station noord via selwerderhof). Is er wel ruimte in deze plannen ingecalculerd voor de lelylijn?
- Tram!
- De hele Ring West verplaatsen naar het westen van de stad. Als dat mogelijk is, en klaar is, dan de oude Ring West slopen
- Een doorgetrokken weg (nieuwe rondweg) van de A7 bij afslag Westpoort naar de N355
 - Al vaak onderzocht en steeds niet rendabel gebleken, zonde van geld en energie om dat opnieuw te onderzoeken. Geeft eerder meer overlast dan dat het oplost.
 - Klopt, het lost het verkeersprobleem niet op, maar tast het landschap wel aan.
- Verwijderen van de verkeerslichten op dit stuk ringweg, inclusief verkeerslichten richting Zuidhorn (eerste na pr reitdiep)