

# Opbrengst Groningen

## Goed Op Weg

Versie: oktober 2020

## Inleiding

Groningen is een aantrekkelijke gemeente om te wonen, werken, studeren, ondernemen, bezoeken en recreëren dat zijn fundament vindt in doordacht ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. De stad is compact zodat de meeste voorzieningen op fiets- en wandelafstand van elkaar liggen en de noodzaak voor autogebruik dus relatief laag is.

Maar Groningen groeit. Nu al zijn er dagelijks circa 375.000 verkeersbewegingen tussen Groningen en de omliggende regio en die dagelijkse pendel gaat alleen nog maar toenemen. De huidige druk op onze wegen, fietspaden en in het openbaar vervoer levert nu al knelpunten op. Daarom wordt gewerkt aan een nieuwe integrale mobiliteitsvisie waarin de samenhang gezocht wordt tussen woningbouw, het inrichten van onze openbare ruimte, het verbeteren van de leefkwaliteit en een volwaardig mobiliteitsnetwerk die alle facetten van mobiliteit bedient.

Dit doen we niet alleen maar zoveel mogelijk samen met bewoners, ondernemers, grote werkgevers, belangenverenigingen en overheidspartners. Dit reactierapport dient als bijlage bij de integrale mobiliteitsvisie om een beeld te geven van de binnengekomen reacties en ideeën vanuit bewoners en ondernemers.

## Groningen goed op weg

Van 28 april tot 1 juni 2020 is met een online campagne inwoners en ondernemers gevraagd mee te denken over de toekomst van mobiliteit in onze gemeente. Dit door middel van een filmpje gecombineerd met een verschillende stellingen geplaatst op de diverse social media van de gemeente en door het direct aanschrijven van alle wijkverenigingen, ondernemersverenigingen en belangenorganisaties. Het doel van deze

eerste ophaalronde was om op te halen wat leeft binnen de samenleving en hoe we dit het best kunnen accommoderen binnen de mobiliteitsvisie.

Ondanks dat vraagstelling vrij abstract was (de toekomst van mobiliteit in onze gemeente) en we geen live dialoogavonden konden organiseren in verband met de geldende coronamaatregelen, zijn er redelijk veel reacties binnengekomen. De inhoud van deze reacties is uiteenlopend, maar er zijn wel thema's te benoemen. De algemene tendens van de reacties is dat de auto een minder prominente plek binnen het mobiliteitsnetwerk moet krijgen. We moeten meer inzetten op andere vormen van mobiliteit als de fiets, het OV en deelsystemen, maar ook de voetganger speelt een steeds grotere rol. Bovenal staat de leefkwaliteit en verkeersveiligheid bovenaan om rekening mee te houden in plannen voor ontwikkellocaties en herinrichting van straten/woongebieden.

## Bewonersorganisaties

Naast diverse individuele reacties hebben we ook van wijkverenigingen Hoogkerk, Schildersbuurt en Meerdorpen ook reacties mogen ontvangen. Ook zijn er wijkmobiliteitsplannen van bewonersorganisaties van Vinkhuizen en Paddepoel/ Selwerd/ Tuinwijk bij ons ingebracht. De fietsersbond heeft haar bijdrage geleverd aan de hand van hun Fietsvisie 2040. Het OV consumenten platform had eerder haar visie ingediend gerelateerd aan de concept OV visie destijds. In een aantal gevallen hebben hier aanvullende gesprekken over plaatsgevonden, om zo een beter beeld te krijgen van de aangeleverde visies. Voor de dorpen binnen de voormalige gemeente Ten Boer geldt dat in het kader de versterkingsopgave bij de thematafels al veel is opgehaald. Voor de

dorpen in de voormalige gemeente Haren lopen nu diverse participatie momenten in het kader van de Groene Parel. Daarnaast lopen er nog gesprekken met de bewonersorganisaties rondom de Oosterhamriklaan over het Oosterhamriktracé.

De belangrijkste bevindingen van de bewonersorganisaties en de fietsersbond passen in de tendens van de andere binnengekomen reacties, al wordt wel meer benadrukt om bij gebiedsinrichting naar een locatie specifieke aanpak te streven in samenspraak met bewoners. Ook bij de bewonersorganisaties en de fietsersbond staat de leefkwaliteit centraal en verdient de auto een minder prominente rol in ons straatbeeld. Andere vormen van duurzame mobiliteit moeten meer gefaciliteerd worden en een integraal onderdeel van nieuwbouwontwikkelingen vormen.

## Wat doen we met de reacties?

De binnengekomen opmerkingen, suggesties en reacties op de campagne “Groningen goed op weg” gebruiken we bij het uitwerken van de concept mobiliteitsversie. De ingeslagen route die we voorstellen in de concept mobiliteitsvisie leggen we naast deze reacties. Ze geven een indicatie van mogelijk draagvlak vanuit de samenleving. In een later stadium zullen bij de ter inzage legging van de concept visie alle reacties voorzien worden van een antwoord.

Een deel van de binnengekomen reacties of onderwerpen gaan over locatiespecifieke situaties. Voorbeelden zijn onderhoudsvragen over bepaalde wegen in de gemeente of herinrichting van een bepaalde oversteek. Dergelijke reacties gaan niet over de toekomst van mobiliteit in de gemeente, maar spelen in het heden. Deze reacties worden doorgegeven aan de betreffende afdeling die het kan oppakken.



Daar waar de suggesties invloed hebben op het bredere netwerk (auto, OV, fiets), kijken we hoe deze suggestie inpassing kan vinden in het netwerk van de toekomst.

## Vervolg

Nadat de concept mobiliteitsvisie is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders, wordt opnieuw aan alle belanghebbenden

gevraagd hun reactie te geven. Een belangrijk hulpmiddel hierin zal het inwonerspanel “Groningen gehoord” zijn. Aan de hand van stellingen vragen we de bewoners van onze gemeente hun mening te geven over de voorstellen uit de mobiliteitsvisie. Hierover zal een apart rapport komen. Daarnaast bieden we uiteraard ook de gelegenheid voor belanghebbenden om los van het bewonerspanel te reageren op de mobiliteitsvisie. Hoe dit precies vorm zal krijgen, wordt momenteel uitgezocht. Dit reactierapport zal worden aangevuld met de reacties die binnenkomen op de concept mobiliteitsvisie.

## Overzicht van reacties

Hieronder en op de volgende pagina's staan alle binnengekomen reacties samengevat, opgesplitst per onderdeel en geanonimiseerd. Het gaat hier enkel om de binnengekomen reacties via de mail. De aangeleverde verkeersplannen van de diverse bewonersorganisaties en de fietsersbond zijn hier ook in meegenomen. Aanvullingen die voortgekomen zijn uit de gesprekken met de wijkverenigingen en fietsersbond zijn weliswaar niet hieronder meegenomen, maar spelen wel een belangrijke rol in het geheel aan reacties en hebben invloed op de uiteindelijke concept mobiliteitsvisie.

Om overzicht te creëren zijn de binnengekomen reacties opgesplitst naar thema. Natuurlijk zit er ook overlap in. Mobiliteit vormt een samenhangend geheel van allerlei onderwerpen. Van ruimtelijke ordening naar autonetwerken tot leefkwaliteit; elk onderdeel heeft zijn invloed op de toekomst van onze gemeente en bekijken we dan ook in het groter geheel.

Nummer	Reactie	Contactnummer	
<b>Autonetwerk</b>			
A1	Het Oosterhamriktracé is overbodig en moet er niet komen	1	
A2	De oversteek Eikenlaan blijft een probleem	4	
A3	Er moet een ontsluiting komen voor ringweg voor bewoners Selwerd (Iepenlaan) om oa de Eikenlaan te ontlasten	4	
A4	De zuidelijke ringweg moet de functie van ringweg krijgen en niet deels gebruikt worden als snelweg (zie ook A5)	8	

<b>A5</b>	Laat de A7 onder Groningen/Haren lopen	8	
<b>A6</b>	Verkeer binnen de bebouwde kom moet langzamer rijden (30km/h), ook ebikes	8 11 29 35	
<b>A7</b>	Haal het omrijden weg vanaf Paterswoldseweg naar het Noorderplantsoen	8	
<b>A8</b>	Waar mogelijk meer prioriteit voor OV en fietsers bij verkeerslichten	31, 43	
<b>A9</b>	Er moet een gezamenlijke aanpak westelijke ringweg en ontwikkeling terrein suikerzijde en de held III komen	36	
<b>A10</b>	Stoplichtvrij maken van de westelijke ringweg	36	
<b>A11</b>	Onderzoek naar toekomstige verkeersveiligheidsituatie rondom Middelbert en Engelbert, Roodehaan, Klein Harkstede, Ruischerbrug én Meerstad.	37, 39, 40, 41	
<b>A12</b>	Aanpassing inrichting Middelberter- en Engelberterweg zodat gemotoriseerd verkeer wordt afgeremd en men zich houdt aan het 30 km/h snelheidslimiet (40% rijdt harder dan 50km/h - VVN). Inrichting van de weg dient zich te richten op fietser en wandelaar	37, 39, 40, 41	
<b>A13</b>	Verdere ontwikkeling Zuidelijke ontsluitingsweg Meerdorpen als hoofdader, zodat deze meer voor fietsers en voetgangers aantrekkelijk is en in mindere mate voor autoverkeer	40, 41	
<b>A14</b>	Wens voor "rondweg" om Ten Post: komende vanuit Schildwolde zal het doorgaande verkeer via een weg langs de gaslokatie en aansluiten op de N360 tussen beide viaducten. Het wegvak tussen Eestumerweg/N360 en het nieuwe kruispunt van de "rondweg" en de N360 zal eveneens opengesteld moeten worden voor landbouwverkeer	25 43	
<b>A15</b>	Meer aandacht voor de doorstroming van de hulpdiensten	42	
<b>Wandel- &amp; fietsnetwerk</b>			
<b>B1</b>	Mooiere wandelroutes van en naar de binnenstad	19	
<b>B2</b>	Het fietsnetwerk in Groningen is prima	23	
<b>B3</b>	Wens voor overal in de gemeente goede fietsverbindingen van en naar centrum. Niet dwars door woonstraten	28 35	
<b>B4</b>	Brommers op de rijbaan, fietspaden alleen voor fietsers	29	
<b>B5</b>	Meer ruimte voor wandelpaden, bv langs sloten en weilanden	29	
<b>B6</b>	Aandacht voor ontbrekende schakels in fietsnetwerk	31	
<b>B7</b>	Betere bereikbaarheid is door goede fietsinfrastructuur en bredere trottoirs. Geef fietsers vaker voorrang bij knooppunten met autowegen zodat de reistijd op de fiets verkort en fietsen prettiger is dan reizen met de auto	34 36	

<b>B8</b>	Zorg voor betere fietspaden rechtstreeks naar de P+R terreinen	34	
<b>B9</b>	De fiets is het primaire vervoersmiddel in de gemeente en moet daarmee maatgevend zijn in alle verkeers- en inrichtingsopgaven	35	
<b>B10</b>	Maak een drie-netwerk-principe voor de fiets; een hoofdnetwerk, een netwerk voor snelle fietsers en een netwerk voor de meer kwetsbare fietsers	35 36	
<b>B11</b>	Er moet een plan van aanpak komen voor het verbeteren van de fietspaden, in samenwerking met buurgemeenten en provincie	14	
<b>B12</b>	Lopen en fietsen moet gestimuleerd worden. Hiervoor zijn voorzieningen van hoge kwaliteit nodig voor fietsers en voetgangers	42	
<b>B13</b>	Meer en (sociaal) veiliger fiets- en voetgangersverbindingen over en onder de ringweg	42	
<b>Fietsparkeren</b>			
<b>C1</b>	Het (kort) parkeren van fietsen op pleinen en winkelstraten in het centrum moet verboden worden	3 21	
<b>C2</b>	Er moeten voldoende fietsparkeerkelders komen met plek voor bewoners	3 8 21 36	
<b>C3</b>	Striktere handhaving/snellere afvoering in de weg geparkeerde fietsen	3 8 34	
<b>C4</b>	Meer aandacht voor het fietsparkeren bij etagewoningen	31 34	
<b>C5</b>	Meer fietsparkeervoorzieningen plaatsen in woonwijken, bijvoorbeeld door het opofferen van parkeerplekken voor auto's	34	
<b>Autoparkeren</b>			
<b>D1</b>	Betaald parkeren invoeren voor alle wijken binnen de ring	3	
<b>D2</b>	Alleen voor auto's geregistreerd op naam van bewoners binnen de ring of voor lease auto's van bewoners binnen de ring kan een parkeervergunning worden aangevraagd	3	
<b>D3</b>	Buiten de ring worden niet buurtbewoners verplicht de parkeerschijf te gebruiken en een maximale parkeerduur van 3 uur. Buurtbewoners krijgen een parkeervergunning	3	
<b>D4</b>	Op alle parkeerterreinen van winkelcentra binnen en net buiten de ring wordt betaald parkeren ingevoerd met een maximumduur van 3 uur, de eerste 90 minuten zijn gratis	3	
<b>D5</b>	Voor een gedifferentieerd tarief parkeervergunningen in gebaseerd op inkomen	4	
<b>D6</b>	Parkeertarieven garages goedkoper op rustige momenten zodat betere spreiding van de drukte ontstaat	8	
<b>D7</b>	Elke wijk moet een centrale ondergrondse parkeergarage hebben	16	
<b>D8</b>	Parkeertarieven garages goedkoper maken dan straattarief	34	

<b>D9</b>	Toegang tot de binnenstad beperken door een entreegeld te vragen bij het binnengaan vanaf de Diepenring voor auto's van buiten de ringweg. Binnen de ringweg geldt dan betaald parkeren en de bewoners betalen al voor een vergunning, dus mogen deze "gratis" de binnenstad inrijden	34	
<b>D10</b>	Binnen de ring alleen nog auto parkeren in parkeerkelders of op eigen terrein	36	
<b>D11</b>	Zoveel mogelijk verplicht parkeren op eigen terrein	42	
<b>Gedrag</b>			
<b>E1</b>	Het verkeer is allesbepalend geworden voor de manier waarop we onze straten, wegen en woonplaatsen inrichten. En dat heeft grote gevolgen voor de samenleving.	2	
<b>E2</b>	Meer focus op gedragsverandering in het verkeer dan technische infrastructuur oplossingen???	8	
<b>E3</b>	Promoot thuiswerken, bv door het aanbieden van premies en kortingen. Doe dit samen met de grote werkgevers	8 10	
<b>E4</b>	Er moet een kanteling komen van wat "normaal" is. Fietsers en voetgangers moeten de norm worden, de auto is te gast.	11 29 31 34	
<b>E5</b>	Stuur nieuwe bewoners een informatiepakket over fietsen, OV en deelmobiliteit en biedt een probeeractie	31	
<b>E6</b>	Betere promotie van diverse opties voor mobiliteit binnen de gemeente	31	
<b>Duurzaamheid</b>			
<b>F1</b>	Subsidie voor aanschaf elektrische auto, bij voorkeur in de vorm van een inruilregeling	31	
<b>F2</b>	Zorg voor extra laadpalen en gereduceerd oplaadtarief in garages	34	
<b>F3</b>	Creëer parkeerplekken met oplaadpunten voor deelvervoer	36	
<b>F4</b>	Verbod op (fossiele) scooters in de (binnen)stad	7 12 22 23	
<b>Hubs</b>			
<b>G1</b>	Uitbreiden P&R faciliteiten; deelfietsen, deelauto's	3 19 29 34 35 38	
<b>G2</b>	Extra P+R terrein aan de noordkant van de stad (tussen Kardingse en Reitdiep)	4	
<b>G3</b>	P&R terreinen moeten (sociaal) veiliger	4	
<b>G4</b>	Er moeten op centrale plekken in de wijken hubs komen waarbij alle vormen van (duurzame) mobiliteit wordt gefaciliteerd	16 17 18 43	
<b>G5</b>	De faciliteiten van ketens moeten onderdeel zijn van de mobiliteitsopgave	35	
<b>G6</b>	P+R meer promoten	29 38	

<b>G7</b>	De aantrekkelijkheid van P+R is te vergroten door verder vervoer gratis te maken	34 36	
<b>G8</b>	Subsidie voor werknemers die P+R voorzieningen gebruiken	36	
<b>G9</b>	Maak optimale (OV)verbindingen tussen parkeerplekken, werk en centrum en promoot dat	8	
<b>G10</b>	Extra buslijnen vanaf belangrijke hubs naar nieuwbouwlocaties	34	
<b>Deelmobiliteit</b>			
<b>H1</b>	Zet in op autodelen, zodat er minder geparkeerde auto's in de straten staan	11 34 42	
<b>H2</b>	Maak gebruik van fietstaxi's, zoals ze ook in Amsterdam doen	13	
<b>H3</b>	Verlagen wegenbelasting als je een auto met meerdere huishoudens gebruikt	29	
<b>H4</b>	Kies voor één deelvervoeraanbieder	36	
<b>Binnenstad</b>			
<b>I1</b>	Strikter handhaven op verkeer op afgesloten wegen in het Centrum en de aanvoertijden strikter handhaven voor alle gemotoriseerd verkeer.	3	
<b>I2</b>	(Gratis) elektrische voertuigen aanbieden om de binnenstad in te komen, ter vervanging van de bussen (busje terug)	5 29 32 34	
<b>I3</b>	Graag herinrichting / mooier maken Grote Markt	7 19 29	
<b>I4</b>	Particuliere auto's moeten het centrum in kunnen blijven komen	7	
<b>I5</b>	Aparte voetgangerszones en fietsroutes in het centrum, geen menging	8 21	
<b>I6</b>	Stroomlijn het reizen door het centrum om frustraties en irritaties te voorkomen	8	
<b>I7</b>	Betrek ondernemers bij de regelgeving en het veranderen van de binnenstad	34	
<b>I8</b>	Shared space werkt goed om auto's te ontmoedigen de binnenstad in te komen	34	
<b>OV</b>			
<b>J1</b>	Verplaatsen Station Noord naar bedrijventerrein de Hoogte	4	
<b>J2</b>	Gebruik van de treinbaan naar Uithuizen als verbinding tussen station en Zernikepark, bouw daar een station (zorg voor ondertunneling op knelpunten bij Hoendiep)	8	
<b>J3</b>	Leg een monorail aan tussen drukke punten in de stad als de P+R's, MartiniPlaza, ziekenhuizen, centrum. Hartstikke duurzaam en goede reclame voor de stad	18	
<b>J4</b>	Meer bussen op de zondag, vooral in buitenwijken	19	
<b>J5</b>	Bussen uit de binnenstad, ook het Zuiderdiep	19	



<b>J6</b>	Er moet een busringlijn langs alle P+R terreinen gaan	19	
<b>J7</b>	Het OV moet toegankelijker zijn voor mensen met een beperking	20 43	
<b>J8</b>	Er moet geen treinverbinding komen naar Zernike, maar een lightrailverbinding	24	
<b>J9</b>	In alle nieuwbouwwijken moeten separate banen voor het OV komen	24	
<b>J10</b>	Stadsbussen in plaats van streekvervoer in buitenwijken als de Held en Gravenbrug, zodat deze wijken beter en frequenter bereikbaar zijn met het OV	28	
<b>J11</b>	Gratis OV voor jongeren en ouderen	29	
<b>J12</b>	Meer focus op langere afstanden en drukke momenten in het OV	31	
<b>J13</b>			
<b>J14</b>	OV meer vraag gestuurd inrichten	36	
<b>J15</b>	Buslijn Station Hoogkerk – Zernike moet niet voor verkeersdrukke in Vinkhuizen zorgen	42	
<b>J16</b>	Invoeren van splitsing op drukke lijnen in de spits met sneldiensten met weinig haltes en korte reistijden en halteringstijden	44	
<b>J17</b>	Het is wenselijk op korte termijn te beginnen met de plannenmakerij op het gebied van OV voor midden lange en lange termijn, zodat de doorlooptijd van projecten korter wordt	44	
<b>J18</b>	Snel beslissen dat busbaan Kardingge niet voor regulier autovervoer wordt opengesteld	44	
<b>J19</b>	Al het mogelijke in werk stellen dat bussen vanuit het zuiden sneller doorstromen nadat de nieuwe Ringweg en Julianaplein gereed zijn	44	
<b>J20</b>	Overstaphaltes maken tussen bussen die vanuit het zuiden de stad binnenkomen en bussen op de dwarsroutes richting het Martiniziekenhuis en Europapark	44	
<b>J21</b>	Zuidelijke dwarsroute realiseren vanaf Europapark via de Helperbrink met een goede overstap bij de kruising met de Hereweg	44	
<b>J22</b>	Het plaatsen en verplaatsen van haltes ter bevordering van de doorstroming. Voorbeelden: plaatsen halte Peizerweg en verplaatsen halte Wouter van Doeverenplein	44	
<b>J23</b>	Introduceren van laagdrempelige haltes met minimale voorzieningen	44	
<b>J24</b>	Fors opwaarderen van belangrijke haltes	44	
<b>J25</b>	Het maken van grote overkappingen (welke gebruikt kunnen worden voor zonnepanelen) op bushaltes. UMCG en Kardingge als voorbeeld.	44	
<b>J26</b>	Aanleg van station bij Suikerunie-terrein	44	
<b>J27</b>	Forse opwaardering busbaan UMCG naar Kardingge met uitsluitend elektrische voertuigen	44	
<b>J28</b>	Koppeling Sprinter Assen naar Zuidhorn	44	

<b>J29</b>	Bezien moet worden of het uitbreiden van de verbinding Europapark – Martiniziekenhuis - Transferium Hoogkerk via station Suikerunie naar Zernike realiseerbaar is. Ook de mogelijkheid van een dwarsverbinding van Meerstad / Ten Boer via Kardinga naar Zernike, lijkt ons zeer gewenst.	44	
<b>J30</b>	Op lange termijn een tunnel van Zuiderdiep onder de markt door richting UMCG Noord en het Boterdiep met halte onder het ABN gebouw	44	
<b>Algemeen</b>			
<b>K1</b>	Prima idee om anders te kijken naar mobiliteit	5 12 34	
<b>K2</b>	Haal zoveel mogelijk middenbermen weg ivm doorstroming hulpdiensten	8	
<b>K3</b>	Zet alle meubilair goed en maak het schoon	8	
<b>K4</b>	Maak Groningen rookvrij	30	
<b>K5</b>	Inzetten op personen- en vrachtvervoer over water	39	
<b>K6</b>	Goedopweg.....mooie titel, mooie taal. Hoezo staat er dan op de scooter Go sharing? Wat is er mis met: samen delen.	15	
<b>Ruimtelijke Ordening &amp; Inrichting</b>			
<b>L1</b>	Er moeten studentenwoningen op Zernike komen, zodat de woningen in de stad vrijkomen voor gezinnen	8 21	
<b>L2</b>	Voorkom huisjesmelkers	8	
<b>L3</b>	Zorg voor menging woon- en werkfuncties in wijken om onnodig autoverkeer te voorkomen	8 31	
<b>L4</b>	Geen opleidingslocaties op industrieterreinen en bij Euroborg, dat zorgt voor extra verkeer	8	
<b>L5</b>	Kijk naar een betere inrichting van straten, bijvoorbeeld brede stoepen omtoveren tot fietsparkeerplekken of het plaatsen van bloembakken/bomen die ook dienen als snelheidsremmers	8 34 42	
<b>L6</b>	Compacter bouwen om ruimte te besparen, groen te behouden en de reisafstand woon/werkverkeer te verkleinen	11 21 31 34 35	
<b>L7</b>	Meer autovrije gebieden/straten om zo te stimuleren dat mensen voor andere vervoersopties kiezen en meer leefbare straten ontstaan	16 35 36	
<b>L8</b>	Het stallen van voertuigen moet zoveel mogelijk ondergronds gebeuren om de schaarse ruimte zo goed mogelijk te gebruiken	17 31	
<b>L9</b>	Kantoren die leegstaan ombouwen tot woonruimtes	21	
<b>L10</b>	Vooraf bouwen bij bestaande OV en hoofdfietsroutes of zorgen dat deze er al ligt voordat de eerste bewoners er wonen. Zodat men gelijk gebruik gaat maken van andere vormen van mobiliteit	31	

<b>L11</b>	Het is belangrijk om eigenschappen van elke verschillende wijk en elk dorp in acht te nemen. Zorg voor overleg met de wijken en dorpen en vraag waar het meeste belang bij is. Daarna aanpassen op de wijze waarmee iedereen akkoord kan gaan	34	
<b>L12</b>	Bebouwde gebieden alleen bestempelen voor bewoning, horeca, ziekenhuizen, supermarkten en funshopping. Al het overige buiten de kernen	36	
<b>L13</b>	Maak een koppeling tussen sociale woningbouw en OV-voorzieningen en deelauto's	36	
<b>Groen</b>			
<b>M1</b>	Meer bankjes plaatsen, ook buiten de stad zodat men rustig kan genieten van het uitzicht	9	
<b>M2</b>	Meer groen in de stad, ook bij nieuwbouwlocaties en huidige pleinen	19 29	
<b>M3</b>	Bereikbaarheid mag ten koste gaan van groen. Dit vergroot de leefbaarheid	27	
<b>M4</b>	Groene zones in stad handhaven zodat dieren niet geïsoleerd raken	29	
<b>M5</b>	Groene daken stimuleren	29	
<b>M6</b>	Doorgaan met geveltuintjes aanleggen	29	
<b>Logistiek</b>			
<b>N1</b>	Er moeten meer pakketophaalpunten komen in de wijken, zodat bezorgbusjes niet meer door de woonstraten hoeven	16	
<b>N2</b>	Voor bezorgdiensten scooters inruilen voor elektrische fietsen	23	
<b>N3</b>	Belemmeren/verbieden van doorgaand vrachtverkeer door woonwijken zoals de Siersteenlaan en het Hoendiep	28	
<b>N4</b>	Restaurants stimuleren bestellingen alleen per fiets of elektrisch te bezorgen	29	
<b>N5</b>	Gemeentelijke pakketkantoren opzetten waarvandaan de gemeente bezorgverkeer (paketten) op zich neemt	36	
<b>N6</b>	De aanrijroutes tijdens de bietencampagne moeten anders (bv via Westpoort) om zo het overig verkeer te ontlasten	36	
<b>Verkeersveiligheid</b>			
<b>O1</b>	Knelpunt Hoendiep/Friesestraatweg oplossen	8	
<b>O2</b>	Herinrichting Bedumerweg. Zowel voor auto's als fietsers lastig om er op en af te komen en over te steken	26	

<b>O3</b>	Veiliger maken kruispunten op fietsroute Middel-/Engelbert naar Helpman (Duinkerkenstraat),	40	
<b>O4</b>	Veiliger maken fietsroute Middel-/Engelbert naar centrum (rotonde Kieler Bocht-Götenburgweg-Bergenweg-Beneluxweg en rotonde Osloweg-Bornholmstraat-Lübeckweg).	40	
<b>O5</b>	Ontwikkeling integraal verkeersplan ter vermindering van de verkeersdruk op de Winschoterweg	40	
<b>O6</b>	Creëer een slimme fietsroute van en naar wc vinkhuizen	33	
<b>O7</b>	Oversteek Platinalaan Diamantpark is te gevaarlijk	33	
<b>O8</b>	Helperzoom/Helperbrink/Tunnel: gevaarlijke kruising voor fietsers! Veel te veel fietsers moeten nu wachten bij de kruising. Dat levert gevaarlijke momenten op. Hoge trottoirbanden en veel te scherpe bocht naar de tunnel. Het eerste fietsongeluk is al geweest ). Auto's rijden veel te hard de tunnel in en het is onoverzichtelijk Geef voorrang aan fietsers en voetgangers.	14	
<b>O9</b>	Bushalte Sportcomplex Helperpark: een veilige oversteek zonder hoge trottoirbanden.	14	
<b>O10</b>	Station Europapark: Aan de kant van het gemeentehuis/ de Leyhoeve zijn trappen zonder leuning dit is gevaarlijk.Eén trap kan beter een helling g worden, zodat je snel en veilig bij de bushalte komen in plaats van een langeomweg.	14	
<b>O11</b>	eerst stuk Fietspad langs Winschoterdiep naar Waterhuizen (bij Afvalbrengrstation) te smal. Dat levert bij veel wind problemen op. Graag een verbredingmet een hek aan de waterkant	14	
<b>O12</b>	Fietspad Bornhomstraat over het kanaal naar het hotel is slecht onderhouden(vooral ter hoogte van het hotel)	14	
<b>O13</b>	Het winkelcentrum van Vinkhuizen heeft te weinig parkeercapaciteit, wanneer de nieuwe woonwijken in de omgeving zonder eigen voorzieningen worden aangelegd. Gratis parkeren is een kwaliteit van het winkelcentrum	42	
<b>O14</b>	Bushaltes op de Edelsteenlaan, Goudlaan en Metaallaan moeten blijven bestaan	42	
<b>O15</b>	De wijkontsluitingswegen in Vinkhuizen moeten veilig worden ingericht en de maximumsnelheid moet hier worden gehandhaafd (men rijdt te hard)	42	
<b>O16</b>	De basisschoolomgeving moet veiliger, door een Kiss+Ride-strook aan te leggen, en door ouders te stimuleren om kinderen zo min mogelijk met de auto te brengen	42	