Mobiliteitsverkenning Westzijde provincie Groningen

Tussenrapportage Fase A: Foto van het gebied
3 juli 2026



provincie groningen

Gemeente Westerkwartier

SWECO

Datum: 3-7-2026
Auteurs: Paul Plazier, Jeroen Bekink, Mervin Rozema, Mark Hecker (Sweco)
In samenwerking met: *Kernteam Mobiliteitsverkenning Westzijde:*
Jolanda Buursma (Gemeente Westerkwartier)
Bart Bouma, Geert-Jan Goedhart, Anneke Span (Provincie Groningen)
Expertteam Mobiliteitsverkenning Westzijde:
Beleidsadviseurs domeinen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling van de Gemeente Westerkwartier en Provincie Groningen.
Coverfoto: Tomas Dillema

Samenvatting

De westzijde van de provincie Groningen staat richting 2040 voor een samenhangende ruimtelijke en mobiliteitsopgave. Woningbouw, economische ontwikkeling, veranderingen in de voorzieningenstructuur, vergrijzing, huishoudensgroei en maatschappelijke ontwikkelingen zoals klimaatadaptatie en de energietransitie werken door in de toekomstige mobiliteitsvraag. Tegelijkertijd blijft het gebied sterk verweven met de bestaande ruimtelijke structuur: een netwerk van grotere en kleinere kernen, een sterke relatie met de stad Groningen en een mobiliteitssysteem dat in belangrijke mate leunt op de A7, de N355, de spoorlijn Groningen–Leeuwarden en het onderliggende netwerk van provinciale en lokale verbindingen.

De provincie Groningen en de gemeente Westerkwartier voeren daarom gezamenlijk de Mobiliteitsverkenning Westzijde uit. De verkenning brengt bestaande kennis, eerdere deelstudies, ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsvraagstukken samen tot één gedeeld en integraal beeld richting 2040. Daarmee wordt ook invulling gegeven aan de door Provinciale Staten behandelde motie 207 – “Ring West, wat is het best?”, waarin aandacht wordt gevraagd voor het regionale verkeer tussen het Westerkwartier en de stad Groningen en het doorgaande verkeer van en naar verder weg.

Voorliggende rapportage vormt het resultaat van Fase A: de foto van het gebied. In deze fase zijn de huidige situatie (2025), trends en ontwikkelingen, het autonome referentiebeeld 2040, ruimtelijke kenmerken, lopende initiatieven en toekomstscenario’s in samenhang beschouwd. De rapportage vormt daarmee het gezamenlijke vertrekpunt voor Fase B, waarin knelpunten en aandachtspunten op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid worden onderzocht.

Voor de analyse is gebruikgemaakt van een geactualiseerd multimodaal verkeersmodel voor Westerkwartier: Groninger Verkeersmodel (GroVem) Westerkwartier. Het basisjaar 2025 is geactualiseerd en gekalibreerd op basis van beschikbare tellingen, verkeersdata en gebiedskennis. Het model vormt een realistische en plausibele weergave van de huidige verkeerssituatie en is geschikt als uitgangspunt voor het opbouwen van de autonome situatie 2040 en de verdere multimodale analyse van toekomstscenario’s. De modeluitkomsten worden in het vervolg steeds gecombineerd met tellingen, beleidsinzichten, gebiedskennis en expert judgement.

De huidige situatie laat een gebied zien met een verspreide kernenstructuur en een sterke oriëntatie op de stad Groningen. De gemeente Westerkwartier telt 41 woonkernen. Leek/Tolbert, Zuidhorn, Marum, Grootegast en Grijpskerk vervullen een belangrijke rol binnen de kernenstructuur. De auto is in de huidige situatie dominant: het verkeersmodel laat voor het basisjaar 2025 circa 165.000 autoritten per werkdag zien, tegenover circa 54.000 fietsritten en circa 9.000 OV-ritten. Fiets en openbaar vervoer zijn vooral kansrijk op specifieke relaties, zoals tussen kernen, richting onderwijsvoorzieningen, op kortere afstanden en op verbindingen met sterke fiets- of OV-infrastructuur.

De trends richting 2040 laten zien dat de mobiliteitsopgave niet alleen wordt bepaald door groei, maar vooral door de manier waarop groei ruimtelijk landt. Woningbouw, huishoudensverdunning, vergrijzing, studie- en werkpendel, voorzieningenconcentratie en veranderend mobiliteitsgedrag, beïnvloeden samen de toekomstige verplaatsingspatronen. De auto blijft belangrijk, maar de betekenis van fiets, e-bike, openbaar vervoer, ketenmobiliteit en nabijheid neemt toe. Tegelijkertijd vragen kwetsbare groepen, landbouwverkeer, klimaatbestendigheid en de bereikbaarheid van voorzieningen om nadrukkelijke aandacht in het vervolg.

Het autonome referentiebeeld 2040 laat zien hoe de Westzijde zich ontwikkelt op basis van ‘harde’ plannen en autonome ontwikkelingen. In dit referentiebeeld groeit de gemeente Westerkwartier van 64.800 naar circa 67.900 inwoners en van 27.500 naar circa 31.300 huishoudens. De woningbouw concentreert zich vooral in en rond bestaande kernen, met de

grootste groei in Leek/Tolbert en Zuidhorn. Ook de ontwikkeling van de Westflank van Groningen, met circa 11.000 woningen aan de westzijde van de stad, kan de ruimtelijke en functionele relatie tussen Westerkwartier en Groningen verder versterken. De hoofdstructuur van het mobiliteitsnetwerk verandert echter niet fundamenteel. De A7, N355, spoorlijn Groningen–Leeuwarden en de belangrijkste bus- en fietsverbindingen blijven bepalend voor het functioneren van het gebied.

De ruimtelijke kenmerken van de Westzijde laten zien dat de ontwikkelruimte richting 2040 niet onbeperkt is. Bodem, water, landschap, natuur, landbouw, recreatie, bebouwing en infrastructuur bepalen mede waar ontwikkelingen kansrijk zijn en waar beperkingen of aandachtspunten optreden. Met name natte bodems, waterbergingsgebieden, natuurwaarden, open landschappen, houtsingelstructuren en bestaande barrières zijn relevant voor de inpassing van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsoplossingen. Tegelijkertijd bieden grotere kernen, bestaande fiets- en recreatieve routes, groenblauwe structuren en de A7-corridor aanknopingspunten voor verdere ontwikkeling.

Naast harde plannen zijn ook lopende initiatieven en ‘zachte’ plannen geïnventariseerd. Het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsmaatregelen waarover nog geen formele besluitvorming heeft plaatsgevonden, nog onvoldoende zicht is op financiële borging of waarvan de exacte invulling nog onvoldoende vastligt. Zachte ruimtelijke plannen, zoals woningbouw, werklocaties en voorzieningen, kunnen worden benut als bouwstenen voor de toekomstscenario’s. Zachte mobiliteitsmaatregelen maken geen onderdeel uit van het autonome referentiebeeld en worden in deze fase ook uitdrukkelijk nog niet als scenario-input gebruikt, maar zullen in Fase C aan bod komen als mogelijke oplossingsrichtingen binnen ontwikkelscenario’s.

Om de onzekerheden richting 2040 gestructureerd te verkennen, zijn op basis van de Ruimtelijke Verkenning van het Planbureau voor de Leefomgeving drie toekomstscenario’s opgesteld voor de Westzijde. De scenario’s zijn geen voorspellingen of bestuurlijke voorkeuren, maar analytische toekomstbeelden waarmee de hoeken van het speelveld in beeld worden gebracht. Ze worden in de volgende fasen gebruikt om de robuuste en scenario-specifieke knelpunten en aandachtspunten op gebied van mobiliteit en leefbaarheid te destilleren.

Het scenario *Economische A7-corridor* verkent een toekomst waarin groei zich vooral concentreert rond de A7, Leek/Tolbert, bedrijventerreinen en economisch goed ontsloten locaties. Het scenario *Groenblauwe nabijheid* verkent een toekomst waarin bodem, water, natuur, landschap, nabijheid en duurzame mobiliteit sterker sturend zijn voor ruimtelijke ontwikkeling. Het scenario *Sterke dorpen en regionale netwerken* verkent een toekomst waarin groei meer gespreid, lokaal ingebed en dorpsgericht plaatsvindt.

Fase A laat daarmee zien dat de toekomstige mobiliteitsopgave in de Westzijde niet los kan worden gezien van ruimtelijke keuzes. Vooral de spreiding van wonen, werken en voorzieningen bepaalt waar mobiliteitsdruk zal ontstaan en welke alternatieven kansrijk zijn. Nu deze in beeld zijn gebracht zal in Fase B het autonome referentiebeeld 2040 en de toekomstscenario’s worden gebruikt om knelpunten en aandachtspunten in beeld te brengen. Daarbij wordt onderzocht welke opgaven robuust zijn over meerdere scenario’s heen en welke opgaven vooral samenhangen met specifieke ruimtelijke keuzes of groeipatronen. De resultaten van Fase B vormen vervolgens de basis voor Fase C, waarin mogelijke oplossingsrichtingen en ontwikkelscenario’s worden opgesteld en beoordeeld.

Inhoudsopgave

1 Inleiding 7
1.1 Aanleiding 7
1.2 Doel van deze rapportage 8
1.3 Fasering van de mobiliteitsverkenning 8
1.4 Scope en afbakening 9
1.5 Onderzoeksvraag en hoofdthema's 11
1.6 Participatie 13
1.7 Gezamenlijk vertrekpunt 13
1.8 Leeswijzer 14

2 Huidige situatie (2025) 15
2.1 Inleiding en doel 15
2.2 Modelbasis: GroVem Westerkwartier 15
2.3 Actualisatie en kalibratie basisjaar 2025 15
2.4 Huidig mobiliteitsbeeld 17
2.5 Aandachtspunten in het gebruik verkeersmodel 18
2.6 Betekenis voor de mobiliteitsverkenning 19

3 Trends & ontwikkelingen 20
3.1 Inleiding en doel 20
3.2 Ontwikkelingen 20
3.3 Overkoepelend beeld 22
3.4 Betekenis voor de mobiliteitsverkenning 23

4 Autonome situatie 2040 24
4.1 Inleiding en doel 24
4.2 Ruimtelijk beeld 2040 24
4.3 Mobiliteitsnetwerk 2040 26
4.4 Mobiliteitsbeeld 2040 27
4.5 Betekenis voor de mobiliteitsverkenning 27

5 Ruimtelijke kenmerken 28
5.1 Inleiding en doel 28
5.2 Ruimtelijke kenmerken 28
5.3 Beperkende en versterkende kenmerken 31
5.4 Betekenis voor de mobiliteitsverkenning 31

6 Lopende initiatieven 33
6.1 Inleiding en doel 33
6.2 Uitgangspunten en afbakening 33
6.3 Overzicht zachte plannen 33
6.4 Status en onzekerheden 34
6.5 Betekenis voor het vervolg 34

7 Toekomstscenario's 35
7.1 Inleiding en doel 35
7.2 Werken met toekomstscenario's 35
7.3 Uitgangspunten en afbakening 35
7.4 Drie toekomstscenario's voor de Westzijde 36
7.4.1 Toekomstscenario 1 – Economische A7-corridor 36
7.4.2 Toekomstscenario 2 – Groenblauwe nabijheid 37
7.4.3 Toekomstscenario 3 – Sterke dorpen en regionale netwerken 38

7.5 Vergelijking en duiding 38
7.6 Betekenis voor Fase B 40

8 Doorkijk 41
8.1 Kerninzichten fase A 41
8.2 Vervolg 41

Bijlagen 42

1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de aanleiding, het doel en de afbakening van de Mobiliteitsverkenning Westzijde. Ook wordt toegelicht hoe de verkenning is opgebouwd, welke hoofdthema's centraal staan en hoe deze rapportage zich verhoudt tot achterliggende deelproducten van Fase A.

1.1 Aanleiding

De westzijde van de provincie Groningen staat voor een samenhangende ruimtelijke en mobiliteitsopgave. In het gebied komen richting 2040 woningbouw, economische ontwikkeling, veranderingen in voorzieningenstructuur en grote maatschappelijke transities samen. Ook ontwikkelingen op het gebied van energie, klimaat, natuur, landbouw en regionale bereikbaarheid werken door in de toekomstige mobiliteitsvraag.

Tegelijkertijd is het mobiliteitssysteem in de Westzijde sterk verweven met de bestaande ruimtelijke structuur. De gemeente Westerkwartier bestaat uit een netwerk van grotere en kleinere kernen, met een sterke functionele relatie met de stad Groningen en omliggende centra. De A7, de N355, de spoorverbinding Groningen-Leeuwarden en het onderliggende netwerk van provinciale en lokale wegen, fietsverbindingen en openbaar vervoer vormen samen de dragers van het mobiliteitssysteem.

De vraag is in hoeverre deze structuur ook richting 2040 voldoende robuust, veilig en leefbaar blijft.

De afgelopen jaren zijn voor afzonderlijke corridors, knooppunten, kernen en projecten al verschillende onderzoeken uitgevoerd. Deze studies leveren waardevolle inzichten op maar zijn nog niet volledig in samenhang beschouwd. Daardoor ontbreekt nog een (gedeeld) integraal beeld van het huidige en toekomstige functioneren van het mobiliteitssysteem in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling van de Westzijde.

Met deze verkenning wordt bovendien ook invulling gegeven aan de door Provinciale Staten aangenomen motie 207 – Ring West, wat is het best? In deze motie wordt opgeroepen om bij de ontwikkeling van het provinciaal mobiliteitsplan nadrukkelijk aandacht te besteden aan de opgaven en ontwikkelingen rond het regionale verkeer tussen het Westerkwartier en de stad Groningen en het doorgaande (vracht)verkeer van en naar verder weg.

De provincie Groningen en de gemeente Westerkwartier voeren daarom gezamenlijk de Mobiliteitsverkenning Westzijde uit. Deze verkenning brengt de ruimtelijke en mobiliteitsopgave richting 2040 in beeld. Het doel is om een gedeelde en navolgbare basis te leggen voor toekomstige keuzes over bereikbaarheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

Voorliggende rapportage vormt het resultaat van Fase A van deze verkenning: de "foto van het gebied". In deze fase worden de huidige situatie, de autonome ontwikkeling richting 2040, relevante trends en ontwikkelingen, ruimtelijke kenmerken, zachte plannen en toekomstscenario's samengebracht tot één integraal vertrekpunt voor het vervolg.

1.2 Doel van deze rapportage

Het doel van deze rapportage is het vaststellen van het integraal en gedeeld referentiebeeld van de Westzijde van de provincie Groningen richting 2040. Dit referentiebeeld maakt inzichtelijk hoe het gebied en het mobiliteitssysteem zich ontwikkelen op basis van de huidige situatie, vastgestelde ontwikkelingen en relevante trends. En vormt hiermee de basis voor het vaststellen van knelpunten nu en in de toekomst.

De rapportage heeft drie functies:

- Ten eerste brengt zij de **belangrijkste bouwstenen voor de mobiliteitsverkenning samen**. Het gaat om het basisjaar, trends en ontwikkelingen, de autonome situatie in 2040, ruimtelijke kenmerken, zachte plannen en toekomstscenario's. Deze bouwstenen zijn uitgewerkt in deelproducten A1 tot en met A6 en worden in deze rapportage samengebracht.
- Ten tweede maakt de rapportage **onderscheid tussen wat vaststaat, wat waarschijnlijk is en wat onzeker blijft**. De autonome situatie 2040 vormt het referentiebeeld op basis van harde plannen en autonome ontwikkelingen. De toekomstscenario's verkennen verschillende mogelijke toekomstbeelden voor wonen, werken, voorzieningen en mobiliteitsgedrag. Daarmee wordt zichtbaar binnen welke bandbreedte de mobiliteitsopgave zich richting 2040 kan ontwikkelen. De lijst met harde plannen is opgenomen in Bijlage 1, de zachte plannen in Bijlage 2.
- Ten derde vormt deze rapportage **de basis voor Fase B van de mobiliteitsverkenning**. In die fase wordt onderzocht welke knelpunten ontstaan op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Daarbij wordt ook gekeken naar de samenhang tussen lokale en regionale vraagstukken en naar de vraag welke opgaven robuust zijn over meerdere toekomstscenario's heen. Door in deze fase de randvoorwaarden en kaders vast te stellen ontstaat een gedeeld vertrekpunt en wordt voorkomen dat in latere fases discussie ontstaat over (model)uitgangspunten.

Deze rapportage doet nog geen uitspraken over oplossingsrichtingen of maatregelpakketten. Die komen aan bod in Fase C, waarin mogelijke oplossingsrichtingen en ontwikkelscenario's worden uitgewerkt en beoordeeld, passend bij het beeld van knelpunten in Fase B.

1.3 Fasering van de mobiliteitsverkenning

De mobiliteitsverkenning is opgebouwd uit drie fasen:

In **Fase A** wordt de foto 2040 van het gebied opgesteld. Deze fase brengt de huidige situatie, trends en ontwikkelingen, ruimtelijke kenmerken, harde en zachte plannen en toekomstscenario's samen. Het resultaat is een gedeeld vertrekpunt voor het vervolg van de verkenning.

In **Fase B** worden de in Fase A geïdentificeerde autonome ontwikkelingen en toekomstscenario's gebruikt om knelpunten en aandachtspunten te analyseren. Daarbij wordt gekeken naar bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. De analyse maakt inzichtelijk welke opgaven zich in meerdere scenario's terugkomen en welke juist afhankelijk zijn van specifieke (ruimtelijke of economische) ontwikkelrichtingen.

In **fase C** worden mogelijke oplossingsrichtingen en ontwikkelscenario's opgesteld en beoordeeld. In deze fase worden maatregelen in samenhangende pakketten beschouwd, inclusief de zachte mobiliteitsmaatregelen die in Fase A nog niet als onderdeel van de toekomstscenario's zijn meegenomen.

Gezamenlijk geeft dit een beeld van de huidige en toekomstige mobiliteitsopgave in de Westzijde, zodat in het vervolg onderbouwde keuzes kunnen worden gemaakt over passende oplossingsrichtingen en maatregelpakketten.

Binnen Fase A zijn verschillende deelproducten opgesteld die gezamenlijk de basis vormen voor deze eindrapportage van Fase A. De deelproducten hebben elk een eigen functie, maar zijn inhoudelijk met elkaar verbonden. Samen beschrijven zij het vertrekpunt, de autonome ontwikkeling, de relevante onzekerheden en de scenario's voor het vervolg van de mobiliteitsverkenning. Onderstaande tabel geeft per product de functie en samenhang weer.

Product	Functie	Samenhang
Startnotitie	Gezamenlijk vertrekpunt: scope, onderzoeksvragen, beleidskaders, eerdere studies en proceslogica vastleggen.	Basis voor A1 t/m A6; borgt dat alle deelproducten vanuit dezelfde opgave, afbakening en hoofdthema's werken.
Huidige situatie (Deelproduct A1)	Beschrijft basisjaar 2025 en modelbasis: huidige mobiliteitssituatie, netwerk, SEG-data en toepasbaarheid GroVem.	Input voor A3 en Fase B; bepaalt hoe huidige situatie, autonome situatie en toekomstscenario's modelmatig worden vergeleken.
Trends en ontwikkelingen (Deelproduct A2)	Duidt trends en ontwikkelingen richting 2040 die mobiliteitsvraag en ruimtelijke ontwikkeling beïnvloeden.	Voedt A3 en A6; verklaart welke autonome ontwikkelingen en onzekerheden relevant zijn voor referentiebeeld en scenario's.
Autonome situatie 2040 (Deelproduct A3)	Beschrijft Autonoom 2040: referentiebeeld op basis van harde plannen en autonome ontwikkelingen.	Basis voor A6 en Fase B; alle toekomstscenario's en knelpuntenanalyses worden hiertegen afgezet.
Ruimtelijke kenmerken (Deelproduct A4)	Inventariseert ruimtelijke kenmerken: bodem, water, landschap, natuur, landbouw, recreatie, bebouwing en barrières.	Voedt A5 en A6; bepaalt waar ontwikkelingen kansrijk, kwetsbaar of ruimtelijk beperkt zijn.
Zachte plannen (Deelproduct A5)	Inventariseert lopende initiatieven: nog niet-vastgestelde ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen.	Voedt A6; zachte mobiliteitsmaatregelen komen aan bod in ontwikkelscenario's in Fase C.
Toekomstscenario's (Deelproduct A6)	Werkt toekomstscenario's uit: onderscheidende ruimtelijke ontwikkelrichtingen voor 2040.	Bouwt op A1, A2, A3, A4 en A5; vormt directe input voor de modeldoorrekening en knelpuntenanalyse in Fase B.
Eindrapportage Fase A	Synthese: foto van het gebied, referentiebeeld en scenario's vastleggen.	Bundelt Startnotitie en A1 t/m A6; besluitvormingsproduct en vertrekpunt voor Fase B.

1.4 Scope en afbakening

Geografische afbakening
De mobiliteitsverkenning richt zich primair op de westzijde van de provincie Groningen. Het *onderzoeksgebied* wordt gevormd door de grenzen van de gemeente Westerkwartier. Daaromheen wordt een breder *invloedsgebied* onderscheiden, bestaande uit omliggende gemeenten en regionale verbindingen die van invloed zijn op het functioneren van het mobiliteitssysteem (Figuur 1).



Figuur 1: Onderzoeksgebied (gemeentegrens Westerkwartier, doorgetrokken blauwe lijn) en invloedsgebied (stippellijn).

Deze afbakening maakt het mogelijk om gerichte analyses uit te voeren binnen het onderzoeksgebied en oog te houden voor relevante ontwikkelingen in het invloedsgebied. Ontwikkelingen buiten het invloedsgebied worden betrokken voor zover deze substantiële invloed hebben op verkeersstromen, bereikbaarheid, netwerkbelasting of ruimtelijke ontwikkeling binnen de Westzijde. Hierbij gaat het onder meer om ontwikkelingen in de stad Groningen, de Regio Groningen-Assen, Midden-Groningen, Noordenveld, provincie Friesland en overige omliggende gebieden.

Afbakening in tijd
De analyse gaat uit van basisjaar 2025 en een toekomsthorizon van 2040. Het basisjaar geeft een actueel beeld van de huidige situatie. De horizon van 2040 maakt het mogelijk om de structurele ontwikkeling van mobiliteit, ruimtelijke functies en bereikbaarheid te beoordelen. Waar relevant worden bredere toekomstverkenningen, zoals scenario's van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), vertaald naar deze tijdshorizon. De PBL-scenario's hebben een horizon van 2050. In deze mobiliteitsverkenning worden de onderliggende ontwikkellogica's vertaald naar 2040; 2050 valt buiten de scope van het onderzoek en ligt, gezien de grotere onzekerheid over ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen, te ver buiten de voor deze verkenning gekozen analysehorizon.

Abstractieniveau
De mobiliteitsverkenning richt zich op het functioneren van het mobiliteitssysteem op netwerkniveau. De analyse concentreert zich op hoofdstructuren, corridors, knooppunten en verbindingen tussen kernen. Er wordt niet ingezoomd op het ontwerp van individuele straten of kruispunten, tenzij deze bepalend zijn voor het functioneren van het netwerk als geheel.

Verkeersleefbaarheid wordt in deze fase eveneens op netwerkniveau beschouwd. Dat betekent dat wordt gekeken naar verkeersstromen, verkeersdruk, mogelijke effecten op dorpen en routes, oversteekbaarheid en verblijfskwaliteit. Modelanalyses worden daarbij aangevuld met beleidsinzichten, gebiedskennis en expert judgement.

De verkenning is nadrukkelijk multimodaal. Mobiliteit wordt beschouwd vanuit de samenhang tussen lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit, ketenmobiliteit en auto (ook bekend als het STOMP-principe). Daarmee wordt voorkomen dat de analyse zich beperkt tot uitbreiding van weginfrastructuur en

ontstaat ruimte voor een integrale afweging tussen verschillende typen maatregelen. Waar van toepassing wordt ook rekening gehouden met flankerend beleid (parkeren) en maatregelen ten aanzien van gedragsbeïnvloeding.

Karakter van de verkenning
Deze studie heeft het karakter van een strategisch en richtinggevende verkenning. De verkenning brengt op hoofdlijnen in beeld welke ontwikkelingen, onzekerheden en mobiliteitsvraagstukken relevant zijn richting 2040. De resultaten vormen daarmee een inhoudelijke basis voor bestuurlijke en ambtelijke afwegingen in latere fasen. Het doel is niet om komen tot definitieve ontwerpen, tracékeuzes of uitvoeringsbesluiten. Ook besluitvorming over daadwerkelijke realisatie van oplossingen maakt van deze studie geen onderdeel uit.

1.5 Onderzoeksvraag en hoofdthema's

Hoofd- en onderzoeksvragen

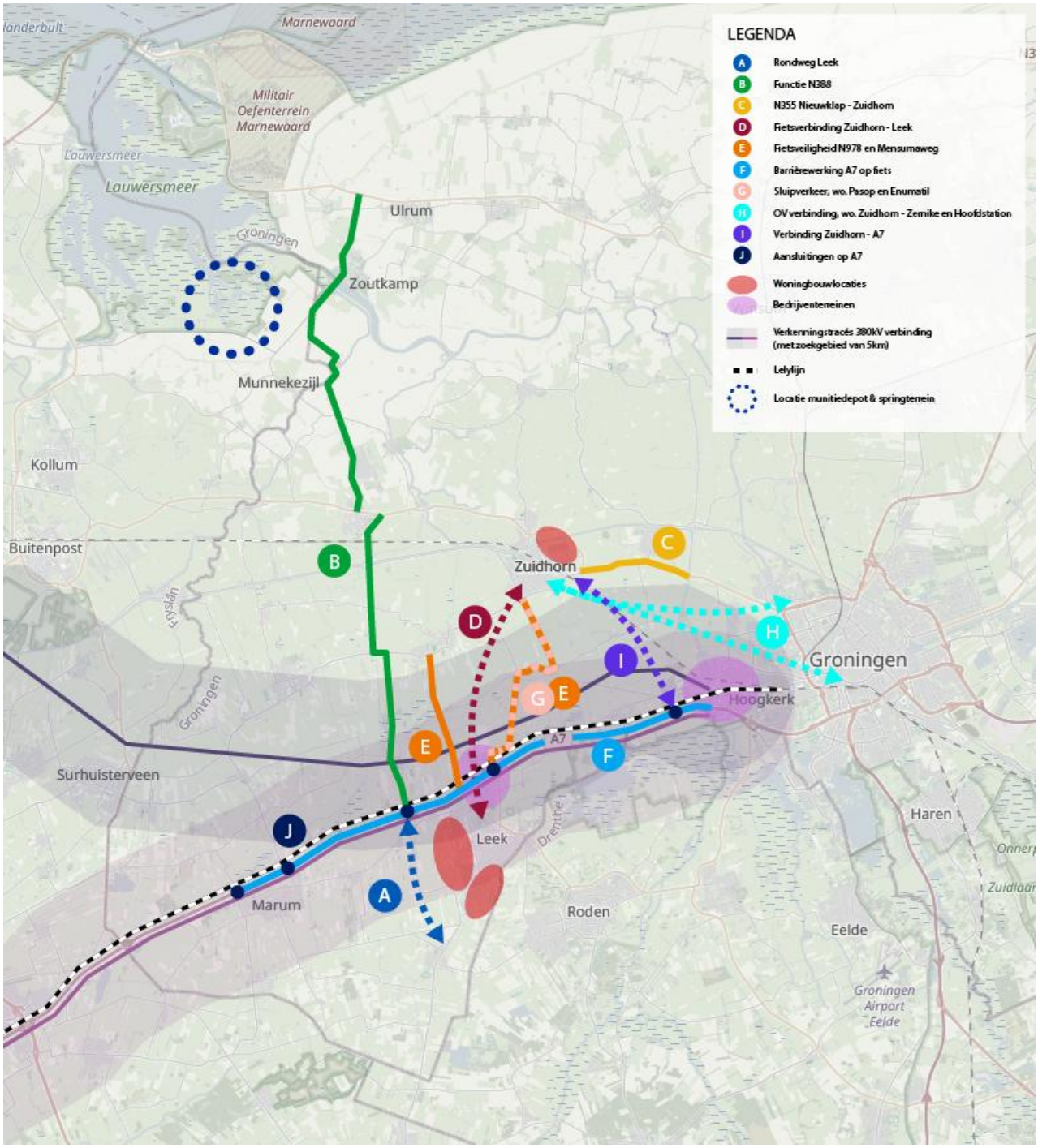
De centrale vraag van de mobiliteitsverkenning is in hoeverre het mobiliteitssysteem in de Westzijde richting 2040 voldoende robuust, veilig, leefbaar en toekomstbestendig is, gegeven de ruimtelijke en maatschappelijke ontwikkelingen in en rond het gebied. In de uitvraag zijn verschillende onderzoeksvragen benoemd die in de verkenning worden onderzocht. Deze vragen gaan over:

- De mogelijke bijdrage van een verbinding tussen de N979 en de A7 aan de verkeersafwikkeling in de Westzijde;
- De huidige en toekomstige functie en inrichting van de N388;
- De actualiteit van het eindbeeld voor de N355 Nieuwklap–Zuidhorn en de bereikbaarheid van het gebied tussen Zuidhorn en de A7;
- De toegevoegde waarde van een nieuwe fietsverbinding tussen Zuidhorn en Leek;
- Bestaande en toekomstige verkeersveiligheidsknelpunten voor fietsers en automobilisten;
- De barrièrewerking van de A7 voor het fietsverkeer;
- De gevoeligheid van wegen en dorpen voor sluipverkeer;
- Het mogelijke effect van betere OV-verbindingen, waaronder de verbinding tussen Zuidhorn, Groningen Hoofdstation en Zernike;
- Het mogelijke effect van een verbinding tussen de N355 en de A7;
- De toekomstvastheid van de A7-aansluitingen in de Westzijde.

De onderzoeksvragen raken aan verschillende onderdelen van het mobiliteitssysteem, maar hangen inhoudelijk sterk met elkaar samen. Daarom worden zij in de mobiliteitsverkenning niet als losse projecten beschouwd, maar als onderdeel van één integrale netwerk- en gebiedsopgave.

De onderzoeksvragen uit de Mobiliteitsverkenning zijn in Figuur 2 op kaart zichtbaar. Op de kaart zijn daarnaast de belangrijkste actuele ontwikkellocaties voor woningen en bedrijventerreinen weergegeven. Ook zijn ontwikkelingen opgenomen die op termijn van grote invloed kunnen zijn op de ruimtelijke en mobiliteitsontwikkeling van het gebied, zoals de Lelylijn, het munitiedepot in het Lauwersmeergebied en de 380 kV-verbinding.

Om de vraagstukken in samenhang te kunnen analyseren is de mobiliteitsverkenning opgebouwd rond drie hoofdthema's.



Figuur 2 - De onderzoeksvragen (A-J), actuele woningbouw- en bedrijventerreinontwikkelingen en (mogelijke) lange termijnontwikkelingen op kaart weergeven.

Hoofdnetwerk en robuustheid

Binnen dit thema staat de vraag centraal in hoeverre het bestaande hoofdnetwerk toekomstbestendig is. De aandacht gaat uit naar de belangrijkste corridors, aansluitingen en knooppunten, waaronder de A7 en de provinciale N-wegen. De kernvraag is of het huidige netwerk voldoende robuust is om de toekomstige

mobiliteitsstromen op te vangen, en waar eventuele aanpassingen of aanvullende verbindingen nodig kunnen zijn.

Duurzame mobiliteit
Dit thema richt zich op de rol van lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en ketenmobiliteit. De vraag is in hoeverre deze modaliteiten kunnen bijdragen aan een beter functionerend mobiliteitssysteem en aan het beperken van de groei van autoverkeer. Daarbij gaat het onder meer om de kwaliteit van het fietsnetwerk, de rol van OV-corridors en hubs, de barrièrewerking van infrastructuur en bereikbaarheid van voorzieningen zonder auto.

Leefbaarheid en verkeersveiligheid
Het derde thema richt zich op de impact van mobiliteit op dorpen, kernen en de leefomgeving. Bereikbaarheid wordt hierbij nadrukkelijk in samenhang beschouwd met verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Aandachtspunten zijn onder meer verkeersveiligheid op hoofdwegen en in dorpen, sluipverkeer, landbouwverkeer, oversteekbaarheid, kwetsbare verkeersdeelnemers en de kwaliteit van de leefomgeving.

Deze drie thema's vormen gezamenlijk het kader voor de analyse in Fase B en de beoordeling van oplossingsrichtingen in Fase C.

1.6 Participatie

In overeenstemming met het participatieplan is de Mobiliteitsverkenning Westzijde ingericht als een gezamenlijk en zorgvuldig proces. Inhoudelijk wordt het onderzoek begeleid door een kernteam, een expertteam en een begeleidingsgroep en uitgevoerd door adviesbureau Sweco. Daarnaast worden stakeholders betrokken via een klankbordgroep en is de leefbaarheidsadviseur van de gemeente Westerkwartier de verbindende schakel met dorpsbelangen. Voor bredere informatievoorziening is een externe projectwebsite[1] ingericht, waarop de provincie Groningen informatie deelt over de aanleiding, aanpak en voortgang van de mobiliteitsverkenning. De begeleidingsgroep geeft de stukken vrij voor besluitvorming.

De besluitvorming over de mobiliteitsverkenning ligt bij het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen en het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Westerkwartier. Fase C wordt vastgesteld door Provinciale Staten en de gemeenteraad van Westerkwartier.

De mobiliteitsverkenning leidt niet direct tot besluiten over de uitvoering van projecten of programma's. Het resultaat van Fase C is een overzicht van mogelijke oplossingsrichtingen voor de in Fase B geïdentificeerde knelpunten. Per oplossingsrichting wordt op hoofdlijnen beschreven wat deze inhoudt, wat de indicatieve kosten zijn en welke mogelijkheden voor financiële dekking worden gezien. Het daadwerkelijk regelen van financiële dekking maakt geen onderdeel uit van deze verkenning.

Op basis van de uitkomsten kunnen de colleges besluiten om vervolg te geven aan specifieke opgaven, bijvoorbeeld door een programma of project op te starten, nader onderzoek te doen of beleid te ontwikkelen. Eventuele vervolgtrajecten kennen vervolgens hun eigen procedures, participatie en inspraakmomenten.

1.7 Gezamenlijk vertrekpunt

Uit beleidskaders, eerdere studies en deelproducten van Fase A komt een duidelijk gedeeld vertrekpunt naar voren. De Westzijde vraagt om een integrale benadering waarin bereikbaarheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in samenhang worden beschouwd. Mobiliteit is meer dan een zelfstandig vraagstuk en hangt direct samen met woningbouw, economische ontwikkeling, voorzieningen, landschap, bodem, water, natuur en regionale bereikbaarheid.

[1] https://www.provinciegroningen.nl/projecten/mobiliteitsverkenning-westzijde/

Tegelijkertijd is sprake van een onderzoeksgebied met sterke afhankelijkheden. De relatie met de stad Groningen blijft belangrijk voor werk, onderwijs en specialistische voorzieningen. De hoofdstructuur van het netwerk wordt gedragen door een beperkt aantal corridors. De ruimtelijke spreiding van kernen en voorzieningen zorgt ervoor dat de auto een belangrijke rol blijft spelen, terwijl fiets, openbaar vervoer en ketenmobiliteit op specifieke relaties juist kansrijker worden.

De meerwaarde van deze rapportage is dat de beschikbare inzichten worden samengebracht tot één gedeeld beeld. Daarmee ontstaat een navolgbare basis voor de volgende stap: het bepalen van knelpunten, aandachtspunten en mobiliteitsvraagstukken in Fase B.

1.8 Leeswijzer

In deze rapportage zijn de belangrijkste bevindingen uit de deelproducten A1 tot en met A6 samengebracht en bestuurlijk geduid.

Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie en de modelmatige basis voor de mobiliteitsverkenning. Hoofdstuk 3 gaat in op relevante trends en ontwikkelingen richting 2040. Hoofdstuk 4 beschrijft de autonome situatie in 2040 op basis van autonome ontwikkelingen en harde plannen.

Hoofdstuk 5 behandelt de ruimtelijke kenmerken van het gebied en de betekenis daarvan voor ontwikkelruimte en mobiliteit. Hoofdstuk 6 geeft een overzicht van de zachte plannen en onzekerheden die relevant zijn voor het vervolg. Hoofdstuk 7 beschrijft de toekomstscenario’s waarmee de bandbreedte van mogelijke ontwikkelingen richting 2040 wordt verkend.

Hoofdstuk 8 sluit af met de belangrijkste inzichten uit Fase A en de doorkijk naar Fase B.

Detailinformatie, zoals plannenlijsten en kwantitatieve aannames ten behoeve van de toekomstscenario’s, zijn opgenomen in de bijlagen. De volledige technische uitwerking en onderbouwing is terug te vinden in de afzonderlijke deelproducten.

2 Huidige situatie (2025)

2.1 Inleiding en doel

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige situatie in de Westzijde van de provincie Groningen en de modelmatige basis voor de mobiliteitsverkenning. Het basisjaar 2025 vormt het vertrekpunt voor de analyse van opgave met de referentie situatie 2040, de toekomstscenario's en de latere knelpuntenanalyse.

De mobiliteitsverkenning maakt gebruik van een recent geactualiseerd verkeersmodel voor Westerkwartier. Dit model (GroVem Westerkwartier) wordt ingezet om verkeersstromen, netwerkbelasting, bereikbaarheid en de effecten van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen inzichtelijk te maken. De modeluitkomsten dienen als basis voor de analyses in de Mobiliteitsverkenning Westzijde en worden aangevuld met gebiedskennis en expert judgement.

Omdat het verkeersmodel een belangrijke onderlegger vormt voor de vervolganalyses, beschrijft dit hoofdstuk op hoofdlijnen hoe het model is opgebouwd, welke uitgangspunten zijn gehanteerd en hoe de resultaten moeten worden geïnterpreteerd.

2.2 Modelbasis: GroVem Westerkwartier

Voor deze mobiliteitsverkenning wordt gebruikgemaakt van GroVem Westerkwartier. In overleg met opdrachtgever en expertgroep is gekozen voor een multimodaal verkeersmodel, zodat niet alleen autoverkeer maar ook fiets en openbaar vervoer in de analyse kunnen worden meegenomen. Dit model is gebaseerd op het bestaande Groninger Verkeersmodel (GroVem) en uitgebreid en verfijnd voor de gemeente Westerkwartier. Het model heeft een multimodale opzet. Dat betekent dat auto, fiets en openbaar vervoer worden meegenomen. Daarmee sluit de modelbasis goed aan bij de integrale aard van de mobiliteitsverkenning.

De modelopzet combineert een hoog lokaal detailniveau met regionale samenhang. Binnen Westerkwartier is de zonering en het netwerk verfijnd, zodat verkeersstromen op niveau van kernen en wijken kunnen worden geanalyseerd. Voor de stad Groningen wordt aangesloten op het bestaande gedetailleerde GroVem-model. Voor het bredere invloedsgebied wordt aangesloten op het Nederlands Regionaal Model, in dit geval NRM2025. Hierdoor worden zowel lokale verplaatsingen binnen Westerkwartier als regionale relaties met Groningen en omliggende gebieden goed meegenomen.

2.3 Actualisatie en kalibratie basisjaar 2025

Het basisjaar van het model is geactualiseerd naar 2025. Dit jaar is gekozen omdat 2025 het meest recente jaar is met een voldoende volledige dataset en een relatief stabiele netwerksituatie. Daarbij speelt mee dat grote infrastructurele projecten, zoals de Aanpak Ring Zuid, in dat jaar zijn voltooid.

Bij de actualisatie zijn sociaaleconomische gegevens (inwoners, huishoudens, arbeidsplaatsen, voorzieningen), infrastructurele netwerken en zone-indeling binnen Westerkwartier gecontroleerd en waar nodig aangevuld. Voor de sociaaleconomische gegevens is gebruik gemaakt van recente bronnen zoals het CBS, LISA-data, BAG[2] en beschikbare provinciale en gemeentelijke informatie.

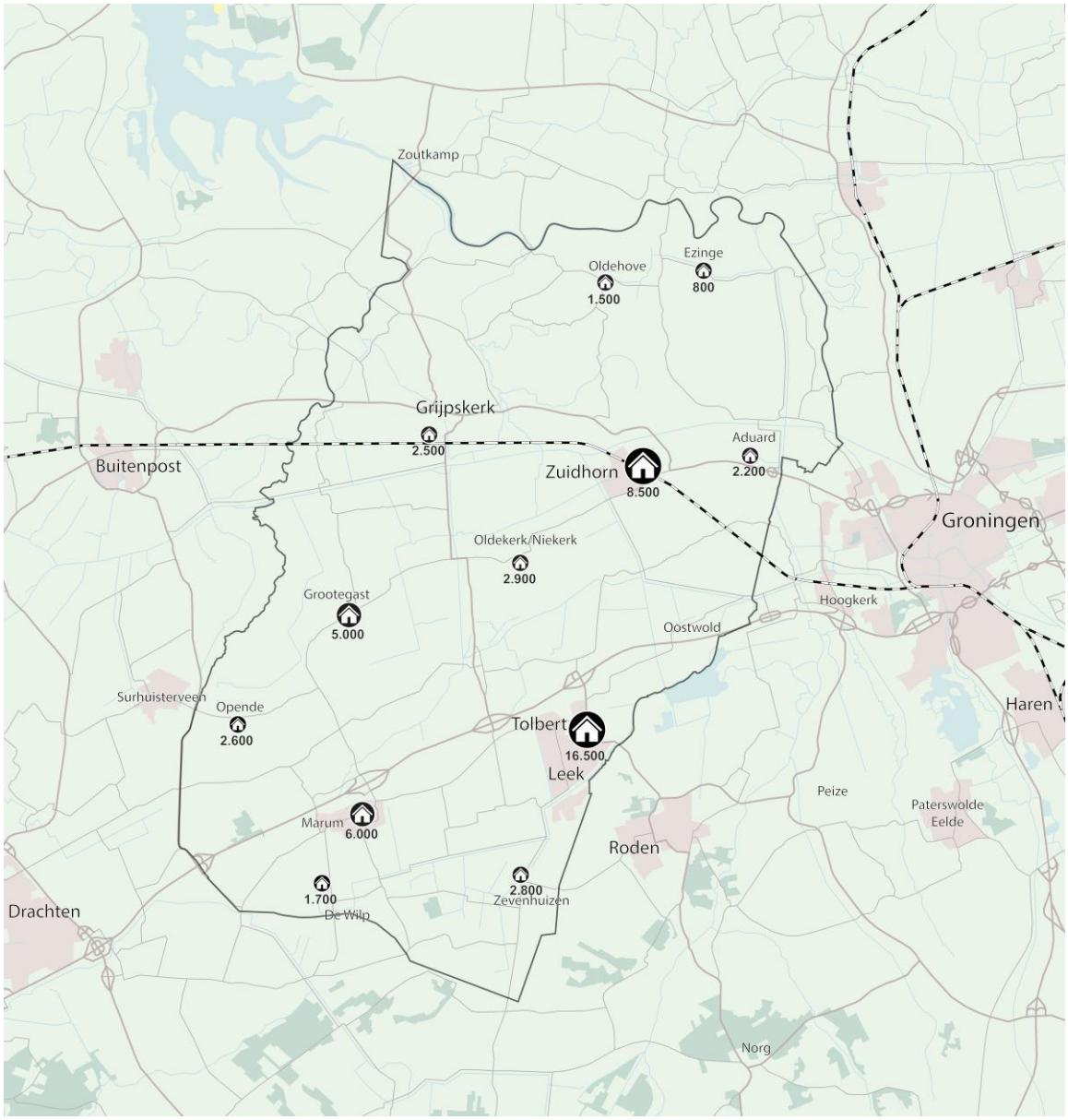
In de gemeente Westerkwartier is het voortgezet onderwijs geconcentreerd in een beperkt aantal locaties, met name in de grotere kernen zoals Leek, Grootegast en Grijpskerk. In totaal zijn er circa zes

[2] CBS-data: data over inwonersaantallen van het Centraal Bureau voor de Statistiek; LISA-data: data over arbeidsplaatsen uit het Landelijk Informatiesysteem van Arbeidsplaatsen; BAG-data: data over adresgegevens uit de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (Rijksoverheid)

vestigingen van middelbare scholen binnen de gemeente aanwezig, met een breed aanbod aan onderwijsniveaus (vmbo tot en met havo/vwo).

De werkgelegenheid in de gemeente Westerkwartier is geconcentreerd in de grotere kernen, met name Leek, Zuidhorn en Marum. Hier bevindt zich een mix van bedrijventerreinen, voorzieningen en lokale dienstverlening. Daarnaast is sprake van verspreide werkgelegenheid in kleinere dorpen, vooral in de agrarische sector en kleinschalige bedrijvigheid.

Het Westerkwartier kent een sterke relatie met de stad Groningen: een aanzienlijk deel van de beroepsbevolking pendelt dagelijks naar werkgelegenheidslocaties buiten de gemeente. Hierdoor functioneert het gebied in belangrijke mate als woon-werkgebied binnen de regiocluster Groningen.



Figuur 3: Woningbouwaantallen in de gemeente Westerkwartier – huidige situatie (basisjaar 2025), voorzieningenkernen en basisdorpen.

Naast de sociaaleconomische gegevens is het auto-, fiets- en OV-netwerk binnen Westerkwartier nagelopen. Ontbrekende netwerkdelen en snelheidsregimes zijn aangevuld en de zonering is verfijnd. Hierdoor kunnen verkeersstromen realistischer worden toegedeeld aan het (onderliggende) wegennet en kunnen ontwikkelingen binnen kernen en wijken beter worden geanalyseerd.

Na actualisatie van de modelinvoer zijn de modelresultaten gekalibreerd. Ze worden hiertoe vergeleken met beschikbare gemeentelijke verkeerstellingen, tellingen op Rijks- en provinciale wegen, en aangevuld met beschikbare data vanuit het Nationaal Dataportaal Wegverkeer en Floating Car Data. De kalibratie heeft tot doel de modelresultaten zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de feitelijke verkeerssituatie, gelet op routekeuze, snelheden, intensiteiten en verdeling over het netwerk.

Op basis van de kalibratie vormt het basisjaarmodel een realistische en plausibele weergave van de huidige verkeerssituatie. Het model reproduceert de belangrijkste verkeersstromen, de belasting van de hoofdcorridors en de bekende capaciteitsknelpunten voldoende goed om als uitgangspunt te dienen voor de vervolganalyses.

2.4 Huidig mobiliteitsbeeld

De huidige situatie laat een gebied zien met een verspreide kernenstructuur, een belangrijke rol voor regionale verbindingen en een sterke relatie met de stad Groningen. De gemeente telt 41 woonkernen. Leek/Tolbert is veruit de grootste kern, gevolgd door Zuidhorn en Marum. Ook Grootegast en Grijpskerk vervullen als voorzieningenkernen een belangrijke centrumfunctie voor omliggende dorpen. Voor werk, onderwijs, specialistische voorzieningen en bovenregionale functies is er een sterke oriëntatie op de stad Groningen.

De A7 en N355 vormen de belangrijkste oost-westverbindingen in het gebied en verwerken een groot deel van de regionale verkeersstromen richting Groningen en richting Friesland[3] (Figuur 4). Daarnaast vervullen provinciale wegen, lokale verbindingen en dorpsroutes een belangrijke rol in de bereikbaarheid tussen kernen en de ontsluiting van en naar het buitengebied.

De auto is in de huidige situatie dominant, mede door de spreiding van kernen, voorzieningen en werklocaties. Het verkeersmodel bevestigt dit beeld: in het basisjaar 2025 heeft de auto een aandeel van circa 72% in het aantal ritten (165.000 ritten per werkdag), de fiets circa 23% (54.000 ritten per werkdag) en het OV circa 4% (9.000 ritten per werkdag).

Fiets en openbaar vervoer zijn vooral kansrijk op specifieke relaties: tussen kernen, richting onderwijsvoorzieningen, op kortere afstanden en op verbindingen met een al bestaande sterke OV- of fietsinfrastructuur. De spoorlijn Groningen–Leeuwarden en belangrijke busverbindingen, zoals Q-link, Qliner-verbindingen en streeklijnen, vormen de basis van het openbaarvervoernetwerk. De treinstations Zuidhorn en Grijpskerk, de aansluitingen op de A7 bij Leek/Midwolde en Marum en de centrumlocaties in Leek en Grootegast vormen belangrijke hubs. Deze locaties ondersteunen de overstap tussen vervoerswijzen en spelen een rol in de verbinding met Groningen, Drachten en andere regionale bestemmingen.

De modeluitkomsten voor het basisjaar laten zien dat de drukste locaties en potentiële capaciteitsknelpunten vooral liggen op en rond de N372, A7 en N355. In de avondspits ontstaan volgens het model onder meer aandachtspunten bij Leek, Oostwold en Aduard, en op kruispunten en rotondes waar lokaal verkeer moet invoegen op of kruisen met drukke hoofdwegen. Deze uitkomsten sluiten in grote lijnen aan bij het bekende mobiliteitsbeeld van het gebied.

Tegelijkertijd is het mobiliteitssysteem kwetsbaar door de afhankelijkheid van een beperkt aantal hoofdverbindingen en kruisingen. Grote corridors zoals de A7, de spoorlijn Groningen-Leeuwarden en het van Starkenborghkanaal spelen een belangrijke rol in de regionale bereikbaarheid, maar vormen deels ook fysieke en ervaren barrières voor lokale verplaatsingen, fietsverkeer en landbouwverkeer. Deze

[3] Verkeersvisie Westerkwartier

kenmerken zijn van belang voor de verdere analyse in Fase B – Inventarisatie knelpunten en aandachtspunten.



Figuur 4: Auto- en spoorinfrastructuur Westzijde provincie Groningen

2.5 Aandachtspunten in het gebruik verkeersmodel

Het verkeersmodel vormt een belangrijke kwantitatieve basis voor de mobiliteitsverkenning en maakt het mogelijk om de huidige en toekomstige verkeersstromen systematisch te analyseren. Tegelijkertijd is een verkeersmodel altijd een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid. Modeluitkomsten zijn daarmee geen exacte voorspellingen, maar eerder een onderbouwde indicatie van ontwikkelingen. Het model geeft vooral inzicht in verkeersstromen, intensiteiten, reistijden, bereikbaarheid en netwerkbelasting. Aspecten zoals verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, beleving en mobiliteitsgedrag worden niet volledig door het model verklaard en vragen om aanvullende duiding. Om de betrouwbaarheid van inzichten te

versterken, worden modeluitkomsten daarom altijd gecombineerd met kennis van het gebied en expert judgement.

2.6 Betekenis voor de mobiliteitsverkenning

De huidige situatie 2025 en het geactualiseerde verkeersmodel vormen de basis voor de verdere mobiliteitsverkenning. In hoofdstuk 4 wordt het basisjaar gebruikt om de autonome situatie richting 2040 op te bouwen. In hoofdstuk 7 wordt beschreven hoe de toekomstscenario's worden vertaald naar uitgangspunten voor de vervolganalyse. In Fase B wordt het model ingezet om de effecten van de autonome situatie en de toekomstscenario's op verkeersstromen, netwerkbelasting en bereikbaarheid te analyseren. De resultaten worden vervolgens gecombineerd met gebiedskennis en expert judgement om knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te duiden.

3 Trends & ontwikkelingen

3.1 Inleiding en doel

Dit hoofdstuk beschrijft belangrijke trends en ontwikkelingen richting 2040 die van invloed zijn op het mobiliteitssysteem in de Westzijde van de provincie Groningen. Het gaat om ontwikkelingen die direct of indirect doorwerken in verplaatsingsgedrag, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en/of ruimtelijke structuur.

Deze trends zijn geen beleidskeuzes, maar exogene krachten die het gebied richting 2040 beïnvloeden. Daarmee vormen zij een bouwsteen voor het autonome referentiebeeld 2040 en voor de toekomstscenario's die in het vervolg van deze rapportage worden beschreven.

De analyse van trends en ontwikkelingen is opgebouwd rond vier thema's:

- Demografie, wonen en werken
- Mobiliteit en bereikbaarheid
- Voorzieningenstructuur en leefbaarheid
- Externe ontwikkelingen en onzekerheden

3.2 Ontwikkelingen

Demografie, wonen en werken
De gemeente Westerkwartier behoort tot de grotere en relatief snelgroeiende gemeenten van Noord-Nederland. Het gebied telt ongeveer 65.000 inwoners en bestaat uit een netwerk van grotere en kleinere kernen. Door de ligging nabij de stad Groningen vervult het Westerkwartier een belangrijke woonfunctie voor forenzen.

Voor de mobiliteitsopgave is vooral het onderscheid tussen jongeren, werkenden en senioren relevant. Het aandeel 65-plussers neemt richting 2040 toe, terwijl het aandeel jongvolwassenen afneemt. Jongeren zijn relatief afhankelijk van fiets, openbaar vervoer en haal-/brengverkeer, werkenden bepalen in belangrijke mate de woon-werkrelaties richting Groningen en omliggende centra, en senioren stellen hogere eisen aan nabijheid, toegankelijkheid, verkeersveiligheid en comfort.

Richting 2040 blijft de woningbouwopgave substantieel, mede door bevolkingsgroei, huishoudensgroei en migratie[4]. Op basis van de geïnventariseerde harde woningbouwplannen en provinciale prognoses lijkt het beoogde aantal woningen in grote lijnen aan te sluiten bij de verwachte vraag[5]. Naast het aantal woningen zijn vooral de locatie en het type woonmilieu bepalend voor de mobiliteitsopgave. Woningbouw aan de randen van kernen of op locaties met beperkte OV-ontsluiting leidt doorgaans tot meer autoafhankelijkheid. Woningbouw in of nabij grotere kernen met voorzieningen, fietsverbindingen en openbaar vervoer biedt juist meer kansen voor kortere verplaatsingen en gebruik van fiets en ov.

Daarnaast groeit het aantal huishoudens sterker dan de bevolking. Dit komt onder meer door de toename van alleenstaanden en stellen zonder kinderen. Kleinere huishoudens vergroten de vraag naar woningen en kunnen leiden tot relatief meer verplaatsingen per inwoner, doordat werk, voorzieningen, onderwijs en sociale contacten over minder personen per huishouden worden verdeeld.

Ook vergrijzing werkt door in de mobiliteitsvraag. Ouderen blijven langer mobiel, vaker te voet, per fiets of met de auto. Tegelijkertijd neemt de behoefte toe aan toegankelijke, veilige en comfortabele infrastructuur. Vergrijzing leidt daarnaast tot meer lokaal georiënteerde, sociale en recreatieve verplaatsingen. Dit stelt hogere eisen aan de kwaliteit van routes, kruispunten, dorpspassages en de bereikbaarheid van voorzieningen.

[4] PBL, *Toekomstverkenning WLO 2025: Cahier Demografie*, 2025;
[5] ABF Primos interactief 2025

Voor werk en onderwijs blijft de relatie met omliggende centra belangrijk. Veel inwoners zijn voor werk, hoger onderwijs en specialistische voorzieningen aangewezen op de stad Groningen en andere regionale centra. Tegelijkertijd kent het Westerkwartier ook verspreide werklocaties en MKB in het buitengebied. De bereikbaarheid van werklocaties wordt daarmee een bepalende factor voor economische vitaliteit en het functioneren van de arbeidsmarkt.

Voor jongeren speelt daarnaast studiependel een belangrijke rol. Omdat het aanbod van vervolgonderwijs binnen Westerkwartier beperkt is, zijn jongeren voor mbo, hbo en universitair onderwijs grotendeels aangewezen op omliggende steden, vooral Groningen, maar ook Drachten, Assen en Leeuwarden. Dit maakt goede fiets- en OV-verbindingen naar onderwijsvoorzieningen belangrijk, naast de bereikbaarheid van middelbare scholen binnen het gebied zelf.

Mobiliteit en bereikbaarheid
De auto blijft richting 2040 een belangrijke rol spelen in het mobiliteitssysteem van de Westzijde. Dit wordt ondersteund door het relatief hoge autobezit in Westerkwartier, dat met 1,3 tot 1,5 auto per huishouden boven het landelijk gemiddelde ligt[6]. Dit hangt samen met de verspreide kernenstructuur, de ligging van voorzieningen en werklocaties, de oriëntatie van de regio op Groningen en de beperkte beschikbaarheid van alternatieven op sommige vervoersrelaties. In meer landelijke gebieden is niet alleen sprake van autoafhankelijkheid, maar ook van autogewoonte: de auto is voor veel verplaatsingen de standaardkeuze.

Tegelijkertijd groeit de betekenis van fiets en e-bike. Voor afstanden tot 15 kilometer kan de e-bike een serieus alternatief zijn voor woon-werk-, woon-onderwijs- en voorzieningenverplaatsingen[7]. Dat geldt vooral waar de fietsinfrastructuur veilig, comfortabel en samenhangend is en waar de afstand tussen kernen en voorzieningen beperkt blijft. De kwaliteit van het regionale fietsnetwerk wordt daarmee belangrijker voor de toekomstige bereikbaarheid.

Openbaar vervoer blijft vooral kansrijk op sterke corridors, rond stations en bij goed functionerende overstappunten. De spoorlijn Groningen–Leeuwarden en sterke busverbindingen vormen de ruggengraat van het OV-systeem. Voor landelijke gebieden vraagt het organiseren van fijnmazige OV-bereikbaarheid om maatwerk, omdat kernen, voorzieningen en reizigersstromen verspreid liggen. Daardoor neemt het belang toe van goede aansluitingen op sterke OV-corridors, comfortabele fiets- en looproutes naar haltes, hubs, ketenmobiliteit en aanvullende vormen van vervoer. Dit is vooral relevant voor jongeren, ouderen, lage inkomensgroepen, mensen zonder auto en mensen met een mobiliteitsbeperking. Voor deze groepen gaat het niet alleen om reistijd, maar ook om betaalbaarheid, toegankelijkheid en de mogelijkheid om werk, onderwijs, zorg, winkels en sociale contacten zelfstandig te bereiken.

Ook bredere maatschappelijke ontwikkelingen veranderen het mobiliteitspatroon. Digitalisering, online dienstverlening, telezorg en thuiswerken kunnen een deel van de fysieke verplaatsingen verminderen. Tegelijkertijd leiden zij tot nieuwe logistieke stormen, zoals pakket- en servicediensten in woongebieden. Thuiswerken zorgt bovendien voor meer spreiding in tijd, motief en bestemming, waardoor mobiliteit minder voorspelbaar wordt dan in een klassiek patroon van vaste spitsen.

Energie- en klimaatbeleid beïnvloeden ook de mobiliteit. De transitie naar emissievrije mobiliteit leidt tot verdere elektrificatie van het verkeer en stelt andere eisen aan laadinfrastructuur en netcapaciteit. Tegelijkertijd wordt het mobiliteitssysteem zelf gevoeliger voor klimaatverandering, bijvoorbeeld door wateroverlast, hitte en droogte. Dit stelt hogere eisen aan robuustheid, beheer en onderhoud van infrastructuur. Ook recente berichtgeving over mogelijk uitstel van groot onderhoud aan wegen en kunstwerken in Noord-Nederland benadrukt dat instandhouding, prioritering en betrouwbaarheid van het netwerk belangrijke aandachtspunten zijn richting 2040[8].

[6] Gemiddeld autobezit huishouden 2023, CBS
[7] https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2022/09/15/e-fiets-helpt-werkende-nederlander-in-het-zadel
[8] Groot onderhoud aan wegen in noorden uitgesteld: 'Zeer onaangename verrassing' (NOS.nl, 10-06-2026)

Voorzieningenstructuur en leefbaarheid
De voorzieningenstructuur in het Westerkwartier verandert. Basisvoorzieningen zoals supermarkten, huisartsen, basisscholen en sportvoorzieningen concentreren zich steeds meer in een beperkt aantal grotere kernen. Kleinere dorpen behouden niet altijd hetzelfde voorzieningenniveau. Hierdoor neemt de afhankelijkheid van voorzieningenkernen toe.

Deze ontwikkeling leidt tot meer verplaatsingen tussen woonkernen en voorzieningenkernen. Voor sommige groepen kunnen verplaatsingen worden gecombineerd met woon-werkverkeer. Voor andere groepen, zoals ouderen, jongeren en mensen zonder auto, kan de concentratie van voorzieningen echter leiden tot een grotere bereikbaarheidsopgave. De kwaliteit van verbindingen tussen dorpen en grote kernen wordt daarmee belangrijker.

Ook de openbare ruimte verandert door nieuwe vormen van detailhandel en logistiek. Online winkelen en pakketbezorging leiden tot meer logistieke bewegingen in woonstraten en tot behoefte aan pakketpunten, servicepunten en laad- en losruimte. Daarmee verschuift niet alleen de omvang van verkeer, maar ook het type verkeer en het gebruik van de openbare ruimte.

In het landelijk gebied blijft landbouw een belangrijke factor. Door schaalvergroting neemt het aantal bedrijven af en neemt de gemiddelde bedrijfsomvang toe. Daardoor kan zwaar en breed landbouwverkeer vaker en over grotere afstanden gebruikmaken van het openbare wegennet. Dit heeft gevolgen voor verkeersveiligheid, wegbeheer, bruggen, bermen en de menging met fietsers en ander lokaal verkeer.

Externe ontwikkelingen en onzekerheden
Naast demografie, wonen, werken en mobiliteit zijn er bredere externe ontwikkelingen die richting 2040 invloed kunnen hebben op het mobiliteitssysteem, maar waarvan de exacte doorwerking onzeker is. Het gaat vooral om ontwikkelingen rond energie, klimaatadaptatie, digitalisering, thuiswerken, landbouw en veranderend voorzieningengebruik.

Niet al deze ontwikkelingen worden afzonderlijk modelmatig doorgerekend. Sommige trends, zoals demografische ontwikkeling en huishoudensgroei, zijn onderdeel van de verkeersmodelinput en het autonome referentiebeeld. Andere trends, zoals thuiswerken, elektrificatie, klimaatadaptatie, schaalvergroting in de landbouw en veranderende logistieke stromen, worden vooral gebruikt als context en aandachtspunt bij de duiding van knelpunten.

Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat Fase B niet alleen kijkt naar berekende verkeersstromen, maar ook naar de bredere kwetsbaarheid en robuustheid van het mobiliteitssysteem. Daarbij gaat het onder meer om de bereikbaarheid van voorzieningen, de positie van doelgroepen zonder auto, de verkeersveiligheid op routes met landbouwverkeer, de betrouwbaarheid van hoofdverbindingen en de toekomstbestendigheid van infrastructuur.

3.3 Overkoepelend beeld

Gezamenlijk laten de trends zien dat het mobiliteitssysteem richting 2040 enerzijds wordt gekenmerkt door groei, en anderzijds door de manier waarop groei ruimtelijk landt. Woningbouw, werklocaties en voorzieningenstructuur bepalen in hoge mate hoeveel verplaatsingen ontstaan, welke afstanden worden afgelegd en welke vervoerswijzen kansrijk zijn.

De auto blijft een belangrijk onderdeel van het mobiliteitssysteem in de Westzijde. Dat is realistisch gezien de landelijke structuur, de spreiding van kernen en voorzieningen en de regionale oriëntatie op Groningen en omliggende centra. Tegelijkertijd nemen de eisen aan het mobiliteitssysteem toe. Fiets, e-bike, openbaar vervoer, ketenmobiliteit en nabijheid worden belangrijker om de groei van mobiliteit op te vangen, de bereikbaarheid van doelgroepen te borgen en de druk op leefbaarheid en verkeersveiligheid te beperken.

De trends wijzen ook op een toenemende spanning tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid en inclusiviteit. Meer woningen, verdere concentratie van

voorzieningen, schaalvergroting in de landbouw, logistieke groei en veranderend mobiliteitsgedrag kunnen allemaal bijdragen aan extra druk op het netwerk. Tegelijkertijd vragen klimaat, energie, bodem, water en een groeiende behoefte aan veilige en toegankelijke infrastructuur om zorgvuldige keuzes.

Daarmee wordt ook duidelijk dat de mobiliteitsverkenning verder gaat dan een verkeerskundige analyse. De verkenning vraagt om een integrale benadering waarin mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling en leefomgeving in samenhang worden beschouwd.

3.4 Betekenis voor de mobiliteitsverkenning

De trends en ontwikkelingen vormen een inhoudelijke basis voor het vervolg van de mobiliteitsverkenning:

- Ten eerste laten zij zien dat het autonome beeld 2040 moet worden beschouwd tegen de achtergrond van bredere demografische, economische en maatschappelijke ontwikkelingen. De toekomstige mobiliteitsvraag wordt niet alleen gevormd door de harde ontwikkelplannen maar ook door de ontwikkeling van huishoudens, vergrijzing, veranderende woon-werkrelaties, concentratie van voorzieningen en veranderend mobiliteitsgedrag zijn hierop van invloed.
- Ten tweede benadrukken deze trends dat ruimtelijke keuzes bepalend zijn voor mobiliteit. Het aantal woningen, arbeidsplaatsen of voorzieningen is relevant én de spreiding ervan over kernen, corridors en het buitengebied. Daarmee zijn de trends een belangrijk element voor de toekomstscenario's.
- Ten derde maken de trends duidelijk dat de mobiliteitsopgave multimodaal moet worden bekeken. De auto blijft belangrijk en tegelijk zijn de fiets, e-bike, openbaar vervoer, hubs, lopen en ketenmobiliteit noodzakelijk om bereikbaarheid, leefbaarheid en inclusiviteit te borgen. De vraag is daarbij hoe verschillende modaliteiten elkaar kunnen aanvullen.
- Ten vierde maken deze trends het belang duidelijk van het werken met scenario's. Vooral de ruimtelijke spreiding van groei, de ontwikkeling van huishoudens, de concentratie van voorzieningen, de bereikbaarheid van werklocaties en de rol van fiets, OV en auto kunnen leiden tot verschillende mobiliteitspatronen. Door in Fase B meerdere toekomstscenario's naast elkaar te analyseren, wordt zichtbaar welke knelpunten robuust zijn en welke afhankelijk zijn van specifieke ruimtelijke keuzes.

De trends slaan daarmee inhoudelijk een brug tussen de huidige situatie (H2), het autonome referentiebeeld 2040 (H4) en de toekomstscenario's (H7). Zij helpen scherp te krijgen welke ontwikkelingen richting 2040 bepalend zijn voor bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in de Westzijde.

4 Autonome situatie 2040

4.1 Inleiding en doel

De autonome situatie 2040 beschrijft hoe de Westzijde van de provincie Groningen zich richting 2040 ontwikkelt op basis van vastgestelde plannen en autonome ontwikkelingen. Het gaat om het referentiebeeld voor de mobiliteitsverkenning: de situatie die ontstaat zonder aanvullende, nog niet vastgestelde beleidskeuzes of nieuwe mobiliteitsmaatregelen. De autonome situatie vormt daarmee het gezamenlijke vertrekpunt waartegen de toekomstscenario's en latere ontwikkelscenario's worden afgezet.

Dit hoofdstuk beschrijft dit referentiebeeld en duidt de betekenis ervan voor de mobiliteitsverkenning.

De autonome situatie is opgebouwd uit vier onderdelen:

1. De geactualiseerde huidige situatie en modelbasis
2. Harde ruimtelijke plannen voor wonen, werken, onderwijs en voorzieningen
3. Harde mobiliteitsplannen
4. Relevante autonome trends, zoals demografische ontwikkelingen, huishoudensgroei, veranderend mobiliteitsgedrag en voorzieningenconcentratie.

Het referentiebeeld is opgesteld op basis van de stand van zaken zoals bekend in juni 2026. Voor de ontwikkeling richting 2040 wordt aangesloten bij WLO Hoog[9]. Daarmee wordt uitgegaan van relatief sterke demografische en economische groei. Deze keuze sluit aan bij een bovengrensbenadering, waarmee mogelijke toekomstige capaciteitsvraag en knelpunten tijdig in beeld kunnen worden gebracht.

Lopende initiatieven of zogeheten zachte plannen maken geen onderdeel uit van dit referentiebeeld. Zachte plannen zijn ontwikkelingen die relevant kunnen zijn voor de toekomst van het gebied, maar waarvoor nog geen formele besluitvorming heeft plaatsgevonden, onvoldoende zicht is op financiële borging of nog onvoldoende duidelijk is wat precies wordt gerealiseerd. Ook aanvullende mobiliteitsmaatregelen maken geen onderdeel uit van de autonome situatie 2040. In de toekomstscenario's wordt verkend hoe het gebied zich anders kan ontwikkelen wanneer zachte ruimtelijke plannen en verschillende groeipatronen op uiteenlopende manieren doorwerken.

De lijst van harde plannen die worden meegenomen in het referentiebeeld autonoom 2040 zijn opgenomen in Bijlage 1.

4.2 Ruimtelijk beeld 2040

In de autonome situatie blijft de ruimtelijke hoofdstructuur van de Westzijde herkenbaar. Het gebied vormt ook in 2040 een overgangszone tussen het stedelijk gebied van Groningen en het landelijk gebied richting Friesland. De gemeente Westerkwartier blijft bestaan uit een netwerk van grotere en kleinere kernen, met concentraties van wonen, werken en voorzieningen in onder meer Leek/Tolbert, Zuidhorn, Marum, Grootegast en Grijpskerk.

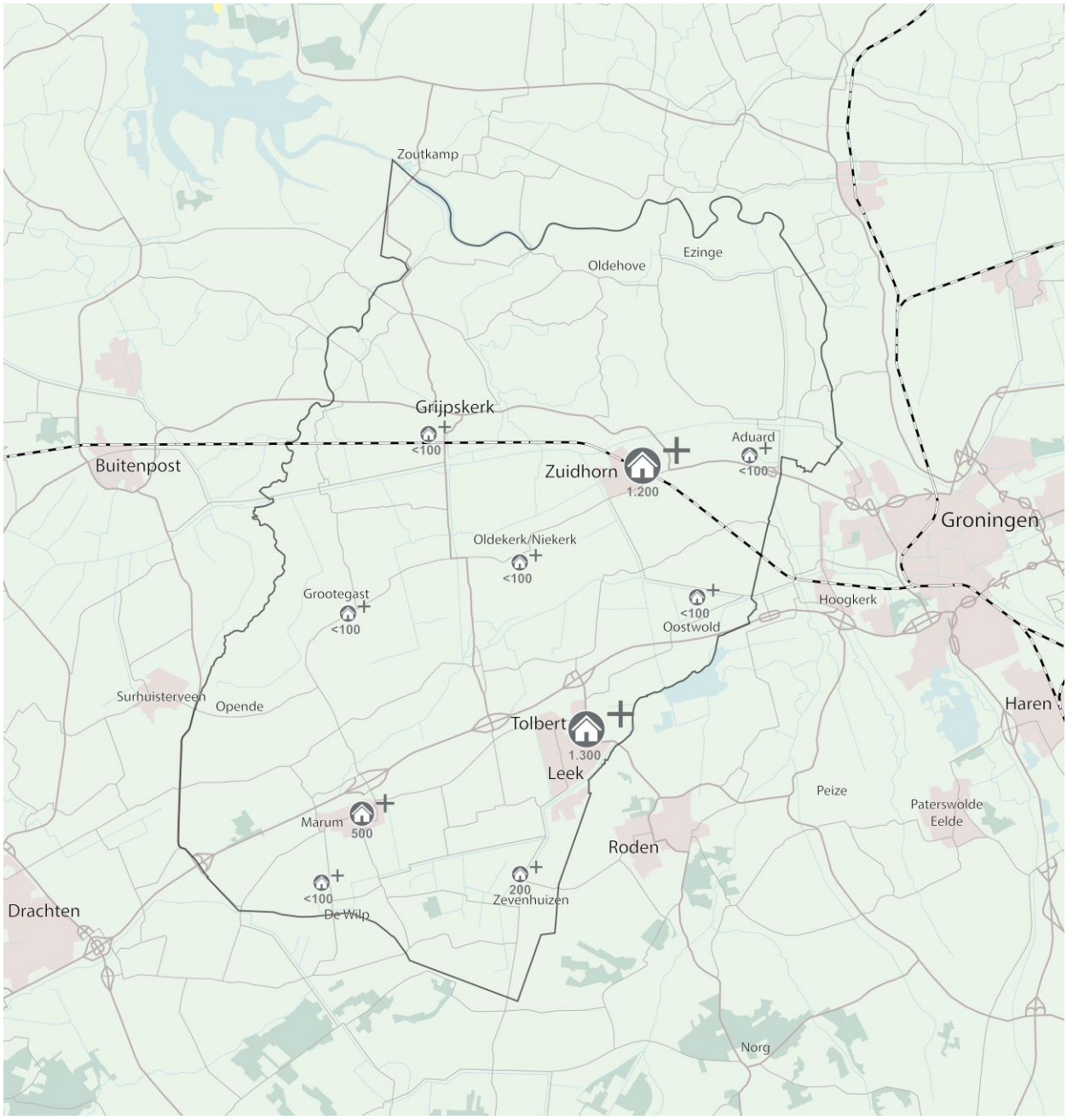
De relatie met de stad Groningen blijft sterk. Voor werk, hoger onderwijs, specialistische zorg, cultuur en bovenregionale voorzieningen blijven veel inwoners aangewezen op Groningen. Daarnaast blijven ook relaties bestaan met omliggende regionale centra, zoals Roden, Drachten, Buitenpost en Leeuwarden.

Richting 2040 neemt het aantal inwoners en huishoudens toe op basis van harde plannen en autonome ontwikkeling. In het referentiebeeld groeit de gemeente Westerkwartier van ongeveer 64.800 naar

[9] WLO-scenario's (Welvaart en Leefomgeving) zijn toekomstverkenningen van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Plan Bureau (CPB). Ze schetsen vier mogelijke toekomsten voor Nederland (tot 2060) op het gebied van demografie, economie, klimaat, ruimte en mobiliteit, en worden gebruikt als onderlegger voor overheidsbeleid. WLO Hoog is één van deze vier scenario's en staat specifiek voor hoge economische groei en snelle klimaattransitie

ongeveer 67.900 inwoners en van ongeveer 27.500 naar ongeveer 31.300 huishoudens. De woningbouw landt vooral in en rond bestaande kernen en op locaties waarvoor besluitvorming heeft plaatsgevonden. Ook werklocaties, onderwijs en voorzieningen ontwikkelen zich op onderdelen, met name in en rond de grotere kernen en langs de A7-corridor.

De grootste woningbouwgroei vindt plaats in Leek/Tolbert en Zuidhorn. In Zuidhorn wordt de groei vooral gedragen door de ontwikkeling van Oostergast. In Leek/Tolbert gaat het onder meer om uitbreidingslocaties rond Oostindie, Lindensteinlaan en Tolbertervaart. Daarnaast is sprake van middelgrote groei in Marum en beperktere groei in onder meer Zevenhuizen en Aduard. In de overige kernen gaat het vooral om kleinschalige en verspreide woningbouwontwikkeling.



Figuur 5: Woningbouwontwikkeling in Referentiebeeld autonoom 2040 – ontwikkelingen in de gemeente Westerkwartier (afgerond op 100-tallen; ontwikkelingen <50 niet op kaart weergegeven).

Tegelijkertijd verandert de ruimtelijke structuur niet fundamenteel. De spreiding van kernen, de concentratie van voorzieningen in grotere kernen en de afhankelijkheid van regionale verbindingen blijven bepalend voor het verplaatsingspatroon. Wel is de ontwikkeling van de Westflank van Groningen relevant: aan de westzijde van de stad Groningen worden richting 2040 ongeveer 11.000 woningen toegevoegd[10]. Dit kan de relatie tussen Westerkwartier en Groningen verder versterken en invloed hebben op verkeersstromen, OV-relaties en fietsverbindingen aan de oostzijde van het onderzoeksgebied. Daardoor blijven veel verplaatsingen regionaal georiënteerd en blijft de auto voor veel relaties belangrijk, naast kansen voor fiets, OV en ketenmobiliteit op sterke verbindingen.

4.3 Mobiliteitsnetwerk 2040

Het mobiliteitsnetwerk in de autonome situatie 2040 bestaat uit het bestaande netwerk, aangevuld met vastgestelde 'harde' infrastructurele projecten en maatregelen. De hoofdstructuur van het netwerk blijft in essentie ongewijzigd. Wel wordt het netwerk op onderdelen verbeterd.

Autowegennet

De A7 en de N355 blijven de belangrijkste dragers van de regionale bereikbaarheid. Op onderdelen wordt het wegennet verbeterd, zonder dat de hoofdstructuur fundamenteel verandert. Het gaat onder meer om de aanpak van het rotondecomplex N372/A7 bij Leek, maatregelen binnen het Programma Bereikbaarheid Westflank, zoals de reconstructie van het Reitdiepplein, de ongelijkvloerse aansluiting West End en optimalisatie van het rotondecomplex Hoogkerk.

Fietsnetwerk

Het fietsnetwerk wordt richting 2040 op onderdelen versterkt. Belangrijke ontwikkelingen zijn onder meer de doorfietsroute Leek–Groningen, de fietsverbinding Leek–Zuidhorn met een fietstunnel onder de A7 bij de Lettelberterdijk, en verbeteringen van fietsinfrastructuur langs provinciale wegen, zoals de N983 en N388. Deze maatregelen dragen bij aan een aantrekkelijker netwerk voor korte en middellange verplaatsingen.

Toch blijft de effectiviteit van de fiets afhankelijk van de kwaliteit, samenhang en veiligheid van het netwerk. Barrières zoals de A7, de spoorlijn Groningen-Leeuwarden, het van Starkenborghkanaal en drukke provinciale wegen bepalen mede hoe direct en aantrekkelijk fietsroutes zijn. De fiets is daarmee kansrijk, maar niet op alle relaties een vanzelfsprekend en volwaardig alternatief voor de auto.

Openbaar vervoer en ketenmobiliteit

Het openbaar vervoernetwerk blijft in de autonome situatie gebaseerd op de bestaande trein- en busverbindingen. De spoorlijn Groningen–Leeuwarden en de A7-corridor blijven de belangrijkste structuren binnen het OV-systeem. Het busvervoer richt zich op sterke verbindingen langs deze assen en wordt aangevuld met vraagafhankelijk vervoer in minder dichtbevolkte gebieden.

Binnen Westerkwartier vormen de treinstations Zuidhorn en Grijpskerk, de aansluitingen op de A7 bij Leek/Midwolde en Marum en de centrumlocaties in Leek en Grootegast belangrijke hubs. Deze structuur blijft richting 2040 in hoofdlijnen behouden. Daarnaast wordt binnen het Programma Bereikbaarheid Westflank ingezet op verbetering van de doorstroming en betrouwbaarheid van het busverkeer op de N355-corridor.

Over de Lelylijn is nog geen definitief besluit genomen. Realisatie vóór 2040 wordt niet verwacht. De Lelylijn maakt daarom geen onderdeel uit van de autonome situatie 2040 en ook niet van de toekomstscenario's voor 2040. Wel kan deze op langere termijn van betekenis zijn voor het gebied. Een gevoeligheidsanalyse in de doorrekening van het verkeersmodel kan bijdragen aan een beter begrip van de mogelijke effecten van de komst van de Lelylijn op met mobiliteitsnetwerk in de Westzijde.

[10] MIRT-onderzoek Westflank Groningen, 2025

4.4 Mobiliteitsbeeld 2040

Het autonome beeld richting 2040 laat een mobiliteitssysteem zien dat op onderdelen wordt versterkt, maar in hoofdstructuur sterk afhankelijk blijft van bestaande corridors en verbindingen. De A7 en de N355 blijven bepalend voor de regionale bereikbaarheid. De spoorlijn Groningen-Leeuwarden en de belangrijkste busverbindingen blijven belangrijk voor het openbaar vervoer. Het fietsnetwerk krijgt een grotere rol, maar wordt in zijn effectiviteit mede bepaald door barrières, kwaliteit van routes en de ligging van voorzieningen.

Door woningbouw, huishoudensgroei, economische ontwikkeling en concentratie van voorzieningen neemt de mobiliteitsvraag richting 2040 naar verwachting toe. Dit werkt door in verplaatsingen binnen Westerkwartier, tussen kernen onderling en op regionale relaties richting Groningen en omliggende centra.

De autonome situatie laat daarmee een dubbele beweging zien. Enerzijds worden er gerichte verbeteringen doorgevoerd aan infrastructuur, fietsverbindingen en knooppunten. Anderzijds blijft het mobiliteitssysteem kwetsbaar, omdat veel verkeer afhankelijk is van een beperkt aantal hoofdverbindingen en oversteken. Bij verdere groei kan hierdoor druk ontstaan op bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

Vooral op plekken waar regionale verkeersstromen, lokaal verkeer, landbouwverkeer, fietsverkeer en dorpsroutes samenkomen, kunnen spanningen ontstaan. In Fase B wordt onderzocht waar dit leidt tot knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

4.5 Betekenis voor de mobiliteitsverkenning

Het referentiebeeld autonoom 2040 vormt het ijkpunt voor het vervolg van de mobiliteitsverkenning. In Fase B wordt dit beeld gebruikt om te bepalen waar knelpunten ontstaan op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid.

De belangrijkste functie van het referentiebeeld is dat zichtbaar wordt welke opgaven kunnen ontstaan bij uitvoering van harde plannen en autonome ontwikkelingen, nog zonder aanvullende keuzes of maatregelen. Daarmee wordt zichtbaar waar het bestaande systeem, ondanks vastgestelde verbeteringen, onder druk blijft of komt te staan. Daarnaast vormt de autonome situatie het ijkpunt voor de toekomstscenario's. Door alternatieve ruimtelijke ontwikkelrichtingen af te zetten tegen autonoom 2040 kan worden onderzocht welke knelpunten robuust zijn en welke vooral ontstaan bij specifieke groei- of spreidingspatronen.

In Fase C – Komen tot ontwikkelscenario's – vormt het autonome beeld vervolgens de basis voor de beoordeling van oplossingsrichtingen en ontwikkelscenario's. Maatregelen kunnen dan worden beoordeeld op de vraag in hoeverre zij bijdragen aan een robuuster, veiliger, leefbaarder en toekomstbestendiger mobiliteitssysteem voor de Westzijde.

5 Ruimtelijke kenmerken

5.1 Inleiding en doel

Ruimtelijke kenmerken van de Westzijde bepalen mede hoe het gebied functioneert en waar richting 2040 ruimte is voor ontwikkeling. Nieuwe woningbouw, bedrijvigheid en infrastructuur krijgen een plek in een gebied met bestaande structuren en barrières.

Dit hoofdstuk maakt inzichtelijk welke ruimtelijke kenmerken ontwikkelingen kunnen beperken, sturen of juist kansen bieden. De analyse richt zich op: bodem en water, landbouw, landschap, natuur, recreatie en vrijetijdseconomie en bebouwd gebied.

De analyse heeft een strategisch karakter. Het doel is niet om op perceels- of tracéniveau te beoordelen waar ontwikkelingen wel of niet mogelijk zijn, maar te duiden welke structuren, kwaliteiten en beperkingen richtinggevend zijn voor ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Het hoofdstuk vormt een schakel tussen de beschrijving van het gebied in hoofdstuk 1, de zachte plannen in hoofdstuk 6 en de toekomstscenario's in hoofdstuk 7.

5.2 Ruimtelijke kenmerken

Hieronder worden de belangrijkste ruimtelijke kenmerken van het gebied beschreven. De kenmerken zijn op kaart weergeven in Figuur 5.

Bodem en water

De bodemopbouw in de Westzijde verschilt duidelijk per deelgebied. In grote lijnen is sprake van een overgang van hogere zandgronden in het zuiden naar lagere veen- en kleigebieden in het noorden en oosten. De hogere zandgronden rond onder meer Leek, Tolbert en Roden zijn over het algemeen beter doorlatend en stabieler. In de lagere veen- en kleigebieden spelen juist vraagstukken rond draagkracht, waterhuishouding, grondwaterstanden, bodem en veenoxidatie.

Water is daarmee een bepalende ruimtelijke randvoorwaarde. In de lagergelegen delen van het gebied liggen waterbergingsgebieden en natte natuurgebieden. Door klimaatverandering neemt het belang van waterberging, vasthouden van water en klimaatbestendige inrichting toe. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur moeten daarom nadrukkelijk worden bezien in relatie tot het watersysteem.

Voor de mobiliteitsverkenning vormt water geen harde belemmering op regionaal niveau, maar wel een ruimtelijk ordenende randvoorwaarde, die de ontwikkelmogelijkheden op specifieke locaties beperkt en vraag om bewuste keuzes in locatie, inrichting en fasering. Met name in de lagergelegen delen van de Westzijde zullen nieuwe ontwikkelingen sterker moeten meebewegen met het watersysteem, wat ook gevolgen kan hebben voor de haalbaarheid en inpassing van mobiliteitsoplossingen.

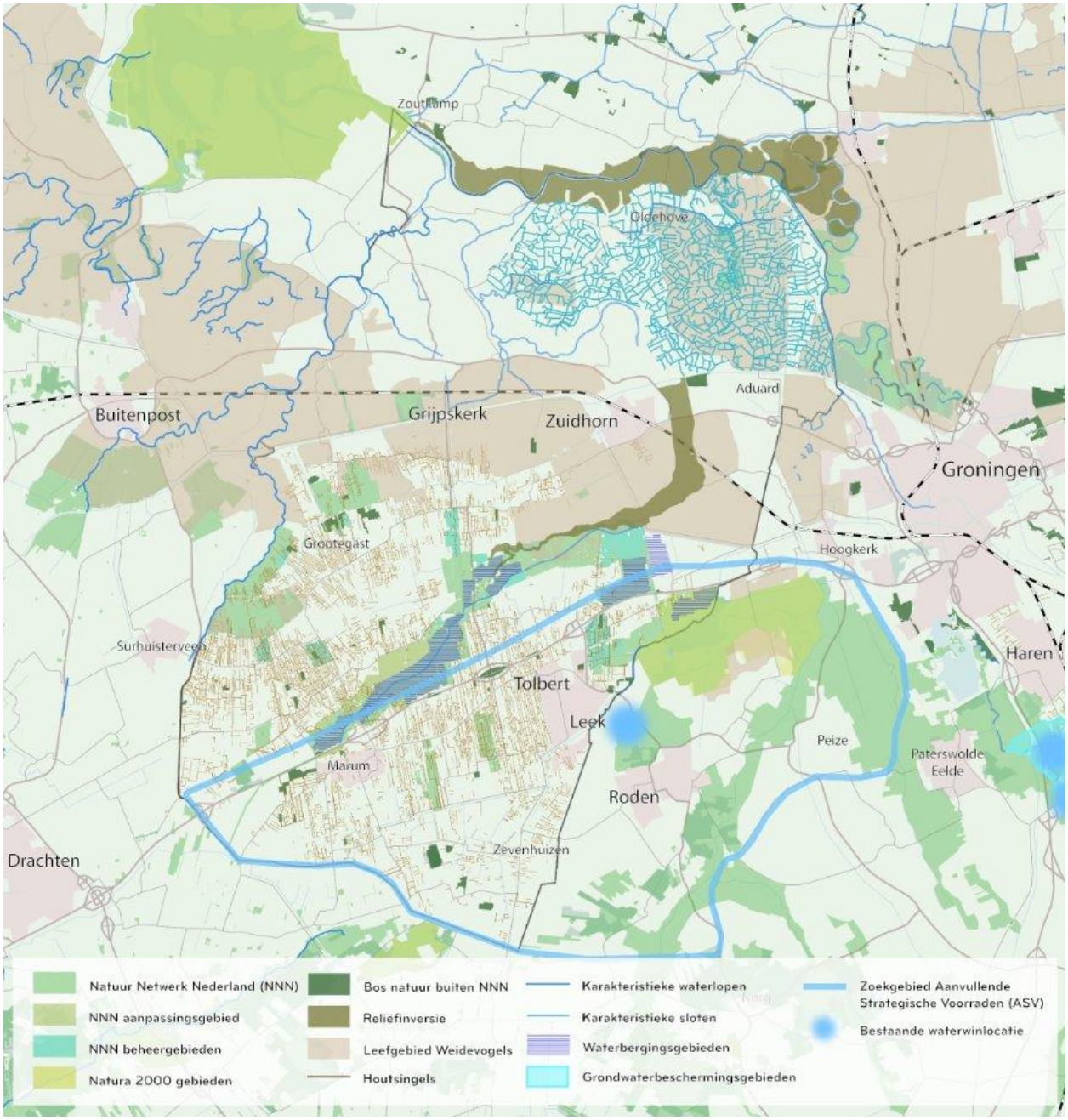
Landbouw

Landbouw is een dominante functie in de Westzijde. Een groot deel van het buitengebied bestaat uit grasland en akkerbouwland, met een sterke relatie tussen landbouw, landschap, natuur, bodem en watersysteem. De landbouwfunctie is daarmee niet los te zien van de ruimtelijke structuur van het gebied.

Tegelijkertijd verandert de landbouw. Schaalvergroting leidt tot grotere bedrijven, grotere landbouwvoertuigen en langere afstanden tussen percelen en bedrijfsfuncties. Daardoor maakt landbouwverkeer vaker en intensiever gebruik van het openbare wegennet.

Voor de mobiliteitsverkenning is landbouw op twee manieren relevant. Allereerst bepaalt landbouw mede het ruimtegebruik en daarmee de ontwikkelruimte voor andere functies. Ten tweede levert landbouwverkeer een eigen mobiliteitsopgave op, vooral waar zwaar of breed verkeer zicht mengt met

fietsers, lokaal autoverkeer en verkeer door dorpen. Dit raakt aan verkeersveiligheid, leefbaarheid, wegbeheer en de inrichting van wegen in het buitengebied.



Figuur 6 - Samenvatting diverse ruimtelijke kenmerken Westzijde provincie Groningen

Landschap

Het landschap van de Westzijde kent een duidelijke tweedeling. In het noorden ligt het open kleilandschap, met onder meer het Middag-Humsterland als karakteristiek gebied. Dit landschap wordt gekenmerkt door openheid, lange zichtlijnen, (oude) waterlopen, wierden, dijklinten en subtiele hoogteverschillen.

Het zuidelijke deel van het Westerkwartier heeft een ander karakter. Hier overheerst een kleinschaliger en meer besloten zand- en veenlandschap, met houtsingels, houtwallen en een fijnmazige verkaveling. Deze structuren geven het gebied een sterke landschappelijke identiteit en bepalen de geleidelijke overgang tussen dorpen, erven, landbouwgronden en natuur.

Voor ruimtelijke ontwikkeling betekent dit dat niet elke ingreep overal even passend is. Nieuwe infrastructuur, woningbouw of bedrijvigheid kan bestaande landschappelijke structuren versterken wanneer ontwikkelingen zorgvuldig aansluiten op het landschap en bestaande kwaliteiten benutten. Zij kunnen daarbij ook kansen bieden om landschappelijke opgaven te verbinden met ruimtelijke ontwikkeling.

Tegelijkertijd kunnen landschappelijke structuren onder druk komen te staan wanneer ontwikkelingen leiden tot doorsnijding, verrommeling of verlies van openheid en samenhang.

Natuur

Natuur is een bepalende factor in de ruimtelijke opbouw van de Westzijde. Het gebied bevat waardevolle natuurgebieden waaronder het Leekstermeergebied (Natura-2000), gebieden die onderdeel vormen van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Weidevogelgebieden. Veel natuurwaarden hangen samen met water, bodem, ruimte, openheid en rust.

Deze natuurgebieden vormen een kader voor toekomstige ontwikkelingen. Op verschillende plekken gelden beleidsmatige en juridische randvoorwaarden voor woningbouw, infrastructuur, recreatie en economische functies. Nieuwe ontwikkelingen moeten rekening houden met natuurwaarden, verstoringen voorkomen en de ecologische samenhang behouden of versterken.

Voor de mobiliteitsverkenning betekent dit dat natuur zowel begrenzend als richtinggevend werkt. Sommige infrastructurele oplossingen kunnen kwetsbaar of zelfs ongewenst zijn door doorsnijding of verstoring. Tegelijkertijd bieden natuur- en groenblauwe structuren ook kansen voor recreatieve routes, landschappelijke inpassing, klimaatadaptatie en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit.

Recreatie en vrijetijdseconomie

De Westzijde heeft veel te bieden op het gebied van recreatie en toerisme. Het open wierdenlandschap van het Middag-Humsterland, het Leekstermeergebied, landgoed Nienoord, het houtsingelgebied en het netwerk van fiets-, wandel- en vaarroutes maken het gebied aantrekkelijk voor bewoners en bezoekers.

Recreatie leidt tot specifieke mobiliteitsstromen. Het gaat om fiets- en wandelverkeer, autobezoek aan recreatieve trekkers en seizoensgebonden drukte op routes en parkeerlocaties. Recreatie kan daarmee een bijdrage leveren aan de leefbaarheid en economische vitaliteit, maar vraagt ook om goede bereikbaarheid, veilige routes en zorgvuldige inpassing in natuur- en landschapsgebieden.

Voor de verdere mobiliteitsverkenning is recreatie vooral relevant waar recreatieve routes samenvallen met (utilitaire) fietsverbindingen, landbouwverkeer of drukke wegen. Hier kunnen kansen ontstaan voor gecombineerde verbeteringen van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit.

Bebouwd gebied en infrastructuur

Het bebouwd gebied in de Westzijde bestaat uit een netwerk van grotere en kleinere kernen. Grotere kernen zoals Leek/Tolbert, Zuidhorn, Marum, Grootegast en Grijpskerk vervullen een belangrijke rol voor wonen, werken en voorzieningen. Kleinere dorpen zijn sterker afhankelijk van deze grotere kernen en van voorzieningen buiten het gebied.

Doordat wonen, voorzieningen en bedrijvigheid zicht vooral concentreren in en rond de grotere kernen, ontstaat een duidelijke ruimtelijke hiërarchie[11]. De verbindingen tussen deze kernen, en met de stad Groningen en omliggende regionale centra, worden daardoor steeds belangrijker voor het dagelijks functioneren van het gebied.

[11] Omgevingsvisie Westerkwartier

Tegelijkertijd wordt de Westzijde doorsneden door enkele grote lijnen die van oost naar west door het gebied lopen: de A7, de spoorlijn Groningen-Leeuwarden en het Van Starkenborghkanaal/Hoendiep-systeem. Deze lijnen zijn essentieel voor de regionale en bovenregionale bereikbaarheid, maar vormen ook fysieke barrières. Het aantal kruisingen is beperkt, waardoor lokale verplaatsingen, fietsverkeer en landbouwverkeer soms moeten omrijden.

Voor de mobiliteitsverkenning is dit een aandachtspunt. Het hoofdnetwerk is bepalend voor de regionale en bovenregionale bereikbaarheid. Tegelijkertijd werkt dit door in de fijnmazigheid van het lokale netwerk, die hierdoor wordt beperkt. Daardoor kan druk ontstaan op een beperkt aantal kruispunten, aansluitingen en (dorps)routes. Ook maakt dit het netwerk kwetsbaar bij onderhoudswerkzaamheden, incidenten of stremmingen.

5.3 Beperkende en versterkende kenmerken

De ruimtelijke kenmerken van de Westzijde laten zien dat de ontwikkelruimte richting 2040 niet onbeperkt is. Bodem, water, natuur, landschap, landbouw en bestaande en geplande infrastructuur (mobiliteit maar bijvoorbeeld ook energie, zoals de komst van de 380Kv-verbinding) bepalen mede waar beperkingen optreden en waar spanningen kunnen ontstaan tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, economie en ruimtelijke kwaliteit.[12]

Beperkende kenmerken zijn vooral aanwezig waar ontwikkelingen botsen met natte bodems, waterbergingsgebieden, waardevolle natuurgebieden en natuurwaarden, open landschappen, houtsingelstructuren of bestaande barrières. Nieuwe infrastructuur of grootschalige ruimtelijke ontwikkeling kan hier leiden tot hoge inpassingskosten, aantasting van ruimtelijke kwaliteit of effecten op natuur- en leefomgeving.

Tegelijkertijd bieden de ruimtelijke kenmerken ook kansen. De grote kernen bieden kans op nabijheid tot voorzieningen en duurzamere mobiliteit. Bestande fiets- en recreatieve routes kunnen worden benut en versterkt. Groenblauwe structuren kunnen bijdragen aan klimaatadaptatie, landschappelijke kwaliteit en aantrekkelijke routes. De A7 en bestaande bedrijventerreinen bieden ruimte voor economische ontwikkeling op locaties waar milieugebruiksruimte en bereikbaarheid al aanwezig zijn.

De geschetste ruimtelijke kenmerken vormen een kader voor toekomstige ontwikkelingen. Ontwikkelingen die aansluiten bij de bestaande kwaliteiten, structuren en kenmerken van het gebied zijn over het algemeen beter inpasbaar en sluiten beter aan bij de ruimtelijke context.

5.4 Betekenis voor de mobiliteitsverkenning

De ruimtelijke kenmerken vormen een bouwsteen voor de toekomstscenario's en voor de beoordeling van mobiliteitsoplossingen in latere fase van de mobiliteitsverkenning.

Voor de toekomstscenario's bepalen zij mede waar groei logisch kan landen. Een scenario waar groei vooral langs de A7-corridor plaatsvindt, benut andere ruimtelijke kenmerken dan een scenario waarin bodem, water, landschap en nabijheid sturend zijn. Een scenario met gespreide dorpsontwikkeling roept weer andere vragen op over bereikbaarheid, verkeersveiligheid en druk op het onderliggende wegennet.

Voor *Fase B – Inventarisatie knelpunten en aandachtspunten* zijn de ruimtelijke kenmerken van belang bij het duiden van knelpunten. Een verkeerskundig knelpunt kan niet los worden gezien van landschap, natuur, water, bebouwing en leefbaarheid. De ruimtelijke omstandigheden geven inzicht in waar het netwerk onder druk komt te staan en welke factoren van invloed zijn op de kansrijkheid en inpasbaarheid van oplossingen.

Voor *Fase C – Komen tot ontwikkelscenario's* vormen de ruimtelijke kenmerken een eerste toetssteen voor oplossingsrichtingen. Nieuwe verbindingen, aanpassingen aan bestaande wegen, fietsverbindingen,

[12] Ontwerp Omgevingsvisie provincie Groningen 2025-2050

hubs en OV-maatregelen worden beoordeeld in samenhang met de ruimtelijke kwaliteit en fysieke randvoorwaarden van de Westzijde.

Daarmee vormt dit hoofdstuk de ruimtelijke onderlegger voor het vervolg van de mobiliteitsverkenning: het maakt zichtbaar waar het gebied ruimte biedt, waar het schuurt en waar mobiliteitskeuzes zorgvuldig moeten worden verbonden met landschap, natuur, water, landbouw, bebouwing en bereikbaarheid.

6 Lopende initiatieven

6.1 Inleiding en doel

Naast harde plannen, die onderdeel uitmaken van het autonome referentiebeeld 2040, zijn er in en rond de Westzijde ook diverse lopende initiatieven en ontwikkelingen in beeld waarvoor nog geen definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden, waarvoor nog geen zicht is op financiële dekking of waarvan de exacte invulling nog onvoldoende vastligt. Deze ontwikkelingen worden in deze rapportage aangeduid als zachte plannen.

Zachte plannen zijn relevant omdat zij inzicht geven in mogelijke toekomstige keuzes, onzekerheden en ontwikkelrichtingen. Zij kunnen invloed hebben op de ruimtelijke structuur, de mobiliteitsvraag, de belasting van het netwerk en de behoefte aan aanvullende maatregelen. Tegelijkertijd geldt dat deze plannen nog niet als vaststaand mogen worden beschouwd.

Dit hoofdstuk maakt inzichtelijk welke zachte plannen relevant zijn voor de ontwikkeling van de Westzijde richting 2040. Daarbij gaat het om het onderscheid tussen harde en zachte ontwikkelingen, de ordening van zachte plannen naar type ontwikkeling en status, en de manier waarop deze plannen worden benut in de toekomstscenario's, de knelpuntenanalyse en de latere ontwikkelscenario's. De inventarisatie is gebaseerd op de planstatus per juni 2026.

6.2 Uitgangspunten en afbakening

Voor de mobiliteitsverkenning wordt onderscheid gemaakt tussen harde en zachte plannen:

Harde plannen zijn ontwikkelingen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden en die voldoende zeker zijn om onderdeel te vormen van de autonome situatie 2040. Deze zijn verwerkt in het referentiebeeld zoals beschreven in hoofdstuk 4. *Zachte plannen* zijn ontwikkelingen die relevant kunnen zijn voor de toekomstige ontwikkeling van het gebied, maar waarvoor nog geen formele besluitvorming heeft plaatsgevonden, onvoldoende zicht is op financiële borging of nog onvoldoende duidelijk is wat precies wordt gerealiseerd. Zij maken daarom geen onderdeel uit van het autonome referentiebeeld.

Binnen de zachte plannen wordt onderscheid gemaakt tussen twee hoofdgroepen. *Zachte ruimtelijke plannen* gaan over wonen, werken, onderwijs en voorzieningen. Deze plannen kunnen worden gebruikt als bouwstenen voor de toekomstscenario's, voor zover zij passen bij de ruimtelijke logica van een scenario. *Zachte mobiliteitsmaatregelen* gaan over mogelijke aanpassingen aan het auto-, fiets-, OV- of ketenmobiliteitnetwerk. Deze maatregelen maken geen onderdeel uit van de toekomstscenario's, maar worden in Fase C benut bij het opstellen van ontwikkelscenario's en maatregelpakketten.

6.3 Overzicht zachte plannen

In de inventarisatie zijn zachte plannen opgenomen op het gebied van wonen, werklocaties, onderwijs, voorzieningen en mobiliteit. Voor de harde plannen wordt verwezen naar het autonome referentiebeeld 2040 in hoofdstuk 4 en Bijlage 1.

Binnen de categorie wonen gaat het om ongeveer 850 woningen in het primaire onderzoeksgebied die als zacht zijn geclassificeerd. Ongeveer 600 woningen maken onderdeel uit van grotere ontwikkelingen, zoals herontwikkeling van bedrijventerrein in Leek, Westerhornerweg in Grijpskerk, Rietlanden/Oostwold Oost en Pierswijk in Marum. Daarnaast gaat het om ongeveer 250 woningen in kleinere, verspreid gelegen plannen binnen de gemeente.

Binnen de categorie werklocaties, onderwijs en voorzieningen zijn onder meer zachte plannen opgenomen voor verplaatsing van bedrijvigheid naar de noordzijde van de A7, watergebonden bedrijvigheid bij Aduard, kleinschalige uitbreiding van bedrijventerreinen in Zevenhuizen en Grootegast

en transformatie van vrijkomende locaties. Deze ontwikkelingen kunnen van betekenis zijn voor de ruimtelijke spreiding van arbeidsplaatsen, de relatie met de A7-corridor en de mogelijke herontwikkeling van bestaande locaties.

De zachte ruimtelijke plannen kunnen worden gebruikt als bouwstenen voor de toekomstscenario's, voor zover zij passen bij de ruimtelijke logica van een scenario. De zachte mobiliteitsmaatregelen maken geen onderdeel uit van het autonome referentiebeeld en worden in deze fase ook niet als onderdeel van de toekomstscenario's opgenomen. Zij kunnen in Fase C opnieuw aan bod komen als mogelijke oplossingsrichtingen binnen ontwikkelscenario's.

De volledige lijst met zachte plannen is opgenomen in Bijlage 2 – Zachte plannen.

6.4 Status en onzekerheden

De zachte plannen verschillen sterk in mate van concreetheid. Sommige plannen bevinden zich nog in de ambitiefase, andere zijn al verkend of deels in planuitwerking. Ook verschilt de mate waarin financiering beschikbaar is, de ruimtelijke impact duidelijk is en de doorlooptijd kan worden ingeschat.

Voor de duiding van zachte plannen wordt gebruikgemaakt van de volgende kenmerken:

- Planfase: ambitie, verkenning of planuitwerking;
- Indicatieve kosten: alleen voor infrastructurele maatregelen, weergegeven in globale kostencategorieën;
- Financiële status: geen dekking, deels gedekt of gedekt;
- Indicatieve doorlooptijd: globale inschatting van planvorming, besluitvorming, procedures en realisatie.

Deze kenmerken helpen om de plannen op een navolgbare manier te ordenen. Tegelijkertijd blijven de onzekerheden groot. De inventarisatie is bedoeld als werkvoorraad voor de vervolgfase en niet als besluit over realisatie, prioritering of financiering. In Fase C kan bovendien blijken dat plannen moeten worden samengevoegd, aangescherpt, geactualiseerd of niet verder worden meegenomen.

6.5 Betekenis voor het vervolg

De zachte plannen zijn een schakel tussen het autonome referentiebeeld, de toekomstscenario's en latere ontwikkelscenario's (Fase C). Voor de toekomstscenario's zijn de zachte ruimtelijke plannen relevant. Deze plannen kunnen helpen om onderscheidende ruimtelijke ontwikkelrichtingen te vullen.

Voor Fase B zijn de zachte plannen vooral relevant voor zover zij onderdeel worden van de toekomstscenario's of helpen bij het duiden van mogelijke toekomstige opgaven. Zij worden niet automatisch meegenomen in het autonome referentiebeeld.

In Fase C worden mogelijke oplossingsrichtingen bovendien getoetst aan de opgaven en speerpunten van betrokken overheden, zoals bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en robuustheid van het mobiliteitssysteem.

7 Toekomstscenario's

7.1 Inleiding en doel

De mobiliteitsverkenning kijkt vooruit naar 2040. In die periode kunnen verschillende ruimtelijke, economische, demografische en maatschappelijke ontwikkelingen doorwerken in de mobiliteitsvraag. Denk aan woningbouw, economische ontwikkeling, voorzieningenstructuur, digitalisering, klimaatadaptatie, bodem en water, regionale groei en mogelijke bovenregionale ontwikkelingen.

De autonome situatie 2040 geeft een referentiebeeld op basis van harde plannen en autonome ontwikkelingen. Dit referentiebeeld vormt het vertrekpunt van de analyse. Tegelijkertijd blijft een deel van de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling onzeker. Bovendien kan groei op verschillende manieren in het gebied landen: compact en geconcentreerd langs bestaande corridors, duurzame mobiliteitsstructuren, bevolkingskernen en voorzieningen, of juist meer gespreid door het gebied en over meerdere dorpen.

Dit hoofdstuk beschrijft de toekomstscenario's waarmee de bandbreedte aan mogelijke ontwikkelingen richting 2040 wordt verkend. Het doel is om inzichtelijk te maken hoe de Westzijde zich onder verschillende omstandigheden kan ontwikkelen, en wat dit kan betekenen voor de toekomstige mobiliteitsvraag.

De scenario's richten zich op de ruimtelijke ontwikkeling van wonen, werken, onderwijs en voorzieningen. Daarbij gaat het naast aantallen inwoners, woningen of arbeidsplaatsen ook om de ruimtelijke spreiding daarvan en de bijbehorende mobiliteitslogica. De locatie van groei is immers medebepalend voor welke verplaatsingen ontstaan, welke modaliteiten kansrijk zijn en waar druk op het netwerk kan ontstaan[13].

7.2 Werken met toekomstscenario's

Toekomstscenario's zijn onderscheidende toekomstbeelden die worden gebruikt om de relevante "hoeken van het speelveld" richting 2040 in beeld te brengen. Het zijn geen voorspellingen en ook geen bestuurlijke voorkeuren. Ze worden in de volgende fasen gebruikt om knelpunten en aandachtspunten op gebied van mobiliteit en leefbaarheid te destilleren. Door de toekomstscenario's te vergelijken met de autonome situatie 2040 ontstaat inzicht in de robuustheid van mobiliteitsopgaven. Daarbij wordt zichtbaar welke opgaven in meerdere scenario's terugkomen en welke vooral samenhangen met specifieke ruimtelijke of economische ontwikkelrichtingen.

De toekomstscenario's worden in Fase B gebruikt om te onderzoeken welke knelpunten en aandachtspunten kunnen ontstaan op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

- Opgaven die in meerdere scenario's terugkomen en daarmee robuust zijn;
- Opgaven die vooral optreden bij specifieke ruimtelijke of economische ontwikkelrichtingen;
- Onzekerheden die in het vervolg expliciet moeten worden meegenomen.

De scenario's zijn daarmee een analytisch hulpmiddel voor de vervolganalyse. Zij vormen geen keuze voor een gewenste ontwikkelrichting.

7.3 Uitgangspunten en afbakening

Binnen de mobiliteitsverkenning wordt onderscheid gemaakt tussen drie begrippen

- Autonoom 2040 is het referentiebeeld. Hierin zijn harde plannen en autonome ontwikkelingen opgenomen. Dit beeld laat zien hoe het gebied en het mobiliteitssysteem zich ontwikkelen zonder aanvullende, nog niet vastgestelde keuzes of maatregelen.

[13] Woonvisie Gemeente Westerkwartier 2020-2025

- Toekomstscenario's beschrijven mogelijke ruimtelijke toekomstbeelden voor wonen, werken, onderwijs en voorzieningen. Deze scenario's verkennen de bandbreedte van onzekerheden en laten zien hoe verschillende ruimtelijke ontwikkelrichtingen kunnen doorwerken in de mobiliteitsvraag.
- Ontwikkelscenario's worden pas in Fase C opgesteld. Dit zijn samenhangende maatregelpakketten met mogelijke mobiliteitsoplossingen. Zachte mobiliteitsmaatregelen worden daarom niet verwerkt als onderdeel van de toekomstscenario's, maar komen terug bij het opstellen van ontwikkelscenario's.

Voor het opstellen van de toekomstscenario's zijn de scenario's uit de Ruimtelijke Verkenning van het Planbureau voor de Leefomgeving[14] gebruikt als denkraam. Deze landelijke scenario's zijn niet één-op-één overgenomen, maar vertaald naar de Westzijde. Daarbij is gekeken naar de A7-corridor, de spoorcorridor Groningen-Leeuwarden, het fietsnetwerk, het openbaar vervoer, de kernenstructuur, bedrijventerreinen, voorzieningen en de groenblauwe kwaliteiten van het gebied.

De vier PBL-scenario's leveren waardevolle bouwstenen voor Westzijde-specifieke scenario's, maar zijn niet 1-op-1 te operationaliseren. Met name het PBL-scenario Snelle Wereld waarin digitalisering, flexibiliteit en veranderlijke woon-werkpatronen centraal staan is analytisch relevant, maar lastig om in de vertaling naar de Westzijde ruimtelijk en modelmatig scherp af te bakenen. De belangrijkste elementen daarvan, zoals hybride werken, digitale bereikbaarheid, flexibiliteit en veranderende verplaatsingspatronen, zijn daarom verwerkt in de drie gebiedsspecifieke toekomstscenario's.

7.4 Drie toekomstscenario's voor de Westzijde

7.4.1 Toekomstscenario 1 – Economische A7-corridor

In het scenario Economische A7-corridor ontwikkelt de A7-zone zich als economische ruggengraat van de Westzijde. Groei concentreert zich rond de best bereikbare en economisch meest concurrerende locaties

Ruimtelijk beeld

Leek/Tolbert, Leeksterveld, Leeksterhout, de A7-corridor en deels Zuidhorn trekken de meeste groei aan. De kleinere kernen groeien vooral beperkt en vraagvolgend. De Westzijde ontwikkelt zich in dit scenario als goed ontsloten randgebied van de regio Groningen-Assen, met sterke relaties richting de stad Groningen, Drachten en Assen.

De ruimtelijke ontwikkeling volgt in dit scenario vooral marktpotentie, autobereikbaarheid, schaalvoordelen en de aanwezigheid van bedrijventerreinen en regionale verbindingen. Hierdoor neemt het contrast toe tussen sterke groeilocaties langs de A7 en rustiger dorpen en agrarisch-recreatieve gebieden.

Wonen

De woningbouw concentreert zich vooral rond Leek/Tolbert, Oostindie, transformatielocaties in Leek, Zuidhorn/Oostergast en in beperktere mate Marum. De woonmilieus zijn overwegend suburbaan, nabij de centra en goed auto-ontsloten.

Werken

Leeksterveld en Leeksterhout groeien uit tot dominante economische locaties. De nadruk ligt op logistiek, regionale distributie, maakbedrijven, bouw- en recyclehubs, circulaire activiteiten en mogelijk energie- of data-gerelateerde functies. De A7-corridor wordt sterker als economische drager van het gebied.

[14] De PBL-scenario's: Mondiaal Ondernemend, Snelle Wereld, Groen Land, Regionaal Geworteld. Zie ook: Vier scenario's voor de inrichting van Nederland in 2050 | Planbureau voor de Leefomgeving (PBL, Ruimtelijke Verkenning, 2023)

Mobiliteitspatroon (hypothese)

De mobiliteitsvraag groeit vooral door woon-werkverkeer, logistiek, de ontwikkeling van bedrijventerreinen, onderwijs- en voorzieningen in Leek/Tolbert, Zuidhorn en de bredere A7-zone. Autoverkeer en vrachtverkeer nemen relatief sterk toe. De fiets blijft kansrijk voor korte ritten en voor specifieke relaties, maar het hoofdwegennet blijft in dit scenario dominant voor de regionale bereikbaarheid.

Deze mobiliteitslogica is nadrukkelijk een hypothese op basis van de vertaling van PBL-scenario's naar de Westzijde. In Fase B wordt met het verkeersmodel, aangevuld met gebiedskennis en expert judgement, onderzocht in hoeverre deze ontwikkeling daadwerkelijk leidt tot andere verkeersstromen, netwerkbelasting en knelpunten. De analyse kan daarbij ook laten zien dat de effecten minder sterk, anders verdeeld of op andere locaties optreden dan vooraf verondersteld.

7.4.2 Toekomstscenario 2 – Groenblauwe nabijheid

In het scenario Groenblauwe nabijheid zijn bodem, water, natuur, landschap en nabijheid sturend voor ruimtelijke ontwikkeling. Groei vindt compact en selectief plaats rond bestaande kernen, voorzieningen en duurzame mobiliteitsstructuren.

Ruimtelijk beeld

De Westzijde ontwikkelt zich als 'groenblauw nabijheidslandschap'. Zuidhorn en Leek/Tolbert zijn de belangrijkste compacte kernen. Groei wordt gekoppeld aan openbaar vervoer, fietsverbindingen, voorzieningen, en houdt nadrukkelijk rekening met ruimtelijke kenmerken zoals waterberging, houtsingelstructuren, natuurverbindingen en een klimaatbestendige inpassing. Kwetsbare landschappen en gebieden met belangrijke bodem-, water- en natuurwaarden worden zoveel mogelijk ontzien.

De ruimtelijke ontwikkeling is in dit scenario selectiever dan in de andere scenario's. Niet elke locatie is geschikt voor groei. Ontwikkelingen worden vooral logisch geacht waar zij passen binnen bestaande kernen, nabij voorzieningen en nabij duurzame mobiliteitsstructuren.

Wonen

De nadruk ligt op verdichting, transformatie en compacte uitbreiding in Zuidhorn, Leek/Tolbert en grotere voorzieningenkernen. Er wordt terughoudender omgegaan met verspreide dorpsuitbreidingen en ontwikkelingen in het buitengebied. De woonmilieus zijn groenblauw, natuur inclusief, nabij voorzieningen en minder autoafhankelijk.

Werken

De groei van grootschalige logistiek en ruimte-intensieve bedrijvigheid is beperkter. Er ligt meer nadruk op circulaire economie, zorg, onderwijs, reparatie, bio-based bouwen, natuur-inclusieve landbouw, landschapsbeheer en recreatie. Werken wordt sterker gemengd met wonen en voorzieningen in bestaande kernen.

Mobiliteitspatroon (hypothese)

De mobiliteitsvraag verschuift naar kortere, duurzamere verplaatsingen tussen wonen, werk, voorzieningen en onderwijs. Fietsen, lopen en openbaar vervoer winnen aan betekenis. Autogroei wordt gedempt door nabijheid, compactheid en bundeling van functies. De kwaliteit van fiets- en OV-verbindingen wordt daarmee een belangrijkere voorwaarde voor ruimtelijke ontwikkeling.

Ook hier geldt nadrukkelijk dat dit een te toetsen hypothese is: in Fase B wordt onderzocht in hoeverre deze ruimtelijke logica daadwerkelijk leidt tot kortere verplaatsingen, een grotere rol voor fiets en OV en minder druk op het autonetwerk.

7.4.3 Toekomstscenario 3 – Sterke dorpen en regionale netwerken

In het scenario Sterke dorpen en regionale netwerken ontwikkelt de Westzijde zich als netwerk van sterke dorpen, lokale voorzieningen en regionale verbindingen. Groei is gespreid, organisch en gericht op lokale behoefte.

Ruimtelijk beeld

Leek/Tolbert, Zuidhorn, Marum, Grootegast, Grijpskerk en kleinere dorpen krijgen elk hun eigen rol. Het gebied wordt minder gedomineerd door één of enkele groeipolen. Wonen, werken, zorg, onderwijs, recreatie, voedsel en energie worden meer regionaal en lokaal georganiseerd.

De ruimtelijke ontwikkeling volgt in dit scenario de logica van lokale binding, voorzieningenbehoud, dorpsvernieuwing en regionale samenhang. Groei vindt plaats op de schaal van dorpen en kernen, waarbij de nadruk ligt op geleidelijke uitbreiding, lokale doorstroming en behoud van leefbaarheid.

Wonen

De woningbouw wordt gespreid over Leek/Tolbert, Zuidhorn, Marum, Grootegast, Grijpskerk en kleinere kernen. De woonmilieus zijn dorps, kleinschalig en gericht op lokale behoefte, starters, senioren, en behoud van voorzieningen. Ook kleinschalige dorpsuitbreidingen, erftransformaties en collectieve initiatieven kunnen een rol spelen.

Werken

De economie is regionaal ingebed. De nadruk ligt op MKB, korte ketens, lokale bedrijventerreinen, zorg, onderwijs, ambacht, reparatie, recreatie en natuurinclusieve landbouw. Leeksterveld blijft belangrijk, maar is minder dominant dan in het scenario Economische A7-corridor. Werkgelegenheid is sterker verspreid over meerdere kernen en lokale werklocaties.

Mobiliteitspatroon (hypothese)

De mobiliteitsvraag wordt lokaler en regionaler. Er ontstaan meer verplaatsingen tussen dorpen, voorzieningen, scholen, zorg en lokale werklocaties. De auto blijft belangrijk, omdat functies en woningen gespreid blijven. Tegelijkertijd zijn goede fietsverbindingen, flexibele OV-vormen, hubs en veilige dorpsroutes nodig om bereikbaarheid en leefbaarheid te borgen. Evenals de voorgaande twee scenario's, dient deze hypothese in Fase B te worden getoetst met het verkeersmodel.

7.5 Vergelijking en duiding

De drie toekomstscenario's verschillen in ruimtelijke logica, spreiding van groei en mobiliteitspatroon. Samen geven zij de belangrijkste hoeken van het speelveld weer. Tabel 1 toont een vergelijking van de drie toekomstscenario's op de belangrijkste aspecten.

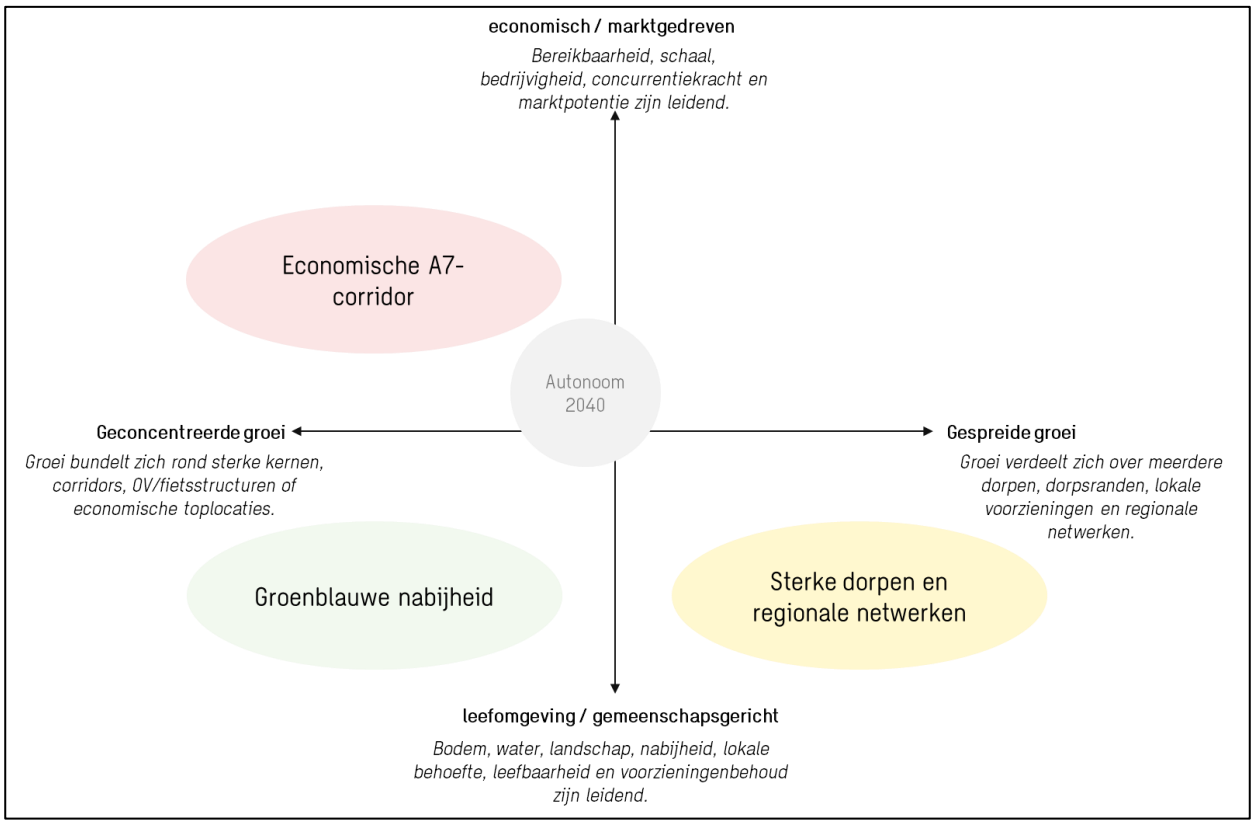
De scenario's kunnen ook worden gelezen langs twee assen (zie Figuur 6). De eerste as loopt van geconcentreerde groei naar gespreide groei. De tweede as loopt van een economisch en marktgedreven logica naar een logica waarin leefomgeving, gemeenschap, bodem, water, landschap en nabijheid sterker sturend zijn. De Economische A7-corridor ligt vooral aan de kant van geconcentreerde, economisch gedreven groei. Groenblauwe nabijheid combineert concentratie met sterke sturing vanuit leefomgeving en nabijheid. Sterke dorpen en regionale netwerken verkent juist de kant van meer gespreide, gemeenschapsgerichte groei.

De scenario's zijn daarmee bewust onderscheidend. Het ene scenario is niet waarschijnlijker of wenselijker dan het andere, maar zij helpen om te toetsen hoe gevoelig het mobiliteitssysteem is voor verschillende ruimtelijke ontwikkelrichtingen.

Voor de doorrekening en verdere uitwerking zijn de scenario's vertaald naar indicatieve aannames voor inwoners, woningen, arbeidsplaatsen, onderwijsplaatsen en mate van spreiding. Zij vormen de input voor de modelmatige analyse. De kwantitatieve aannames zijn opgenomen in Bijlage 3.

Tabel 1 - De belangrijkste aspecten van de toekomstscenario's vergeleken

Aspect	Economische A7-corridor	Groenblauwe nabijheid	Sterke dorpen en regionale netwerken
Dominante logica	Economische groei, bereikbaarheid en marktpotentie	Nabijheid, duurzaamheid en ecologische grenzen	Lokale behoefte, dorpen en regionale samenhang
Ruimtelijk patroon	Concentratie rond A7, Leek/Tolbert, Leeksterveld en deels Zuidhorn	Compacte groei rond bestaande kernen, OV/fiets en voorzieningen	Gespreide organische groei over meerdere kernen
Woningbouw	Relatief hoge groei, vooral in sterke en goed ontsloten kernen	Selectieve groei via verdichting, transformatie en compacte uitbreiding	Brede groei, verspreiding en lokaal ingebed
Werken	A7-zone, bedrijventerreinen, logistiek, maakbedrijven en circulaire bedrijvigheid	Zorg, onderwijs, circulair, reparatie, biobased en landschapsbeheer	MKB, korte ketens, lokale bedrijventerreinen, recreatie en zorg
Voorzieningen	Concentratie in sterke kernen	Bundeling in compacte, goed bereikbare kernen	Fijnmaziger en lokaal ingebed waar mogelijk
Mobiliteit (hypothese)	Auto, logistiek en hoofdwegennet dominant	Lopen, fiets, OV en nabijheid structurerend	Auto blijft belangrijk



Figuur 7 - De toekomstscenario's langs twee assen

7.6 Betekenis voor Fase B

De toekomstscenario's vormen de basis voor de bereikbaarheidsanalyse en de analyse van verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in Fase B. Daarbij wordt gekeken naar omvang van groei, ruimtelijke spreiding en de 'mobiliteitslogica' achter die groei.

In Fase B wordt per scenario onderzocht waar knelpunten en aandachtspunten ontstaan. Vervolgens wordt bepaald welke opgaven robuust zijn over meerdere scenario's heen en welke vooral samenhangen met één specifieke ontwikkelrichting. Dit onderscheid is belangrijk voor de latere afweging van oplossingsrichtingen.

Wanneer een knelpunt in alle scenario's terugkomt, wijst dit op een structurele opgave. Wanneer een knelpunt vooral optreedt in één scenario is het sterker afhankelijk van ruimtelijke of economische keuzes. Daarmee helpen de scenario's om in Fase C gerichter te bepalen welke maatregelen breed nodig zijn, en welke maatregelen vooral passen bij specifieke ontwikkelpaden.

8 Doorkijk

8.1 Kerninzichten fase A

Fase A brengt de huidige situatie, autonome ontwikkeling, trends, ruimtelijke kenmerken, lopende initiatieven en toekomstscenario's samen tot één integraal vertrekpunt voor het vervolg van de Mobiliteitsverkenning Westzijde. Uit deze foto van het gebied komt naar voren dat de Westzijde richting 2040 te maken krijgt met een groeiende en veranderende mobiliteitsvraag, terwijl de ruimtelijke hoofdstructuur en het mobiliteitsnetwerk in hoofdlijnen herkenbaar blijven. De A7, de N355, de spoorlijn Groningen–Leeuwarden en het onderliggende netwerk van provinciale en lokale wegen, fietsverbindingen en OV-verbindingen blijven bepalend voor het functioneren van het gebied.

Tegelijkertijd laat Fase A zien dat de mobiliteitsopgave sterk samenhangt met de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied. De spreiding van kernen, de concentratie van voorzieningen, de sterke relatie met de stad Groningen, de ontwikkeling van de Westflank, de ligging van werklocaties en de ruimtelijke kenmerken van het gebied bepalen gezamenlijk waar mobiliteitsdruk kan ontstaan en welke alternatieven kansrijk zijn. De auto blijft op veel relaties belangrijk, terwijl fiets, e-bike, openbaar vervoer en ketenmobiliteit relevanter worden op specifieke verbindingen en voor specifieke doelgroepen.

De toekomstscenario's laten zien dat vooral de ruimtelijke spreiding van wonen, werken en voorzieningen bepalend is voor de aard en omvang van toekomstige knelpunten. Daarom wordt in de vervolganalyse onderzocht waar het netwerk onder druk komt te staan en welke opgaven ontstaan op het gebied van bereikbaarheid, robuustheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid. Daarbij wordt ook gekeken naar de ruimtelijke inpasbaarheid van mogelijke oplossingsrichtingen.

8.2 Vervolg

In Fase B worden de autonome situatie 2040 en de toekomstscenario's gebruikt om knelpunten en aandachtspunten in beeld te brengen. Daarbij wordt onderzocht waar het netwerk onder druk komt te staan, waar verkeersveiligheids- en verkeersleefbaarheidsopgaven ontstaan en welke opgaven in meerdere scenario's terugkomen. Het onderscheid tussen robuuste en scenario-afhankelijke knelpunten is daarbij belangrijk. Robuuste knelpunten vragen om oplossingen die in vrijwel elk toekomstbeeld relevant zijn, terwijl scenario-afhankelijke knelpunten sterker samenhangen met specifieke ruimtelijke keuzes en groeipatronen.

De resultaten van Fase B vormen vervolgens de basis voor Fase C. In die fase worden mogelijke oplossingsrichtingen en ontwikkelscenario's opgesteld en beoordeeld. Maatregelen worden daarbij niet afzonderlijk beschouwd, maar in samenhangende pakketten, inclusief mogelijke mobiliteitsmaatregelen uit de lijst met lopende initiatieven en zachte plannen. De beoordeling richt zich op de bijdrage aan bereikbaarheid, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. Daarmee wordt de volgende stap gezet: van een gedeelde foto van het gebied naar een onderbouwde basis voor bestuurlijke keuzes over het vervolg.

Bijlagen

Bijlage 1 – Harde plannen in het referentiebeeld Autonoom 2040

De volgende harde plannen in de categorieën woningbouw, werken, onderwijs, voorzieningen en infrastructuur (fiets, ov en auto) maken deel uit van het referentiebeeld autonoom 2040.

Woningbouw

Kern	**Inwoners 2025**	**Groei (woningen)**	**Groei (inwoners)**	**Inwoners 2040**
Aduard	ca. 2.200	ca. +150	**ca. +100**	ca. 2.300
Briltil	ca. 450	<50	<50	ca. 500
Buitengebied	–	<50	<50	–
De Wilp	ca. 1.700	ca. +100	ca. +70	ca. 1.770
Ezinge	ca. 800	<50	<50	ca. 850
Grijpskerk	ca. 2.700	ca. +50	ca. +40	ca. 2.750
Grootegast	ca. 2.300	ca. +100	ca. +70	ca. 2.370
Leek	ca. 10.500	ca. +700	ca. +580	ca. 11.080
Lutjegast	ca. 1.900	<50	<50	ca. 1.950
Marum	ca. 6.000	ca. +500	ca. +400	ca. 6.400
Midwolde	ca. 800	<50	<50	ca. 850
Niekerk	ca. 1.400	ca. +50	ca. +40	ca. 1.450
Noordhorn	ca. 1.400	<50	<50	ca. 1.450
Nuis	ca. 700	<50	<50	ca. 750
Oldehove	ca. 1.700	ca. +50	ca. +40	ca. 1.750
Oldekerk/Niekerk	ca. 2.700	<50	<50	ca. 2.750
Oostwold	ca. 900	ca. +100	ca. +70	ca. 970
Opende	ca. 2.600	ca. +50	ca. +40	ca. 2.650
Tolbert	ca. 6.000	ca. +600	ca. +480	ca. 6.480
Zevenhuizen	ca. 2.700	ca. +200	ca. +200	ca. 2.900
Zuidhorn	ca. 8.500	ca. +1.200	ca. +1.000	ca. 9.500
Totaal	**ca. 64.800**	**ca. +3.800**	**ca. +3.100**	**ca. 67.900**

Werken, onderwijs en voorzieningen

Plaats	Naam	Omvang	Toelichting
Grijpskerk	Nieuwbouw Lauwerscollege	Circa 1.500–2.000 m² onderwijsfunctie	Voorgenomen ontwikkeling van een nieuwe onderwijsvoorziening ter vervanging/aanvulling van de huidige locatie, waarvoor de ruimtebehoefte toeneemt. Verdere uitwerking volgt in latere fasen.
Leek	Hoofdstraat 101-1 te Leek	Circa 7–7,5 bruto ha	Herontwikkeling van bestaande locatie binnen de categorie industrie/overig. Nadere invulling en programmering worden in een later stadium bepaald.
Leek	Sport- en onderwijscampus Rodenburg (incl. verplaatsing RSG de Borgen)	Circa 13 bruto ha	Ontwikkeling van een geïntegreerde sport- en onderwijscampus op sportpark Rodenburg. Hiermee worden functies gebundeld; de toekomstige invulling is ook een hard plan: .- visie Lindensteinlaan)- max 350 wng.
Leek	Uitbreiding Leeksterveld	Circa 55–74 bruto ha	Gefaseerde uitbreiding van het bedrijventerrein Leeksterveld, gericht op het bieden van ruimte voor bedrijvigheid. Invulling en fasering zijn afhankelijk van marktvraag en verdere planuitwerking.
Leek	Verhuizing Koopman Logistics van Noordhorn naar Leeksterveld (onderdeel van uitbreiding Leeksterveld)	Circa 4 bruto ha	Verplaatsing van een logistieke functie naar Leeksterveld, passend binnen de ontwikkeling van het bedrijventerrein. De herinvulling van de huidige locatie in Noordhorn maakt geen onderdeel uit van deze notitie en wordt separaat uitgewerkt.

Fiets

Plaats	Naam	Toelichting	Maatregelen
Divers	Vrijliggende fietspaden: N983 Oldehove–Wehe-den Hoorn en N388 Zoutkamp	Verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming door aanleg van vrijliggende fietspaden langs provinciale wegen.	• Toevoegen vrijliggende fietspaden op geselecteerde trajecten
Enumatil - Leek	Verbetering van de fietsverbinding langs de Lettelberterdijk als onderdeel van de fietsverbinding Leek–Zuidhorn	Opwaardering van een regionale fietsroute tot een samenhangende en comfortabele verbinding tussen Leek en Zuidhorn (onderdeel van Leek-Zuidhorn)	• Fietspad opwaarderen met passende eigenschappen
Enumatil - Poffert	Fietsstroken Enumatil - Poffert	Verbetering van de verkeersveiligheid en herkenbaarheid van de fietsroute door aanpassing van de inrichting van het tracé.	• Fietsstroken toevoegen en aanpassen met passend eigenschappen
Groningen	Fietspad Diamantlaan	Opwaardering van bestaande fietsstroken naar vrijliggende fietspaden ter verbetering van comfort en veiligheid.	• Vervangen fietsstroken door vrijliggende fietspaden

Groningen	Realiseren fietspad Suikerzijde – Stadspark	Aanleg van een nieuwe fietsverbinding tussen de Suikerzijde en het Stadspark.	• Aanleggen fietspad tussen Suikerzijde en Stadspark
Groningen	Reitdieploper	Nieuwe fiets- en loopverbinding over het Reitdiep.	• Aanleggen fiets- en loopverbinding Kornalijnlaan - Reitdiep
Groningen	Suikerzijderoute	Aanleg van een hoogwaardige fietsverbinding tussen de Suikerzijde en de binnenstad van Groningen.	• Realiseren fietsroute met passende eigenschappen
Groningen	Voltooien Suikerzijderoute van binnenstad tot Westpoort	Doortrekken en afronden van de Suikerzijderoute richting Westpoort, waarmee een doorgaande fietsverbinding ontstaat.	• Doortrekken Suikerzijderoute naar Westpoort
Grijpskerk	Fietsstraat Sportlaan-Grijpskerk	Herinrichting van de Sportlaan tot een fietsstraat, met de fiets als hoofdgebruiker.	• Inrichten als fietsstraat
Jonkersvaart	Fietspad Jonkersvaart	Reconstructie van het fietspad ter verbetering van kwaliteit en veiligheid.	• Fietspad opwaarderen met passende eigenschappen
Leek	Groot onderhoud Lindensteinlaan	Onderhoud en herinrichting van de weg en fietsinfrastructuur, gericht op behoud en verbetering van de kwaliteit.	• Geen modelwijzigingen
Leek-Groningen	Doorfietsroute Leek-Groningen	Realisatie van een snelle, comfortabele en directe fietsverbinding tussen Leek en Groningen, gericht op woon-werkverkeer.	• Opnemen tracé doorfietsroute met passende eigenschappen
Lettelbert	Tunnel Lettelberterdijk onder A7	Realisatie van een ongelijkvloerse fietsverbinding onder de A7 om de oversteekbaarheid en veiligheid te verbeteren (onderdeel van Leek-Zuidhorn)	• Toevoegen fietsverbinding onder de A7
Oldekerk - Tolbert	Mensumaweg aanleg fietststroken en kruisplateau's	Verbetering van de fietsveiligheid en herkenbaarheid door aanpassing van de weginrichting op het traject Oldekerk–Tolbert.	• Fietsstroken toevoegen en aanpassen met passende eigenschappen
Ter Borch	Fietstunnel Borchsingel t.h.v. rotonde P+R Hoogkerk	Realisatie van een ongelijkvloerse kruising voor fietsers, gericht op verbetering van veiligheid en doorstroming.	• Toevoegen fietstunnel
Zuidhorn - Enumatil	Verbetering van de fietsroute langs de Hoendiep Oostzijde als onderdeel van de fietsverbinding Leek–Zuidhorn	Opwaardering van een bestaande regionale fietsroute tot een veilige en comfortabele verbinding.	• Realiseren vrijliggend fietspad Hoendiep Oostzijde
Toevoegen fietsstroken (Pasop)	Fietsstroken Pasop (SPV maatregel)	Realiseren van fietsstroken ter verbetering van de fietsveiligheid en het comfort voor fietsers langs de route. (SPV maatregel)	• Fietsstroken toevoegen, maar liggen er ook deels in de huidige situatie

Openbaar vervoer

Plaats	Naam	Toelichting	Maatregelen
Groningen	Station Suiker	Realisatie van een nieuw treinstation en OV-knooppunt in de wijk Suikerzijde.	• Toevoegen station Suiker
Groningen	Verbeteren doorstroming bus N355	Verbetering van de doorstroming en betrouwbaarheid van het busverkeer op de corridor tussen Nieuwklap en Reitdiephaven.	• Realiseren vrijliggende businfrastructuur tussen Nieuwklap en Reitdiephaven. • Optimaliseren VRI Aduard
Leek	Stimuleren P+R Leek	Stimuleren van het gebruik van de P+R-voorziening in Leek om de bereikbaarheid van Groningen te verbeteren en autoverkeer richting de stad te reduceren.	• Nader te bepalen.

Auto

Plaats	Naam	Toelichting	Maatregelen
Ezinge	Bebouwde kom 50 naar 30 km/u	Verlaging van de snelheid binnen de bebouwde kom.	• Verlagen snelheid Nieuwestreek en Van Swinderenweg van 50 naar 30 km/u
Groningen	Aanpak De Held en Leegeweg	Transformatie van wegen binnen het gebied richting een meer verblijfsgerichte inrichting.	• Afwaarderen Leegeweg naar 30 km/u
Groningen	Herinrichting Edelsteenlaan, Goudlaan en Diamantlaan	Herinrichting van wegen om sluipverkeer te verminderen en de leefbaarheid te verbeteren.	• Geen modelwijzigingen
Groningen	Ongelijkvloerse aansluiting West End – Ring West	Realisatie van een ongelijkvloerse aansluiting en herstructurering van het wegennet ter verbetering van de doorstroming op de Ring West en aansluiting van nieuwe ontwikkelingen.	• Aanleggen nieuwe OV-halte en OV-route West End • Realiseren ongelijkvloerse aansluiting West End (Ring verdiept) • Opheffen gelijkvloerse aansluitingen Friesestraatweg en Metaallaan • Realiseren verbinding West End – Diamantlaan (auto en vrijliggend fietspad) • Optimaliseren kruispunt Pleiadenlaan -

			Edelsteenlaan - Ring West
Groningen	Reconstructie Reitdiepplein	Herinrichting van de aansluiting N355 – De Nieuwe Held en het onderliggende wegennet om doorstroming en bereikbaarheid te verbeteren.	• Reconstructie aansluiting Reitdiepplein inclusief wegvak Reitdiephaven – Ring West • Ombouw onderliggend wegennet tot halfklaverblad (westzijde) • Aantakken extra ontsluiting Reitdiephaven • Realiseren fietstunnel (Doorfietsroute Zuidhorn–Groningen) • Verwijderen VRI Hoogeweg – Ring West
Groningen	Transformatie Metaallaan	Afwaardering van de Metaallaan om doorgaand verkeer te beperken en de leefbaarheid te verbeteren.	• Afsluiten Metaallaan van Ring West Afwaarderen Metaallaan naar 30 km/u
Groningen	Verbeteren verkeersveiligheid Westpoort en transport Cosun	Verbetering van de verkeersveiligheid rondom logistieke stromen en bedrijvigheid in Westpoort.	• Ombouwen rotonde Hoendiep/Johan van Zwedenlaan naar VRI
Groningen	Verkeersknip Siersteenlaan en Kerkstraat	Beperken van doorgaand autoverkeer in woonstraten ter verbetering van leefbaarheid en verkeersveiligheid.	• Aanbrengen verkeersknip op Siersteenlaan en Kerkstraat
Groningen	Versneld van 50 naar 30 km/u	Grootschalige snelheidsverlaging binnen de stad Groningen.	• Omzetten diverse wegen van 50 naar 30 km/u
Hoogkerk	Optimaliseren rotondecomplex Hoogkerk	Verbetering van de bereikbaarheid van Hoogkerk, De Buitenhof en (deels) De Suikerzijde, met extra aandacht voor verkeersveiligheid voor fietsers.	• Aanbrengen fysieke rijbaanscheiding op rotondes • Realiseren bypass richting A7-West • Verbeteren fietsoversteken
Hoogkerk	Verkeersknip Roderwolderdijk	Maatregel ten behoeve van rotondecomplex Hoogkerk.	• Aanbrengen verkeersknip op de Roderwolderdijk
Leek	Aanpak rotondecomplex N372/A7	Verbetering van de doorstroming en bereikbaarheid van het rotondecomplex en de ontsluiting van bedrijventerrein Leeksterveld richting de A7.	• Ombouw rotonde N372 zuidelijk van A7 tot turborotonde Aanpassing Kapteynlaan (fiets- en voetpad)

			• Realiseren rotonde op aansluiting afrit A7 vanaf Drachten met de Kapteynlaan • Bypass van bedrijventerrein Leeksterveld naar toerit A7 richting Drachten • Noordelijke ontsluiting bedrijventerrein Leeksterveld op de Noorderweg
Leek–Zevenhuizen	N979 afwaardering	Verlaging van de snelheid op delen van de N979 om de verkeersveiligheid en inpassing in het gebied te verbeteren.	• Omzetten delen van de N979 van 80 km/u naar ETW-60
Marum	Lindsterlaan	Aanpassen van de inrichting van kruispunten.	• Ombouwen uitritconstructies naar gelijkwaardige kruispunten
Noordhorn	Kruispunt Industrieweg – Rijksstraatweg	Aanpassing van het kruispunt en uitbreiding van het 50 km/u-gebied.	• Uitbreiden 50 km/u-gebied en integreren kruispunt Industrieweg – Rijksstraatweg
Opende	Versterken komentree Opende West – Provincialeweg	Herinrichting van de westelijke komgrens van Opende ter verbetering van de herkenbaarheid en verkeersveiligheid.	• Geen modelwijzigingen
Zuidhorn	Verkeersknips Oostergast	Beperken van autoverkeer in woonstraten om leefbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren.	• Aanbrengen verkeersknips voor autoverkeer
Zuidhorn	Herinrichting Wilhelminalaan – Beatrixlaan tot ETW-30	Herinrichten tot erftoegangsweg met 30 km/u om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de straat te verbeteren. (SPV maatregel)	• Afwaarderen van 50 naar 30 km/u
Zuidhorn	Snelheidsremmende maatregelen Hoendiep (tussen Zuidhorn – De Poffert)	Toepassen van snelheidsremmende maatregelen om de rijsnelheid structureel te verlagen. (SPV maatregel)	• Toepassen van snelheidsremmende maatregelen
Zuidhorn	Herinrichting Burgemeester Kruisingalaan tot ETW-30	Herinrichten tot erftoegangsweg met 30 km/u om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de straat te verbeteren. (SPV maatregel	• Afwaarderen van 50 naar 30 km/u

Bijlage 2 – Zachte plannen

De volgende zachte plannen in de categorieën woningbouw, werken, onderwijs, voorzieningen en infrastructuur (fiets, ov en auto) zijn geïdentificeerd

Wonen

#	Naam (Locatie)	Toelichting	Fase	Omvang
WO1	Bedrijventerrein (Leek)	Herontwikkeling van bedrijventerrein naar woningbouwlocatie.	Ambitie	ca. 350 woningen
WO2	Westerhornerweg (Grijpskerk)	Woningbouwontwikkeling aan de Westerhornerweg.	Ambitie	ca. 60 woningen
WO3	Rietlanden (Oostwold Oost)	Ontwikkeling van woningbouwlocatie in Rietlanden (Oostwold Oost).	Ambitie	ca. 70 woningen
WO4	Pierswijk (Marum)	Woningbouwontwikkeling in Pierswijk.	Verkenning	ca. 100 woningen
WO5*	Woningbouwontwikkelingen <50 woningen	Verzameling van kleinschalige woningbouwontwikkelingen (<50 woningen per locatie), gezamenlijk van betekenis voor het totaal.	Ambitie / Verkenning	ca. 250 woningen
WO6*	Woningbouwontwikkelingen Noordenveld	Woningbouwontwikkelingen in de gemeente Noordenveld.	Verkenning	ca. 30 woningen

~250 woningen kleiner dan <50, waarvan bij benadering:

- Aduard: 45
- Boerakker: 10
- Buitengebied: 15
- De Wilp: 5
- Grijpskerk: 5
- Leek: 40
- Marum: 70
- Oldehove: 35
- Oldekerk/Niekerk: 20
- Oostwold: 10
- Sebaldeburen: 5

Werklocaties (B)

#	Naam (Locatie)	Toelichting	Fase	Omvang
B1	Verplaatsing bedrijvigheid noordkant A7 (Leek)	Verplaatsing van bedrijvigheid (circa 80 ha bruto) naar de noordzijde van de A7. Dit leidt tot verplaatsing van arbeidsplaatsen en kan ruimte vrijmaken voor woningbouw op het huidige terrein. Betreft categorie industrie/overig.	Ambitie	ca. 80 ha (bruto)
B2	Watergebonden bedrijvigheid (Aduard)	Ontwikkeling van watergebonden kavels langs het Van Starkenborghkanaal, gericht op logistiek en bedrijvigheid met directe waterontsluiting. Omvang nog onbekend. Categorie industrie/overig.	Ambitie	Onbekend

B3	Uitbreiding bedrijventerrein (Zevenhuizen)	Kleinschalige uitbreiding voor lokale bedrijvigheid (circa 3 ha bruto), gericht op MKB en uitbreidingsvraag. Categorie industrie/overig.	Ambitie	ca. 3 ha (bruto)
B4	Uitbreiding bedrijventerrein (Grootegast)	Kleinschalige uitbreiding voor lokale bedrijvigheid (circa 1 ha bruto), gericht op MKB en uitbreidingsvraag. Categorie industrie/overig.	Ambitie	ca. 1 ha (bruto)

Voorzieningen

#	Naam (Locatie)	Toelichting	Fase	Omvang
V1*	Transformatie vrijgekomen locaties (o.a. Industriepark, Koopmans Noordhorn)	Vrijkomende locaties bieden kansen voor herontwikkeling, bijvoorbeeld ten behoeve van woningbouw of andere functies. Omvang nog onbekend.	Ambitie	Onbekend

Fiets

#	Naam (Locatie)	Toelichting	Fase	Kosten	Raming	Status	Duur
F1	Verbetering fietsverbinding Drachten – Leek – (Groningen)	Verbetering van de fietsverbinding Drachten – Leek – (Groningen), aansluitend op regionale doorfietsroutes, gericht op een snelle, veilige en comfortabele route.	Ambitie	-	–	Geen dekking	–
F2	Ontbrekende schakel N980 Faan – Emmalaan (Zuidhorn)	Tussen Faan en de Emmelaan langs de N980 ontbreekt een fietspad; fietsers moeten omrijden via Zuidhorn of Briltil om het fietspad langs de N355 te bereiken.	Ambitie	–	–	Geen dekking	–
F3	Verbreding fietspaden N355 (Noordhorn – Friesland)	Fietspaden langs dit traject zijn te smal en liggen dicht op de N355, wat ten koste gaat van comfort en veiligheid.	Ambitie	€	–	Geen dekking	–

Openbaar vervoer

#	Naam (Locatie)	Toelichting	Fase	Kosten	Raming	Status	Duur
O1	Lelylijn	De Lelylijn (varianten bekend, nog geen tracékeuze en geen financiële dekking) wordt beschouwd als een onzekere maar potentieel structuurbepalende ontwikkeling. Niet haalbaar voor 2040.	Verkenning	~~€€€€~~	8–21 mrd[15] (peiljaar 2025)	Geen dekking	>10 j

[15] 2.8-Financieel-Masterplan-Lelylijn-Definitief, november 2025, Projectorganisatie Lelylijn

O2	Bus op de vluchtstrook A7	Inclusief ambitie voor bus op vluchtstrook zowel stad in als stad-uit.	Ambitie	€€	–	Geen dekking	0–3 j
O3	Q-link Rodenburg/Oostindië	Aanpassing routevoering van de Q-link.	Verkenning	€	–	Geen dekking	0–3 j
O4	Snelle buslijn Grootegast – Groningen	Uitwerking van routevoering, bediening en hubs voor een snelle busverbinding.	Verkenning	€	–	Geen dekking	0–3 j
O5	Hogere frequentie Q-link lijn 2	Ambitie om de frequentie te verhogen, mits de doorstroming voldoende robuust blijft.	Ambitie	€	–	Geen dekking	0–3 j
O6	Partiële spoorverdubbeling i.v.m. station Suiker	Extra spoorverdubbeling elders noodzakelijk om extra treinstops mogelijk te maken; nog niet gefinancierd.	Ambitie	€€€	–	Geen dekking	5–10 j
O7	Bushaltes langs snelweg (A7)	Gewenst door OV-bureau voor snellere haltering; sluit aan bij landelijke ontwikkelingen.	Ambitie	€€	–	Geen dekking	3–5 j
O8	Sneltreinstops Zuidhorn	Extra IC's Groningen–Leeuwarden; vereist vergelijkbare investeringen als station Suiker.	Ambitie	€€€	–	Geen dekking	5–10 j
O9	Oosterheerdtstraat (bushalte aanpassen)	Verplaatsen van de bushalte en realiseren van een haltekom voor een betere inpassing en verkeersveiligheid van het openbaar vervoer. (SPV maatregel)	Ambitie	€	-	Geen dekking	0-3 j

Auto

#	Naam (Locatie)	Toelichting	Fase	Kosten	Raming	Status	Duur
A1	Nieuwe verbinding A7–Zuidhorn	Mogelijke nieuwe regionale autoverbinding (provinciale weg, 60 of 80 km/u) tussen de A7 en Zuidhorn, gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid en ontsluiting van de regio.	Ambitie	€€€	27–53 mln (peiljaar 2019)[16]	Geen dekking	>10 j
A2	Rondweg Leek/Tolbert	Aanleg van een rondweg om Leek/Tolbert om doorgaand verkeer uit de dorpen te halen en bereikbaarheid/verkeersveiligheid te verbeteren. Mogelijk gefaseerde uitvoering. (SPV maatregel)	Verkenning	€€€	40–50 mln (peiljaar 2025)[17]	Geen dekking	>10 j

[16] Memo meerwaarde wegverbinding N355 - A7 - november 2019, Provincie Groningen
[17] Provincie Groningen?

A3	Structuuroplossing Oostergast Oost (Zuidhorn)	Extra ontsluitingsroute voor Oostergast Oost om de verkeersdruk op Het Noorderlicht te verminderen.	Planuitwerking	€€	–	Geen dekking	3–5 j
A4	Fase 2 N355 Nieuwklap–Zuidhorn	Het eindbeeld betreft een 1x2 rijbaan met parallelwegen, waarbij doorgaand en lokaal verkeer zoveel mogelijk worden ontvlochten.	Planuitwerking	€€€	-	Geen dekking	5–10 j
A5	Rondweg Hoogkerk (Hoogkerk)	Mogelijke aanleg van een rondweg ter ontlasting van de kern Hoogkerk.	Ambitie	€€€	70–80 mln (peiljaar 2025)[18]	Geen dekking	5–10 j
A6	Nieuwe ontsluiting Scheffer Recycling (Hoogkerk)	Aanpassing of verplaatsing van de ontsluiting, gericht op een betere afwikkeling van het vrachtverkeer via Westpoort. Deze maatregel komt voort uit een wens van bewoners van buurtschap Vierverlaten.	Ambitie	€€	–	Geen dekking	0–3 j
A7	Mitigerende maatregelen Vrijheidsplein (Groningen)	Focus op verkeers- en incidentmanagement en monitoring; eventuele infrastructurele maatregelen later. Dit speelt pas na afronden van de RWV in 2032.	Verkenning	€	–	Gedekt	3–5 j
A8	Verbeteren verkeersveiligheid Westpoort	Onderzoek naar verbetering van de aansluitingen bij de af- en toerit Westpoort en een decentrale afhandeling van Cosun via Westpoort. Dit is nog niet nader uitgewerkt; de ombouw van de VRI is reeds opgenomen in de harde plannen.	Verkenning	€€	–	Gedekt	3–5 j
A9	Opwaarderen kruispunt N355–N388–Groningerstraatweg (Grijpskerk)	Aanpassen en verbeteren kruispunt voor verkeersveiligheid en doorstroming.	Verkenning	€	–	Geen dekking	3–5 j
A10	Vrachtverbod Hoendiep tussen Zuidhorn – De Poffert	Instellen van een vrachtverbod om zwaar verkeer te weren en de belasting op de weg en de omgeving te beperken. (SPV maatregel)	Ambitie	€	0,005 (peiljaar 2023)	Geen dekking	0-3 j

[18] MIRT-onderzoek Westflank Groningen, SSK-raming, juni 2025, Sweco

A11	Circulatiemaatregelen Pasop	Aanpassen van de verkeerscirculatie. (SPV maatregel)	Ambitie	€	0,01 (peiljaar 2023)	Geen dekking	0-3 j
A12	Snelheidsremmende maatregelen Pasop	Toepassen van snelheidsremmende maatregelen om de snelheid van gemotoriseerd verkeer te beperken en de verkeersveiligheid te vergroten. (SPV maatregel)	Ambitie	€	0,2 (peiljaar 2023)	Geen dekking	0-3 j
A13	Herinrichting van Boveneind tot ETW -30	Herinrichten van de weg tot erftoegangsweg (30 km/u) met elementenverharding, passend bij een verblijfsfunctie en lagere snelheden. (SPV maatregel)	Ambitie	€	0,4 (peiljaar 2023)	Geen dekking	0-3 j
A14	Herinrichting van Boveneind tot GOW-30	Herinrichten van de weg tot GOW30. (SPV maatregel)	Ambitie	€	0,1 (peiljaar 2023)	Geen dekking	0-3 j
A15	Herinrichting Wendtsteinweg tot ETW 30 km/u	Herinrichten van de weg naar een erftoegangsweg met lagere snelheid en bijpassende inrichting. (SPV maatregel)	Ambitie	€	0,25 (peiljaar 2023)	Geen dekking	0-3 j
A16	Herinrichting Wendtsteinweg tot GOW-30	Herinrichten van de weg tot GOW30. (SPV maatregel)	Ambitie	€	0,02 (peiljaar 2023)	Geen dekking	0-3 j
-	Ulgersmakade verplaatst naar Westerkwartier	Verplaatsing binnenvaartligplaatsen i.v.m. aanpassing vaarweg en vervanging Gerrit Krolbrug.	Verkenning	€€	–	Geen dekking	3–5 j

Bijlage 3 – Toekomstscenario's: kwantitatieve werkhypothesen en scenariovergelijking

Indicator 2040	Basisjaar 2025	Autonoom 2040	Economische A7-corridor	Groenblauwe nabijheid	Sterke dorpen & regionale netwerken
Huishoudens/ woningen	27.481	+ 14% (+3.830)	+ 22% (+6.046)	+ 5% (+1374)	+ 14% (+3820)
Spreiding woningen	-	Volgens harde plannen	Geconcentreerd: Leek/Tolbert, A7-zone, Zuidhorn	Compact: Zuidhorn, Leek/Tolbert, nabij OV/fiets/voorzieningen	Gespreid/organisch: Leek/Tolbert, Zuidhorn, Marum, Grootegast, Grijpskerk en kleinere dorpen
Arbeidsplaatsen	25.784	+ 5%[19] (+1.357)	+ 10% (+2.578)	+ 1,5% (+387)	+ 13% (+3429)
Spreiding arbeidsplaatsen	-	Volgens harde plannen	Sterke groei rond Leek/Tolbert, Leeksterveld, Leeksterhout en A7-zone	Beperkte/selectieve groei: zorg, onderwijs, circulair, reparatie en biobased	Regionaal verspreid: MKB, lokale bedrijventerreinen, zorg, recreatie en korte ketens
Voorzieningen functies	-	Volgens bestaand beleid en harde plannen	Concentratie in sterke kernen, vooral Leek/Tolbert en Zuidhorn	Bundeling in compacte, goed bereikbare kernen gekoppeld aan lopen/fiets/OV	Fijnmaziger en lokaal ingebed; basisvoorzieningen in dorpen waar mogelijk behouden
Onderwijsplaatsen	7.237	+ 11% (+766)	+ 15% (+1.086)	+ 3,5% (+253)	+ 13% (+963)
Mobiliteitsvraag	-	-	Hoog tot zeer hoog	Laag-middel	Middel-hoog, lokaal
Ruimtelijke concentratie	-	-	Sterk rond grote kernen en A7-zone	Sterk rond OV- en fietsbereikbare kernen en voorzieningen	Verspreid over alle kernen

[19] Er wordt rekening gehouden met de geüpdatete groeicijfers voor arbeidsplaatsen uit de actualisatie van het NRM door Rijkswaterstaat uit juni 2026