provincie groningen

Statenvoorstel

Onderwerp **Realisatiebesluit "Verbeteren doorstroming bus N355" Ontwikkelagenda Westflank Groningen**

Dossiernummer	K87823	Wettelijke/bestuurlijke uiterste	
Documentnummer	2025-166446	beslisdatum Provinciale Staten	17-12-2025
Datum GS	07-10-2025		
Behandelaar	Team Projectmanagament	Opgelegde geheimhouding op	nvt
Telefoonnummer	06 15068109		

Aanleiding

De N355 (Groningen-Visvliet) is de belangrijkste regionale ontsluitingsweg voor Noordwest-Groningen en tevens één van de meest onveilige en drukke wegen in onze provincie. Daarnaast speelt de N355 een belangrijke rol in het hoogwaardig openbaar vervoer-netwerk (HOV) tussen Groningen en Zuidhorn. Om de verkeersveiligheid en doorstroming op de N355 te verbeteren heeft uw Staten op 4 oktober 2018 een realisatiebesluit (34/2018) genomen om de N355 gefaseerd aan te pakken waarbij gestart wordt met Fase 1 N355 Groningen - Nieuwklap.

In de voorbereiding van het project is vanwege de verstedelijkingsopgave, bestaande uit de bouw van 11.000 woningen aan de westkant van de stad, in november 2022 een processtap ingelast om de doelstelling van het project N355 te herijken. Uit een QuickScan naar de verkeerseffecten van de verstedelijkingsopgave in de Westflank bleek namelijk, dat de doelstellingen voor de N355 voor zowel het openbaar vervoer als autoverkeer in gedrang kwamen. Met de inzichten uit de QuickScan hebben Rijk en Regio in het Bestuurlijk Overleg (BO)-MIRT van november 2022 besloten om een integraal MIRT- onderzoek te starten naar de bereikbaarheidsopgave aan de westkant van de stad, waaronder de N355.
Uw Staten zijn op 22 februari 2023 middels brief met kenmerk 2022-112092 geïnformeerd over de processtap en het MIRT-onderzoek Westflank.

De Ontwikkelagenda Westflank Groningen is het sluitstuk van het MIRT-onderzoek, gezamenlijk opgesteld door het Rijk, de gemeente Groningen en de provincie Groningen en afgestemd met de gemeente Westerkwartier. De Ontwikkelagenda omvat een samenhangend en evenwichtig pakket van maatregelen voor de gebiedsgerichte ontsluiting van de Westflank en de bereikbaarheid van de regio. Daarnaast zorgt het voor betere fiets – en openbaar vervoer verbindingen en verbetering van de doorstroming van het verkeer en de veiligheid op de Ring West (N370) en de N355 tussen Groningen en Zuidhorn.

Specifiek voor Fase 1 N355 Groningen - Nieuwklap betreft het maatregel D "verbeteren doorstroming buslijn N355" door middel van de aanleg van twee extra busstroken. Bij toenemende structurele verkeersdruk, is het mogelijk om de extra rijstroken ook in te zetten voor het overige verkeer.

Met de aanvullende maatregelen uit de Ontwikkelagenda is de doelstelling van het project, verbeteren verkeersveiligheid en doorstroming op de N355, realiseerbaar.

Op 23 april 2025 heeft uw Staten kennisgenomen van het Eindrapport van het MIRT onderzoek Westflank Groningen. Tevens heeft uw Staten ingestemd met de Ontwikkelagenda Westflank Groningen met de bijbehorende financiele provinciale reservering en financiele verdeling met het Rijk en de gemeente Groningen.

Inmiddels zijn de extra busstroken verwerkt in het integraal ontwerp van Fase 1 Groningen - Nieuwklap. Het integraal ontwerp is op 2 juli 2025 voorgelegd aan de omgeving. Voor de uitvoering van de busstroken is overeenkomstig de Ontwikkelagenda Westflank Groningen €3.000.000 exclusief btw, beschikbaar.

Met dit voorstel ronden wij het proces van herijking af en vragen wij u de middelen voor de realisatie van de busstroken vrij te geven. Daarmee wordt uitvoering gegeven aan maatregel 'Verbeteren doorstroming busllijn N355" uit de Ontwikkelagenda Westflank Groningen en kan tevens een vervolg worden gegeven aan het project N355 Fase 1 Groningen – Nieuwklap. Dit is inclusief het uitvoeren van groot onderhoud op dit wegvak.

Beslispunten

1. Instemmen met Realisatiebesluit "Verbeteren doorstroming buslijn N355" Ontwikkelagenda Westflank Groningen, bestaande uit de tweetal busstroken tussen Reitdiephaven en Nieuwklap
2. Kennisnemen van het integraal ontwerp Fase 1 Groningen - Nieuwklap
3. Een krediet van € 3.000.000 beschikbaar te stellen voor de uitvoering van de busstroken.

Argumenten

<u>Beslispunt 1</u>: Instemmen met Realisatiebesluit "Verbeteren doorstroming buslijn N355" Ontwikkelagenda Westflank Groningen, bestaande uit de tweetal busstroken tussen Reitdiephaven en Nieuwklap

1.1. Realisatiebesluit 2018 Fase 1 N355 Groningen - Nieuwklap

Al langere tijd wordt gewerkt aan de voorbereiding van Fase 1 N355 Groningen - Nieuwklap met als doelstelling om de verkeersveiligheid en doorstroming voor het openbaar vervoer en auto op de N355 te verbeteren.

Bij het realisatiebesluit van oktober 2018 heeft uw Staten daarom besloten tot de volgende maatregelen op het wegvak Reitdiephaven - Nieuwklap:

- Erfontsluitingen op de N355 worden afgekoppeld.
- Het landbouwverkeer wordt over nieuw aan te leggen parallelwegen geleid.

- De weg en bermen worden verbreed volgens de geldende richtlijnen.
- De aansluiting van de Zijlvesterweg bij Slaperstil op de N355 verdwijnt en wordt vervangen door een tunnel.
- De aansluiting Gaaikemadijk op de N355 verdwijnt.

Gezien de woningbouwontwikkelingen aan de westkant van de stad en de mogelijke negatieve effecten daarvan op de verkeersveiligheid en doorstroming op de N355 is eind 2022 besloten om een processtap in te lassen om te onderzoeken of met de voorgestelde maatregelen de doelstelling van het project wel voldoende behaald wordt of dat aanvullende maatregelen nodig zijn

1.2. MIRT-onderzoek Westflank Groningen

De onderzoeksvraag is opgenomen in het integrale MIRT onderzoek Westflank naar de bereikbaarheidsopgave aan de westkant van de stad. Het onderzoek is gestart in 2023 en begin 2025 afgerond.
Hierbij opgemerkt dat het MIRT- onderzoek in de referentiesituatie 2040 ervan uitgaat, dat de Fase 1 N355 maatregelen, zoals hierboven geformuleerd, zijn gerealiseerd.

1.3. Ontwikkelagenda Westflank Groningen

Zoals gezegd is de Ontwikkelagenda Westflank Groningen het sluitstuk van het MIRT-onderzoek. De Ontwikkelagenda omvat een samenhangend en evenwichtig pakket van maatregelen voor de gebiedsgerichte ontsluiting van de Westflank en de bereikbaarheid van de regio. Daarnaast zorgt het voor betere fiets – en openbaar vervoer verbindingen en verbetering van de doorstroming van het verkeer en veiligheid op de Ring West (N370) en de N355 naar Zuidhorn. De Ontwikkelagenda en het Eindrapport MIRT-onderzoek zijn vastgesteld op 2 juni 2025 in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving tussen Rijk en Regio en door uw Staten op 23 april 2025.

Voor het project Fase 1 N355 Groningen - Nieuwklap betreft het de aanleg twee extra busstroken, welke vooralsnog alleen bedoeld zijn voor de bus. Met de twee extra busstroken wordt een evenwichtige balans gecreëerd tussen het faciliteren van het autoverkeer enerzijds en anderzijds het zodanig verbeteren van de afwikkeling en betrouwbaarheid van de bus, dat de concurrentiepositie van de HOV as Groningen Zuidhorn wordt gewaarborgd. Uit het MIRT onderzoek blijkt dat richting 2040 de verkeerdruk dermate toeneemt, dat het noodzakelijk wordt om de extra rijstoken ook in te zetten voor het overige verkeer. De verkeersdruk is dermate groot dat er structuele dagelijkse en stilstaande filevorming ontstaat. Hiermee komt de bereikbaarheid Noord West Groningen onder druk te staan. Ook zorgt dit voor sluipverkeer in de westzijde van Groningen en lokaal sluipverkeer op de parallelweg N355 waardoor de verkeersleefbaarheid verslechtert.
Maar nog belangrijker, structurele filevorming zorgt voor verkeersonveilige situaties op de N355 waardoor de verkeersveiligheid afneemt.

1.4. Monitoring en openstelling busstroken

Door monitoring zal het moment van openstelling van de rijstroken worden bepaald. Hierbij wordt rekening gehouden met de auto, de bus, de

verkeersveiligheid alsmede de verkeersleefbaarheid. Criteria zijn o.a. bezetting en betrouwbaarheid OV, verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De criteria worden, in overleg met de gemeenten Groningen en Westerkwartier, nader uitgewerkt in een monitorinsgplan.
Het besluit tot daadwerkelijk openstelling zal worden genomen door Gedeputeerde Staten. Dit in bestuurlijke afstemming met de gemeenten Groningen en Westerkwartier. Provinciale Staten worden uiteraard over dit besluit geïnformeerd.

1.5. Herijking realisatiebesluit leidt tot verbeteren verkeersveiligheid en doorstroming

Met de aanvullende maatregelen van het realisatiebesluit en het samenhangende en evenwichtig pakket van maatregelen uit de Ontwikkelagenda, waaronder de maatregelen uit de bovenstaande paragrafen, kan worden worden gesteld dat de doelstelling van het project realiseerbaar is. De veiligheid en doorstroming voor zowel het openbaar vervoer als het autoverkeer worden geborgd. Dit draagt bij aan de verkeersleefbaarheid op de omliggende sluiproutes.

Voordat de uitvoering buiten kan starten zal het omgevingsplanmoeten worden gewijzigd, omgevingsvergunningen worden aangevraagd en de gronden zijn aangekocht. Hierdoor houden we er rekening mee dat de uitvoering in 2028 kan starten en in 2030 zal zijn afgerond.

<u>Beslispunt 2</u>: Kennisnemen van het integraal ontwerp Fase 1 Groningen - Nieuwklap

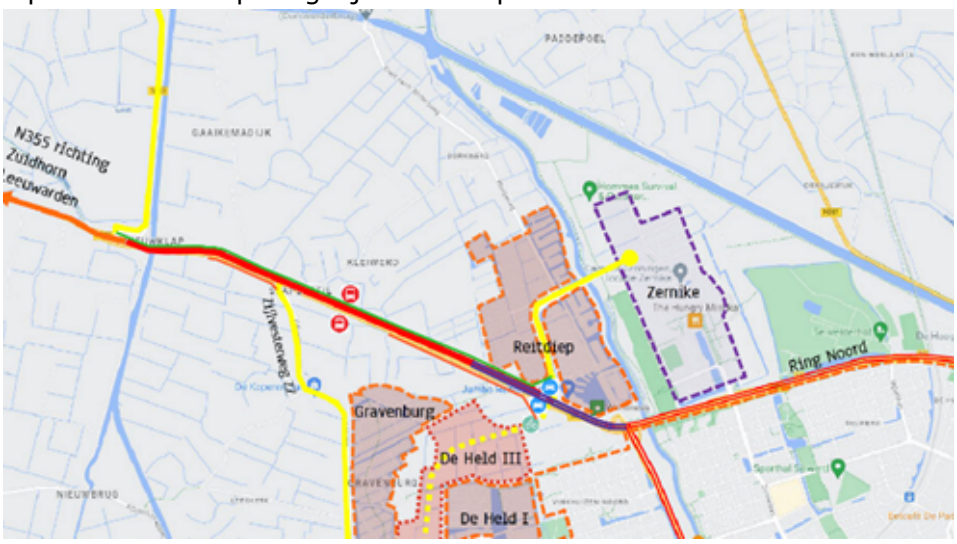
Parallel aan het MIRT-onderzoek is verder gewerkt aan het ontwerp. Met als doel om zo snel mogelijk na het afronden van het MIRT onderzoek een integraal ontwerp voor besluitvorming gereed te hebben.

2.1. Schetsontwerp 2018

Het parallelle spoor was noodzakelijk omdat het schetsontwerp van het realisatiebesluit uit 2018 in de uitwerking dermate lastig bleek te zijn, dat er eind 2022 nog geen integraal en gedragen ontwerp kon worden opgesteld. Eén van de uitgangspunten in het schetsontwerp 2018 was, dat de huidige ligging van de wegas van de N355 onveranderd bleef. De aanleg van parallelwegen aan weerszijden van de weg betekent een groot aantal verstoringen en impact op woningen, archeologische en gemeentelijke monumenten ruimtelijke inpassing, landschap, natuur, cultuurhistorie en erfgoed aan beide zijden van de weg.

Ook de omgeving van Slaperstil, waar een tunnel onder het tracé van de N355 moet worden ingepast, kent een hoge mate van complexiteit in een gevoelige omgeving. Daarbij komt, dat het afkoppelen van de Zijlvesterweg van de N355 bij Slaperstil pas kan plaatsvinden als de ontsluitingsweg door de Nieuwe Held (aangeduid als De Held III in onderstaande figuur) is aangelegd en aangesloten op de N355 bij Reitdiepsplein.

In 2022 werd ervan uitgegaan dat, vanwege de ernstig vertraagde ontwikkeling van de Nieuwe Held, de ontsluitingsweg de komende 10 tot 15 jaar niet zou worden aangelegd. Hierdoor was er geen maakbaar en inpasbaar ontwerp mogelijk voor Slaperstil.



Figuur 1 Onsluitingweg(gestippeld) door de Nieuwe Held

Inmiddels wordt de ontwikkeling van de Nieuwe Held voortvarend opgepakt en zijn er bestuurlijke afspraken, waaronder in de stuurgroep Ring West Verbindt van 29 januari 2025, gemaakt over het versneld aanleggen, uiterlijk in 2030, van een verbinding door de Nieuwe Held tot aan de Leegeweg en het ombouwen van Reitdiepplein naar een half klaverblad. Een en ander wordt in samenwerking met het project De Nieuwe Held nader uitgewerkt. De bouwfasering voor de N355 stemmen we hierop af.

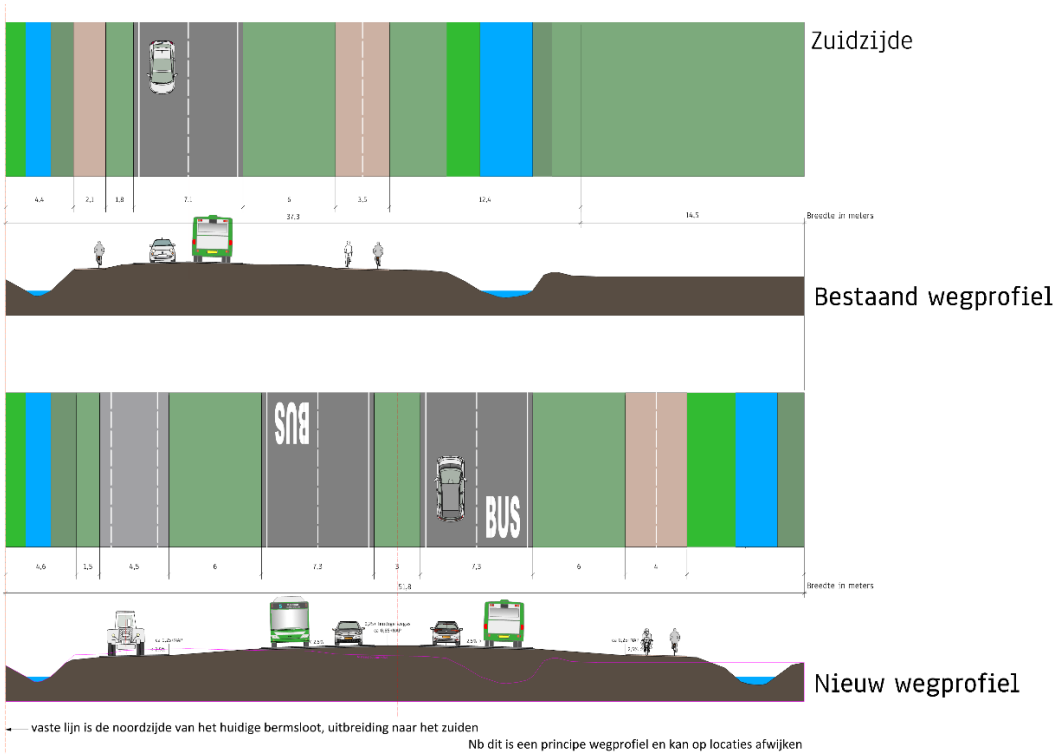
2.2. Integraal ontwerp

Afgelopen jaar hebben de provincie en gemeente gezamenlijk het schetsontwerp uit 2018 aangepast aan de nieuwe inzichten.
Daarnaast zijn meerdere gesprekken gevoerd met de direct aanwonenden, agrariërs en belanghebbenden. De uitkomsten zijn waar mogelijk verwerkt in het ontwerp. Het ontwerp is op 2 juli jongstleden via een informatiebijeenkomst voorgelegd aan omwonenden en belanghebbenden.

Dit heeft geleid tot een gedragen integraal ontwerp welke naar besluitvorming verder wordt uitgewerkt tot een definitief integraal ontwerp. Onderstaand wordt het integraal ontwerp nader toegelicht.

2.2.1. Wegprofiel

Naast het toevoegen van de busstroken, is een van de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het ontwerp uit 2018, dat we de weg alleen naar het zuiden uitbreiden. De sloot aan de noordzijde blijft ongemoeid. Daarmee hoeven we maar aan een zijde woningen aan te kopen en hebben we aan een zijde te maken met archeologische monumenten. Ook is het weidevogelgebied en het Natuurnetwerk Nederland (NNN) aan de noordzijde van grotere waarde dan aan de zuidzijde. In onderstaand figuur staan het bestaande en nieuwe profiel weergeven.



Figuur 2: Principe wegprofiel N355

Belangrijk is dat het tracé over zo groot mogelijke lengte een constant gelijkblijvend wegprofiel heeft. Dat komt de duidelijkheid en de verkeersveiligheid ten goede. Bovendien biedt een constant profiel de beste inpassing in het aanwezige landschap. Insteek is een continue streep door het open landschap met een groen profiel en zicht op het voorbijtrekkende open landschap met verspreide boerderijen.

Daarnaast zijn er technische eisen aan het wegprofiel met een ontwerpsnelheid van 80 km/u voor wegbreedtes en bermbreedtes en aanvullende eisen voor de parallelwegen en de Doorfietsroute Groningen - Zuidhorn. De optelling laat dan een totaal profiel zien met forse open bermen (geen vangrails) waarbij de hoofdrijbanen iets verhoogd op het landschap liggen en de parallelstructuur en fietsroute lager in het landschap.

2.2.2. Wegas

Dit wegprofiel moet vervolgens ingepast worden in het landschap. Dat kan niet overal kritiekloos aan de zuidzijde. Als je dat zou doen dan raakt dat op sommige plekken gevoelige elementen langs het tracé.
Om die reden is er een systeem gehanteerd van dwangpunten langs het tracé. Op die dwangpunten moet de rand van het tracé een zekere afstand behouden. Tussen de dwangpunten wordt dan een zo soepel mogelijke lijn getrokken, hierbij rekening houdend met de wegontwerp eisen m.b.t. boogstralen. Op die flexibele wijze is inpassing mogelijk, met behoud van gevoelige elementen in het landschap

Belangrijk verschil met het schetsontwerp 2018 is de flexibele wijze van inpassing met dwangpunten. Daardoor zijn een aantal kritische objecten langs het tracé nu beter inpasbaar (cultuurhistorische objecten, bestaande bedrijven, stadsmarkering etc.)

2.2.3. Slaperstil

Bij de inpassing van de N355 wordt Slaperstil beschouwd als een buurtschap van woonkavels in het open landschap waar de N355 doorheen trekt. Door de verschuiving van de N355 naar de zuidzijde, het opheffen van het tankstation, het verplaatsen van het Chinese restaurant naar een nog nader te bepalenlocatie en het opheffen van de parkeerplaats ontstaat de mogelijkheid bestaande woonkavels te versterken dan wel te vernieuwen. Zo kunnen beeldbepalend panden aan de noordzijde worden behouden en kan het terrein van de omzoomde parkeerplaats opnieuw worden ingericht. Door beplanting (boomsingels) rondom die kavels te behouden, dan wel nieuw aan te planten, krijgen ze een eigen kwaliteit en positie in het oude cultuurlandschap. De oorspronkelijke route van de Zijlvesterweg (oranje stippellijn) kan in ere worden hersteld als historisch voet-fietspad.



Figuur 3: Slaperstil

Alle panden aan de noordzijde van de N355 blijven intact. Aan de zuidzijde is met name de aanvullende verwerving van de gronden van het Chinees restaurant + parkeerplaats van belang.
Met dit ontwerp lijkt er nu meer mogelijkheid om tot een aantrekkelijke inpassing te komen met behoud van bestaande waarden en het bewust ook realiseren van nieuwe kwaliteit.

2.3. Integraal ontwerp vervolgfase

Het integraal ontwerp wat nu voorligt biedt een stevige en solide basis voor de verdere uitwerking benodigd voor de planologische procedure, vergunningen, grondverwering en realisatie. Waar het schetsontwerp uit 2018 vooral was opgesteld vanuit het perspertief van de weg, is het huidige ontwerp veel integraler van opzet. Daarbij is er gezocht naar een optimale inpassing van de verkeersbundel in het landschap met behoud en waar mogelijk versterking van de landschappelijke kwaliteiten. Met aandacht voor waarden van cultuurhistorie, natuur en milieu. Daarbij de notie dat de aanleg van (nieuwe) infra ten koste kan gaan van een deel van die waarden, maar dat het ook lokale kansen biedt voor versterking.

En vooral een ontwerp met een zo groot mogelijk draagvlak in de omgeving.

In de volgende fase zal op sommige aspecten nog de nodige uitwerking moeten plaatsenvinden. Veelal zijn het aandachtspunten en in mindere mate knelpunten. In de uitwerking dient daarnaast aandacht te zijn voor een integrale benadering. Dat betekent ook dat verlies op de ene plek gecompenseerd kan worden door winst op een andere plek. Integraal streven is om niet te spreken van verlies maar van winst op zoveel mogelijk aspecten.

<u>Beslispunt 3</u>: Een krediet van € 3.000.000 beschikbaar te stellen voor de uitvoering van de busstroken.
De realisatie van de busstroken N355 is opgenomen in de Ontwikkelagenda Westflank, wat het resultaat is van het MIRT-onderzoek naar de gebiedsgerichte ontsluiting van de Westflank. Voor deze maatregel is rekening gehouden met het bedrag van € 3.000.000.

Kanttekeningen

1 Ruimtebeslag i.r.t. Weidevogel - en NNN-gebied
Zoals aangegeven zal het wegprofiel naar de zuidzijde uitgebreid moeten worden. Dat gaat ten koste van ruimte in het weidevogelgebied en het NNN-gebied (zuidelijk van de N355, tussen Nieuwklap en Slaperstil). Ondanks dat ruimtebeslag is het ook goed om te realiseren dat in het schetsontwerp uit 2018 aan weerszijden van de N355 extra ruimtebeslag in het weidevogelgebied en het NNN-gebied gevraagd werd. Het aantal aanpassingen neemt nu af, maar het oppervlak van de noodzakelijke aanpassingen aan de zuidzijde neemt wel toe. Uit ecologisch onderzoek blijkt dat de waarde van het weidevogelgebied en NNN- gebied relatief beperkt zijn. Het extra ruimteslag en het ecologisch onderzoek is uitvoerig besproken met bevoegd gezag. Gezien het maatschappelijk belang van de aanpassingen aan de weg en de relatieve beperkte waarde van beide gebieden zien zij mogelijkheden om een ontheffing te verkrijgen op de Wet Natuurbescherming. Daarnaast zijn er mogelijkheden voor compensatie vanuit het project in het Reitdiepdal. De compensatie in het Reitdiepdal biedt kansen om een natuurgebied met hogere ecologische kwaliteit natuur te realiseren. In dit gebied is minder sprake van verstoring door verkeer en bebouwing, waardoor optimale omstandigheden voor weidevogels kunnen worden geboden. Hierdoor kan in de praktijk een geschikter en rustiger leefgebied voor weidevogels ontstaan dan in de huidige situatie langs de N355. Per saldo is de verwachting dat dit voor de weidevogels gunstig uitpakt.

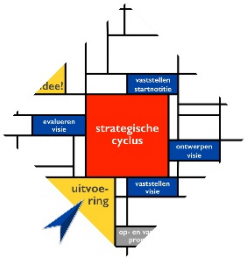
2 Planning realisatie gereed in 2030

Zoals gezegd biedt het integraal ontwerp wat nu voorligt een stevige en solide basis voor de verdere uitwerking benodigd voor de planologische procedure, vergunningen, grondverwering en realisatie. We gaan er daarom vanuit dat de realisatie in 2030 afgerond kan zijn. Dit is in lijn met de bestuurlijke afspraken met het Rijk betreffende de Ontwikkelagenda.
Er zijn een aantal aandachtpunten en afhankelijkheden welke mogelijk van invloed zouden kunnen zijn op deze planning.
Zo zal op de aspecten cultuurhistorie, erfgoed en archeologie nog de nodige uitwerking moeten plaatsvinden. Veelal betreft het hier aandachtspunten en in mindere mate knelpunten. Van belang hierbij is een integrale benadering. Dat betekent dat verlies op de ene plek gecompenseerd kan worden door winst op een andere plek. Integraal streven is om niet te spreken van verlies maar van winst op zoveel mogelijk aspecten.

Een ander aandachtpunt is de verwerving van gronden. Tot op heden zijn al meerdere panden en percelen in der minne aangekocht. Voor de resterende gronden zijn we in gesprek met de desbetreffende eigenaren met de inzet op minnelijke verwerving. Met een onteigeningprocedure wordt afronding in 2030 namelijk zeer ambitieus.

Zoals bij paragraaf 2.1 aangegeven is er een nadrukkelijke afhankelijkheid met de aanleg van de verbindingsweg door de Nieuwe Held. Als deze verbindingsweg in 2030 niet gereed is dan kan project Fase 1 N355 Groningen – Nieuwklap niet worden afgerond.

Rol PS



De maatregel “verbeteren doorstroming buslijn N355” is voortgekomen uit het MIRT-onderzoek naar de gebiedsgerichte ontsluiting van de Westflank en de daaruit voortvloeiende Ontwikkelagenda. De Ontwikkelagenda is door uw Staten op 23 april jl. vastgesteld (besluit 2025-024816). Bij de vaststelling van de Ontwikkelagenda is tevens ingestemd met de reservering van middelen voor uitvoering van de Ontwikkelagenda.
Het Statenvoorstel betreft de nadere uitwerking van één van de maatregel uit de vastgestelde Ontwikkelagenda, en valt daarmee binnen de door

Provinciale Staten vastgestelde kaders. E.e.a. conform de geldende MIT-systematiek.

Gelijktijdig wordt de gemeenteraad van de Groningen middels een brief geïnformeerd over de voortgang van de opwaardering van de N355 tussen Groningen en Nieuwklap.
Vervolgens werken provincie en gemeente samen aan de verdere uitwerking van het ontwerp, de planologische procedure, de beheer- en onderhoudsovereenkomst en de uitvoering

Participatie

Omwonenden zijn vanaf 2015 geïnformeerd over de eerste plannen voor de N355. In de periode 2015–2018 is gewerkt met co-creatie: via inloopavonden, workshops en huiskamergesprekken is samen met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden het voorkeursalternatief vormgegeven.

In de periode 2018–2022 lag de nadruk op overleg met interne stakeholders en medeoverheden, aangevuld met gesprekken met direct betrokken huiseigenaren en ondernemers. Tijdens de herijking en het MIRT-onderzoek (2023–voorjaar 2025) zijn bewoners opnieuw betrokken bij drie participatiemomenten: de inventarisatie van bereikbaarheidsknelpunten, de bespreking van oplossingsrichtingen (waaronder verdubbeling van de weg), en de presentatie van de Ontwikkelagenda waarin de busstroken zijn opgenomen. Op 18 maart 2025 vond een brede inloopbijeenkomst plaats waarin de Ontwikkelagenda is toegelicht.

Sinds april 2025 zijn diverse keukentafelgesprekken gevoerd met direct aanwonenden, agrariërs en bedrijven langs de N355. Op 2 juli 2025 volgde een bijeenkomst in Hotel Aduard voor bewoners van de Friesestraatweg en omliggende gebieden waarin het integraal ontwerp nader is toegelicht. Bewoners vroegen daarbij onder meer aandacht voor het voorkomen van overlast bij woningen in Nieuwklap, waar landbouwverkeer via de parallelweg zal rijden, en spraken zorgen uit over mogelijk sluipverkeer en andere knelpunten. Deze signalen worden meegenomen in het ontwerp en leiden waar mogelijk tot aanpassingen die bijdragen aan leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Advies

Wij stellen u voor het in ontwerp bij dit statenvoorstel opgenomen besluit vast te stellen.

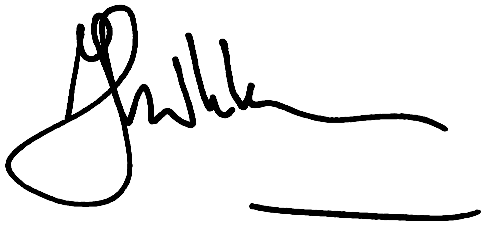
Groningen, 8 oktober 2025

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:



René Paas, voorzitter



Hans Schrikkema, secretaris

Bijlagen

Nr.	Titel	Doumentnummer
1	Integraal ontwerp Groningen - Nieuwklap	2025-166449