



Tracéwetprocedure Zuidelijke Ringweg Groningen

AANVULLENDE STARTNOTITIE ZUIDTANGENT

Maart 1996

Inhoudsopgave

1.	INLEIDING	1
1.1.	Aanleiding Aanvullende Startnotitie	1
1.2.	Problematiek Zuidelijke Ringweg	1
1.3.	Tracéwet-/m.e.r.-procedure	3
1.4.	Onderzochte alternatieven	5
1.5.	Zuidtangent-varianten	11
2.	DE ZUIDTANGENT	13
2.1.	Inleiding	13
2.2.	Onderzochte mogelijkheden	13
2.3.	Zuidtangent-varianten	15
2.4.	Nadere uitwerking alternatieven/varianten en besluitvorming	18
3.	DOELSTELLING, BASISJAAR EN STUDIEGEBIED	19
3.1.	Doelstelling	19
3.2.	Studiegebied	19
3.3.	Basisjaar/beleid	20
4.	DE EFFECTEN	21
4.1.	Inleiding	21
4.2.	Waardering effecten	21
5.	BESLUITVORMINGSPROCEDURE	27

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding Aanvullende Startnotitie

In overleg met de Provincie en Gemeente Groningen heeft Rijkswaterstaat Directie Noord-Nederland besloten de reikwijdte van de projectstudie "Zuidelijke Ringweg Groningen/A7" uit te breiden. In de studie zullen - naast de aanvankelijk ontwikkelde alternatieven en varianten, die maatregelen aan en nabij de huidige Zuidelijke Ringweg inhouden - ook de mogelijkheden van het omleggen van de A7 langs de zuidkant van de stad Groningen worden onderzocht.

Om ook deze zogenaamde Zuidtangent-varianten te kunnen onderzoeken, is het nodig dat de tracéwetprocedure/procedure voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) wordt aangepast. Daarom wordt de voorliggende Aanvullende Startnotitie Zuidtangent door Rijkswaterstaat Directie Noord-Nederland uitgebracht. Deze Aanvullende Startnotitie Zuidtangent maakt deel uit van de tracéwet-/m.e.r.-procedure Zuidelijke Ringweg Groningen/A7, welke procedure in 1992 is gestart met de publicatie van de Startnotitie Zuidelijke Ringweg Groningen/A7.

In het kader van deze studie worden alle relevante effecten in beeld gebracht, zowel van de Zuidtangent-varianten, als van de alternatieven en varianten waarbij maatregelen aan en nabij de huidige Zuidelijke Ringweg zijn voorzien. Dit resulteert in een zo objectief mogelijke effectenbeschrijving en -waardering van alle onderzochte alternatieven en varianten. Beslissingen over de uiteindelijk te nemen maatregelen worden pas genomen nadat de projectstudie Zuidelijke Ringweg Groningen/A7, inclusief inspraak en advisering, is afgerond.

1.2. Problematiek Zuidelijke Ringweg

De Zuidelijke Ringweg vormt een onderdeel van het ringwegenstelsel rond de stad Groningen. Het zuidelijk gedeelte van het ringwegenstelsel rond Groningen vormt eveneens een onderdeel van de hoofdtransportas A6/A7. Rijksweg 7, welke vanaf Amsterdam via de Afsluitdijk, Drachten en Groningen naar de Duitse grens loopt, is samen met de A28 (Utrecht - Groningen) van essentieel belang voor de bereikbaarheid van Groningen. In afbeelding 1.1 is de ligging van de A7/Zuidelijke Ringweg Groningen in regionaal verband weergegeven.

De Zuidelijke Ringweg heeft een belangrijke functie voor Groningen. De Zuidelijke Ringweg wordt gebruikt door zowel doorgaand verkeer, als verkeer dat of uit de stad Groningen komt en elders een bestemming heeft of van elders komt en de stad Groningen als bestemming heeft. Daarnaast maakt een deel van het verkeer dat binnen de stad Groningen blijft gebruik van de Zuidelijke Ringweg.

De in de jaren zestig aangelegde Zuidelijke Ringweg was oorspronkelijk vooral bestemd voor de afwikkeling van het stedelijk verkeer. Voor het overige verkeer waren zogenaamde buitentangenten gepland. Als gevolg van een minder sterke groei van het verkeer in de jaren zeventig dan verwacht en veranderende inzichten, zijn deze buitentangenten echter niet aangelegd.

Na de jaren zeventig nam de groei van het autoverkeer echter sterk toe. Dit geldt ook voor de wegen in en rond Groningen. Ondanks het feit dat er - ondermeer op basis van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer - diverse maatregelen zijn en worden getroffen om de groei van het autoverkeer te beperken, moet er rekening mee worden gehouden dat de toename ook de komende jaren fors blijft.

Van 1986 t/m 1994 zijn de verkeersintensiteiten op het Groninger wegennet met 30 tot 40% toegenomen. Op de stedelijke hoofdwegen bedroeg dit percentage circa 30% en op de ringwegen circa 40%. Het verkeer op de Zuidelijke Ringweg is in die periode nog sterker gegroeid, namelijk met 46%. Door deze sterke groei laat met name op de Zuidelijke Ringweg de doorstroming van het verkeer steeds meer te wensen over. Er ontstaan echter niet alleen doorstromingsproblemen. Ook legt het autoverkeer een zware druk op de milieukwaliteit, onder andere door toenemende geluidhinder en luchtverontreiniging. Daarnaast laat de verkeersveiligheidssituatie te wensen over.

In verband met de doorstromingsproblemen op de Zuidelijke Ringweg zijn er de afgelopen jaren diverse verbeteringswerkzaamheden rondom het Julianaplein, Europaplein en Vrijheidsplein uitgevoerd. Ondanks deze verbeteringswerkzaamheden vormt de verkeersafwikkeling nog steeds een probleem. Vooral bij het Julianaplein, Europaplein en Vrijheidsplein komt het verkeer met name in de spits regelmatig vast te zitten. Daardoor gaan steeds meer automobilisten gebruik maken van andere wegen in de stad Groningen, zodat ook daar de situatie verslechtert. Als er geen maatregelen worden getroffen, zullen de bereikbaarheid, de leefbaarheid en het milieu verder verslechteren.

In verband met deze knelpunten is de "A7 Stadsrondweg Groningen" in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer - waarin het rijksbeleid voor verkeer en vervoer voor de periode 1986 -2010 is weergegeven - opgenomen als te verbreden verbinding. Opname in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) houdt echter nog geen beslissing in over de uiteindelijke uitvoering. Voordat het bevoegd gezag (de Ministers van V & W en VROM) een besluit neemt, dient een tracéwet-/m.e.r.-procedure te worden doorlopen.

1.3. Tracéwet-/m.e.r.-procedure

De procedure is op 13 mei 1992 gestart met de publicatie door de toenmalige initiatiefnemer van het project, Rijkswaterstaat Directie Groningen/Rijksverkeersinspectie District Noord van de Startnotitie Projectstudie Zuidelijke Ringweg Groningen. De projectstudie "Zuidelijke Ringweg Groningen" richt zich op het deel van rijksweg 7, gelegen tussen de aansluiting Hoogkerk en het viaduct ter hoogte van Engelbert, alsmede een deel van de Oostelijke Ringweg tussen het Europaplein en de brug over het Eemskanaal (zie afbeelding 1.2.). Gemakshalve wordt dit gehele trajectgedeelte steeds aangeduid als "Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG)".

Op basis van de destijds gepubliceerde Startnotitie stond voor een ieder de mogelijkheid tot inspraak open. Naar aanleiding van de Startnotitie en de binnengekomen inspraakreacties is door een onafhankelijke commissie die de milieugevolgen van het voorgenomen project zal toetsen - de Commissie voor de milieueffectrapportage - aan de minister van Verkeer en Waterstaat (destijds het bevoegd gezag) advies uitgebracht.

1.2 Zuidelijke Ringweg Groningen 1994



1. Hoogkerk
2. Vrijheidsplein
3. Julianaplein
4. Hereweg
5. Winschoterdiep
6. Europaplein
7. Driebond
8. Damsterdiep
9. Westerbroek
10. Groningen-Zuid

— "Zuidelijke Ringweg Groningen"

③ gelijkvloers kruispunt

④ ongelijkvloerse kruising met aansluitingen

⑤ ongelijkvloerse kruising met halve aansluiting

—□— spoorlijn + station

De Startnotitie, de inspraakreacties en de adviezen hebben er toe geleid dat de minister van Verkeer en Waterstaat op 24 september 1992 de Richtlijnen milieu-effectrapportage ten behoeve van de projectstudie Zuidelijke Ringweg Groningen (rijksweg 7) heeft vastgesteld. In deze richtlijnen staat aangegeven op welke manier de in de Startnotitie beschreven mogelijke oplossingen (de zogenaamde alternatieven) nader moeten worden uitgewerkt en welke onderzoeksaspecten in de projectstudie aan de orde moeten komen.

1.4. Onderzochte alternatieven

In de Startnotitie van 1992 is een globale omschrijving van de te onderzoeken alternatieven gegeven. Als uitgangspunt bij de alternatieven is in die Startnotitie opgenomen, dat er geen volledige nieuwe infrastructuur om de stad Groningen wordt aangelegd. In verband met de verwachte verkeersintensiteiten werd er van uitgegaan dat de problemen zouden kunnen worden opgelost door het treffen van maatregelen aan de huidige Zuidelijke Ringweg Groningen. Daarnaast werd, in verband met het ruimtebeslag, de versnippering van natuur en landschap en de kosten, afgezien van het onderzoeken van de aanleg van volledig nieuwe infrastructuur.

In de Richtlijnen milieu-effectrapportage van 24 september 1992 is aangegeven dat in de projectstudie in elk geval onderzocht moeten worden:

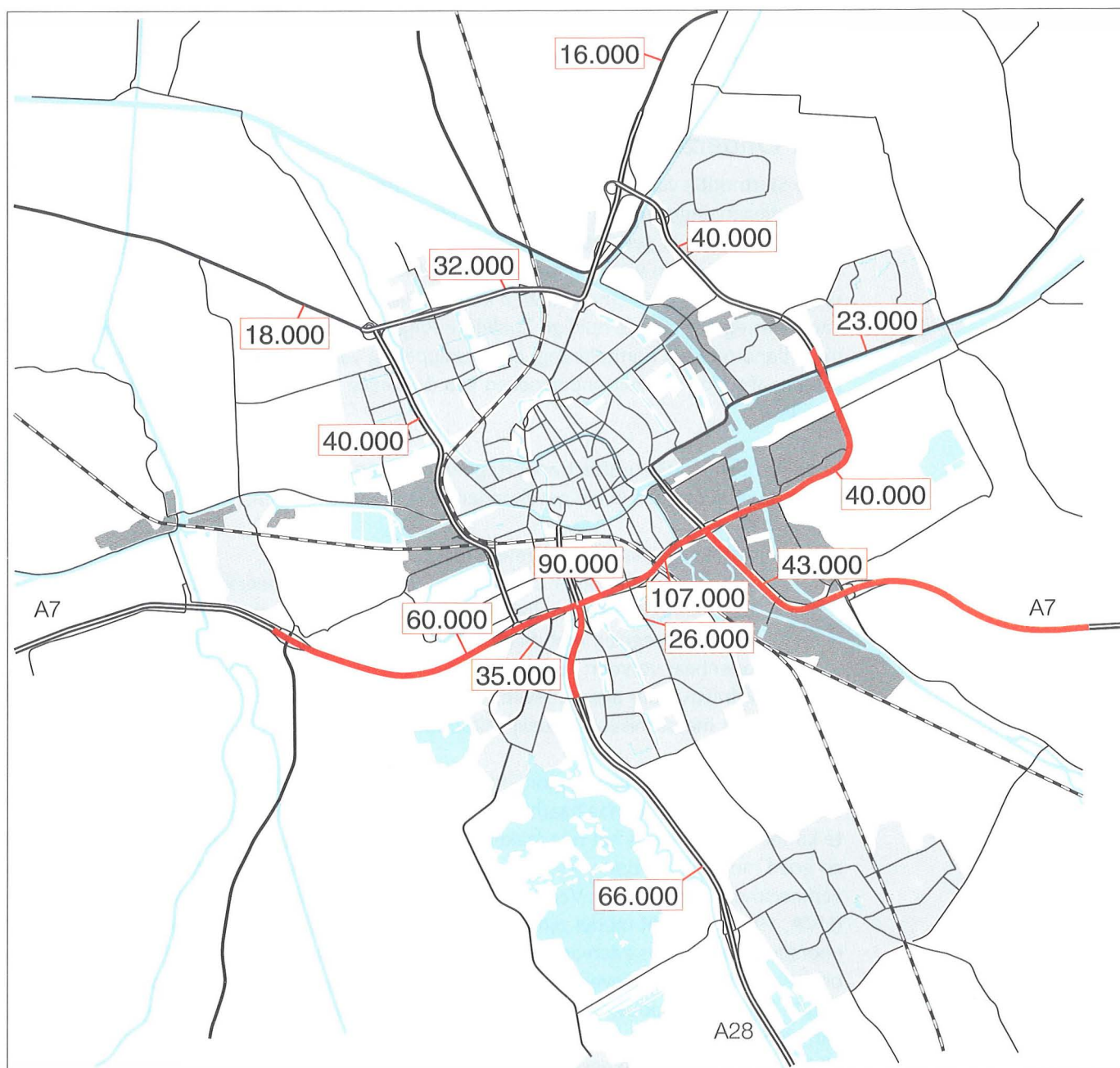
- het nulalternatief of de referentiesituatie;
- een nulplusalternatief = het treffen van verkeersbeheersingsmaatregelen;
- een openbaar vervoeralternatief = het treffen van verkeersbeheersingsmaatregelen met daaraan toegevoegd extra mogelijkheden van het openbaar vervoer;
- infrastructuur alternatieven;
- een meest milieuvriendelijk alternatief.

In het kader van de studie zijn inmiddels diverse alternatieven en varianten ontwikkeld en getoetst op haalbaarheid en realiseerbaarheid. Om deze toetsing goed te kunnen verrichten is het noodzakelijk dat de toekomstige verkeersintensiteiten zo goed mogelijk worden voorspeld. Daarom is er ten behoeve van de studie een verkeersmodel ontwikkeld: Verkeersmodel Autoverkeer Agglomeratie Groningen (HVA, 1994). Met dit model zijn de verwachte toekomstige verkeersintensiteiten voorspeld en op basis daarvan zijn vervolgens capaciteitsberekeningen voor de onderscheiden alternatieven uitgevoerd, teneinde het probleemoplossend vermogen te bepalen. Voor de toekomstige situatie geldt het jaar 2010. Dit planjaar sluit aan bij het planjaar van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). Bij het ontwikkelde Verkeersmodel is uitgegaan van de regionale vertaling voor Noord-Nederland van het aangescherpte maatregelenpakket van het SVV-II.

Met betrekking tot de alternatieven wordt in het navolgende kort op de stand van zaken ingegaan.

Nulalternatief of referentiesituatie (2010-0)

Allereerst is het nulalternatief beoordeeld. Het nulalternatief is de verwachte situatie in het jaar 2010 (het planjaar) zonder dat er maatregelen aan de Zuidelijke Ringweg zijn getroffen en er van uitgaande dat "harde" plannen, die van invloed kunnen zijn op het verkeer op de Zuidelijke Ringweg, zijn gerealiseerd.



Een verder uitgangspunt is dat het beleid uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) wordt gerealiseerd. Dit betekent onder andere dat er van wordt uitgegaan dat de verwachte groei van het autoverkeer in het jaar 2010 (zonder maatregelen landelijk circa 70% groei ten opzichte van 1986) zal zijn teruggedrongen tot een landelijke groei met circa 35%. In bijlage 1 is een overzicht van de belangrijkste maatregelen uit het SVV-II weergegeven. Omdat een deel van de maatregelen meer effect in de randstad zal hebben dan in de rest van Nederland, is de taakstelling uit het SVV-II regionaal vertaald¹. Voor Noord-Nederland wordt uitgegaan van terugdringing van de groei van het autoverkeer in 2010 ten opzichte van 1986 tot een groei met 44%. In de Zuidelijke Ringweg-studie wordt van dit algemeen groeipercentage uitgegaan.

Lokaal kunnen de groeipercentages sterk afwijken van het algemene groeicijfer voor Noord-Nederland van 44%. Enerzijds wordt dit veroorzaakt door het algemene verkeersbeleid dat gericht is op bundeling van verkeer op hoofdroutes, anderzijds door ruimtelijke ontwikkelingen.

De intensiteiten op de ringwegen in Groningen zijn in verband daarmee ook in de afgelopen jaren veel sterker gestegen dan gemiddeld was voorzien. In het bijzonder geldt dit voor de Zuidelijke Ringweg, waar van 1986 tot 1995 sprake was van een groei van het autoverkeer met 46%.

Zoals blijkt uit de model- en capaciteitsberekeningen voor 2010 blijft het verkeer op de Zuidelijke Ringweg ook de komende jaren nog sterk groeien: een toename met circa 60 à 70% (2010 ten opzichte van 1990).

De hoogste intensiteiten doen zich in 2010 voor op het wegvak Hereweg - Winschoterdiep (ca. 107.000), gevolgd door het wegvak Julianaplein - Hereweg (90.000) (zie afbeelding 1.3).

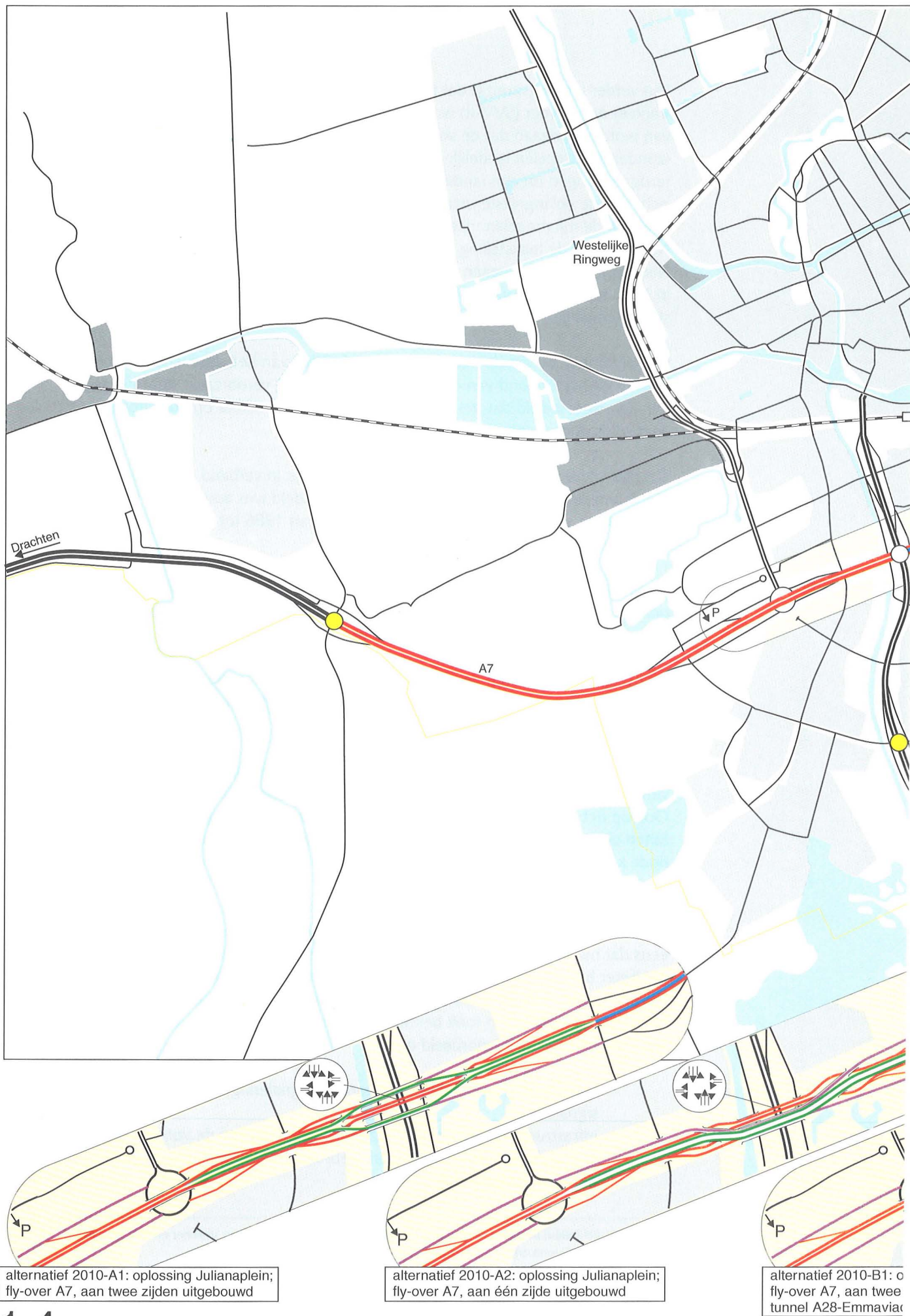
Bij het nulalternatief zal er sprake zijn van ernstige knelpunten ten aanzien van de verkeersafwikkeling op en rond het Julianaplein, Europaplein en Vrijheidsplein. Ook op het wegvak tussen het Julianaplein en Europaplein zijn de verkeersintensiteiten dermate hoog dat de capaciteit ruim onvoldoende is. Vooral in de spitsperiode komt het verkeer volledig vast te staan.

Nulplusalternatief (2010-0+)

Ook het nulplusalternatief (2010-0+) is beoordeeld. Uitgangspunt hierbij is eveneens dat het beleid uit het SVV-II wordt gerealiseerd. Dit alternatief is gericht op het beter benutten van de bestaande infrastructuur met als doel de doorstroming te verbeteren en de verkeersveiligheid te verhogen. Daartoe kunnen verkeersbeheersingsmaatregelen (ook benuttingsmaatregelen genoemd) worden getroffen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om:

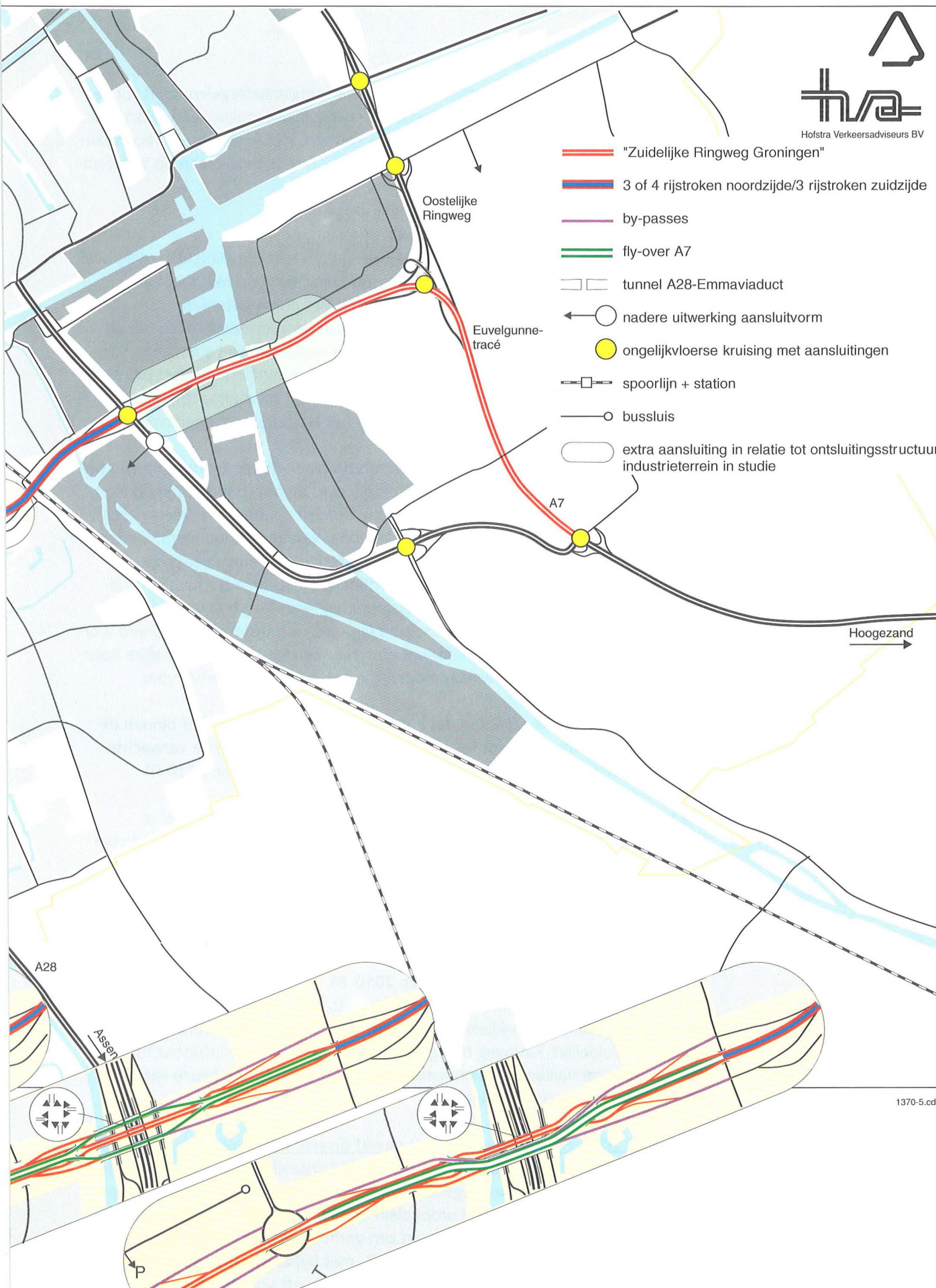
- technische maatregelen zoals verkeerssignalering, toeritdosering, file-signalering;
- infrastructurele maatregelen, zoals aanpassing van de vormgeving van knooppunten en aansluitingen, gebruik vluchtstroken (in de spits), herindelings dwarsprofielen.

¹ SVV-II-d-beleid in cijfers, Regionale Mobiliteitsindices, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Dienst Verkeerskunde, Rotterdam, juni 1991



1.4 alternatieven 2010-A en B: infrastructurele maatregelen in de directe zone van de Zuidel

-  "Zuidelijke Ringweg Groningen"
-  3 of 4 rijstroken noordzijde/3 rijstroken zuidzijde
-  by-passes
-  fly-over A7
-  tunnel A28-Emmaviaduct
-  nadere uitwerking aansluitvorm
-  ongelijkvloerse kruising met aansluitingen
-  spoorlijn + station
-  busluis
-  extra aansluiting in relatie tot ontsluitingsstructuur industrieterrein in studie



1370-5.cdr

alternatief 2010-B2: oplossing Julianaplein;
fly-over A7, aan één zijde uitgebouwd +
tunnel A28-Emmaviaduct



toegestane rijrichtingen op kruising

Analyse van de mogelijk te treffen verkeersbeheersingsmaatregelen heeft tot de voorlopige conclusie geleid dat verkeersbeheersingsmaatregelen geen structurele en adequate oplossing voor de ZRG kunnen vormen. Het verwachte verkeersaanbod is te groot en de (verkeers)situatie te complex om de problemen op te lossen met verkeersbeheersingsmaatregelen.

Openbaar vervoeralternatief (2010-0++)

In het kader van de projectstudie is verder een alternatief ontwikkeld waarbij héél zwaar is ingezet op het stimuleren van het openbaar vervoer: het openbaar vervoeralternatief. Basis vormen de maatregelen uit het nulplusalternatief. Dit alternatief bevat al een ambitieus pakket aan openbaar vervoermaatregelen om de beleidsuitgangspunten van het SVV-II te kunnen realiseren. Het stimuleren van het openbaar vervoer maakt daarvan namelijk een belangrijk onderdeel uit. Bij het openbaar vervoeralternatief zijn daar nog de openbaar vervoermaatregelen uit het beleid van de Vervoerregio Groningen tot het jaar 2025 aan toegevoegd.

Het openbaar vervoeralternatief omvat verdere verbeteringen (verhoging van frequenties, verkorting rijtijd, enz.) in het treinsysteem en het (bovenlokale) bussysteem. Daarnaast is uitgegaan van een nieuw stedelijk openbaar vervoersysteem, bestaande uit kwalitatief hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen. Onder hoogwaardig moet in dit geval onder andere worden verstaan: zeer hoge frequenties, hoge snelheden, aantrekkelijk materieel, goede informatievoorziening, goede overstaplokaties, korte overstaptijden, enz. Voorts is verondersteld dat op een aantal invalswegen van de stad Groningen transferia gerealiseerd worden. Deze transferia bieden op knooppunten met kwalitatief hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen overstapmogelijkheden auto/openbaar vervoer.

Uit de berekeningen is gebleken dat het openbaar vervoeralternatief binnen de agglomeratie Groningen leidt tot een reductie van circa 7% van de verwachte groei van het aantal autokilometers (ten opzichte van de situatie 2010-0).

Het probleemoplossend vermogen van het openbaar vervoeralternatief is daarmee gering en het alternatief biedt dan ook geen structurele oplossing voor de problematiek van de ZRG. Het aanbod van het autoverkeer op de grootste "bottleneck" op de ZRG, het Julianaplein, zal ook bij uitvoering van dit zeer ambitieuze pakket openbaar vervoermaatregelen de capaciteit van het plein blijven overtreffen.

Infrastructuur-alternatieven (2010-A en 2010-B)

De model- en capaciteitsberekeningen hebben tot de conclusie geleid dat er, om tot een congestievrije afwikkeling te komen, vergaande infrastructurele maatregelen aan de Zuidelijke Ringweg nodig zijn. Toetsing van diverse infrastructuur-alternatieven op haalbaarheid en realiseerbaarheid heeft tot de keuze van twee uit te werken alternatieven geleid.

Alternatief 2010-A (zie afbeelding 1.4) omvat diverse infrastructurele maatregelen, zoals aanleg van een nieuw tracé tussen de Oostelijke Ringweg bij Driebond en de A7 bij Roodehaan (het zogenaamde Euvelgunnetracé) en uitbreiding van het aantal rijstroken tussen het Europaplein en het Julianaplein. Daarnaast voorziet alternatief 2010-A in de aanleg van een verhoogde rijbaan over het Julianaplein voor het doorgaande verkeer op de A7, met bypasses langs de A7 tussen het Vrijheidsplein en de Hereweg. Deze oplossing heeft voor het Julianaplein echter slechts een beperkte restcapaciteit na het jaar 2010.

Alternatief 2010-B (zie afbeelding 1.4) met - toegevoegd aan alternatief 2010-A - een tunnel richting noord-zuid onder het Julianaplein door, biedt meer restcapaciteit, ook na het jaar 2010.

De ruimtelijke consequenties van beide infrastructuur-alternatieven zijn erg groot, met name rond het Julianaplein en de doorsnijding Oosterpoort. Daarnaast zal de nog steeds verdergaande groei van het autoverkeer en een sterke concentratie van de verkeersstromen in de stad, met name in de zone rond de Zuidelijke Ringweg, er toe leiden dat de aan- en afvoerwegen verstopt raken. Deze grote verkeersdruk op het onderliggende wegennet zal op termijn ook weer "terugslaan" op de Zuidelijke Ringweg: op en nabij de op- en afritten van de Zuidelijke Ringweg zal weer congestie optreden. Ook zullen er gedurende de jaren van uitvoering van de maatregelen aan de Zuidelijke Ringweg grote knelpunten ontstaan, omdat omleidingsroutes ontbreken die het grote verkeersaanbod op de Zuidelijke Ringweg tijdelijk kunnen verwerken.

1.5. Zuidtangent-varianten

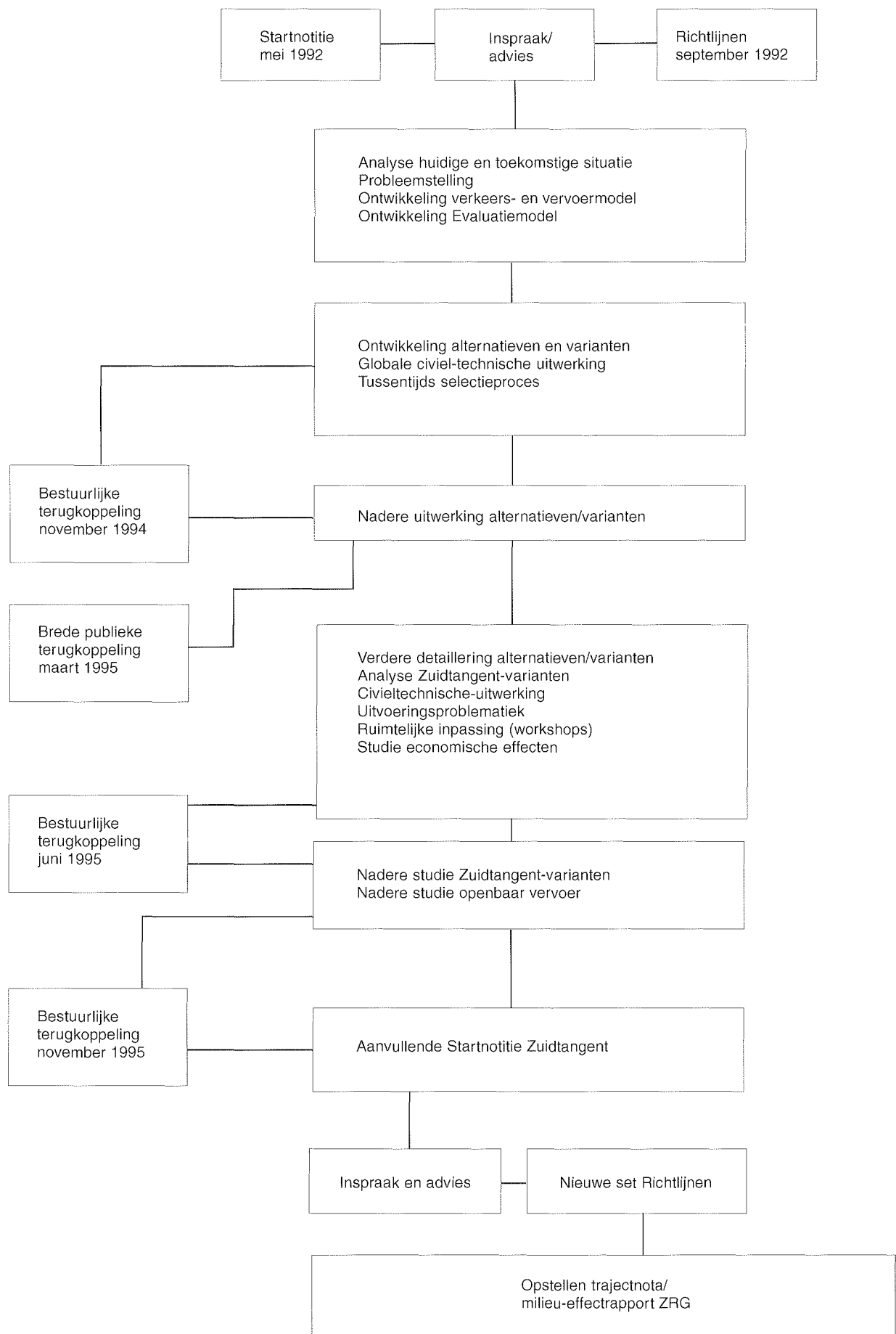
In verband hiermee heeft de initiatiefnemer van het project, Rijkswaterstaat Directie Noord-Nederland, in overleg met de Provincie en Gemeente Groningen, besloten om naast de hiervoor beschreven alternatieven de mogelijkheden van het omleggen van de A7 langs de zuidkant van de stad Groningen - zogenaamde Zuidtangent-varianten - in de projectstudie Zuidelijke Ringweg Groningen te onderzoeken. Daarnaast is ook vanuit de samenleving (bewoners, bedrijfsleven, belanggroeperingen en bestuurders) de wens naar voren gekomen om ook andere oplossingen, met name Zuidtangent-varianten, in de projectstudie ZRG te betrekken.

Gelet op het voorgaande brengt Rijkswaterstaat Directie Noord-Nederland deze Aanvullende Startnotitie Zuidtangent uit. Doel hiervan is Zuidtangent-varianten te gaan onderzoeken als integraal onderdeel van de projectstudie Zuidelijke Ringweg Groningen.

In afbeelding 1.5 is een overzicht gegeven van de werkzaamheden in hoofdlijnen vanaf de start van het project (mei 1992) tot op dit moment. Uit dit overzicht blijkt dat de Startnotitie van 1992 en deze Aanvullende Startnotitie Zuidtangent zullen leiden tot één set nieuwe Richtlijnen ten behoeve van de projectstudie ZRG.

Nadrukkelijk wordt opgemerkt dat de inmiddels ontwikkelde alternatieven en varianten, die maatregelen aan de huidige Zuidelijke Ringweg inhouden, integraal onderdeel van de projectstudie ZRG blijven uitmaken. Besluitvorming vindt plaats op basis van de op te stellen trajectnota/het milieu-effectrapport, waarin alle relevante effecten van zowel de Zuidtangent-varianten, als de Zuidelijke Ringweg-varianten worden beschreven en gewaardeerd.

In het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 2) wordt een nadere omschrijving van de Zuidtangent-varianten gegeven. Daarna wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de doelstelling, het basisjaar en het studiegebied. In hoofdstuk 4 komt de effectenbepaling aan de orde. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de te volgen besluitvormingsprocedure.



95-13-1.cdr

2. DE ZUIDTANGENT

2.1. Inleiding

Zoals in het vorige hoofdstuk is aangegeven, bieden alternatieven en varianten die uitgaan van ingrepen aan de Zuidelijke Ringweg zelf onvoldoende garanties voor de bereikbaarheid van Groningen in de verder weg gelegen toekomst. Daarnaast moet worden geconstateerd dat de beschouwde ingrepen nogal wat ruimtelijke consequenties hebben en dat de leefbaarheid in delen van de stad Groningen verslechtert.

Op basis van deze overwegingen is besloten te bezien in hoeverre omleggingsvarianten kunnen bijdragen aan de oplossing van de (toekomstige) problematiek. In dit kader is een groot aantal mogelijke varianten globaal uitgewerkt en beoordeeld op hun verkeerskundige effecten. Op basis van deze verkenningen is de uiteindelijke keuze bepaald voor de in de tracewet/m.e.r.-procedure te onderzoeken alternatieven en varianten.

2.2. Onderzochte mogelijkheden

Omdat de grootste verkeersdruk op het Groningse wegennet zich voordoet aan de zuidkant van de stad, is in eerste instantie gekeken naar omleggingsvarianten in het gebied ten zuiden van de stad. Ten aanzien van Zuidtangent-varianten is een onderscheid te maken tussen mogelijkheden in de onmiddellijke nabijheid van de stad en varianten die de agglomeratie op een wat grotere afstand passeren. Er is echter ook onderzocht in hoeverre een noordelijke omlegging zou kunnen bijdragen aan de uiteindelijke oplossing.

Er is een aantal mogelijkheden op een grotere afstand ten zuiden van de stad onderzocht, te weten:

- a. omleiding direct ten zuiden van Haren en direct ten noorden van Paterswolde;
- b. omleiding direct ten zuiden van Eelde en Haren;
- c. nieuwe verbinding Leek - Vries - Hoogezand;
- d. verdubbeling van de N33 tussen Assen en Appingedam/Delfzijl.

Uit model- en capaciteitsberekeningen is gebleken dat hoe groter de afstand tot de stad is, hoe geringer de reductie van het verkeer op de Zuidelijke Ringweg is. Achtereenvolgens worden voor de hiervoor genoemde omleidingsalternatieven de volgende maximale reducties van het verkeer op de Zuidelijke Ringweg bereikt:

- | | |
|-------|---|
| ad a. | 16.000 - 20.000 motorvoertuigen/etmaal; |
| ad b. | 9.000 - 12.000 motorvoertuigen/etmaal; |
| ad c. | 8.000 - 10.000 motorvoertuigen/etmaal; |
| ad d. | 1.000 - 2.000 motorvoertuigen/etmaal. |

In alle gevallen is de reductie te gering om een effectieve bijdrage te kunnen leveren aan het oplossen van het verkeersafwikkelingsprobleem op de Zuidelijke Ringweg. In het jaar 2010 zullen bij aanleg van één van de alternatieven a t/m d minimaal dezelfde maatregelen aan de Zuidelijke Ringweg noodzakelijk zijn, als aangegeven bij alternatief A.

De redenen dat omleidingsvarianten op grotere afstand van de stad Groningen geen reële bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek in de zone van de Zuidelijke Ringweg zijn de volgende:

- Het percentage doorgaand verkeer op de Zuidelijke Ringweg is gering (tussen 10 en 15% **). De Zuidelijke Ringweg heeft met name een functie voor het verkeer van en naar Groningen (tussen 45 en 70% **). Het overige verkeer (tussen 15% en 45% **) is intern gericht. Van het doorgaande verkeer heeft ongeveer de helft een herkomst of bestemming in de directe nabijheid van de agglomeratie Groningen. Omleidingen op een wat grotere afstand van de stad Groningen zullen dan ook slechts tot een geringe vermindering van het verkeer op de Zuidelijke Ringweg leiden.
- Het zwaartepunt van de werkgelegenheid (kantoorlocaties en bedrijven-terreinen, grootschalige detailhandel en voorzieningen) ligt aan de zuidwest, zuid en zuid-oostzijde van de stad Groningen. Ook belangrijke nieuwe ontwikkelingen zijn in dit gebied gepland, waardoor een verdere verschuiving van het zwaartepunt van woonconcentraties en bedrijven-terreinen in zuidelijke richting ontstaat. De Zuidelijke Ringweg vervult een belangrijke rol als hoofdontsluiting van deze gebieden.

De huidige intensiteiten en de modelberekeningen voor de toekomst hebben aangetoond dat het effect van noordelijke omleggingen - hetzij door gebruik te maken van de (aangepaste) Noordelijke Ringweg, hetzij door de aanleg van een nieuwe Noordtangent - op het verkeersaanbod op de Zuidelijke Ringweg eveneens zeer gering is. Noordelijke omleidingsroutes komen te excentrisch te liggen ten opzichte van de zwaartepunten van wonen en werken, waardoor ze een geringe verkeersaantrekkende werking hebben. Uit de modelberekeningen is gebleken, dat door aanleg van een noordelijke omlegging de vermindering van het autoverkeer op de Zuidelijke Ringweg circa 7.000 - 9.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Bij een resterende etmaalintensiteit op de Zuidelijke Ringweg van circa 100.000 blijven dan ook minimaal de maatregelen uit het A-alternatief nodig.

Een alternatief waarbij - middels ondertunneling - gedeeltelijk gebruik wordt gemaakt van het tracé van de Laan Corpus den Hoorn om een kortsluiting te maken tussen de A7 en de A28, is vervallen omdat een dergelijk alternatief ruimtelijk nabij de aansluitingen met de A7 en de A28 niet uitvoerbaar blijkt te zijn. Bij de aansluiting met de A28 heeft dit te maken met de aanwezigheid van het Noordwillemskanaal, de aangrenzende bebouwing en de combinatie met het onderliggende stedelijke hoofdwegenet (aansluiting Van Ketwich Verschuurlaan). Bij de aansluiting met de A7 is verdiepte ligging in combinatie met het realiseren van een ongelijkvloerse bovengrondse aansluiting ruimtelijk niet mogelijk.

Het globale onderzoek naar omleidingsvarianten heeft uiteindelijk tot de conclusie geleid dat de beste kansen voor een vermindering van de problematiek op de Zuidelijke Ringweg worden geboden door zuidelijke omleggingsvarianten die zo dicht mogelijk bij de stad blijven.

** de percentages zijn sterk afhankelijk van de plaats waar gemeten wordt

2.3. Zuidtangent-varianten

Gelet op het voorgaande heeft Rijkswaterstaat Directie Noord-Nederland besloten de volgende Zuidtangent-varianten te gaan onderzoeken als integraal onderdeel van de project-studie Zuidelijke Ringweg Groningen:

Alternatief C: Zuidtangent oost

een nieuwe wegverbinding tussen de A28 en de A7 (richting Hoogezand), direct ten zuiden van de stad Groningen.

Alternatief D: Zuidtangent oost-west

een nieuwe wegverbinding A7 (richting Drachten) - A28 - A7 (richting Hoogezand), direct ten zuiden van de stad Groningen, uitgevoerd als autosnelweg.

2.3.1. Alternatief C: Zuidtangent oost

Het tracé van de Zuidtangent oost loopt vanaf de A28 iets ten zuiden van de wijk De Wijert-Zuid, zuidelijk langs Essen en sluit ter hoogte van Engelbert aan op de A7.

Bij dit tracé-alternatief worden twee varianten onderscheiden, te weten:

variant C1: uitgevoerd als stadsautoweg;

variant C2: uitgevoerd als autosnelweg.

In afbeelding 2.1 zijn beide C-varianten weergegeven.

Bij uitvoering van de Zuidtangent oost als autosnelweg maakt de huidige Zuidelijke Ringweg geen onderdeel meer uit van de A7. De A7 volgt dan het tracé van de Zuidtangent oost, waarna deze via de A28 (met een fly-over bij het Julianaplein) richting Drachten loopt.

In verband met de ruimtelijke en landschappelijke kwetsbaarheid van het te doorsnijden gebied wordt ook een uitvoeringsvariant als stadsautoweg onderzocht. Uitvoering als stadsautoweg vergt namelijk minder ruimte, is gemakkelijker in te passen en kan daarnaast meer aansluitingsmogelijkheden bieden voor de onderliggende wegenstructuur. Bij deze variant blijft de huidige Zuidelijke Ringweg als A7 onderdeel uitmaken van het landelijk hoofdwegennet.

2.3.2. Alternatief D: Zuidtangent oost-west

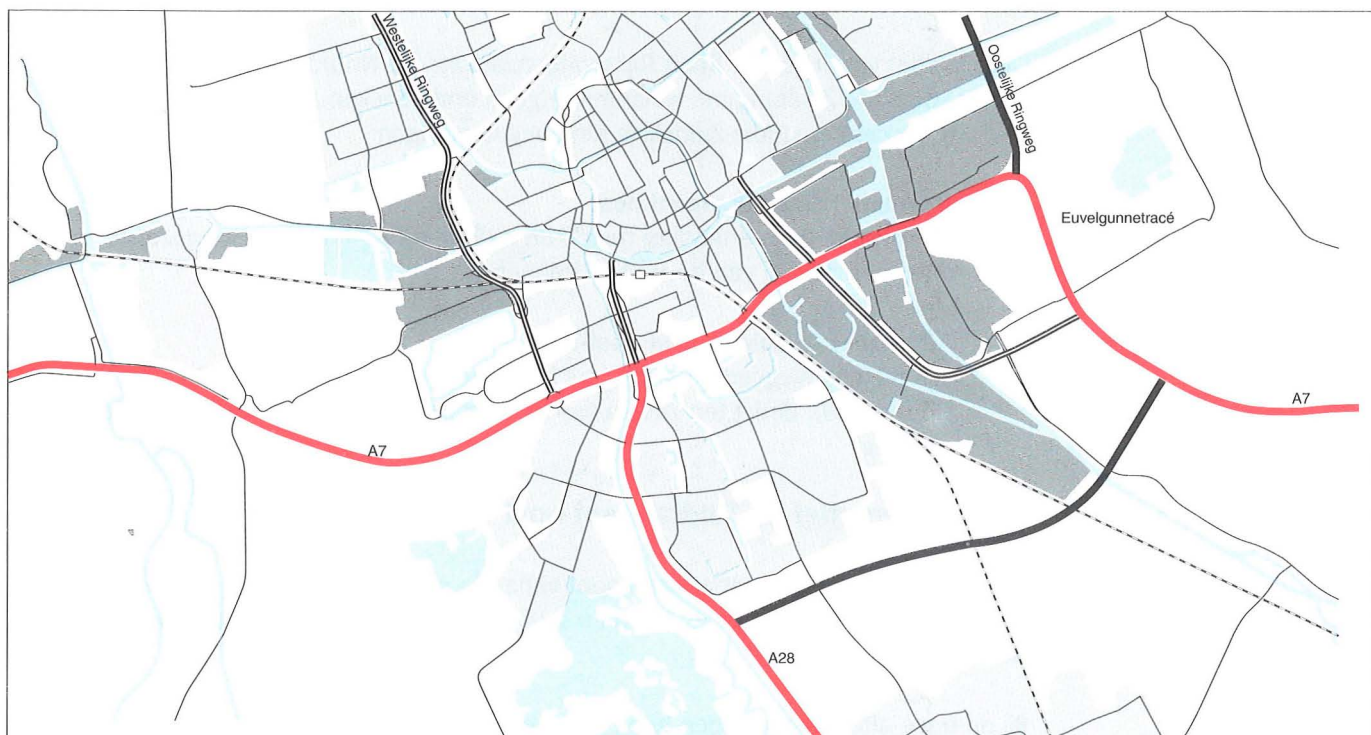
Het oostelijk gedeelte van dit tracé is gelijk aan het te volgen tracé bij de Zuidtangent oost. Het westelijk deel loopt vanaf de A28 via het Paterswoldsemeer naar de A7 bij Hoogkerk.

Ook bij dit alternatief worden twee varianten onderscheiden, te weten:

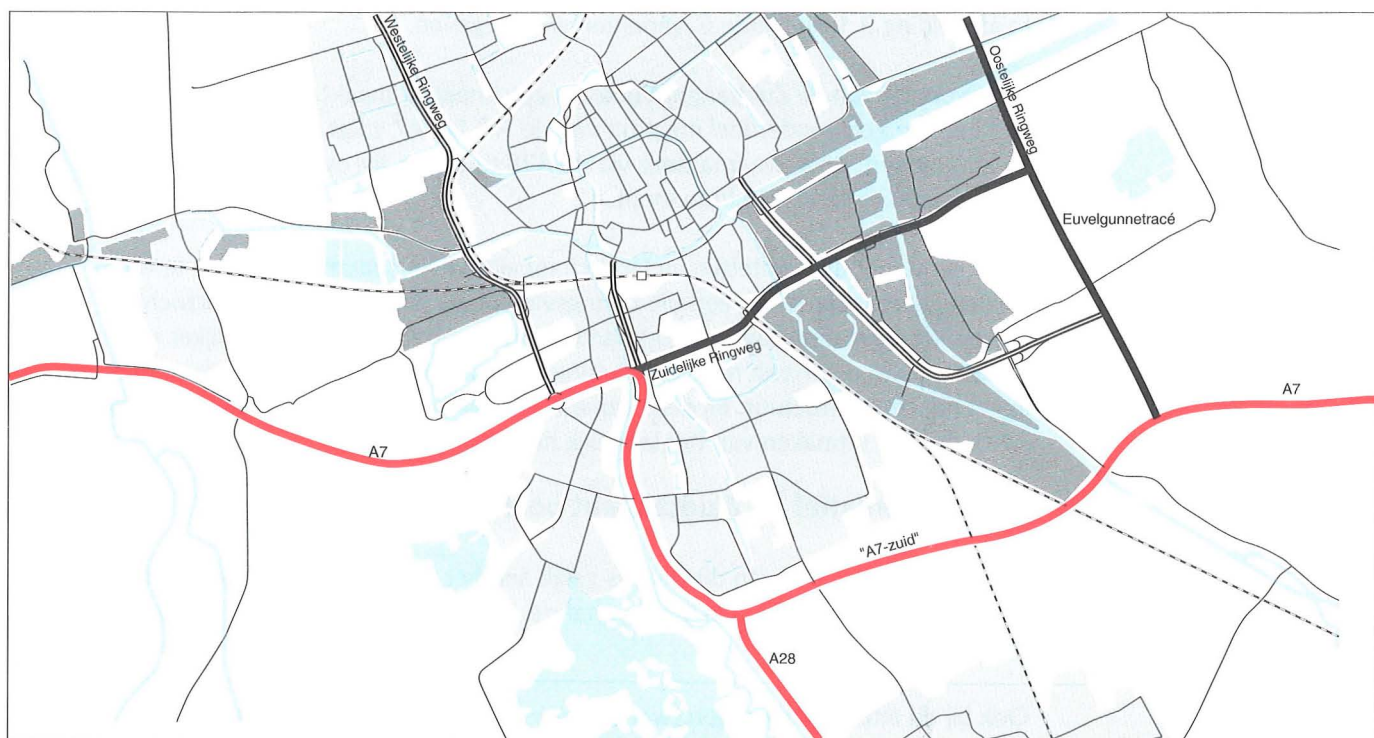
variant D1: kort

variant D2: lang

Beide varianten zijn weergegeven in afbeelding 2.2.

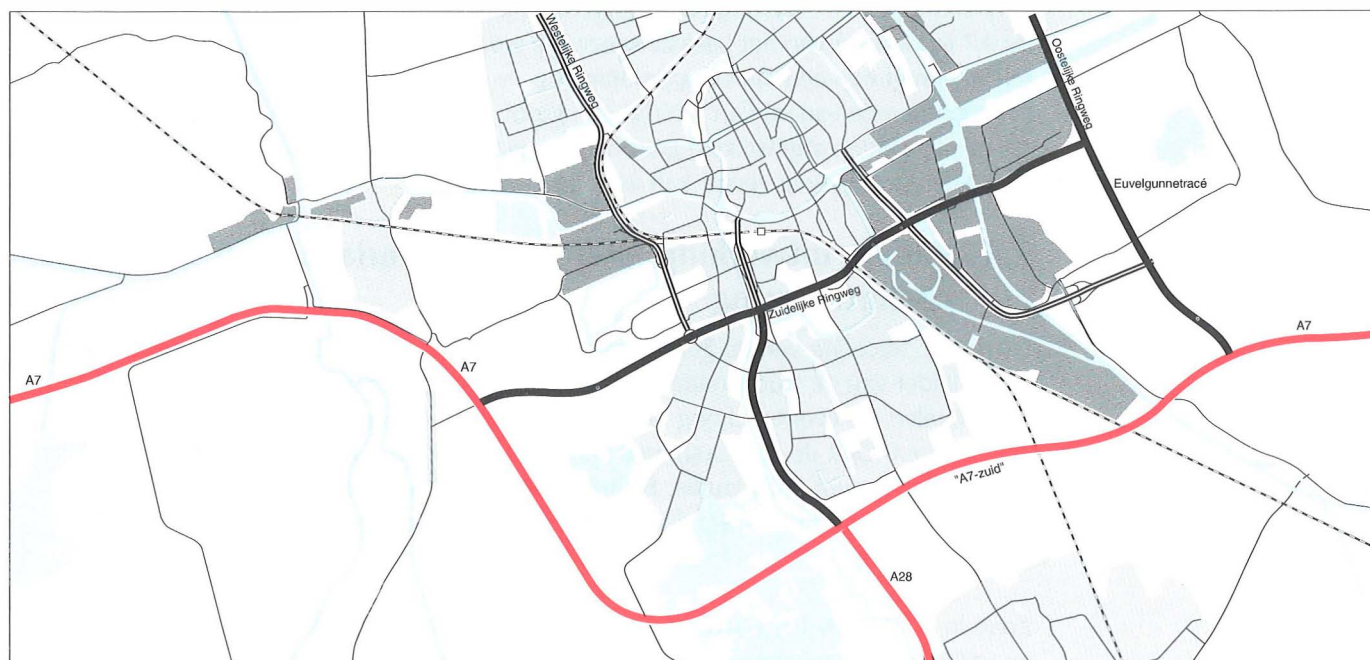


alternatief 2010-C1: Zuidtangente oost als stadsautoweg



alternatief 2010-C2: Zuidtangente oost als autosnelweg

nb. de exacte tracering, en ligging en vormgeving aansluitingen onderwerp van nadere studie



alternatief 2010-D1: Zuidtangent oost-west kort als autosnelweg



1370-11a.cdr

alternatief 2010-D2: Zuidtangent oost-west lang als autosnelweg

nb. de exacte tracering, en ligging en vormgeving aansluitingen onderwerp van nadere studie

2.2 alternatief 2010-D: Zuidtangent oost-west (A7-A28-A7)

De korte Zuidtangent variant D1 sluit direct ten oosten van de aansluiting Hoogkerk aan op de A7. De lange Zuidtangent variant D2 verlaat het huidige tracé van de A7 ten oosten van het Leekstermeer. De wegverbinding A7 - Peize/Roden (N372) krijgt dan een directe aansluiting op de Zuidtangent. Voordeel van de laatstgenoemde variant kan zijn dat een groot gedeelte van het verkeer Groningen-Peize-Roden afgewikkeld gaat worden via deze Zuidtangent, zodat daarmee de Zuidelijke Ringweg verder kan worden ontlast.

2.4. Nadere uitwerking alternatieven/varianten en besluitvorming

De exacte tracering van de Zuidtangent-varianten en de wijze van uitvoering zal in het kader van de studie nader worden uitgewerkt. Tevens worden de maatregelen die eventueel nog nodig blijken te zijn aan de Zuidelijke Ringweg aangegeven. Ook de duurzaamheid van de oplossingen (na het jaar 2010) vormt een aandachtspunt in de studie. Bij het onderzoek naar de wijze van uitvoering van alle varianten zal ook aandacht worden geschonken aan - gedeeltelijke - ondertunneling.

Zoals in hoofdstuk 1 is aangegeven blijven de inmiddels ontwikkelde alternatieven en varianten, die maatregelen aan de huidige Zuidelijke Ringweg inhouden, integraal onderdeel van de projectstudie ZRG uitmaken. Besluitvorming vindt plaats na opstelling van de trajectnota/het milieu-effectrapport, waarin alle relevante effecten van zowel de Zuidtangent-varianten, als de Zuidelijke Ringweg-varianten worden beschreven en gewaardeerd.

3. DOELSTELLING, STUDIEGEBIED EN BASISJAAR

3.1. Doelstelling

Het rijksbeleid op het gebied van verkeer en vervoer is verwoord in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). De regering heeft in het SVV-II, met een uitgebreid pakket aan maatregelen, een verscherpt verkeers- en vervoerbeleid gepresenteerd om leefbaarheid en bereikbaarheid veilig te stellen en goed op elkaar af te stemmen. Een belangrijk onderdeel van het beleid vormt het streven om te komen tot geleiding en beperking van de automobilititeit.

In het vorengaande is al geconstateerd dat zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid op en nabij de Zuidelijke Ringweg te wensen overlaten. Daarom is in 1992 de studie "Zuidelijke Ringweg Groningen/A7" gestart. In het kader daarvan zijn inmiddels diverse alternatieven onderzocht, zowel alternatieven waarbij extra rijbanen en andere infrastructurele maatregelen zijn voorzien, als alternatieven die zich richten op het beter benutten van de huidige wegverbinding en op het extra stimuleren van het openbaar vervoer. Uit dat onderzoek is gebleken dat de onderzochte alternatieven geen garantie bieden voor een goede bereikbaarheid en leefbaarheid op de langere termijn. Redenen waarom nu ook zogenaamde Zuidtangent-varianten in de studie Zuidelijke Ringweg Groningen worden onderzocht.

Doelstelling in de totale ZRG-studie is:

- het onderzoeken op welke manier de te verwachten problematiek op de Zuidelijke Ringweg kan worden opgelost op een zodanige wijze dat de agglomeratie Groningen ook in de toekomst bereikbaar blijft. De negatieve gevolgen voor het (leef)milieu dienen waar mogelijk te worden vermeden, danwel zoveel mogelijk te worden beperkt.

3.2. Studieggebied

Het meenemen van Zuidtangent-varianten heeft er toe geleid dat het studiegebied is veranderd ten opzichte van de Startnotitie uit 1992. Het studiegebied omvat enerzijds het inpassingsgebied en anderzijds het invloedsgebied. Het inpassingsgebied is het gebied waarbinnen de werkzaamheden worden uitgevoerd en voorzieningen worden getroffen. De begrenzing van het invloedsgebied wordt bepaald op basis van de reële veranderingen die als gevolg van de alternatieven kunnen optreden en die meer dan marginaal zijn. In de trajectnota/MER zal de begrenzing per aspect worden aangegeven.

3.3. Basisjaar/beleid

In de Startnotitie van 1992 was 1990 het basisjaar van de studie. Sinds 1990 zijn er echter diverse maatregelen rond het Julianaplein getroffen, te weten:

- het afsluiten en opruimen van de op- en afrit van de Paterswoldseweg met de A7;
- het afsluiten en opruimen van de afrit Brailleweg/A28 richting Assen;
- het afsluiten en opruimen van de oprit Vondellaan/A28 richting Julianaplein;
- het aanleggen en openstellen van de oprit van de Van Ketwich Verschuurlaan naar de A28 richting Julianaplein;
- het aanleggen en openstellen van de afrit vanaf de A28 naar de Van Ketwich Verschuurlaan;
- het verplaatsen van de oprit Parkweg in noordelijke richting;
- het verruimen van het aantal rijstroken bij de verkeersregelininstallatie bij het Julianaplein;
- het aanpassen van de westelijke op- en afrit van de Hereweg.

Daarnaast zijn er sindsdien belangrijke wijzigingen in de verkeersstructuur van de stad Groningen doorgevoerd (bijvoorbeeld afsluiting van het Noorderplantsoen). Ook hebben er diverse ruimtelijke ontwikkelingen plaatsgevonden die van invloed zijn op het verkeer op de ZRG (bijvoorbeeld Gasunie en Driebond). Gelet op deze maatregelen en ontwikkelingen en gezien het feit dat het verkeer in de periode 1990 - 1994 sterk is gegroeid, zal 1994 als basisjaar voor de studie worden gebruikt, in plaats van 1990. Zoals al is opgemerkt vormt 2010 het planningsjaar van de studie.

Ook zijn er sinds de Startnotitie van 1992 inmiddels diverse plannen vastgesteld die van invloed zijn op de verwachte ontwikkelingen tot het jaar 2010. Belangrijke plannen die in in dit verband genoemd kunnen worden zijn:

- Binnenstad Beter van de Gemeente Groningen, 1993;
- het Streekplan van de Provincie Groningen, 1994;
- het Structuurplan van de Gemeente Groningen "De stad van Straks", 1995.

Daarnaast wordt rekening gehouden met de overige strategische plannen van gemeenten, provincies en rijk, die van invloed zijn op het studiegebied, onder andere de provinciale milieubeleidsplannen.

Omdat de te onderzoeken alternatieven zullen worden vergeleken met en gewaardeerd ten opzichte van de situatie 2010-0, worden in de trajectnota/het milieu-effectrapport de verwachte ontwikkelingen beschreven die van belang zijn voor het studiegebied.

4. DE EFFECTEN

4.1. Inleiding

De effecten van de alternatieven in het inpassings- en invloedsgebied worden beschreven en beoordeeld. De effectenbeschrijving en -beoordeling geschiedt onder andere op basis van de "Voorspellingsmethoden Milieu-effecten Wegenprojecten" van Rijkswaterstaat, Dienst Weg- en Waterbouwkunde (1990). Waar mogelijk wordt een getalsmatige onderbouwing van de verwachte effecten gegeven.

Welke effecten optreden en in welke mate is mede afhankelijk van de verwachte ontwikkelingen in het studiegebied. Daarom wordt steeds per relevant aspect, nadat de huidige situatie is beschreven, bij de referentiesituatie (2010-0) een beschrijving gegeven van de verwachte zogenaamde "autonome ontwikkelingen" in het studiegebied. Zoals in het voorgaande al is aangegeven omvat het studiegebied enerzijds het inpassingsgebied en anderzijds het invloedsgebied. Het inpassingsgebied is het gebied waarbinnen de werkzaamheden worden uitgevoerd en voorzieningen worden getroffen. De begrenzing van het invloedsgebied wordt bepaald op basis van de reële veranderingen die als gevolg van de alternatieven kunnen optreden en die meer dan marginaal zijn. In de trajectnota/MER zal de begrenzing per aspect worden aangegeven.

Bij het beschrijven van de effecten van de alternatieven wordt waar nodig onderscheid gemaakt in effecten tijdens aanleg van de weg en bij gebruik van de weg. Ook wordt aangegeven of de effecten tijdelijk, danwel permanent zijn.

4.2. Waardering effecten

De effecten worden gewaardeerd door toetsing aan beleidsdoelstellingen. Of een effect wordt beoordeeld als negatief danwel als positief, hangt af van de vraag of het effect bijdraagt aan realisering van de relevante beleidsdoelstellingen voor het betreffende aspect, of dat het effect deze realisering juist belemmert.

Voor bepaalde milieu-effecten gelden naast streefbeelden op basis van de beleidsdoelstellingen van de overheid, milieukwaliteitseisen op basis van wetgeving, zoals normen voor geluidsoverlast op basis van de Wet geluidhinder en grenswaarden voor luchtverontreiniging op basis van de Besluiten Luchtkwaliteit (voortvloeiende uit de Wet milieubeheer). Voor aspecten waarvoor geen kwantitatieve (milieu-)kwaliteitseisen zijn geformuleerd, gelden de meer kwalitatieve streefbeelden, zoals het voorkomen en terugdringen van versnippering van natuur en landschap en bescherming van waardevolle plant- en diersoorten.

In de trajectnota/MER zal worden aangegeven van welke criteria wordt uitgegaan bij de waardering van de effecten. Bij de uiteindelijke besluitvorming zijn naast de milieu-criteria ook verkeerskundige, economische en financiële (kosten van uitvoering van de alternatieven) criteria van belang. Daarom worden ook voor de aspecten verkeersafwikkeling, economie en verkeersveiligheid de effecten bepaald en gewaardeerd en worden de kosten alternatieven begroot. Ook zal worden gekeken welke gevolgen de alternatieven hebben voor de in het gebied aanwezige functies, zoals wonen, landbouw en recreatie.

De effecten van de tracé-alternatieven worden gewaardeerd ten opzichte van de referentiesituatie (2010-0). Bij de waardering van de effecten wordt de volgende schaalindeling toegepast:

+++	groot positief effect
++	positief effect
+	beperkt positief effect
0	referentiekader/per saldo geen effect
-	beperkt negatief effect
- -	negatief effect
- - -	groot negatief effect

Voor de volgende aspecten worden de effecten bepaald en gewaardeerd:

- * verkeersafwikkeling
- * economie
- * verkeersveiligheid
- * geluid
- * lucht
- * bodem
- * grond- en oppervlaktewater
- * cultuurhistorie en archeologie
- * visueel-ruimtelijke opbouw (landschappelijk en stedelijk)
- * functioneel-ruimtelijke opbouw
- * vegetatie en fauna
- * kosten alternatieven

In de trajectnota/MER wordt aangegeven welke leemten in kennis er bestaan bij het bepalen van de effecten. Ook wordt aangegeven of de verwachte negatieve effecten kunnen worden verminderd door het treffen van zogenaamde mitigerende en/of compenserende maatregelen.

In het navolgende wordt per aspect een korte toelichting gegeven.

4.2.1. Verkeersafwikkeling

In de trajectnota/MER worden de huidige verkeersintensiteiten en -stromen weer-gegeven en worden de toekomstige verkeersintensiteiten en -stromen voor de nulsituatie en per alternatief/variant bepaald. Daarbij wordt gebruik gemaakt van het Model Noord-Nederland en het Verkeersmodel Autoverkeer Agglomeratie Groningen. Zoals in hoofdstuk 1 al is opgemerkt, is bij deze Verkeersmodellen uitgegaan van het aangescherpte maatregelenpakket (tol) van het SVV-II, deel d. Dit betekent onder andere dat er van wordt uitgegaan dat de verwachte groei van het autoverkeer in het jaar 2010 (met circa 70% ten opzichte van 1986) zal zijn teruggedrongen tot een groei met circa 35%. Voor Noord-Nederland is deze taakstelling regionaal vertaald en wordt uitgegaan van terugdringing van de groei van het autoverkeer in 2010 ten opzichte van 1986 tot een groei met 44%. In de Zuidelijke Ringweg-studie wordt van dit algemeen groeipercentage uitgegaan.

Zowel voor de huidige als voor de toekomstige situaties worden de verdelingen over de voertuigcategorieën en over het etmaal bepaald. Deze verkeersgegevens vormen de input voor het bepalen van de effecten voor onder andere de aspecten verkeersveiligheid, geluid en lucht.

Op basis van de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten en -stromen wordt de verkeersafwikkeling geanalyseerd. Ook wordt aandacht besteed aan de gevolgen voor het onderliggende wegennet.

4.2.2. Economie

Bij dit aspect wordt allereerst ingegaan op recente en de verwachte ontwikkeling van de economie van Groningen. De nadruk ligt hierbij op werkgelegenheid, bedrijfstakken, bedrijfslokaties en goederenstromen. Vervolgens komen de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de Zuidelijke Ringwegzone aan de orde. Op basis van met bedrijven en intermediaire organisaties (zoals Kamer van Koophandel en lokale bedrijvenverenigingen) gehouden interviews, wordt ingegaan op het belang van bereikbaarheid van bedrijven en de rol van de Zuidelijke Ringweg daarin, het oordeel over de alternatieven/varianten en de mogelijke gevolgen voor de bedrijfsvoering. Tot slot worden voor de nulsituatie en per alternatief/variant de verwachte economische effecten weergegeven.

4.2.3. Verkeersveiligheid

Met het Evaluatiesysteem Verkeer en Vervoer wordt de verkeers(on)veiligheid op de Zuidelijke Ringweg en in het invloedsgebied daarvan bepaald. Per wegvak, kruispunt of binnengebied (= woonerven, 30km-uur gebieden, klassieke woonstraten en landelijke gebieden) wordt het geregistreerde aantal letselongevallen verzameld en toegedeeld. Bij het bepalen van de verwachte verkeers(on)veiligheid in de toekomstige situaties wordt gebruik gemaakt van risicocijfers (dat wil zeggen landelijke gemiddelden voor de onderscheiden weg- en kruispunttypen) die door het Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid zijn opgesteld. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van betrouwbaarheidsmarges. Aan de hand van de landelijke risicocijfers en de verkeersprestatie wordt de verwachte verkeersveiligheid voor de referentiesituatie (2010-0) bepaald. Het verwachte aantal letselongevallen in de situatie 2010-0 wordt vergeleken met de situatie in 1994. Vervolgens worden de alternatieven/varianten beoordeeld en op relatieve wijze (met indices) onderling en met de referentiesituatie 2010-0 vergeleken.

4.2.4. Geluid

Het akoestisch onderzoek gebeurt met de rekenmethoden die voortvloeien uit de Wet Geluidhinder, Reken en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï, Methode II.

Voor een aantal representatieve punten wordt kwantitatieve informatie gegeven over:

- de geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer per periode van de dag, per dag van de week en, zo daarbij significante verschillen te verwachten zijn, per seizoen;
- de uit deze waarden af te leiden gemiddelde etmaalwaarden;
- de relevante overeenkomstige gegevens van het achtergrondgeluid.

Voor de huidige situatie, de nulsituatie en de alternatieven/varianten worden weergegeven:

- de geluidsbelastingcontouren voor wegverkeer (etmaalwaardecontouren op basis van gemiddelde werkdagintensiteit) in de klassen 50-55, 55-60, 60-65 en > 65 dB(A);
- het akoestisch ruimtebeslag, dat wil zeggen de oppervlakte met een geluidsbelasting > 50 dB(A);
- de geluidsgevoelige bestemmingen, waaronder het aantal woningen, per geluidsbelastingklasse.

Indien de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) volgens de Wet geluidhinder wordt overschreden en er sprake is van geconcentreerde bebouwing, wordt bekend of door het aanbrengen van geluidswallen of -schermen de geluidsbelasting tot maximaal 50 dB(A) kan worden teruggebracht.

4.2.5. Lucht

De huidige luchtkwaliteit wordt aangegeven aan de hand van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit en informatie van de Provincie Groningen. Ingegaan wordt op beleidsontwikkelingen en normen. Op basis van de verkeersintensiteiten, gemiddelde snelheden, het aandeel vrachtauto's per wegvak, de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personen- en vrachtauto's), brandstofsoorten en omgevingskenmerken worden de effecten in de nulsituatie en bij de alternatieven en varianten bepaald. Hierbij wordt gebruik gemaakt van het TNO Verspreidingsmodel voor Verkeersemmissies. De beschrijving van de gevolgen voor de luchtkwaliteit geschiedt aan de hand van de thema-indeling van het Nationaal Milieubeleidsplan en de gevolgen worden getoetst aan de normen die op basis van de wetgeving voor de luchtkwaliteit gelden.

4.2.6. Bodem

Bij het beschrijven van de effecten voor de bodem wordt onderscheid gemaakt in effecten bij aanleg en na aanleg en in tijdelijke en permanente effecten. De effecten van verkeer en wegaanleg op de bodem bestaan uit een verstoring van de bodemopbouw, -structuur en -kwaliteit. Nadat de huidige bodemgesteldheid is beschreven wordt ingegaan op de mogelijke effecten die zullen optreden bij de nulsituatie en de alternatieven en varianten.

4.2.7. Grond- en oppervlaktewater

De effecten op het grondwater bestaan uit mogelijke wijzigingen in de grondwaterkwaliteit, -peilen en -stromen. De effecten kunnen bestaan uit veranderingen in de grondwaterkwaliteit door uitstoot van verontreinigende stoffen en van de weg afgespoelde verontreinigingen, zoals zouten, minerale oliën en aromatische koolwaterstoffen. Bij aanleg van nieuwe weglichamen kunnen de grondwaterpeilen en -stromingen worden beïnvloed door bronbemaling tijdens de aanleg van kunstwerken en door zetting van het weglichaam. Deze mogelijke effecten worden onderzocht. Effecten op het oppervlaktewater bestaan uit verandering in het patroon van waterlopen en veranderingen in de waterkwaliteit. Ook deze effecten zullen worden onderzocht.

4.2.8. Cultuurhistorie en archeologie

Bij dit aspect wordt ingegaan op het voorkomen en de gaafheid van de in het studiegebied aanwezige cultuurhistorische en archeologische elementen en structuren. Tevens wordt aangegeven wat de gevolgen voor kwetsbare elementen en structuren zullen zijn in de nulsituatie en bij de alternatieven en varianten.

4.2.10. Visueel-ruimtelijke opbouw (landschappelijk en stedelijk)

Bij de visueel-ruimtelijke opbouw wordt het beeld van de direct aan de tracés grenzende gebieden beschreven. Nadat de huidige en nulsituatie is beschreven, wordt aangegeven welke veranderingen als gevolg van de bij de alternatieven en varianten te treffen maatregelen zullen optreden.

4.2.11. Functioneel-ruimtelijke opbouw

Geïnterpreteerd wordt welke gebruiksfuncties [zoals wonen, (agrarische) bedrijvigheid, recreatieve functies, natuur] in het plangebied voorkomen en welke veranderingen op basis van het vigerende beleid daarin worden verwacht. Daarna worden mogelijke veranderingen daarin, zoals doorsnijding en verlies van in het plangebied voorkomende gebruiksfuncties, per alternatief en variant aangegeven.

4.2.12. Vegetatie en fauna

Er zal een beschrijving worden gegeven van de aanwezige natuurwaarden. Nadat de autonome ontwikkeling is beschreven, wordt aangegeven in hoeverre er gebieden met waardevolle vegetatie en/of fauna in de nulsituatie en bij de alternatieven en varianten verloren gaan, versnipperd worden of ander verstooring zullen ondervinden. Hierbij zal aandacht worden besteed aan ecologische relaties.

4.2.13. Kosten alternatieven/varianten

Tot slot zullen de kosten van de alternatieven en varianten worden begroot.

tijd	tracéwet/m.e.r.-procedure	
	initiatiefnemer/ bevoegd gezag	anderen
december 1995 t/m februari 1996	opstellen aanvullende startnotitie Zuidtangent door initiatiefnemer	overleg gemeenten, provincies, waterschappen
april 1996	bekendmaking en ter inzagelegging van aanvullende startnotitie Zuidtangent door bevoegd gezag	inspraak/advies Zuidtangent
		advies richtlijnen Zuidtangent Cmer
juli 1996	vaststellen richtlijnen door bevoegd gezag	
augustus 1996	opstellen trajectnota/ MER door initiatief- nemer	overleg gemeenten, provincies, waterschappen
juni 1997	ontvangst trajectnota/ MER door bevoegd gezag	
september 1997	bekendmaking en ter inzagelegging trajectnota/MER door bevoegd gezag	inspraak advies betrokken overheidsorganen
		toetsingsadvies Cmer
	bekendmaking en ter inzage legging ontwerp tracébesluit	
		inspraak/advies
	tracébesluit	beroep
	evaluatie milieugevolgen	

1370-8a.cdr

5. BESLUITVORMINGSPROCEDURE

De projectstudie Zuidelijke Ringweg Groningen is op 13 mei 1992 gestart met de publicatie door de toenmalige initiatiefnemer van het project, Rijkswaterstaat Directie Groningen/Rijksverkeersinspectie District Noord van de Startnotitie Projectstudie Zuidelijke Ringweg Groningen. Op basis van de Startnotitie, inspraak en adviezen, heeft het bevoegd gezag, de minister van Verkeer en Waterstaat op 24 september 1992 de Richtlijnen milieu-effectrapportage ten behoeve van de projectstudie Zuidelijke Ringweg Groningen (rijksweg 7) vastgesteld. In deze richtlijnen staat aangegeven op welke manier de in de Startnotitie beschreven mogelijke oplossingen (de zogenaamde alternatieven) nader moeten worden uitgewerkt en welke onderzoeksaspecten in de projectstudie aan de orde moeten komen.

De initiatiefnemers van de oorspronkelijke Startnotitie, Rijkswaterstaat Directie Groningen en Rijksverkeersinspectie District Noord, zijn inmiddels gefuseerd. Daardoor is de huidige initiatiefnemer Rijkswaterstaat Directie Noord Nederland. Rijkswaterstaat Directie Noord-Nederland voert de ZRG-studie uit in samenwerking met de betrokken lokale en regionale overheden.

Per 1 januari 1994 is de Tracéwet in werking is getreden. De Tracéwet geeft de procedures aan die gevolgd moeten worden bij besluitvorming over aanleg of wijziging van rijks- of hoofdinfrastructuur. Dit betekent dat de onderhavige studie onder de werking van de Tracéwet valt. De Tracéwet sluit aan bij het uit de Wet Milieubeheer voortvloeiende Besluit milieu-effectrapportage van 24 februari 1992. De tracéwet- en m.e.r.-procedure lopen gelijk op. Daarnaast is er sprake van coördinatie met de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De rechtsbescherming is geregeld in de Algemene Wet Bestuursrecht. In afbeelding 5.1 is de Tracéwet-/m.e.r.-procedure weergegeven.

Na bekendmaking van deze Aanvullende Startnotitie wordt deze op diverse plaatsen, waaronder de Gemeentehuizen in Groningen, Haren en Eelde, Rijkswaterstaat Directie Noord-Nederland in Leeuwarden en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in Den Haag, ter inzage gelegd.

Iedereen heeft de gelegenheid om binnen 4 weken na de bekendmaking van deze Aanvullende Startnotitie schriftelijk op de Aanvullende Startnotitie te reageren.

De schriftelijke reacties kunnen binnen deze termijn worden gezonden aan:

* Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directeur-generaal van de Rijkswaterstaat
Afdeling IO
Postbus 20906
2500 EX 's Gravenhage

Door de initiatiefnemer van het project, Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland, zal tijdens deze termijn van 4 weken een aantal voorlichtingsavonden worden gehouden.

Op basis van de Aanvullende Startnotitie Zuidtangent, de binnengekomen inspraakreacties en de adviezen van de (onafhankelijke) Commissie voor de m.e.r. en de overige wettelijke adviseurs, stelt het bevoegd gezag (de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) de Richtlijnen voor de op te stellen trajectnota/het milieu-effectrapport (MER) vast. Hierbij wordt rekening gehouden met de oorspronkelijke Startnotitie en Richtlijnen. Er komen nieuwe Richtlijnen voor de gehele projectstudie ZRG.

In deze Richtlijnen zal worden aangegeven welke onderzoeksaspecten en alternatieven de initiatiefnemer van het project, Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland, in de op te stellen trajectnota/MER moet behandelen.

Ter voorbereiding van het opstellen van de trajectnota/MER zal door Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland overleg worden gevoerd met de betrokken bestuursorganen.

In de trajectnota/MER worden op basis van detailkaarten van ten minste 1 : 10.000 de effecten van de alternatieve oplossingsmogelijkheden beschreven.

De trajectnota/MER wordt vervolgens gepubliceerd en ter inzage gelegd. Iedereen kan binnen 8 weken schriftelijk daarop reageren. Binnen deze periode worden hoorzittingen gehouden, zodat burgers ook mondeling hun opvattingen naar voren kunnen brengen.

De mede-overheden krijgen 4 maanden de tijd om over de trajectnota/MER te adviseren. Zij dienen dan aan te geven welke tracés passen binnen het ruimtelijk beleid, aan welke zij de voorkeur geven en welke hun onaanvaardbaar voorkomen. Blijft een reactie achterwege dan stemmen zij in met alle in de trajectnota geschetste mogelijkheden.

Aan de hand van de inspraak van burgers en de adviezen van de mede-overheden wordt binnen 8 weken na de genoemde 4 maanden door het bevoegd gezag, de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, in beginsel een tracé gekozen. Dit tracé moet vervolgens binnen 8 weken op bestemmingsplanniveau worden uitgewerkt in de vorm van een ontwerp-tracébesluit. Als uitwerking binnen deze 8 weken niet lukt mag de uitwerking met maximaal 6 maanden worden verlengd.

Vervolgens wordt het ontwerp-tracébesluit gepubliceerd, waarbij gebruik wordt gemaakt van één of meer gedetailleerde kaarten met een schaal van ten minste 1 : 2.500.

Tegen het ontwerp-tracébesluit kunnen uitsluitend belanghebbenden binnen een periode van 4 weken bezwaar maken. Als de keuze op een tracé valt dat niet in de trajectnota/MER is beschreven, geldt een periode van 8 weken voor iedereen.

De mede-overheden dienen binnen 12 weken na publikatie van het ontwerp-tracébesluit aan te geven of zij planologische medewerking willen verlenen.

Uiterlijk binnen 5 maanden na vaststelling van het (gewijzigde) ontwerp-tracébesluit nemen de bewindslieden een definitief besluit. Aan gemeenten en provincies die geen planologische medewerking hebben toegezegd, hetzij omdat ze die hebben geweigerd, hetzij omdat ze niet binnen de termijn van 12 weken hebben gereageerd, wordt door de Minister van VROM de aanwijzing gegeven die medewerking te verlenen².

Het tracébesluit bevat het tracé tot op het detailleringsniveau van het bestemmingsplan. Het definitieve tracébesluit wordt ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen binnen 6 weken beroep tegen het besluit indienen bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Tegen de aanpassing van de bestemmingsplannen als zodanig alsmede tegen vergunningverlening staat geen afzonderlijk beroep open, tenzij deze aanpassingen of vergunningen niet uit het tracébesluit voortvloeien. Zodanige beroepen kunnen de realisering van het project niet beletten of vertragen juist omdat zij niet op het tracébesluit berusten.

De mede-overheden die planologische medewerking hebben toegezegd, dienen hun ruimtelijke plannen binnen één jaar na vaststelling van het tracébesluit realiseren. In deze periode zal ook de onteigeningsprocedure worden afgewikkeld. Gemeenten en provincies zijn gehouden de benodigde vergunningen te verlenen.

2 Indien de inspraak of de standpuntbepaling van de mede-overheden daartoe aanleiding geven, kan een ander tracé worden gekozen in de vorm van een gewijzigd ontwerp-tracébesluit. Als daartoe wordt overgegaan, wordt dit op dezelfde wijze als het ontwerp-tracébesluit onderworpen aan inspraak. Opnieuw wordt aan de mede-overheden gevraagd of zij bereid zijn tot het verlenen van planologische inpassing.

Maatregelen SVV-Ild beleid; aangescherpt pakket

Parkeren

- * verdubbeling parkeertarieven t.o.v. 1986 (reëel) voor alle gebieden met betaald parkeren. De tarieven zijn gedifferentieerd naar spits/dal⁽¹⁾
- * uitbreiding van het bepaald parkeer-areaal
- * invoering van parkeerrestricties in gebieden volgens een normering per locatie. Dit gebeurt op basis van arbeidsplaatsen en de zgn. A-, B- en C-locaties

Openbaar vervoer

- * snelheidsverhoging bus, gedifferentieerd naar afstandklasse⁽²⁾
- * snelheidsverhoging bus voor het voor- en natransport trein⁽²⁾
- * spitsbussen op de zwaardere autorelaties boven de 15 km⁽²⁾
- * verbeterde reistijdverhoudingen OV/auto voor de zwaardere woon-werk relaties⁽²⁾
- * imago-verbetering en verbeterde informatieverstrekking⁽¹⁾
- * jaarlijkse reële toename OV-tarieven met 1,3%⁽¹⁾

Prijsmaatregelen auto

- * in de spits een heffing van 50% op de in de Randstad afgelegde kilometers⁽¹⁾
- * in de spits een heffing van 25% op de afgelegde kilometers buiten de randstad met als voorwaarde dat deze afgewikkeld worden op het LMS-netwerk⁽¹⁾
- * in de restdag een heffing van 13% op de in de randstad afgelegde kilometers⁽¹⁾
- * in de restdag een heffing van 6% op de afgelegde kilometers buiten de Randstad met als voorwaarde dat deze afgewikkeld worden op het LMS-netwerk⁽¹⁾
- * hogere brandstofprijzen: 30% extra stijging naast de reële stijging van 25% t.o.v. 1986⁽¹⁾
- * stijging dieselaccijns⁽¹⁾
- * daling van het reiskostenforfait⁽¹⁾

Fietsmaatregelen

- * Door infrastructurele verbeteringen e.d. verkorting van fietsafstanden boven de 3 km met 10%⁽¹⁾

Concrete regionale invulling SVV-Ild Noord-Nederland

Parkeren

- * de regio heeft naar gebied gedifferentieerde parkeertarieven voor het toekomstjaar voorgesteld. Het betreft hier de zones 1, 100, 104, 133, 154, 217, 232, 254 en 275 en de gehanteerde kosten zijn f. 2,20 in de restdag en f. 2,00 in de spits per parkeerplaats (in 1983 prijzen)

Openbaar vervoer

- * de regio heeft een gedetailleerd openbaar vervoernetwerk en bijbehorende lijnvoering gedefinieerd voor het toekomstjaar

(1) Maatregelen die ook regionaal gelden

(2) Mits specifiek in de openbaar vervoernetwerken opgenomen

N.B. Regionale en lokale maatregelen zoals carpooling en vervoermanagement zijn niet in de modelberekeningen gerepresenteerd.

