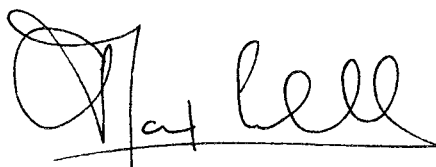


Herziene Richtlijnen voor de Trajectnota/MER
Zuidelijke Ringweg Groningen (A7)

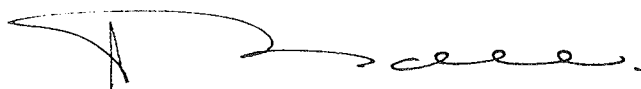
Herziene Richtlijnen voor de Trajectnota/MER
Zuidelijke Ringweg Groningen (A7)

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer



's-Gravenhage, 6-12-1996

Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer overeenkomstig artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer



's-Gravenhage, 6-12-1996

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	3
2	Probleemstelling, doel en besluitvorming	4
2.1	Probleemstelling	4
2.2	Doel	6
2.3	De te nemen besluiten	6
3	Voorgenomen activiteit en alternatieven	7
3.1	Algemeen	7
3.2	Mogelijkheden die niet in aanmerking komen	7
3.3	Ontwikkeling en toetsing van alternatieven	8
3.4	Uitwerking van de alternatieven	9
3.5	Nulalternatief/refentiekader	10
3.6	Meest milieuvriendelijk alternatief	10
4	Bestaande toestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten	12
4.1	Bestaande toestand en autonome ontwikkeling	12
4.2	Effectbeschrijving	12
4.4	Bodem en water	14
4.5	Levende natuur	15
4.6	Geluid en trillingen	15
4.7	Lucht	17
4.8	Veiligheid	17
4.9	Woon- en leefmilieu	18
4.10	Overige aspecten	18
5	Vergelijking van de alternatieven	19
6	Leemten in kennis, evaluatie achteraf	20
7	Vorm en presentatie van de trajectnota	21
8	Samenvatting van de trajectnota	22

Bijlage 1. Samenvatting van de inspraakreacties

Bijlage 2. Commentaar van bevoegd gezag op de inspraakreacties

1 Inleiding

In 1992 is een tracéwetprocedure (inclusief milieu-effectrapportage) gestart ten behoeve van een tracébesluit inzake een oplossing voor de problematiek op de Zuidelijke Ringweg Groningen (A7). De daarbij te bestuderen infrastructuur-alternatieven beperkten zich tot aanpassingen aan en nabij de bestaande Zuidelijke Ringweg. Tijdens de studie is evenwel gebleken dat de ruimtelijke consequenties van deze alternatieven erg groot zijn en dat - mede gezien de enorme groei van het autoverkeer - deze alternatieven wellicht in onvoldoende mate de geconstateerde problemen kunnen oplossen. Daarom is besloten om ook een onderzoek in te stellen naar de wenselijkheid en de mogelijkheden om de A7 langs de zuidkant van de stad Groningen om te leiden.

Om ook deze zogenaamde Zuidtangent-varianten in de besluitvorming te kunnen betrekken moest de tracé/m.e.r.-procedure worden verbreed. Op 4 april 1996 werd de start van de nieuwe procedure bekendgemaakt en werd de aanvullende startnotitie Zuidtangent ter inzage gelegd. Nadrukkelijk zij vermeld dat de eerder ontwikkelde alternatieven, die maatregelen aan de huidige Zuidelijke Ringweg inhouden, integraal onderdeel van de tracéstudie blijven uitmaken.

Eenieder werd op basis van de nieuwe startnotitie in de gelegenheid gesteld te reageren op de gewenste inhoud van het milieu-effectrapport. Voorts werd de Commissie voor de milieu-effectrapportage en de wettelijke adviseurs (opnieuw) om advies gevraagd. Mede aan de hand van de inspraakreacties en de adviezen werden de thans voorliggende richtlijnen opgesteld. Deze richtlijnen zijn met betrekking tot de in beschouwing te nemen alternatieven op te vatten als een herziening van de in het kader van de oorspronkelijke procedure op 24 september 1992 vastgestelde richtlijnen. De laatstgenoemde richtlijnen zijn hiermee vervallen.

Op basis van deze richtlijnen dient het milieu-effectrapport (MER) te worden opgesteld. Dit rapport zal worden geïntegreerd in de trajectnota en wordt daarom gezamenlijk ook wel trajectnota/MER genoemd. In het navolgende zal kortheidshalve worden gesproken van de trajectnota, waarbij zij benadrukt dat de onderhavige richtlijnen alleen betrekking hebben op het MER-gedeelte c.q. de milieu-aspecten. In de trajectnota als geheel moeten ook ander aspecten zoals economie, ruimtelijke ordening en kosten aan bod komen.

De trajectnota zal de basis vormen voor verdere besluitvorming.

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

2.1 Probleemstelling

Algemeen

Teneinde nut en noodzaak van eventuele maatregelen te kunnen beoordelen dient in de trajectnota het probleem nader te worden geanalyseerd. Deze analyse richt zich op de aspecten bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.

Toekomstscenario SVV-II

De probleemanalyse richt zich op de toekomstige situatie. Als referentiejaar voor de beschrijving van de toekomstige situatie wordt het jaar 2010 genomen, zijnde de planhorizon van het Tweede Structuur Schema Verkeer en Vervoer (SVV-II). Deze toekomstige situatie is gebaseerd op enerzijds (concreet aan te geven) planologische, demografische en economische ontwikkelingen en anderzijds de groei van de automobilititeit.

Als uitgangspunt geldt de terugdringing van de groei van de automobilititeit volgens het maatregelenpakket van het SVV-II. Dit maatregelenpakket is er op gericht om de groei van het autoverkeer in de periode 1986 - 2010 te beperken tot maximaal 35%. Dit groeipercentage is een landelijk gemiddelde. Volgens de regionale vertaling betekent dit voor de regio Noord een groei van 44%¹. In de Zuidelijke Ringweg studie dient van het bijbehorende maatregelenpakket te worden uitgegaan.

Scenario E

Voor wat betreft de groei van de automobilititeit kan er in de trajectnota bij wijze van gevoeligheidsanalyse een tweede scenario in beschouwing worden genomen. Naar aanleiding van de startnotitie en de inspraak zijn Rijkswaterstaat, de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Groningen, Haren en Eelde namelijk overeengekomen om een gezamenlijk onderzoek in te stellen naar een aantal *extra* maatregelen, teneinde de problematiek op en rond de Zuidelijke Ringweg te verbeteren zonder aanleg van extra hoofdinfrastructuur. Deze maatregelen beogen een verdergaande gedragsverandering dan de maatregelen van het SVV-scenario. De aandacht gaat uit naar ondermeer:

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

- . verdere uitwerking van het openbaar vervoer alternatief, met meer aandacht dan tot dusverre voor vernieuwende vormen van openbaar vervoer en een specifieke gerichtheid op het woon-werk verkeer;
- . inrichting van transferia rond de stad Groningen (bestemmingstransferia) en in de regio (herkomststransferia);
- . technische maatregelen (verkeerssignalering, toeritdosering, filesignalering);
- . prijsmaatregelen zoals een verscherpt parkeerbeleid en tolheffing;
- . ruimtelijke ordeningsmaatregelen in combinatie met het benadrukken van de doorgaande functie van de Zuidelijke Ringweg (afsluiten/amoveren van een groot deel van de bestaande aansluitingen), aanpassingen aan het onderliggend wegennet en fietsvoorzieningen.
- . beïnvloeding van kennis van en houding t.o.v. alternatieven voor het (solo)-autogebruik.

Het zij benadrukt dat het hier alleen gaat om maatregelen op lokaal/regionaal niveau. Algemeen landelijk geldende maatregelen zoals verhoging brandstofaccijns en vermindering reiskostenforfait zijn een zaak van de landelijke politiek en vallen buiten het bestek van deze besluitvormingsprocedure en behoren bovendien al tot het basis-scenario.

In de trajectnota zal gebruik worden gemaakt van de resultaten van dit aanvullend onderzoek.

Verkeersanalyse

Als basis voor de probleemstelling dient een uitgebreide verkeersanalyse. Daarin moet een onderscheid worden gemaakt in:

- . herkomst en bestemming van het verkeer (intern, extern en doorgaand verkeer), zo mogelijk gedifferentieerd naar specifieke (woon/werk) lokaties in de regio en de stad Groningen; hierbij moet tevens worden gezien welke alternatieve routes en vervoerswijzen er bestaan en in welke mate hiervan gebruik wordt gemaakt dan wel kan worden gemaakt.
- . verplaatsingsmotieven (goederenverkeer, zakelijk verkeer, woon-werk/school verkeer en sociaal/recreatief verkeer);
- . de verkeersintensiteiten op de verschillende uren van het etmaal en indien er grote fluctuaties bestaan ook op de verschillende dagen van de week en tijden van het jaar.

De verkeersintensiteit moet worden afgezet tegen de wegcapaciteit. Hieruit volgt een berekening van de congestiekans. In de trajectnota moet een definitie van congestiekans worden gegeven.

In de analyse moeten ook delen van het onderliggend wegennet betrokken worden die een belangrijke samenhang hebben met de Zuidelijke Ringweg. Daarbij moet aandacht worden besteedt aan de afwikkelingscapaciteit van de aansluitingen en de opnamecapaciteit van het onderliggend wegennet. Voor het gebied van de gemeente Groningen worden plannen ontwikkeld, waarin wordt aangegeven hoe moet worden omgegaan met de opnamecapaciteit van de stad. De resultaten daarvan kunnen in de studie worden betrokken.

Probleemstelling

De toekomstige situatie moet worden getoetst aan de hand van objectieve criteria. Hieruit volgt een zo concreet mogelijke formulering van het probleem waarvoor een oplossing wordt gezocht. In de trajectnota moet worden aangegeven waarop de betreffende criteria zijn gebaseerd.

2.2 Doel

Uit de probleemstelling volgt een toetsbare omschrijving van het doel van het voornemen. Daarbij moet worden gerefereerd aan de verschillende functies van de huidige Zuidelijke Ringweg: enerzijds de functie voor doorgaand verkeer, als schakel in het nationale hoofdwegennet, anderzijds de verdeelfunctie voor het verkeer met herkomst/bestemming in de agglomeratie Groningen. Tevens moet een relatieve prioriteit van de (verschillende) doelen worden aangegeven.

Aangegeven moet worden in welke mate de doelstelling overeenkomt met het landelijk verkeers- en vervoerbeleid, zoals neergelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). Ook kan worden aangegeven hoe de doelstelling zich verhoudt tot het lokale verkeers- en vervoersbeleid (Raamplan vervoerregio Groningen).

De alternatieven moeten worden getoetst aan de hand van deze operationeel geformuleerde doelstelling.

2.3 De te nemen besluiten

De trajectnota zal worden opgesteld ten behoeve van een besluit tot het al dan niet aanpassen en/of uitbreiden van de hoofdinfrastructuur. Daarvoor is in de Tracéwet de zogenaamde tracéwetprocedure voorgeschreven. In de trajectnota moet worden uiteengezet hoe de besluitvormingsprocedure verloopt, volgens welk tijdpad dit geschiedt en welke organen en instanties daarbij zijn dan wel moeten worden betrokken.

Voorts moeten in algemene zin de besluiten worden aangeduid die in een later stadium nog moeten worden genomen om de eventuele aanleg en/of aanpassing van infrastructuur te realiseren (bijvoorbeeld wijziging van bestemmingsplannen).

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de WM:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen."*

Artikel 7.10, lid 3 van de WM:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."

Artikel 7.10, lid 4 van de WM:

"Het bevoegd gezag kan bepalen dat, indien niet alle nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden beperkt, bij de ingevolge eerste lid onder b, te beschrijven alternatieven tevens de mogelijkheden worden beschreven om door het treffen van voorzieningen of maatregelen elders de resterende nadelige gevolgen te compenseren"

3.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit behelst de aanleg van nieuwe hoofdinfrastructuur en/of aanpassing van bestaande hoofdinfrastructuur teneinde de geconstateerde problemen zoveel mogelijk overeenkomstig de doelstelling op te lossen. Daartoe moeten in de trajectnota verschillende alternatieven c.q. varianten worden bestudeerd en uitgewerkt.

De te bestuderen alternatieven komen in beginsel overeen met de alternatieven die in de startnotitie zijn genoemd. Het is evenwel mogelijk dat tijdens de studie alternatieven op ondergeschikte punten nog worden aangepast en/of varianten worden toegevoegd. Verder kan op basis van een eerste beschouwing worden gezien of op voorhand een selectie van alternatieven/varianten mogelijk is.

3.2 Mogelijkheden die niet in aanmerking komen

In de inspraakreacties zijn diverse suggesties gedaan voor andere oplossingen dan de aanleg van de Zuidtangent-varianten. Niet alle suggesties behoeven in de studie worden meegenomen. Dit geldt met name voor:

- . stimulering van het gebruik van de noordelijke ringweg;
- . aanleg van een noordtangent;
- . een zeer zuidelijke zuidtangent over de Waterhuizerweg in Haren.

In bijlage 2 van deze richtlijnen wordt per reactie kort ingegaan op de redenen hiervoor. In de trajectnota moet - mede in relatie tot de doelstelling - uitgebreid gemotiveerd worden welke overwegingen een rol hebben gespeeld bij de keuze om sommige opties wel en andere niet te onderzoeken.

Verder zijn in de inspraak suggesties gedaan voor vergaande inpassingsmaatregelen op dan wel langs het bestaande tracé van de Zuidelijke Ringweg, waaronder een geboorde tunnel en de inrichting van de Zuidelijke Ringweg met (eventueel per dagdeel wijzigbare) eenrichtingstroken. In de trajectnota moet worden aangegeven wat met betrekking tot dergelijke opties is overwogen. Daarbij moet aandacht worden besteed aan de volgende aspecten:

- . verkeerskundige en civiel-technische ontwerpcriteria;
- . de mogelijkheid om bestaande bebouwing langs het huidige tracé te ammovezen;
- . het gewenste aantal aansluitingen op de Zuidelijke Ringweg.

3.3 Ontwikkeling en toetsing van alternatieven

De in beschouwing te nemen alternatieven

In deze studie dienen de volgende mogelijkheden in beschouwing te worden genomen:

- . ten eerste de alternatieven die in de aanvullende startnotitie worden genoemd. Hierbij wordt opgemerkt dat het alternatief D2, de lange zuidtangent oost-west, niet als volwaardig alternatief behoeft te worden onderzocht. De te verwachten verkeerskundige voordelen wegen niet op tegen de schade aan het milieu en de doorsnijding van de ecologische hoofdstructuur, die een gevolg zou zijn van de aanleg. Als tijdens de studie blijkt dat één (of enkele) van de A-, B- of C-alternatieven in voldoende mate probleemoplossend is, dan vervalt ook de noodzaak om het D1-alternatief tot hetzelfde detailniveau uit te werken.
- . het zogenaamde Laan Corpus den Hoorn tracé, waarbij middels gedeeltelijke ondertunneling gebruik wordt gemaakt van het tracé van de Laan Corpus den Hoorn om een kortsluiting te maken tussen de A28 en de A7 ten zuiden van het Julianaplein;
- . eventuele (andere) zinvolle combinaties van (delen van) alternatieven;
- . per alternatief de mogelijkheden om met het oog op de meervoudige doelstelling het verkeer op basis van herkomst en bestemming te geleiden en/of te scheiden door bijvoorbeeld, wijziging van de status van bestaande wegen, wisselstroken, afsluiten van bepaalde wegaansluitingen en het instellen van doelgroepstroken.

Toetsing van alternatieven op verkeerskundige aspecten

De alternatieven moeten worden getoetst op de mate waarin aan de doelstelling wordt voldaan. Daarbij moet tevens worden aangegeven hoe het verkeer op het onderliggend wegennet in samenhang met het betreffende alternatief wordt afgewikkeld. Rekening moet worden gehouden met de opnamecapaciteit van het onderliggend wegennet en de afwikkelingscapaciteit van de aansluitingen. Aangegeven moet worden of zich elders eventuele nieuwe knelpunten voordoen.

Tevens zouden de alternatieven kunnen worden beoordeeld op de mate waarin deze ook na het jaar 2010 (of bij tegenvallende ontwikkelingen) nog aan de doelstelling kunnen voldoen. Daarbij kan rekening worden gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingen na het jaar 2010 op basis van de in voorbereiding zijnde Regiovisie Groningen 2030.

3.4 Uitwerking van de alternatieven

Algemeen

De alternatieven moeten worden beschreven voor zover van gevolgen voor het milieu sprake is. Daarbij moet een onderscheid worden gemaakt tussen de activiteiten die plaatsvinden:

- . in de realisatiefase (inrichting/aanleg);
- . in de gebruiksfase (gebruik en beheer).

Ook nevenmaatregelen die inherent zijn aan het betreffende alternatief, zoals aanpassing van het onderliggend wegennet en verplaatsing van gastransport- en hoogspanningsleidingen, maken - voor zover sprake is van een significante invloed op het milieu - deel uit van de beschrijving.

Als dat aan de orde is moet worden aangegeven welke korte termijn oplossingen worden getroffen in de aanloop naar een langere termijn-oplossing.

Tracering

In de startnotitie zijn de mogelijke tracés weergegeven. In de studie moeten de tracés verder worden uitgewerkt en in de trajectnota worden weergegeven op detailkaarten met een schaal van ten minste 1 : 10.000, alsmede een of meer overzichtskaarten met een schaal van ten minste 1 : 50.000. De keuze van de tracé's moet worden gemotiveerd. Aandachtspunten hierbij zijn:

- . de civiel-technische en verkeerskundige ontwerpisen i.c. de mate waarin deze eisen kunnen worden losgelaten daar waar een milieuvriendelijker oplossing voor de hand ligt;
- . de mate waarin de tracering conflicteert met het geldende ruimtelijk beleid (streekplannen, bestemmingsplannen, landinrichtingsplan Haren e.d.);
- . de landschappelijke-ecologische inpassing.

Mitigerende en compenserende maatregelen

Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke maatregelen ertoe behoren om negatieve milieu-effecten te voorkomen, te beperken dan wel te compenseren. Ook moet in het voorkomende geval worden aangegeven waarom zulke maatregelen niet zinvol zijn. Als mitigerende maatregelen moeten in ieder geval worden overwogen:

- . maatregelen ter vermindering van de milieuschade/hinder in de *stedelijke* omgeving, zoals toepassing van (dubbellaags) zeer open asfaltbeton en

(hogere) geluidschermen/-wallen, voorschriften voor snelheidsmatiging en beperking van rijbaangebruik voor vrachtverkeer, verhoogde/verdiepte ligging of tunnelbouw op punten waar de doorsnijding van het stedelijk patroon het ernstigst is;

- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/-hinder in de *landelijke* omgeving, zoals verdiepte ligging/tunnelbouw op landschappelijke gevoelige trajecten, faunapassages/ecoducten, aanpassing van verlichting, geluidwerende maatregelen in verband met fauna, maatregelen ter beperking van schade aan de (geo-)hydrologische relaties.

Voor de berekening van geluidafschermende voorzieningen moet aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder worden toegepast.

Compenserende maatregelen worden pas ingezet voor zover de schade aan het milieu niet kan worden voorkomen. In de trajectnota moeten de consequenties worden aangegeven van het feit dat in ieder geval het Leekstermeergebied, delen van het Noorderveld en Haren en het Paterswolder Meer verplicht onder het compensatiebeginsel vallen.

3.5 Nulalternatief/refentiekader

In de trajectnota moet het nul-alternatief worden beschreven. Het nul-alternatief betekent dat er **geen** maatregelen aan het hoofdwegennet zullen worden uitgevoerd ter oplossing van de gesignaleerde problemen (zie paragraaf 2.1 van deze richtlijnen).

Bij de beschrijving van de milieu-effecten moeten de milieugevolgen van dit alternatief worden beschreven onder de term autonome ontwikkeling. De effecten van de overige alternatieven moeten mede worden beoordeeld ten opzichte van de effecten van het nul-alternatief. Het nul-alternatief dient dus tevens als referentiekader voor de relatieve vergelijking van de effecten van de andere alternatieven.

3.6 Meest milieuvriendelijk alternatief

In de trajectnota moet een meest milieuvriendelijk alternatief worden aangegeven. Dit alternatief is gericht op maximale winst voor het milieu. Daarbij moeten alle milieu-aspecten in ogenschouw worden genomen. Het is op voorhand niet aan te geven hoe dit alternatief eruit zal zien. Dit alternatief kan een reeds beschreven alternatief zijn of een (nieuwe) combinatie van (delen van) alternatieven. In ieder geval moeten bij dit alternatief verdergaande maatregelen ter bescherming van het milieu worden toegepast. Bij de optimaliseringsalternatieven (A en B) betreft dit vooral technische maatregelen; bij de zuidtangent-alternatieven is tracering het belangrijkste element.

Het MMA moet voldoen aan de volgende voorwaarden:

- . het moet vallen binnen de reikwijdte van het tracébesluit conform de Tracéwet;
- . het moet in redelijke mate bijdragen tot de oplossing van het probleem.

4 Bestaande toestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de WM:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de WM:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

4.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling moet worden beschreven als referentiesituatie voor de te verwachten milieu-effecten. Daarbij wordt onder autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu zonder dat aan het voornemen invulling wordt gegeven, waarbij rekening wordt gehouden met eventuele effecten van voltooide en in uitvoering zijnde ingrepen en ingrepen die als gevolg van reeds vastgelegd beleid worden voorzien. De mate van waarschijnlijkheid van die ingrepen moet zo goed mogelijk worden aangegeven.

Als er onzekerheid bestaat over de uitvoering van ingrepen met significante implicaties voor de voorspelling van de autonome milieu-ontwikkeling dan dient hiermee rekening te worden gehouden.

4.2 Effectbeschrijving

Algemeen

Bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten, moet ook het slechtste denkbare scenario (worst case) worden gebruikt.

De manier waarop de milieu-effecten zijn bepaald moet worden toegelicht. Onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld.

Kort moet worden aangegeven, welke voorwaarden (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden, emissienormen en dergelijke) gelden. Hierbij moet worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze voorwaarden zijn of worden vastgelegd.

De trajectnota moet vooral aandacht te besteden aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden.

Referentiejaar

Voor de bepaling van de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten moet een referentiejaar genomen worden. Hiervoor wordt het jaar 2010 genomen, de planhorizon van SVV-II.

Daarnaast moet met behulp van een robuustheidscontrole worden nagegaan in hoeverre een alternatief voldoet aan doelstellingen of criteria, ook indien de vooronderstellingen tegen- of meevallen.

Studiegebied

Het studiegebied (invloedsgebied) omvat het tracé van de aan te leggen weg/wegen (inpassingsgebied) en de omgeving waarin milieu-effecten kunnen optreden. Per milieu-aspect (lucht, bodem, water, et cetera) kan de omvang van het studiegebied verschillen. De begrenzing moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven.

Tot het studiegebied worden in ieder geval ook de wegvakken (en hun omgeving) gerekend die een belangrijke verkeerskundige relatie hebben met het onderhavige gedeelte van de A7 en/of de aan te leggen wegen. Daarbij moet rekening worden gehouden met de beperkte opnamecapaciteit van de aansluitingen op de A7 en van de stad Groningen. De trajectnota moet voor ieder alternatief aangegeven in hoeverre zich op deze wegvakken significante veranderingen voordoen. In de praktijk kan voor de aspecten geluid en lucht een significante verandering in de intensiteit op een wegvak arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de referentiesituatie.

Verder moet bij de effectbepaling van het gebruik van infrastructuur worden uitgegaan van de volgende gegevens: verkeersintensiteiten, gemiddelde rijksnelheden, verkeerssamenstelling per wegvak, de omgevingskenmerken van de wegvakken en (voor luchtverontreiniging) de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens) en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel).

Typen effecten

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet aangegeven worden of de effecten tijdelijk of permanent zijn, en in hoeverre er cumulatie (versterken of uitdoven van effecten) kan optreden.

De volgende paragrafen bevatten per milieu-aspect aandachtspunten.

4.3 Landschap en cultuurhistorie

Het gaat hierbij om de ruimtelijke structuren en patronen en de landschapstypen en de cultuurhistorisch (inclusief archeologisch) belangrijke objecten. Bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten moet aandacht worden besteed aan:

- . (verandering in) ruimtelijke structuren (grootschalig/kleinschalig; open/gesloten) en patronen ²;
- . aanwezigheid/aantasting van cultuurhistorische elementen en patronen³. Enkele tracé-alternatieven doorsnijden archeologisch waardevolle terreinen en terreinen waarvan het vermoeden bestaat dat deze een archeologisch waardevol bodemarchief bevatten; in die gevallen moet de trajectnota de resultaten van een aanvullende archeologische inventarisatie (AAI) vermelden.
- . aantasting/mogelijkheden voor uitbreiding van gebieden met een speciale beleidsstatus (onder andere waardevolle cultuurlandschappen).

4.4 Bodem en water

Het gaat hierbij om de kwaliteit, de uiterlijke verschijningsvorm en de opbouw van de bodem en indien relevant, de diepere ondergrond en om de kwaliteit en beweging van het samenhangende grond- en oppervlaktewater.

Bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten moet aandacht worden besteed aan:

- . aanwezigheid van en invloed op bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- . bestaande en toekomstige bodem- en grondwaterkwaliteit (inclusief verzilting/verzoeting). Hierbij moet rekening worden gehouden met doorsnijding of beïnvloeding van verontreinigde locaties nabij het tracé;
- . bestaande en toekomstige (grond-)waterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie)⁴;
- . bestaande en toekomstige oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding;
- . bestaand(e) en toekomstig(e) reliëf/morfologie;
- . invloed op het bodemarchief, aantasting van de bodemopbouw, doorsnijding van zeldzame geologische lagen of zeldzame bodemtypen;
- . gevoeligheid voor en verandering in grondmechanische processen (zetting).

2 Indien van toepassing zal hierbij aandacht worden besteedt aan het coulissenlandschap bij de Hoornse Dijk.

3 Het gaat hierbij onder andere om dijken, kaden, landgoederen, kastelen, molens, oude bewoningsplaatsen, boerderijen (bijv. in het buurtschap Essen), fortificaties, verkavelingspatronen, legakkers, bebouwingspatronen, water- en wegenpatronen (o.a. Hoornse Diepje) en beplantingspatronen.

4 In dit verband zal ten minste aandacht worden besteed aan de Matsloot, de Peizer- en Eeldermeden, het Hoornse en Paterswolder Meer, Drentse Aa, het Elsburger Onland, de Piccardhofplas, de Esserpolder, de Westbroekster-Engelberter-Molenpolder.

4.5 Levende natuur

Het begrip levende natuur omvat de aanwezige flora, vegetatie en fauna, maar ook de potenties van deelgebieden voor natuurbouw.

Bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten moet aandacht worden besteed aan:

- . aanwezigheid van elementen, respectievelijk aantasting/uitbreidingsmogelijkheden van de ecologische hoofdstructuur), beschermde gebieden, reservaten;
- . aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende plantensoorten en plantengemeenschappen;
- . aanwezigheid van voor het studiegebied kenmerkende diersoorten (in ieder geval gewervelde dieren, maar ook enkele ongewervelde dieren);
- . aanwezigheid van beschermde soorten en doelsoorten van het natuurbeleid, alsmede zeldzame en bedreigde soorten (Rode-Lijst-soorten);
- . aanwezigheid van ecosystemen met een grote graad van ongeschondenheid, kwetsbaarheid en/of onvervangbaarheid;
- . ecologische systemen en relaties: de relaties tussen de verschillende habitats binnen het studiegebied en verbindingen met leefgebieden buiten het studiegebied;
- . landschapselementen die de ecologische relaties bevorderen of die barrières opleveren voor deze relaties;
- . (veranderende) functies van het gebied als voortplantings-, overwinterings-, pleister- of foerageerplaats voor diverse diersoorten, met nadruk op zeldzame en bedreigde soorten en soorten kenmerkend voor bijzondere omstandigheden.

Speciaal bij biologische effecten moet zo mogelijk rekening worden gehouden met veranderingen, die zich pas op lange termijn manifesteren.

4.6 Geluid en trillingen

De belangrijkste informatie over de bestaande geluidssituatie en de autonome ontwikkeling betreft:

- . de huidige en te verwachten autonome ontwikkeling van de geluidsbelasting als gevolg van de relevante bronnen (weg-, rail-, vlieg- en scheepvaartverkeer, industrie, gemotoriseerde recreatie et cetera) waaronder expliciet aangegeven geluidsaneringssituaties;
- . het aantal gehinderden volgens dosis-effectrelaties van VROM in verschillende hinderklassen; als deze aantallen bij de vergelijking van alternatieven geen duidelijke conclusies kunnen verschaffen, dan kan gebruikt worden gemaakt van een aggregatiemethode als de populatiehinderindex (PHI);

- . bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, bejaardenoorden en woon-, natuur-, stilte-, relatieve stille- en recreatiegebieden);
- . indien mogelijk trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolg van het verkeer of andere relevante bronnen.

De belangrijke effecten met betrekking tot geluidhinder zijn:

- . Akoestisch ruimtebeslag relatief stille gebieden in het buitengebied (in ha. groter dan het bestaande referentieniveau geluid, indien dit lager is dan 50 dB(A));
- . het akoestisch invloedsgebied groter dan 50 dB(A);
- . het aantal geluidbelaste woningen (aantal vanaf 50 dB(A), per categorie van 5 dB(A));
- . het aantal gehinderden en ernstig gehinderden vanaf 50 dB(A) in aantallen;
- . aantasting stiltegebied (boven de 40 dB(A) in ha.)
- . trillingshinder (aantal woningen en trillinggevoelige bebouwing binnen ca. 50 meter van de weg, met inschatting van het schaderisico);
- . effecten van de aanleg met betrekking tot geluid en trillingen.

Voor zover zinvol en methodisch mogelijk moeten tevens cumulatieve effecten in de beoordeling worden betrokken. Een ontwerp-AMvB inzake cumulatie geeft een berekeningsmethode waarmee een aantal soorten geluid bij elkaar kunnen worden opgeteld.

Indien van toepassing moet ook worden opgenomen:

geluid- en trillingseffecten tijdens de aanlegfase (heien, transport voor aan-en afvoer van materiaal, tijdelijke verandering van verkeerscirculatie op aansluitende wegennet door omleidingen en stremmingen). Het cumulatieve effect hiervan moet kwalitatief beschreven worden. Extra aandacht moet worden gegeven aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving, in het broedseizoen en in de nachtperiodes.

Bij de akoestische berekeningen moet zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de werkelijk te verwachten veranderingen in de verkeerssamenstelling en de verdeling van voertuigbewegingen over de seizoenen, over het etmaal en over de week.

Voor de berekening van geluidafschermende voorzieningen moet aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder worden toegepast (**inrichtingskeuze**).

In ieder geval moet ook de situatie zonder toepassing van artikel 103 berekend worden. Bij de bepaling van het aantal (al dan niet ernstig) gehinderden en akoestisch ruimtebeslag (dus de **tracékeuze**) mag geen rekening gehouden worden met aftrek ingevolge artikel 103.

4.7 Lucht

Bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten moet aandacht worden besteed aan:

- huidige en te verwachten luchtkwaliteit op leefniveau aan de hand van de volgende stoffen: CO, NO₂, SO₂, benzeen, benzo(a)pyreen, zwarte rook (roet), fijn stof. Het betreft zowel de achtergrondkwaliteit in het gebied, als de verhoging daarvan nabij de wegen;
- huidige en te verwachten emissies van broeikasgassen (CO₂), verzurende stoffen (SO₂, NO_x en vluchtige organische stoffen) en vermestende stoffen (stikstofhoudende stoffen: NO_x);
- aanwezigheid van stank en kans op smogvorming (fotochemische luchtverontreiniging, vorming ozon en aldehyden).

Bij verdiepte of ondergrondse tracés moet afzonderlijke aandacht worden besteed aan de luchtkwaliteit in de tunnel/verdieping, de luchtkwaliteit nabij de uiteinden van de tunnel en de verspreiding van de luchtverontreiniging rond de mogelijke ventilatiepunten. Daarbij moet rekening worden gehouden met de invloed van eventuele (geluid)afschermende voorzieningen.

Hierbij kan tot 30 meter uit de wegas het CAR-model worden gebruikt; verder van de wegas af en buiten de bebouwde kom geven lijnbronmodellen een betrouwbaarder voorspelling.

Bij de voorspellingen moet uitgegaan worden van de huidige emissiefactoren van het wagenpark.

4.8 Veiligheid

Het aspect externe veiligheid omvat de risico's voor de omgeving van calamiteiten bij transport op daartoe door de overheid aangewezen routes waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen.

Risico's waaraan de gebruiker van de weg wordt blootgesteld moeten kwalitatief worden beschreven, voor zover dat voor de vergelijking van de tracé-alternatieven relevant is.

Bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten moet aandacht worden besteed aan:

- individuele risicocontouren op de wegvakken voor de grenswaarde 10⁻⁶ en streefwaarde 10⁻⁸ nader specificeren in een afstand aan weerskanten van de weg (risicocontour door RWS/DWW);
- toename/afname veiligheid op aangewezen routes voor waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd;
- risico voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via het oppervlaktewater;

- . indicatie van het groepsrisico (indien beschikbaar).

4.9 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieu-aspecten {geluid, trillingen, lucht, verkeers)veiligheid, barrièrewerking, landschapsbeeld (inclusief visuele hinder), gedwongen vertrek (sloop van huizen), verlies van stedelijke groengebieden} op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen die in het studiegebied verblijven, vooral de bewoners. Het gaat daarbij niet alleen om het woon- en leefmilieu in het stedelijk gebied, maar ook om dat in de landelijke omgeving. Hierbij moet uiteraard aandacht worden besteed aan de zone tussen Groningen en Haren.

Bij de beschrijving van het woon- en leefmilieu moet rekening worden gehouden met de verschillende functies in (deelgebieden binnen) het studiegebied (onder andere wonen, recreatie, landbouw, natuur).

Bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten moet aandacht worden besteed aan:

- . de functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden (bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar scholen, openbare voorzieningen of winkels), barrièrewerking van de infrastructuur;
- . (bestaande en toekomstige) algehele hinderbeleving (geluidhinder, trillingshinder, luchtkwaliteit, sociale onveiligheid, visuele hinder, stank/stof, et cetera);
- . aantallen verkeersslachtoffers;
- . de invloed van lawaai en luchtverontreiniging op de gezondheid (ook van bijzondere bevolkingsgroepen, zoals CARA-patiënten);
- . kwalitatieve aanduiding van gevoelige gebieden (onder andere woongebieden en natuurgebieden) bij calamiteiten en indicatieve aanduiding van de risico's.

4.10 Overige aspecten

Deze richtlijnen hebben betrekking op de milieu-aspecten, dat wil zeggen het MER-deel van de trajectnota. Daarnaast moeten in de trajectnota ook andere aspecten aan de orde worden gesteld, zoals:

- . de mate waarin de alternatieven het gebruik van de auto bevorderen;
- . de verkeersveiligheid;
- . economische effecten;
- . kosten;
- . effecten op grondgebruik en gebiedsfuncties (b.v. landbouw en open lucht recreatie).

5 Vergelijking van de alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de WM:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

De milieu-effecten van de alternatieven/varianten moeten worden vergeleken met de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarin. Dit moet gebeuren door middel van een vergelijkend overzicht met daarin opgenomen de milieugevolgen (samengevoegd in groepen aspecten), inclusief een overzicht van de normen en de (interim)grens-, richt- en streefwaarden van het milieubeleid. Zo mogelijk moet voor dit project een regionale vertaling worden gehanteerd van landelijke (en eventuele provinciale) normen en streefwaarden. In de Trajectnota/MER moet de totstandkoming van deze 'projectspecifieke normen/streefwaarden' inzichtelijk worden gemaakt dan wel worden aangegeven waarom dit niet mogelijk is. Daarmee moet duidelijk worden gemaakt hoe de effecten van dit project zich verhouden tot landelijke leefbaarheidsdoelstellingen.

Met name moet bij ieder alternatief worden aangegeven in welke mate de doelstelling wordt verwezenlijkt. Ook moet voor ieder alternatief een beknopte kwalitatieve beschouwing worden gegeven van de positieve en negatieve milieugevolgen.

6 Leemten in kennis, evaluatie achteraf

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de WM:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Artikel 7.39 van de WM:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

In de trajectnota moet worden aangegeven welke relevante informatie niet kan worden geleverd en waardoor dit wordt veroorzaakt. Redenen hiervoor kunnen onder andere zijn:

- . onzekerheden en/of onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in de gebruikte invoergegevens (bijvoorbeeld van inventarisaties en karteringen);
- . andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden over milieugevolgen op korte en langere termijn;
- . gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden.

Aangegeven moet worden, welk belang de leemten in kennis hebben voor de besluitvorming. Informatie die voor de besluitvorming essentieel is, mag niet onder leemten in kennis worden aangegeven, maar moet met prioriteit worden geïdentificeerd en in de trajectnota worden opgenomen.

Te zijner tijd moet een evaluatieprogramma worden opgesteld teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken. Dit evaluatieprogramma houdt rechtstreeks verband met de taak om de effecten op het milieu te volgen en te kunnen voorzien in aanvullende en mitigerende maatregelen.

Aangezien er een sterke koppeling bestaat tussen de in de trajectnota gepresenteerde informatie en het op te stellen evaluatieprogramma, moet in de trajectnota reeds een aanzet voor een dergelijk evaluatieprogramma worden gegeven. Daarbij wordt met name gedacht aan een evaluatie van de verkeersprognoses door het periodiek meten van de verkeersintensiteiten.

7 Vorm en presentatie van de trajectnota

De trajectnota moet de probleemstelling, het doel en de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschouwde alternatieven duidelijk en zo objectief mogelijk behandelen, dit ten behoeve van de besluitvorming en om de betreffende milieu-aspecten begrijpelijk te maken voor alle betrokkenen. In de trajectnota moet worden ingegaan op de bij de betrokkenen levende vragen omtrent het voornemen.

Verder gelden voor de presentatie van de trajectnota de volgende aandachtspunten:

- . De omvang van de trajectnota/MER moet worden beperkt en toegespitst op de informatie die direct relevant is voor het te nemen besluit. Achtergrondinformatie en toelichtingen kunnen in bijlagen bij de nota worden opgenomen.
- . De keuze-elementen, die bepalend zijn geweest bij de opstelling, moeten duidelijk naar voren worden gebracht.
- . Indien tijdens de studie blijkt dat niet geheel aan deze richtlijnen kan worden voldaan dan moet dit worden gemotiveerd.
- . Waar mogelijk moet gebruik worden gemaakt van grafische presentatietechnieken (kaarten, (lucht- en/of montage-)foto's, figuren, diagrammen). Daarbij moet op legenda en op consistentie in lay-out en schaalgrootte worden gelet.
- . Geografische namen en plaatsaanduidingen moeten duidelijk op een kaartbijlage van voldoende detail worden aangegeven.

8 Samenvatting van de trajectnota

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de WM:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

De samenvatting van de trajectnota moet aan een zo breed mogelijk publiek voldoende inzicht geven om de in de trajectnota beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en alternatieven te kunnen beoordelen.

De samenvatting moet kort en overzichtelijk de kern van de belangrijkste onderdelen van de trajectnota weergeven. Centraal onderdeel van de samenvatting is een vergelijkende beoordeling van de milieu-effecten van de beschouwde alternatieven (inclusief het nulalternatief) tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid. Voor de onderlinge vergelijking van de alternatieven moet gebruik worden gemaakt van tabellen, figuren, kaarten en ingreep-effect-matrices. De informatie moet zoveel mogelijk kwantitatief worden gepresenteerd.

De samenvatting van de trajectnota moet de belangrijkste elementen van het rapport te presenteren:

- . de doelstellingen van het voornemen en de relatieve prioriteitstelling van deze doelstellingen;
- . de besluitvorming waarvoor de trajectnota dient;
- . de motieven voor de afbakening van de beschouwde alternatieven, waaronder het zogeheten meest milieu-vriendelijke alternatief;
- . een beknopte beschrijving van de verschillende alternatieven;
- . beschrijving van de Ausgangssituatie van het milieu;
- . beschrijving van de voorspelde effecten van de verschillende alternatieven;
- . de leemten in kennis over de milieu-effecten van de verschillende alternatieven.

BIJLAGE 1

SAMENVATTING VAN DE SCHRIFTELIJKE INSPRAAKREACTIES

Het advies van de Commissie MER is bijzonder waardevol gebleken als uitgangspunt voor de richtlijnen.

1 J.W. Baan, Glimmen

Vraagt aandacht voor sluipverkeer door Glimmen en het zuidelijk gedeelte van Haren.

Bepleit, indien tot realisatie wordt overgegaan, het treffen van verkeersvoorzieningen in Glimmen.

2 Meerschap Paterswolde, p/a Groningen

Tekent bezwaar aan tegen de alternatieven D1 en D2, met name in verband met schade die wordt toegebracht aan de openluchtrecreatie.

3 J.L. Bouma, Haren

Stelt voor, gelet op de snelheid waarmee de maatschappij verandert, de berekeningen uit 1994 te herzien.

Het aanleggen van de weg druist in tegen het landelijke beleid de automobiliteit terug te dringen. Het aanleggen van de weg maakt het zelfs aantrekkelijker voor de mensen de auto te pakken.

Stelt voor meer mogelijkheden te onderzoeken om de automobiliteit terug te dringen.

Aanleg van de zuidtangent verstoort de zorgvuldig bewaarde groene strook tussen Groningen en Haren en heeft zeer negatieve invloed op leefmilieu, flora en fauna.

Sluit zich aan bij de voorstellen die de gemeente Haren doet om alternatieven te zoeken voor de aanleg van de weg.

4 Avifauna, Groningen

Heeft bezwaren tegen aanleg van een zuidtangent, omdat dit een (ongewenste) groei van het autoverkeer tot gevolg heeft.

Vraagt zich af waarop de verwachting is gebaseerd dat een zuidtangent een verlichting voor de zuidelijke ringweg kan betekenen.

Sluiten zich aan bij de reactie van de Milieufederatie Groningen.

5 A. Sassen, Haren

De aanleg van de zuidtangent is een volstrekt ongewenste oplossing. Slecht een klein deel van het verkeer is daarmee gediend. Een groot deel van het verkeer is aan het werken in wonen in de stad verbonden.

6 Dr. W.M. Jongman, Groningen

Aanleg van de zuidtangent betekent minder toekomstig woonplezier.

Vraagt zich af of de congestieproblemen werkelijk zo groot zijn dat ze een forse en kostbare ingreep rechtvaardigen.

Vraagt zich af of een zuidtangent planologisch wel verstandig is, in verband met te verwachten verdere verstedelijking ten zuiden van Haren.

7 W. Vernue, Matsloot

Aanleg van zuidtangent-varianten, met name de D-varianten, is niet logisch, omdat de bijdrage aan oplossing van het probleem gering is. Het verkeer is nauw verbonden aan de stad Groningen.

8 G. Brouwer en M.A. Allers, Groningen

Geen van de huidige varianten lossen de problemen op. Het werkelijke probleem is de beperkte opnamecapaciteit van de stad Groningen.

Groningen is bij uitstek geschikt voor een pilot-project rekeningrijden.

9 Ir. G. Reuderink, Groningen

Vraagt zich af welke lange-termijn-doelen worden nagesteeft en welke planningshorizon wordt gehanteerd.

Bepleit het invoeren van mobiliteitsbeperkende maatregelen.

Is van mening dat er inzicht in de hardheid van de vervoersprognoses moet bestaan, voordat over de noodzaak/haalbaarheid van de alternatieven kan worden gesproken.

10 H. de Vries, Groningen

Heeft de indruk dat de doorstroming van het verkeer en de economische consequenties daarvan worden gezien als hoofdprobleem. En dat het belang van leefbaarheid (geluidsoverlast, luchtverontreiniging, bovengrondse ruimtebeslag) secundair is. Pleit voor korte termijn-maatregelen (het aanbrengen van ZOAB en een geluidsscherm op het Herewegviaduct-noordzijde), een evenwichtige belangenafweging en toepassing van tunnels.

11 P. Venema, Peize

Pleit voor een andere formulering van de doelstelling, waaruit een waardenvrije en gelijkwaardige beoordeling van alle aspecten blijkt.

Pleit voor maatregelen aan en nabij de Zuidelijke Ringweg zelf.

Pleit voor het schrappen van tracé D2, indien niet op voorhand kan worden aangegeven hoe optredend natuurverlies kan worden gecompenseerd.

Pleit voor het op voorhand aangeven tot op welk niveau leemten in kennis acceptabel zijn en waar (aanvullend) onderzoek nodig is.

Pleit voor het doorrekenen van geluidswerende maatregelen op alle delen van alle tracés, waarbij de voor de huidige functie kenmerkende geluidsniveaus voor de diverse gebieden als norm gelden.

Behalve aan aanwezige waarden moet ook aandacht worden besteed aan potenties en toekomstige waarden en de mogelijkheden van compensatie.

Pleit voor verruiming van het blikveld (mobiliteitsbeperkende maatregelen).

Schrap varianten waarvan op basis van de tot nu toe gevoerde communicatie is gebleken dat er geen draagvlak voor gevonden kan worden.

12 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Amersfoort

Rekening moet worden gehouden met de wenselijkheid van archeologische onderzoek in de vorm van een Aanvullende Archeologische Inventarisatie.

- 13 Buurtvereniging Eelderwolde, p/a Eelderwolde

Voordat de zuidtangent verder wordt uitgewerkt, is een duidelijke onderbouwing van het verwachte effect op de spitsproblemen noodzakelijk.

Roept op tot het opstellen van een samenhangend plan van alle betrokken overheden, met aandacht voor alle belangen in het gebied.

- 14 Vereniging de Hoornsche Dijk en omgeving, p/a Briltil

De zuidelijke autosnelweg-varianten doen geen recht aan de intenties en huidige waarden van het betrokken gebied en houden onvoldoende rekening met geformuleerde beleidsdoelen (o.a. ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur). Aanpassing en optimalisering van de huidige auto(rond)-weg verdienen de voorkeur.

- 14a Idem

Zie nummer 14 (van de 300 onder recreanten, onwonenden e.a. verspreide formuleren zijn 50 ondertekend terug ontvangen = circa 16%).

- 15 E. Schuurin, Groningen

In verband met het geringe percentage doorgaand verkeer, de financiële investeringen, vernietiging van natuur en het afsluiten van de stad van de provincie Drenthe, is aanleg van een snelwegverbinding tussen de A7-A28-A7 niet acceptabel. Inspreker doet een aantal voorstellen om de doorstroming op de zuidelijke ringweg en omgeving te verbeteren.

- 16 G. Visser-Smiel, Leeuwarden

Protesteert tegen een nieuwe zuidelijke ringweg om de stad, in verband met aantasting van het recreatiegebied, landschap en flora en fauna.

Bevordert alternatieven voor het individuele autogebruik.

- 17 Bewonersvereniging "De Reigerlaan", p/a Paterswolde

Protesteert tegen een weg over het meer in verband met drastische verslechtering van de woonomgeving.

- 18 Drs. H.M.A. Schuttenbelt, Haren

Gezien de negatieve consequenties van de zuidtangent op economie, geluid, lucht, bodem en oppervlaktewater, cultuurhistorie, visueel-ruimtelijke opbouw, vegetatie, fauna, hoge kosten en het geringe effect op de verkeersafwikkeling wordt aanbevolen om varianten in de directe omgeving van de zuidelijke ringweg zeer grondig te onderzoeken.

- 19 Drs. M.P.M. Boks, Haren

De verwachte effecten op de zuidelijke ringweg zijn te gering in verhouding tot de nadelen voor natuur, recreatie en leefbaarheid. Varianten in de directe zone van de zuidelijke ringweg, in combinatie met verkeersbeheersingsmaatregelen en openbaar vervoer-alternatieven moeten beter worden uitgewerkt.

- 20 Stichting Platform Piccardthofplas, p/a Groningen

Staat sterk afwijzend tegenover aanleg van alternatief-D1 en -D2, dit in verband met verstoring van de natuurgebieden, de versnippering van het landschap, vervuiling, aantasting van de ecologische hoofdstructuur en kapitaalvernietiging.

- 21 Buurtenoverleg Zuidelijke Ringweg, p/a Groningen
- Verscheidene nieuwe alternatieven worden aangedragen en op hun effecten gewaardeerd. Aanbevelingen zijn: realisatie van een effectieve combinatie van vormen van collectief vervoer; het combineren hiervan met alternatieven ten behoeve van het autoverkeer en een uitgebreide toepassing van tunnels.
- 22 Dr. G. Rakhorst, Groningen
- Heeft ernstige bezwaren tegen realisatie van de zuidtangent, omdat deze geen wezenlijke bijdrage levert aan het oplossen van de verkeersproblematiek in en rond de stad Groningen.
- Om het doorgaand verkeer te stroomlijnen kan gedacht worden aan realisatie van een klaverblad of aan het aanleggen van een tunnel onder de bestaande weg Drachten-Hoogezand (Julianaplein tot aan aansluiting Hoogezand).
- 23 Fietzersbond enfb, afdeling Groningen
- Betreurt de voorgenomen wegeaanleg en is voor bevordering van fiets en openbaar vervoer.
- Om onnodig autoverkeer te voorkomen moeten werken, wonen, schoolgaan, winkelen beter op elkaar worden afgestemd.
- 24 Landinrichtingscommissie, Haren
- Uitvoering van de plannen voor de zuidtangent kan de uitvoering van het in voorbereiding zijnde landinrichtingsplan Haren frusteren. Het is nodig dat onderlinge afstemming van de plannen plaatsvindt.
- 25 H. van Poelje, Paterswolde
- Om de aanleg van de zuidelijke ringweg rond Groningen voorlopig minder urgent te maken, wordt voorgesteld een netwerk van sneltrams (enkelspoor, met een vaste rijrichting) aan te leggen.
- 26 J. Visser, Leeuwarden
- Protesteert tegen aanleg van een zuidtangent door het Paterswoldsemeer en Hoornse Meer.
- Pleit voor aanleg van magneet-trein-lijnen.
- Is tegen verdere groei van de stad Groningen ten koste van de omliggende gebieden.
- 27 Veefokbedrijf Hoving, Haren
- Tekent bezwaar aan tegen aanleg van de zuidtangent, omdat het bedrijf daarvan op velerlei manieren hinder ondervindt.
- 28 Gemeente Haren
- Het gemeentebestuur wijst het opnemen van een studie naar de zuidtangent in de startnotitie af.
- Hiervoor in de plaats pleit het gemeentebestuur voor opneming in de startnotitie van een studie naar een duurzame oplossing van de verkeersproblematiek in de agglomeratie Groningen op basis van een systeem van congestiemanagement. Dit houdt in het zoeken naar oplossingen die zijn gericht op het bevorderen van een efficiënter gebruik van de bestaande infrastructuur, het terugdringen van het autogebruik en het verbeteren van de doorstroming van het verkeer.

29 Gemeente Groningen

Spreekt sterke twijfels uit ten aanzien van het oplossend vermogen van de infrastructuurvarianten 2010-A en 2010-B.

Bepleit een aanvullend onderzoek naar de zogenaamde tunnelvariant, die vanaf de A7 bij het Stadspark onder de Laan Corpus den Hoorn doorloopt naar de afslag A28/afslag Groningen-Zuid.

Bovengrondse tracé's door de Eelder- en Peizermeden en door het Paterswoldsemeer zijn onaanvaardbaar, in verband met aantasting van een voor de stad belangrijk natuur- en recreatiegebied.

Bij de variant van een tracé door het landschappelijk waardevolle gebied tussen de stad en Haren gaat de voorkeur uit naar een ondergrondse of verdiepte aanleg van de zuidtangent.

30 VNONCW Werkgeversvereniging Noord, Haren

Is zeer ingenomen met een aanvullend onderzoek naar een mogelijke zuidtangent.

Vraagt zich af, gezien de groei van de automobiliteit sinds 1985 met 46%, waarop Rijkswaterstaat de groei van 15 à 20% tot het jaar 2010 (gerekend vanaf 1995) baseert.

Is van mening dat een noordtracé in de aanvullende startnotitie had moeten worden meegenomen.

31 A.A. Visser, p/a Leeuwarden

Protesteert tegen de aanleg van de zuidtangent. Is korte termijn denken. Prioriteit ligt ten onrechte bij de welvaart. Welzijn (leefmilieu) dient de eerste prioriteit te hebben.

32 Mw. C.A. Hemmes-Landweer, Paterswolde

Heeft grote bezwaren tegen de aanleg van de zuidtangent (2010-C1/C2, 2010-D1/D2) in verband met versnippering van haar landerijen. Verzoekt in de trajectnota/MER een aparte paragraaf aan het aspect landbouw te besteden.

De landerijen liggen in een gebied dat is aangewezen als ecologische hoofdstructuur en behoren dus niet door een weg te worden doorsneden.

33 A.L. Neeteson, Haren

Zie nr. 3

34 J.D. Wisman, Haren

Zie nr. 3

35 Belangenvereniging Meerkoetlaan Paterswolde, p/a Paterswolde

Protesteert namens een 30-tal huiseigenaren en 1 bewoner met kracht tegen het idee een weg over het meer te bouwen, in verband met verslechtering van de woonomgeving en waardevermindering van de woningen.

36 C.E. Niemeijer, Haren

Zie nr. 3

37 J.J. Neeteson en A.M. Neeteson-van Nieuwenhoven, Haren

Zie nr. 3

38 M.F. de Zee, Haren

Zie nr. 3

39 F. Wynne, Haren

Zie nr. 3

40 Mr H.H.G. Hofstee e.a., Groningen

Aanleg van de zuidtangent (C1, C2, D1 en D2) wordt afgewezen wegens de verwoestende effecten op natuur, milieu en woongebieden.

Omdat het doorgaande verkeer van te geringe betekenis is, lost aanleg van de zuidtangent niets op.

Insprekers dragen diverse infrastructurele maatregelen aan.

Het gebruik van het openbaar vervoer moet worden gestimuleerd door kwaliteitsverbetering, modernisering en het inzetten van sneltrams.

41 P.J.M. Biezenaar, Peize

Omdat er over de getallen betreffende het toekomstig autogebruik geen afdoende duidelijkheid bestaat, kunnen deze niet als uitgangspunt worden gebruikt.

Pleit voor uitbreiding van de alternatieven 2010-A en -B met meer ongelijkvloerse verkeersstromen en met aanpassingen in de stad en binnen de ringweg.

Verwerpt de alternatieven 2010-C- en D in verband met natuur- en recreatiewaarden en vrees voor uitbreiding van het oppervlak woon- en werkwijken in de gebieden tussen de zuidelijke stadsgrenzen en de eventuele nieuwe wegen.

42 Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, directie Noord

Merkt op dat bij aanleg van verschillende alternatieven deels kerngebieden van de Ecologische Hoofd Structuur worden doorsneden. Van deze gebieden mogen de ecologische functies niet worden aangetast zonder dat daaraan een zwaarwegend maatschappelijk belang ten grondslag ligt.

Vraagt aandacht voor een duidelijke analyse van de actuele en toekomstige situatie in relatie tot het rijksbeleid met betrekking tot de terugdringing van het autogebruik en stimulering van alternatieven, mede in relatie tot herkomst en bestemming van de vervoerstromen.

Vraagt een gedegen beschrijving van de aanwezige natuurwaarden, landschappelijke waarden en waarden op het gebied van openluchtrecreatie. Ook dient aandacht te worden geschonken aan knelpunten die een optimale functievervulling van natuur en landschap in de weg staan, alsmede van de effecten van de verschillende alternatieven op de aanwezige waarden. Aangegeven moet worden welke mitigerende en compenserende maatregelen mogelijk zijn.

Geeft aan dat aandacht moet worden geschonken aan (de effecten voor) de landbouwstructuur in de regio, de archeologie en cultuurhistorie en de actuele en potentiële woonkwaliteit in de regio.

43 C. Brus-v.d. Vecht, Haren

Zie nr. 3

44 A. Wegener Sleeswyk en C.S. Wegener Sleeswijk-Christen, Haren

Verzetten zich tegen aanleg van de zuidtangent in verband met aantasting van leefmilieu en ecologie.

Stellen voor te denken aan modernisering van de zuidelijke ringweg, met name door het inrichten van ongelijkvloerse kruisingen.

Pleiten voor terugdringing van het stedelijke forenzen-autoverkeer, bijvoorbeeld door de bouw van transferia ten zuiden van de stad.

Sluiten zich aan bij de voorstellen die de gemeente Haren doet om alternatieven te zoeken voor de aanleg van de weg.

45 Drs N. Hoepman, Groningen

Veel wijst er op dat er door Rijkswaterstaat gekoerst wordt naar uitvoering van één van de zuidtangent-varianten. Dit omdat in de Startnotitie wordt aangegeven dat het nul-, nulplus-, nulplusplus- en de 2010-A en 2010-B-alternatieven nauwelijks een oplossing bieden.

Oplossingen dienen voornamelijk op het terrein van de ruimtelijke ordening te worden bedacht.

46 C. Brongers en L.J. Brongers-Goossens, Haren

Verzetten zich tegen de aanleg van de zuidtangent in verband met verstoring van leefmilieu, flora en fauna.

Zijn van mening dat de aanleg van een aantal fly-overs op de meest cruciale punten, er voor zullen zorgen dat het in- en uitgaande verkeer naar en van Groningen, soepel zal verlopen.

Zijn van mening dat het aanleggen van de zuidtangent het aantrekkelijker voor mensen maakt de auto te gebruiken.

Stellen voor, gelet op de snelheid waarmee de maatschappij verandert, de berekeningen uit 1994 te herzien.

Sluiten zich aan bij de voorstellen die de gemeente Haren doet om alternatieven te zoeken voor de aanleg van de weg.

47 Mytylschool "Prins Johan Friso", Haren

Verzetten zich tegen aanleg van de zuidtangent, omdat dit de zorgvuldig bewaarde groene strook tussen Groningen en Haren verstoort en zeer negatieve invloed heeft op leefmilieu, flora en fauna. Verkeersdrukke, geluidhinder en luchtvervuiling zijn zeer nadelig voor de [concentratie van de motorisch (meervoudig) gehandicapte] kinderen.

Sluiten zich aan bij de voorstellen die de gemeente Haren doet om alternatieven te zoeken voor de aanleg van de weg.

48 P. Brus, Haren

Zie nr 3 en nr 43

49 Prof. Dr. H. Schraffordt Koops, Haren

Zie nr 3

50 F. Drolenga, Haren

Zie nr 3

51 R.J. Ritsma, Haren

Zie nr 3

- 52 H.J. Bijmans, Haren
Zie nr 3
- 53 M.A. Marres van Dijck, Haren
Zie nr 3
- 54 Nienke de Lange, Haren
Hoopt dat de weg niet langs de Essen komt, omdat ze daar speelt en vogels kan kijken.
- 55 M.G. Versol-Evenhuis, Haren
Zie nr 3
- 56 E.G. Bolhuis-Jager, Haren
Tekent protest aan tegen de aanleg van de zuidtangent langs het unieke natuurgebied Essen. Pleit voor aanpassing van de bestaande ringweg door verbreding en ondertunneling.

Pleit voor het duurder maken van het autorijden.
- 57 P.A.H.M. Wijnen, Haren
Zie nr 3

Er wordt geen rekening gehouden met het feit of het wel mogelijk is om veertig duidend auto's meer de stad Groningen in te persen.
- 58 C.B. Seffinga, Haren
Zie nr 3

Een extra bezwaar is dat deze weg een barriere gaat vormen tussen het unieke buurtschap Essen en Haren, tot welke gemeente Essen behoort.
- 59 A. Tent, Haren
Zie nr 3

Een extra bezwaar is dat deze weg een barriere gaat vormen tussen het unieke buurtschap Essen en Haren, tot welke gemeente Essen behoort.
- 60 J. Renema, Haren
Zie nr 3
- 61 Ing. E. Bolhuis jr., Haren

Tekent bezwaar aan tegen de aanvullende startnotitie, in verband met aantasting door de zuidtangent van een unieke groenstrook tussen Groningen en Haren, aantasting van natuurlijke, recreatieve en cultuurhistorische waarden. Ook wordt daardoor de verstedelijking van de stad Groningen verder in de hand gewerkt. Pleit voor alternatieve oplossingen, bijvoorbeeld:
- uitbreiding van de bestaande hoofdverkeersader;
 - verhoging van de kosten van het autoverkeer (elektronische tolheffing in de spits zodat de spitsuren verschuiven en verhoging benzineprijs en wegenbelasting, zodat men meer gebruik gaat maken van het openbaar vervoer);
 - alternatieven voor individueel vervoer (telewerken, aanleg metro of tram verbinding naar de stad, meer carpoolen, instellen variabele werktijden).

62 Dhr. en mw. Boerema, Haren

Verzetten zich tegen de aanleg van de zuidtangent in verband met versterking van het natuurhistorisch landschap.

De aanleg druist in tegen het landelijke beleid om de automobiliteit terug te dringen.

Pleiten voor bestudering van de alternatieven die tijdens de hoorzittingen naar voren zijn gebracht.

Pleiten voor reconstructie van de bestaande zuidelijke ringweg en het beter toegankelijk maken van de noordelijke ringweg, omdat slechts 10 à 15% doorgaand verkeer betreft.

63 Mw. Mol-Westerdorp, Haren

Zie nr. 3

64 Ir. K.A.C. Mol, Haren

Zie nr. 3

65 R.H.C Mol, Haren

Zie nr. 3

66 E. Schoffelman, Haren

Zie nr. 3

67 Dr. L. Loosen s.j., Haren

Zie nr. 3

68 M. Lubbers, Haren

Zie nr. 3

69 Fam. B. Tent, Haren

Zie nr. 3 en nr 58

70 E. Bolhuis, Haren

Zie nr. 3

71 Drs S.J.J v.d. Molen, Groningen

Heeft bezwaar tegen de aanleg van de zuidtangent, uit landschappelijk en recreatief oogpunt en uit het oogpunt van de volksgezondheid.

Pleit voor het accepteren van verkeersopstoppingen op autowegen, zodat het openbaar vervoer een gunstiger concurrentiepositie krijgt.

72 J. Schoffelman, Haren

Zie nr. 3

73 C. van Laarhoven, Haren

Maakt bezwaar tegen aanleg van de zuidtangent, uit landschappelijk en recreatief oogpunt.

Pleit - mede in verband met het geringe percentage doorgaande verkeer - voor optimalisering van openbaar vervoerverbindingen, met name uit de zuid-, zuidoost- en zuidwesthoek.

- 74 H.C.M. Schoffelman-Peters, Haren

Zie nr. 3

- 75 Gasunie, Groningen

Diverse gastransportleidingen worden gekruist bij de C- en D-alternatieven. Tevens zijn een meet- en regelstation en een afsluiterlocatie gelegen op de geprojecteerde tracé-varianten. Gevraagd wordt om bij de keuze van te nemen maatregelen rekening te houden met de belangen van de Gasunie.

Verzocht wordt om bij het opstellen van het milieu-effectrapport overleg te voeren, om de consequenties door te nemen.

- 76 J. Huisman, Haren

Maakt bezwaar tegen de zuidtangent in verband met aantasting van de aanwezige biotische- en abiotisch waarden (landschap, flora en fauna, cultuurhistorie, recreatie, leefomgeving).

De zuidtangent is geen oplossing voor het probleem, omdat de congestie voornamelijk wordt veroorzaakt door het interne stadsverkeer.

De aanleg van een zuidtangent valt niet te rijmen met het gevoerde rijksbeleid om te komen tot beperking van de automobiliteit.

De aangegeven alternatieven - behoudens de zuidtangenten - zoals genoemd in de "aanvullende startnotitie", of combinaties daarvan kunnen voor voldoende verlichting van de problematiek zorgen.

- 77 A.J.M. Kroon en C.E.T.M. Kroon-Uitermark, Roderwolde

Maken bezwaar tegen de zuidtangenten in verband met verstoring van landschappelijke, biologische, en recreatieve waarden en vanuit economisch (waardeverlies voor veehouderij bedrijven en waardedaling van een aantal woningen) en verkeerskundig oogpunt (de bijdrage voor de verkeersafwikkeling en doorstroming is te gering in relatie tot de kosten de negatieve effecten).

- 78 Verkeersgroep Groen Links Groningen

Alle varianten die uitgaan van aanleg van nieuwe wegen (dus ook A en B, waarbij wordt uitgegaan van aanleg van het Euvelgunnetracé) zijn onaanvaardbaar, omdat daarmee het echte probleem, het te grote aanbod aan auto's, niet (voldoende) wordt aangepakt.

Aanleg van een zuidtangent is strijdig met het overheidsbeleid, omdat daardoor de milieudoelstellingen onhaalbaar worden.

Zelfs al wordt de weg geheel ondergronds aangelegd, maken de werkzaamheden een onaanvaardbare inbreuk op waardevolle natuurgebieden, o.a. via aantasting van de waterhuishouding.

Het landschappelijk waardevolle gebied tussen Haren en de stad Groningen en de Hoornse plas worden verstoord door aanleg van de zuidtangent.

Uit de verkeersenquête die de gemeente Groningen voorafgaand aan een brede verkeersdiscussie heeft gehouden, is gebleken dat tweederde van de groningse bevolking niets moet hebben van plannen als de zuidtangent.

Gepleit wordt voor het doorrekenen van een alternatief waarbij het aanbod van auto's maximaal wordt beperkt. Gedacht wordt aan maatregelen als aanleg van parkeer- en pendelplaatsen gecombineerd met snel,

frequent, comfortabel en goedkoop openbaar vervoer, een autovrije binnenstad met een sectorindeling in drie zones, beperken parkeergelegenheid in het centrum en de kosten ervan verhogen, elektronische tolheffing en het realiseren van snelle, frequente en goedkope spoorverbindingen vanuit de omliggende kernen met de stad inclusief voorstations.

Inspreker vindt het van groot belang, dat de uitstoot van CO2 als te beoordelen aspect wordt meegenomen.

79 Milieudefensie Groningen, de Verkeersgroep

Is van mening dat uitbreiding van het wegennet zal leiden tot een toename van het autoverkeer, waardoor de problematiek in de stad zelf zal verergeren (in verband met de beperkte capaciteit van de stad). Eist daarom dat ook de milieugevolgen in de rest van de stad, ten gevolge van toenemend autogebruik, in het milieu-effectrapport worden betrokken.

Is van mening, dat door uitbreiding van het wegennet het draagvlak voor het openbaar vervoer wordt ondergraven.
Is van mening dat door het toepassen van toeritdosering en vroegtijdse verwijzingen op elektronische informatiepanelen aan de doorstro- mingseisen voor hoofdtransportassen kan worden voldaan.

Wijst op de nadelige gevolgen voor natuur, landschap, recreatie, lokaal en globaal milieu en de ruimtelijke mogelijkheden van de betreffende gebieden.

Pleit voor het onderzoeken van maatregelen, op welk gebied en door wie dan ook, die genomen zouden moeten worden om aanleg overbodig te maken.

80 O.E. Groeneveld, namens Noordelijke Land- en Tuinbouworganisatie, afdeling Slochteren, p/a Harkstede

Tekenen bezwaar aan tegen de diverse omleggingsvarianten ten zuiden van de stad inclusief het Euvelgunnetracé, in verband met verlies en doorsnijding van landbouwgronden en aantasting van het woongenot/de leefbaarheid.

Wijzen op de negatieve schaduwwerking van de plannen, omdat de lange termijn voordat tot eventuele realisering wordt overgegaan, zullen leiden tot het afzien van investeringen in het gebied door agrarische ondernemers. Zijn van mening dat ook de (veel te lange) termijn van onzekerheid zijn uitwerking op het menselijk vlak niet missen.

Dringen met klem aan op een adequate verplaatsingsregeling voor agrarische bedrijven, waarbij tevens wordt voorzien in herverkaveling en toebedeling van de vrijkomende landbouwgronden aan de overblijvende agrarische bedrijven.

81 H. Tinge, namens Noordelijke Land- en Tuinbouworganisatie, afdeling Vries, Eelde en Peize, p/a Zeijen

zie nr. 80

82 H.J. Kooke, Haren

Heeft bezwaren tegen het aanleggen van een zuidtangent, omdat het probleem van congestie op de zuidelijke ringweg onvoldoende wordt opgelost.

Door de aanleg wordt de oorzaak van de groeiende automobiliteit - economische groei - ter plaatse gestimuleerd en onvoldoende gespreid. Op termijn zal de economische groei stagneren, omdat men "Randstad-problemen" creëert. Pleit daarom voor spreiding van de economische

groei: uitbreiding ten noorden van de stad Groningen. Daar is ruimte voor groei, een goede verbinding met de Eemshaven en, indien er een noordtangent wordt aangelegd, een uitstekende bereikbaarheid.

Aanleg van de zuidtangent druist in tegen het landelijke beleid om de automobiliteit terug te dringen en brengt onherstelbare schade toe aan leefmilieu, recreatie en de groene long van Groningen/Haren.

Het aanleggen van de zuidtangent is korte termijn oplossing.

83 H. Scheltens, Haren

Pleit voor het aanwenden van de beschikbare financiële middelen voor zeer frequent, flexibel openbaar vervoer vanaf parkeerplaatsen aan de rand van de stad en het tegelijkertijd afsluiten van afritten, heffen van spitstoeslagen en andere financieel onaantrekkelijke maatregelen.

De aanleg van de zuidtangent betekent een onomkeerbare verandering van de ruimtelijke structuur van een natuurhistorisch en cultuurhistorisch zeer waardevol landschap.

Is van mening dat het aanleggen van een zuidtangent niet tot oplossing van het verkeersprobleem leidt, omdat er op een termijn van twintig jaar weer filevorming zal optreden en omdat het probleem wordt verplaatst naar de binnenstad van Groningen; de binnenstad is niet berekend op de toestroom van nog meer auto's.

84 C. Bügel - Volhand, Haren

Zie nr 83

85 P.W. Boer, Haren

Zie nr 83

86 Mw. H. Nieboer-Straatman, Haren

Zie nr 83

87 Mw. C. Zeijlmaker, Haren

Zie nr 83

88 K. Fockens, Haren

Zie nr 83

89 C. de Hartog - van Baak, Haren

Zie nr 3

90 H. Tent-van Rossum, Haren

Zie 3 en nr 58

91 M. de Hartog, Haren

Zie 3

92 P. Takens, Haren

Zie 3

93 Werkgroep Middelbert, p/a Groningen

Tekent bezwaar aan tegen de omlegging van de A7, omdat het probleem daardoor niet wordt opgelost: slechts 15% van het totale verkeer is doorgaand verkeer.

Vreest voor een onsamenvhangende planontwikkeling voor het MEER-gebied, waarbij onvoldoende recht wordt gedaan aan de belangen van mensen die nu wonen en werken in dit deel van de gemeente (de totale leefbaarheid van het gebied is in het geding). Pleit er voor dat een integratie van plannen in de zuidelijke ringweg-studie wordt opgenomen.

Vraagt zich af of voor het probleem bij het Europaplein alle mogelijkheden ter optimalisatie zijn onderzocht en of daarbij is gekeken naar de ruimte die vrijkomt op het terrein van de te slopen Hunzencentrale.

Vraagt zich af hoe zich de kosten voor de omlegging A7 verhouden met de verwachte oplossing (oftewel wat zijn de kosten per auto).

Vraagt zich af welke kosten naast de omlegging nog nodig zijn voor de aanpassing van het Europaplein.

Vraagt zich af welke gevolgen de omleiding van de A7 voor de bestaande dorpen en voor de te ontwikkelen woonkwaliteitslokatie Middelbert heeft.

Vraagt zich af op welke wijze overlast (geluid, trillingen, stank, visueel, en dergelijke) wordt voorkomen indien de omleiding toch wordt aangelegd.

Vraagt zich af op welke wijze verloren gaande natuur- en landschapswaarden worden gecompenseerd.

94 J.M. Munneke-Dusseldorp, Haren

Zie nr 3

Pleit voor verbetering van het noordelijk traject om Groningen heen, verbetering van de N33 Assen-Veendam, verbetering van de zuidelijke ruit N372, N386 en verbetering van het knooppunt Heerenveen.

95 K.A. van Oosten, Groningen

Spreekt zich uit tegen elke vorm van asfalt-uitbreiding: het verkeer dient zo vast te lopen dat de direct verantwoordelijken voor het woon-werkverkeer en vrachtverkeer zelf gedwongen worden oplossingen te kiezen, die hen minder kosten, dan het ons nu allemaal al kost.

96 L. Oltmans, Haren

Zie nr 3

97 J.G. Bolhuis, Haren

Vindt het onaanvaardbaar dat de zuidtangent door het natuurgebied de Esserpolder gaat lopen: sporen van een klooster worden vernietigd en een belangrijk broedgebied voor weidevogels gaat verloren. Pleit voor alternatieve oplossingen:

- sneltram/metro Assen-Groningen;
- extra haltes bij de bestaande spoorlijn;
- frequenter en goedkoper openbaar vervoer;
- scheiding van het doorgaande/regionale verkeer ter hoogte van Hoogkerk en Euvelgunne;
- betere doorstroming op het onderliggende wegennet door minder stoplichten en bredere rijstroken;
- bouw van een zogenaamde Prins Clausplein.

98 Mw Mr A. Spronk, Groningen

Merkt op dat velen zich afvragen of het juist is dat er een onstuimige groei van de autobewegingen wordt verwacht, gelet op de stimulans om meer thuis te werken c.q. op andere tijden (kortere werktijden, deeltijdwerk) te werken enerzijds, anderszijds stimuleringsmaatregelen openbaar vervoer.

Is van mening dat geen van de aangedragen alternatieven een passende oplossing biedt voor zowel het verkeersprobleem, milieuprobleem, als de problemen die de alternatieven in de uitwerking opleveren voor bewoners voor stad en omgeving. Het Paterswoldsemeer biedt niet 1 miljoen, doch veel meer mensen per jaar de mogelijkheid van ontspanning.

Alternatieven zijn:

- 1 maak een extra afslag bij Maupertuus/Gasunie;
- 2 maak ten zuiden van Haren een doorsteek.

99 F. Munneke, Haren

Zie nr 3

100 G.J. Munneke, Haren

Zie nr 3

101 W. van der Velde, Roderwolde

Vraagt zich af waarom geen aandacht wordt geschonken aan mogelijke nieuwe tracés in het zuid-westen van de stad. Het laten aansluiten van de A7 vanuit de richting Drachten op de A28 via de Laan Corpus den Hoorn (in een relatief lege stadsruimte) lijkt een vrij simpele ingreep om het doorgaande verkeer niet langer over het Julianaplein te leiden.

102 Vereniging Dorpsbelangen Roderwolde, Foxwolde, Sandebuurt en Matsloot, p/a Roderwolde

Spreekt haar verontrusting uit over de nieuwe infrastructuuralternatieven. Vooral variant D2 stuit op grote bezwaren, in verband met negatieve gevolgen voor het leefmilieu en de bereikbaarheid van Hoogkerk/Groningen via de polderweg Hooiweg. Ook strookt deze variant niet met het Natuurbeleidsplan 1990 waarin het natuurgebied Peizermaden zich de status van speerpuntgebied heeft verworven binnen de ecologische hoofdstructuur. Aantasting van de natuurwaarden van de polder Matsloot en de Peizermaden wordt afgewezen.

103 R.R. van der Ploeg, Haren

Zie nr 83

104 L.E. Takens-Brink, Haren

Zie nr 3

105 Maartens College, Haren

Het geplande tracé loopt vlak langs of mogelijk over het terrein van het Maartenscollege (een waardevol natuurgebied met oude begroeiing). Uit milieu-historisch oogpunt is de aanleg van de zuidtangent op deze plaats onwenselijk.

De aanleg van de zuidtangent leidt tot de noodzaak van het aanbrengen van geluidswerende voorzieningen, niet alleen voor het bestaande gebouw, maar ook voor de geplande nieuwbouw. Een school hoort in een

rustige, verkeersveilige omgeving. De aanleg van de zuidtangent zal hierop een ernstige inbreuk betekenen.

Tussen de gemeenten Haren en Groningen is een groene zone gepland. Het aanleggen van een snelweg past niet binnen deze visie.

In overweging wordt gegeven te onderzoeken of het noordelijke gedeelte van de ringweg van Groningen zo is aan te passen, dat een sneller verloop van het doorgaande verkeer en het beter afwikkelen van het regionale verkeer dat de stad Groningen als einddoel heeft, het gevolg zal zijn.

Spreekt uit dat, indien de aanleg van de zuidtangent noodzakelijk wordt geacht, ondertunneling van deze weg over een grote afstand (zeker langs de Vestdijklaan en parallel aan het terrein van het Maartsencollege en de Mytyschool) onvermijdelijk is.

106 R.F. Klok, Haren

Tekent protest aan tegen de C en D varianten, omdat deze een zeer vergaande invloed hebben op het landschap, natuur- en milieuwaarden, de recreatiewaarde en de leefbaarheid van de gebieden aan de zuidwestelijke en zuidelijke stadsrand. De gevolgen staan in geen verhouding tot de omvang van het probleem (slechts 10 à 15% is doorgaand verkeer; slechts 5 à 10% van een gemiddelde dag is de doorstroming vertraagd).

De lokale en de provinciale overheid hebben plannen ontwikkeld om het woon-werkverkeer in de greep te houden. C en D varianten komen daarin niet voor. Dat het rijk in het kader van de Tracéwet het relatief beperkte doorstromingsprobleem aanpakt met oplossingen die wegvegen wat in de lokale en provinciale besluitvorming tot stand is gekomen, is vanuit democratisch oogpunt een monstrum te noemen.

Daarenboven hebben de varianten slechts een beperkt en tijdelijk oplossend vermogen, omdat de kern van het probleem - het woon-werkverkeer - buiten beschouwing blijft.

107 O.M. de Gendt, Groningen

Maakt bezwaar tegen de aanleg van een zuidtangent in verband met het teniet gaan van het natuurgebied tussen Groningen en Haren, o.a. de Essen, waar vroeger een vrouwenklooster heeft gestaan en waar nog een aantal karakteristieke eeuwenoude boerderijen liggen.

108 Drs J.W. Copper, Groningen

Maakt bezwaar tegen alle zuidtangent-varianten door de enige groenstrook ten zuiden van de stad en mogelijk ook nog door een belangrijk recreatiegebied rond het Paterswoldsemeer. Bovendien worden het milieu en het cultuurhistorische Essen aangetast.

De aanleg van een tweede autoweg kan niet gerechtvaardigd worden op grond van slechts 15% van de verkeersstroom (het doorgaande verkeer), dat alleen in de spits enige vertragingen oploopt.

De knelpunten moeten op de zuidelijke ringweg zelf worden opgelost.

109 B.E. v.d. Ploeg, Haren

Zie nr 83

110 J.A.J. Vermeulen, Groningen

Door de aanleg van de zuidtangent dreigt een groot deel van de gebieden ten zuiden van de stad in welzijnswaarde voor de bewoners van dit gebied te worden aangetast. Hierdoor zullen nog meer mensen

(alsnog) buiten de stad gaan wonen, en zullen degenen die in de stad wonen met de auto naar elders rijden om te recreëren. Dit leidt tot extra verkeer.

De oplossingen zijn korte termijn-oplossingen. Al in het jaar 2006 moet er een nieuwe oplossing worden gezocht. De stad Groningen kan het bijna verdubbelde verkeersaanbod op aan- en afvoerroutes niet verwerken.

Gepleit wordt voor een geïntegreerde aanpak in overleg met de gemeente Groningen en omliggende forensengemeenten.

111 G.H. Smale, Matsloot

Maakt bezwaar tegen de plannen. De aanleg van de D2 variant zal door toenemende geluidsoverlast het woongenot doen afnemen, een kwetsbaar natuurgebied doorkruisen en ongerepte natuur en weidse vergezichten aantasten.

112 Mathieu Volker, Groningen

Is het er niet mee eens dat er een snelweg in de buurt komt. Dan kunnen vele sportverenigingen niet meer sporten.

Stelt voor een tunnel te graven of een geschiktere plek te vinden.

113 R.G. Brian, Haren

Zie nr 3

114 G. Klok-van Hateren, Haren

Maakt bezwaar tegen de C en D varianten. De schade aan natuur, milieu en leefklimaat staan in geen verhouding tot de oplossing, welke tijdelijk en beperkt is.

Het uitvoeren van enkel de C variant is in het geheel niet te volgen, omdat het overbelaste Julianaplein het doorstroom-verkeer van west en oost zal houden.

Maakt bezwaar tegen de suggestieve wijze waarop het kaartmateriaal is gemaakt: aan de zuidwestzijde van de stad ontbreekt het Eelderdiepje, dat door zijn loop enigszins aangeeft welke natuurwaarde er in het geding is.

115 A. Luinge en M.E. van Zanten, Peize

Zijn tegen de voorgenomen uitbreiding van het wegennet rond Groningen, omdat dit slechts een tijdelijke oplossing biedt en tevens een aantal nieuwe problemen creëert (versnelde dichtslibbing van de stad).

Zijn volstrekt tegen de tracé's, welke de polders Matsloot-Roderwolder en/of de Peizer- en Eeldermeden doorsnijden (de zuidtangente oost-west kort en lang).

Zijn van mening dat op landelijk niveau een pakket van maatregelen dient te worden genomen, inhoudende het zoveel mogelijk voorkomen van een verdere toename van autoverkeer (o.a. glijdende werktijden, thuis werken, op maat gesneden openbaar vervoer, mensen laten werken waar ze wonen, spreiding woon-werkverkeer door spreiding werktijden).

Verzoeken alle op de inspraakavonden genoemde oplossingen serieus te overwegen.

116 J. Bezema Jzn, Peize

Wil graag weten hoeveel auto's er bij elkaar komen op het Juliana-plein en waar ze naar toe gaan. Het probleem ligt bij het Juliana-plein en moet daar worden opgelost en niet ver buiten de stad met een rondweg door natuur en meer.

De kaarten zijn niet volledig: het Eelderdiep staat er niet op.

117 Avondlicht, Haren

Zie nr 3

118 M. Glastra, Haren

Merkt op dat de problematiek van het woon-werk verkeer rond de stad om een structurele oplossing vraagt en niet om de aanleg van een nieuwe weg, waarbij vroeg of laat elders opnieuw files zullen ontstaan. Vraagt het bevoegd gezag om de problematiek in een groter kader te plaatsen.

Gezien het geringe aandeel doorgaand verkeer heeft de problematiek van de zuidelijke ringweg een lokale tot regionale achtergrond. De tracéwet is bedoeld voor nieuwe infrastructuur van nationaal belang, zodat er in feite sprake is van een oneigenlijk gebruik van de wet.

De kaarten suggereren dat tussen Groningen en Haren sprake is van onbebouwd gebied. De aanwezige bebouwing (inclusief Essen) dient in de trajectnota/het milieu-effectrapport duidelijk op kaart te worden aangegeven. Hetzelfde geldt voor het ontbreken van de beekloop van het Eelderdiep.

Een definitie van congestie is gewenst.

Het is gewenst dat ook de indirecte effecten worden beschreven en gewaardeerd (de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen die voortvloeien uit de gekozen infrastructurele oplossing).

Het is van belang inzicht te krijgen in de verdere afwikkeling van het verkeer (is de capaciteit van het onderliggende wegennet voldoende?).

Het openbaar vervoer-alternatief is meer dan de overige varianten gebaseerd op aannames (o.a. ten aanzien van gedrag van mensen). Het is beter om ten aanzien van zowel aannames als uitkomsten uit te gaan van ranges in plaats van vaste waarden.

Het beter benutten van de noordelijke ringweg dient als variant te worden meegenomen. Bijkomend voordeel van het versterken van de noordelijke ringweg is dat een evenwichtige verdeling van economische activiteiten over de stad wordt gestimuleerd.

Niet alleen de luchtkwaliteit per wegvak, ook de totale emissie per variant moet bij de beschrijving en waardering van de effecten worden betrokken.

Bij het beschrijven van de effecten op bodem en landschap ontbreekt het aspect van aantasting van geomorfologische structuren.

Bij de beschrijving van de effecten op flora en fauna wordt gewezen op de betekenis van de strook waarin de zuidtangent is geprojecteerd voor weidevogels. Dezelfde strook heeft een functie als ecologische verbinding tussen de beekdalen van Drentse Aa en Hunzedal. Tal van zeldzame plantensoorten komen in het tracé van de zuidtangent voor. De Peizer- en Eeldermeden zijn van grote betekenis voor flora en fauna; het noordelijk deel van dit gebied vormt een onderdeel van de ecologische hoofdstructuur.

119 A. Krijgsheld-de Nekker, Haren

De aanleg van nieuwe wegen is geen oplossing; het zal de automobilititeit bevorderen. Idee voor een oplossing is: parkeerplaatsen/transferta aan de rand van de stad, van hier kleine busjes de stad in over aparte busbanen, dit gecombineerd met een ongelijkvloerse kruising Julianaplein.

Verzocht wordt te onderzoeken waarom men liever een half uur langer in de file staat dan met het openbaar vervoer te gaan.

120 P.V. van Tuijl, Haren

Heeft grote bezwaren tegen de aanleg van de zuidtangent in verband met negatieve gevolgen voor leefmilieu, flora en fauna.

De aanleg van de zuidtangent is strijdig met het landelijk beleid om de automobilititeit terug te dringen. Er is onvoldoende rekening gehouden met het bestaande beleid om de automobilititeit terug te dringen.

Het ruimtelijke orderingsbeleid van de gemeente Groningen zou zich meer moeten richten op het noorden van de stad, in plaats van op het gebied waar nu al verkeersproblemen bestaan. De aanleg van een noordtangent is zinvol om economische ontwikkelingen aldaar te stimuleren.

Aanleg van infrastructuur rond steden dient ondergronds plaats te vinden.

121 Drs M.M.E. Epema-Dijkstra en Dr A.H. Epema, Groningen

Zijn tegen de aanleg van een zuidtangent.

Er is geen fileprobleem.

Mensen krijg je uit de auto als je geen wegen aanlegt. Bevorder de alternatieven voor de auto in de vorm van trammetjes, metrolinies en treinen.

Laat het westen de economisch bedrijvige kern van Nederland blijven, maak het noorden het "buitenverblijf" om te wonen. Trek de hoge snelheidsspoor door.

Weer een vierbaansweg geeft meer verkeer, meer luchtverontreiniging, meer geluidsoverlast, het milieu wordt verder aangetast, ofwel de leefbaarheid/het welzijn van mensen gaat achteruit.

Door de aanleg van een vierbaansweg ongeveer in onze achtertuin wordt de redenen waarom wij uit het westen naar het noorden zijn verhuisd (ruimte, groen, rust, minder vervuiling) teniet gedaan. Dit noodzaakt ook ons wellicht om forens te worden.

122 Mr J.T. Bakker, Haren

Maakt bezwaren tegen de zuidtangenten. Dit is onaanvaardbaar voor mens en natuur. Er is slechts één oplossing mogelijk: infrastructuur-alternatief B2.

123 Milieuwerkgroep Eelde, p/a Eelde

Is van mening dat de zuidtangent-alternatieven eenzijdige, ineffektieve, kortzichtige en kostbare oplossingen zijn (slechts 15% is doorgaand verkeer).

Pleit voor het onderzoeken van een zogenaamde Bronnenalternatief, dat wil zeggen een brede integrale benadering, zowel wat betreft het studiegebied, als wat betreft de onderzoek-analyse.

Vraagt om onderzoek van de effecten op langere termijn ten gevolge van doorsnijding en versnippering.

Pleit er voor de weging van de milieu-effecten onderling te scheiden van de weging van de overige effecten.

124 G. Vos, Haren

Zie nr 83

125 M.A. Munneke, Haren

Zie nr 3

126 D. Koning, Haren

Zie nr 3

127 IVN Vereniging voor Natuur - en Milieu-educatie, afdeling Peize, p/a Peize

Deze inspraakreactie moet worden gezien als een aanvulling op de gezamenlijke inspraakreactie van de Milieufederatie Groningen en een aantal andere natuur/milieu-organisaties.

Heeft bezwaar tegen de zuidtangent-varianten, omdat deze ontoelaatbare schade toebrengen aan natuur, milieu en landschap. De Eelder- en Peizermaden zijn een belangrijke schakel binnen de ecologische hoofdstructuur, zoals geformuleerd in het Natuurbeleidsplan van de rijksoverheid. Naast kerngebied binnen de EHS is het gebied door de provincie Drenthe gekwalificeerd als waardevol cultuurlandschap. Het Rijksinstituut voor Natuurbeheer heeft het noordelijk (meanderende) deel van het Eelderdiep aangewezen als GEA-object. Het Streekplan Noord Drenthe, het pNBP en het Bestemmingsplan Buitengebied Peize geven als na te streven doel van het gebied aan, het verder verhogen en ontwikkelen van de natuurwaarden.

Heeft zeer ernstige bedenkingen over de mate van oplossing van de zuidtangent-varianten.

128 R.G. de Lange, Haren

Tekent bezwaar aan tegen het voornemen een autosnelweg of stadsautoweg aan te leggen in het gebied ten zuiden van Groningen door het Paterswoldsemeer en door Essen, in verband met landschappelijke, natuurlijke en recreatieve waarden. De verkeershinder moet structureel worden voorkomen door een genuanceerde combinatie van maatregelen (verbetering van de bestaande infrastructuur, inclusief het Euvelgunnetracé, ondergronds Laan Corpus den Hoorn-tracé en in de binnenstad een logisch geheel van infrastucturele maatregelen om de verkeersdruk uit de binnenstad te verminderen + bevordering openbaar vervoer- en fietsgebruik middels een samenhangende aanpak).

129 Drs E.J. Weernink en I. Weernink-van Heeswijk, Haren

Zie nr 3

130 C.F. Affourtit en M.A.M. Oomen, Haren

Verzet zich tegen de aanleg van de zuidtangent, in verband met verstoring van woongenot en de groene strook tussen Groningen en Haren.

De aanleg druist in tegen het beleid de automobiliteit terug te dringen.

131 Mw C.R. Versluis, Haren

Maakt zich ernstig zorgen, omdat de aanleg van de zuidtangent de groene strook tussen Groningen en Haren verstoort en negatieve gevolgen heeft voor flora, fauna en het leefmilieu.

De aanleg druist in tegen het beleid de automobiliteit terug te dringen.

- 132 K. Romijn, Haren

Zie nr 3

- 133 Noordelijke Land- en Tuinbouw Organisatie, Assen

Tekenen bezwaar aan tegen de diverse omleggingsvarianten ten zuiden van de stad inclusief het Euvelgunnetracé, in verband met verlies en doorsnijding van landbouwgronden en aantasting van het woongenot/de leefbaarheid.

Wijzen op de negatieve schaduwwerking van de plannen, omdat de lange termijn voordat tot eventuele realisering wordt overgegaan, zullen leiden tot het afzien van investeringen in het gebied door agrarische ondernemers. Zijn van mening dat ook de (veel te lange) termijn van onzekerheid zijn uitwerking op het menselijk vlak niet missen.

Dringen met klem aan op een adequate verplaatsingsregeling voor agrarische bedrijven, waarbij tevens wordt voorzien in herverkaveling en toebedeling van de vrijkomende landbouwgronden aan de overblijvende agrarische bedrijven.

- 134 B. de Vries, Haren

Zie nr 3

- 135 F.S. van der Zee, Haren

Zie nr 3

- 136 P.J. Ferguson, Haren

Zie nr 3

- 137 Drs A. Ezinga, Haren

Zie nr 3

- 138 J.M. Ezinga-Jansma, Haren

Zie nr 3

- 139 Mw. A. Woltjer en R.H. van der Sleen, Groningen

Maken ernstig bezwaar tegen een verbinding tussen de A28 en de A7, in verband met aantasting van het groengebied tussen Groningen en Haren, geluidhinder, luchtvervuiling, visuele hinder (en daardoor waardevermindering woning) en verlies historische waarden (Essen). Pleiten voor spreiding van kantoortijden, verbetering van het openbaar vervoer, optimalisatie van de bestaande zuidelijke ringweg en mogelijk het instellen van éénrichtingenverkeer op de gehele ringweg, al dan niet in combinatie met een zuidtangent in de buurt van De Punt.

- 140 K. Herden, Haren

Zie nr 3

- 141 Milieufederatie Groningen, mede namens Avifauna Groningen, IVN Eelde/Paterswolde, IVN Roden, IVN Peize, KNNV afdeling Groningen, KNNV afdeling Veendam e.o., Milieufederatie Drenthe, Milieudefensie

kerngroep Groningen, Milieuwerkgroep Eelde, Natuurmonumenten, Natuur- en milieuwerkgroep IVN-Haren, Politieke partij De Groenen regio Groningen, Stichting Platform Piccardthofplas, Stichting Otterstation Nederland, Verkeersgroep Groen Links

Kunnen zich niet verenigen met de aanleg van de zuidtangent, omdat dit niet past in het beleid de mobiliteit te beperken.

De natuur- en landschapsbelangen worden hoger geschat dan de vermeende winst die wordt behaald doordat er minder congestie is na de aanleg van een zuidtangent.

De zuidtangent is een ontoereikende oplossing omdat 85% van het verkeer van en naar de stad Groningen gaat. Andere vervoermiddelen, zoals het openbaar vervoer en de fiets zijn goede alternatieven.

Verwonderen zich er over dat, terwijl de milieu-effectrapportage standaardprocedures en termijnen kent, de oorspronkelijke startnotitie een vertraging van twee jaar heeft kunnen oplopen. Vragen zich af in hoeverre de in de voorgaande startnotitie beschreven alternatieven en varianten worden meegenomen in de huidige procedure.

Wensen dat een bronnenvariant wordt uitgewerkt; hiermee wordt bedoeld op het feit dat als het duidelijk is waar het meeste verkeer vandaan komt, ook het probleem bij die bron(nen) moet worden aangepakt.

142 Ir. R. van Lotringen, Eelde

Maakt zich zorgen over een volwaardige plaats van de eerder geformuleerde alternatieven in de nieuwe m.e.r.-procedure, gezien het feit dat het niet voldoen van deze alternatieven de aanleiding is voor de nieuwe fase in de procedure. Vraagt zich af of het niet meer voor de hand ligt om ook te bezien of deze alternatieven bijgesteld kunnen worden, zodat die volwaardige plaats beter wordt gegarandeerd.

Pleit voor een realistischer inschatting van de te verwachten verkeersintensiteiten.

Vraagt zich af of de zuidtangent wel een oplossing kan bieden, omdat slechts 15% doorgaand verkeer is en 85% gericht op de stad. Pleit voor een grondige analyse van de forenzenstromen.

Geeft aan dat het leerzaam zou zijn een zogenaamd "draconisch alternatief" op te nemen, dat wil zeggen een alternatief waarbij de leefbaarheidsstreefbeelden uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer worden gehaald.

Pleit voor een scheiding in de trajectnota/het milieu-effectrapport van de milieubelangen en de overige belangen, teneinde aan het milieubelang een volwaardige plaats in de afweging te garanderen.

143 C. Brongers en L.J. Brongers-Goossens, Haren

Zie nr 46

144 P. de Hartog, Haren

Zie nr 3

145 Vereniging Bedrijven Peizerweg/Stadspark e.o., Groningen

Ondersteunt het initiatief om alle mogelijke oplossingen op hun haalbaarheid te onderzoeken.

Benadrukt het belang om de stad Groningen een goede ringweg te geven met het kwaliteitsniveau van een autosnelweg.

Stellen voor om alvorens met de verbetering van de zuidelijke ringweg te beginnen eerst:

- ten westen van Hoogkerk een verbinding aan te leggen tussen de A7 en de Friesestraatweg/noordelijke ringweg,
 - aan de oostzijde van de stad het nieuwe Euvelgunnetracé aan te leggen,
- zodat tijdens de werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg het verkeer kan worden omgeleid via de noordelijke en oostelijke ringweg en er na voltooiing van de zuidtangent een ringwegenstelsel ontstaat dat ook werkelijk als ring kan functioneren.

146 F.G. van der Kuip, Groningen

Pleit voor:

- een nieuwe afslag vanaf A7 Stadspark naar afslag Groningen-Zuid A28 via ondertunneling Laan Corpus den Hoorn;
- ondertunneling vanaf A28 Groningen-Zuid naar A7 richting Hoogezand;
- aanleg Euvelgunnetracé;
- ondertunneling vanaf Emmasingel, Emmaviaduct onder het Juliana-plein door naar A28-Assen;
- het aanbrengen van geluidswering op de Weg der Verenigde Naties.

147 K. van den Berg en I. van den Berg-Pellekooren, Groningen

Wijzen de aanleg van de zuidtangent af in verband met verstoring van woonmilieu, flora, fauna en cultuur-historische waarden. Pas 2 jaar geleden woning in Klein Martijn gekocht. Het zuidtangenttracé was in geen enkel bestemmings- of structuurplan vermeld. Was dit wel het geval geweest, dan was de woning nooit gekocht.

Zijn van mening dat de zuidtangent niet nodig is omdat:

- meer wegen tot meer verkeer leiden;
- een (nieuw) openbaar vervoerstelsel, gecombineerd met het extra duur maken van autorijden in de spits, het belastingtechnisch minder aantrekkelijk maken van het rijden in lease-auto's en het bevorderen van een optimale doorstroming op de zuidelijke ringweg (onder door aan aanleg ondergronds van het Laan Corpus den Hoorn-tracé) de problemen beter oplossen.

148 D. Hummel, Peize

Is tegen de alternatieven D1 en vooral D 2.

Is van mening dat het geen probleem is bij variant D1 de wegverbinding tussen Peize/Roden en de stad Groningen - evenals bij variant D2 het geval is - een directe aansluiting te geven op de zuidtangent.

149 Vereniging Milieudefensie, Groningen

Slechts het nulalternatief, wellicht een tunnel onder de zuidelijke ringweg door, is acceptabel, dit in verband met de vergaande consequenties van de onbelemmerde groei van het autoverkeer voor natuurlijke waarden, leefmilieu en gezondheid.

Forenzen die met de auto gaan moeten betaald parkeren aan de rand van de stad, en te voet, met de fiets of het openbaar vervoer verder naar de werkplek.

De plannen van de gemeente Groningen voor een rationaal openbaar vervoersnet dienen verder te worden uitgewerkt.

In verband met de schaarse ruimte moet in 2010 alle blik uit de binnenstad zijn verdwenen.

150 R.R. Tabak, Haren

Zie nr 3

- 151 R.J. Niemeijer en G.J.H. Niemeijer-Doringa, Haren

Zie nr 3

- 152 T. Wieringa, mede namens drs D.A. Koning, Haren

Pleit voor een meer toekomstgerichte, lange termijn-planning en herziening van de berekeningen.

Verzet zich tegen aanleg de zuidtangent in verband met aantasting natuur, landschap en woon- en werkgenot. Pleit voor het maximaliseren van de bestaande route.

Pleit voor het intensiveren van routes langs de noordelijke ringweg.

Pleit voor overleg tussen gemeente Groningen en omliggende gemeenten.

Pleit voor onderzoek naar mogelijkheden van meer transferia met metrolijnen naar de binnenstad.

- 153 IVN Vereniging voor Natuur en Milieueducatie, Afdeling Roden, p/a Roden

Het gebied waardoor de D2-variant is geprojecteerd maakt onderdeel uit van de ecologische hoofdstructuur en is van groot belang voor weidevogels, roofvogels en trekvogels.

Het veenweidegebied is zeer gevoelig voor veranderingen in de grondwaterstand.

Aanleg van een weg door dit gebied doet de landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden van het gebied volledig verloren gaan.

- 154 G.J. de Wildt-Eisses, Haren

Zie nr 3

Vraagt zich af of er veel gebruik gemaakt zal worden van de zuidtangent.

- 155 M.W.M. Redder-Van Tiel en J.H.V. Redder, Haren

Wijzen op onvervangbare natuur, flora en fauna en vragen aandacht voor de recreatieve waarde van het gebied tussen Groningen en Haren voor bejaarden, revaliderenden, gehandicapten en schoolgaande en sportende kinderen.

- 156 Ed.M. Spetter, Haren

Heeft bezwaar tegen de plannen een weg aan te leggen door het groene gebied tussen Groningen en Haren.

Pleit voor het onderzoeken van een alternatief: de ruitvariant, welke de gehele agglomeratie Groningen ontsluit.

Twijfelt aan het probleemoplossend vermogen van de aangedragen alternatieven voor de lange termijn.

Vraagt aandacht voor het welzijn van inwoners van Zuid-Groningen en Noord-Haren en wijst op de waardevermindering onroerend goed.

- 157 Dr. R.L. Diercks en mr. P.M.V. Diercks-van Pampus, Haren

Pleiten voor maatregelen aan de bestaande ringwegen in Groningen, omdat zij twijfelen aan de bijdrage die tangentvarianten kunnen leveren aan de oplossing van het probleem.

Wijst op het gevaar dat de goedkoopste oplossing de voorkeur zal krijgen.

158 J.S. Riemersma, Groningen

Heeft bezwaar tegen de zuidtangent in verband met de onomkeerbaarheid van doorsnijding van kwetsbare natuur- en recreatiegebieden.

Twijfelt aan de financiële haalbaarheid van landschappelijk goed ingepaste tracé's.

Zuidtangenten leiden slechts tot een graduele verbetering en niet tot een structurele ontlasting van de zuidelijke ringweg.

Pleit voor oplossingen in de sfeer van openbaar vervoer, ontmoediging autogebruik en (beperkte) capaciteitsvergroting van de bestaande weg.

159 D.J. Poppema, Haren

Zie nr 120

160 C.M. Brongers, Haren

Zie nr 46

Is tegen aanleg van de zuidtangent in verband met verstoring van leefmilieu, flora en fauna.

Het aanleggen van de weg druist in tegen het landelijk beleid om de automobiliteit terug te dringen. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met maatschappelijke ontwikkelingen, waardoor de automobiliteit wordt teruggedrongen.

Pleit voor maatregelen aan de bestaande ringweg.

Sluit zich aan bij de voorstellen die de gemeente Haren doet om alternatieven te zoeken voor de aanleg van de weg.

161 F.H. Everts, Groningen

Er dient de grootste terughoudendheid worden betracht bij verdere aantasting van de betrokken natuurgebieden.

Er dient een objectieve en kwantitatieve beschrijving plaats te vinden van de effecten op natuurwaarden.

Er bestaat in Groningen geen verkeersprobleem in vergelijking met de rest van het land. Een gedegen analyse van het vermeende probleem is nodig.

Een deel van de verantwoordelijkheid voor het probleem ligt bij de gemeente Groningen.

Het openbaar vervoeralternatief dient grondig te worden geevalueerd. De berekende reducties van 10% wordt in veel stedelijke situaties door de dagelijkse praktijk weerlegt.

162 H. Wijnen-Stobbe, Haren

Verzet zich tegen aanleg van de zuidtangent in verband met verstoring van rust, groen en woongenot.

Pleit voor een omlegging op grotere afstand ten behoeve van het doorgaande verkeer en het bevorderen van andere mogelijkheden van vervoer en transferia voor forenzen.

163 J. Versol, Haren

Zie nr 3

164 C.P. de Hartog, Haren

Maakt bezwaar tegen aanleg van de zuidtangent in verband met verstoring van rust, flora, fauna en te hoge kosten.

Stelt voor, gelet op de snelheid waarmee de maatschappij verandert (in verband met ontwikkelingen die wijzen op een afnemende automobilititeit), de berekeningen te herzien.

Pleit voor aanpassingen aan de bestaande weg en de aanleg van transferia.

Pleit ervoor dat nu ernst wordt gemaakt met het landelijk beleid ten aanzien van terugdringing van de automobiliteit.

165 Ir. R.A. Bulstra, Groningen

Een lange termijnvisie voor ruimtelijke en economische ontwikkelingen van de stad Groningen en zijn randgemeenten is nodig (een lange termijn structuurschets).

In deze samenhang moet gekeken worden naar een noordelijke ringweg.

Pleit voor een stedelijke ontsluitingsweg parallel aan de bestaande ringweg en kleinschalige aanpassingen aan de bestaande ringweg en het onderliggend wegennet.

166 A. Grit en A.A. Grit-Bentham, Haren

Hebben bezwaren tegen de aanleg van de zuidtangent.

Pleiten voor beter openbaar vervoer, meer carpooling, parkeerplaatsen aan de rand van de stad en een betere regulering van het personen- en vrachtverkeer per auto.

167 A. Sevenster, Haren

Zie nr. 3

Is tegen de aanleg van een zuidtangent en pleit voor maatregelen voor het terugdringen van het woon-werk autoverkeer.

168 M.H. Riemersma, Groningen

Twijfelt aan de noodzaak van de aanleg van zuidtangenten in verband met onherstelbare schade aan milieu, woon- en leefomstandigheden.

Pleit voor oplossing van het forenzenprobleem door het aantrekkelijker maken van openbaar vervoer en is tegen het bevorderen van autoverkeer door de aanleg van wegen.

169 A.W. Veen, Haren

Zie nr 159

170 I.K. Schut, Haren

Zie nr 159

- 171 E.K. Bolhuis en S.F. Bolhuis-Schraffordt Koops, Haren

Tekenen bezwaar aan tegen omleggingsvarianten ten zuiden van de stad Groningen, in verband met negatieve gevolgen voor de uitoefening van hun agrarisch bedrijf en pleiten in dat verband voor een adequate verplaatsingsregeling of herverkaveling van het bedrijf in het geval wel tot de aanleg van een zuidtangent wordt overgegaan.

De aanleg van de zuidtangent is strijdig met de beleidsuitgangspunten en betekent een onaanvaardbare aantasting van het woon- en (leef)milieu.

- 172 Ph. Oosterveld en J. Oosterveld-van Wering, Haren

Spreekt ernstige bezwaren en bezorgdheid uit ten aanzien van de aanleg van de zuidtangentvarianten, in verband met aantasting het woon- en (leef)milieu.

- 173 T.J. Poppema, Haren

Zie nr 159

- 174 Mw A.M.E. Bos, Haren

Vraagt aandacht voor het welzijn van bewoners en bezoekers van de buurtschap Essen en vreest voor verdere aantasting van natuur en landschap.

- 175 Ir. J. de Groot, Haren

Meent dat forenzen zich meer bewust zouden moeten zijn van de problemen die ze veroorzaken en dat werkgevers het individueel gebruik van de auto moeten ontmoedigen.

Vraagt zich af of door het oplossen van het knelpunt op de ringweg, de problemen niet verschuiven naar het onderliggend wegennet.

Meent dat aanleg van een noordtangent een impuls kan betekenen voor de ontwikkeling van Noord-Groningen.

Aanleg van een zuidtangent betekent tegemoet komen aan de veroorzakers van files en is dus geen stimulans voor vermindering van autogebruik.

- 176 Fam. Jensma, Groningen

Maken bezwaren tegen de aanleg van een zuidtangent, omdat het dorpje Essen met een historische waarde zal wegvagen en omdat dit het forenzenprobleem niet oplost. Dit verkeer moet zich soepel van en naar het centrum van de stad kunnen bewegen. Hieraan draagt een zuidtangent niet bij.

- 177 Stichting Scouting Bestevaer en Zeeverkenners Bestevaer, p/a Kropswolde

Maken bezwaar tegen de aanleg van een zuidtangent door, over of onder het Hoornsemeer, in verband met aantasting van de recreatieve functie van Paterswoldsemeer, Hoornsemeer en Hoornse Plas.

Een dergelijke ingreep is onverantwoord voor slechts 15% doorgaand verkeer.

Pleit voor het opheffen van voorrang voor bussen op de Verlengde Hereweg, teneinde de doorstroming op de op- en afritten ringweg/Hereweg te verbeteren.

- 178 E. Obbink-te Paske, Haren

- Zie nr 3
- 179 H. Obbink, Haren
- Zie nr 3 en nr 178
- 180 D.A. Koning, Haren
- Zie nr 3
- 181 De Groenen/regio Groningen, p/a Haren
- Tekent bezwaar aan tegen de alternatieven 2010-A, -B, -C en -D, omdat de huidige infrastructuur toereikend is voor het noodzakelijke autoverkeer.
- Pleit voor investeringen in het optimaal benutten van de infrastructuur voor het openbaar vervoer, het uitbreiden van bezorgdiensten en het inkrimpen van de mogelijkheden voor autogebruik. Pleit voor het doorvoeren van ingrijpende maatregelen om het individuele autogebruik te beperken (afschaffen reiskosten forfait, terugdringing parkeervoorzieningen en bevordering van alternatieven voor het individuele autogebruik).
- 182 Vrouwenraad Haren, p/a Haren
- Spreekt grote ongerustheid uit inzake de zuidtangent in verband met verdwijning van een zeer kwetsbaar natuurgebied.
- Wijst er op dat het grootste knelpunt niet de doorstroming op de zuidelijke ringweg betreft, maar het dichtslibben van de stad Groningen. Hooguit 20% betreft doorgaand verkeer.
- 183 Fam. Sanders-van Pampus, Groningen
- Is tegen aanleg van de zuidtangent in verband met aantasting van cultuur, rust, natuur en flora en fauna en het te geringe probleemoplossend vermogen (slechts 15% is doorgaand verkeer).
- Wijst op planschade door degradatie van hun woongebied van categorie A naar categorie B.
- Pleit voor aanleg van een tunnel onder de huidige zuidelijke ringweg.
- 184 F.C. Brongers, Haren
- Zie nr 46 en 160
- 185 MKB Nederland, Regiokantoor Noord, Groningen
- Is voor aanleg van een nieuwe zuidtangent; wijst er op dat er een forse stijging van het doorgaand verkeer moet worden verwacht en met name van het vrachtverkeer; wijst er op dat een oplossing op de huidige zuidelijke ringweg leidt tot enorme uitvoeringsproblemen in verband met het ontbreken van goede alternatieve routes.
- 186 Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Provincie Groningen
- Acht de aanleg van een nieuwe verbinding noodzakelijk om een vlotte verkeersdoorstroming ook voor de langere termijn mogelijk te maken.
- Aanleg van een nieuwe verbinding valt te prefereren boven het verbeteren van de huidige verbinding, omdat de daarmee gemoeide bouwtijd van ongeveer 7 jaar een zware, niet te accepteren, wissel zou trekken op de verkeersdoorstroming op de zuidelijke ringweg.

187 Gasunie, Groningen

Juichen de thans voorliggende zuidtangent-oplossingen toe, gezien de nadelige effecten voor de bereikbaarheid van hun hoofdkantoor van de aanvankelijk ontwikkelde alternatieven.

Spreeken voorkeur uit voor alternatief 2010-D2.

188 B.A. Kwant, Haren

Zie nr 3 en nr 58

189 G. Cazemier, Haren

Zie nr 3 en nr 58

190 M. van der Wijk, Groningen

Getalsmatig is de noodzaak van de zuidtangent niet aangetoond (in Startnotitie: 1986-1994 een groei van 46%; 1986-2010 een groei van 44%).

Een fly-over constructie en uitbouw van de huidige zuidelijke ringweg is voldoende om de problemen te voorkomen.

Een ander huisvestingsbeleid van de gemeente Groningen kan hier een goede aanvulling op zijn.

Naast het bepalen van de economische gevolgen voor bedrijven, dient aandacht te worden besteed aan economische schade door verlies van bouwgrond, natuur en schade voor omwonenden (schadeclaim circa f.65.000,--).

Vraagt aandacht voor milieu- en gezondheidsaspecten.

191 M. Drenthen, Groningen

Meent dat de uitgangspunten van de studie onjuist cq onvolledig zijn, omdat in geen van de alternatieven wordt uitgegaan van de verwachte agglomeratie zoals deze er rond 2010 uit zal zien.

Zie nr 230

192 M. Creemer, Haren

Is tegen de aanleg van de zuidtangent in verband met aantasting en vernietiging van landschap, planten- en diersoorten, woon- en recreatiegenot en omdat de oplossing niet duurzaam is (slechts 15% is doorgaand verkeer).

Wijst er op dat de verkeersproblematiek en de daarmee samenhangende problemen van milieu en leefbaarheid vooral van regionale en lokale aard zijn, terwijl de tracéprocedure het nationaal belang behartigt.

Wijst er op dat in geen enkel ruimtelijk plan in Groningen de zuidtangent wordt genoemd.

Pleit er voor dat van actuelere cijfers en trends wordt uitgegaan (dan van 1994), waarbij de ruimtelijke ontwikkeling van de regio eveneens in ogenschouw moet worden genomen, alsmede woon- en werktrends van mensen.

Vraagt aandacht voor de indirecte effecten.

Is van mening dat de aanleg van infrastructuur tot het stimuleren van automobiliteit leidt.

Pleit voor het bevorderen van openbaar vervoer/fiets-alternatieven.

Pleit voor een regionale aanpak (straal Groningen - Assen).

Pleit er voor dat per alternatief de compenserende maatregelen worden aangegeven.

- 193 W. Jager en S.M. Paauwe, Groningen

Is tegen de aanleg van alle vier zuidtangent-varianten, vanwege geluidsoverlast, milieuproblemen, het opofferen van het laatste stukje groen tussen Groningen en Haren, verlies van het cultuurhistorisch gebied Essen, bedreiging van het recreatiegebied Hoornse- en Paterswoldsemeer.

Geeft aan dat er nog geen fileproblemen zijn en dat het onzeker is of dit probleem in de toekomst ontstaat.

Aanleg van een zuidtangent biedt geen oplossing, omdat slechts 10 tot 15% doorgaand verkeer is.

- 194 Prof Dr G.K. van der Hem, Haren

Zie nr 3

- 195 J.J. van der Hem-Hofstra, Haren

Zie nr 3

- 196 Gemeente Eelde

Onderzoek naar de aanleg van een weg door het gebied van de Eelder en Peizermaaden is overbodig gezien de waarde van het gebied; het gebied is op rijks-, provinciaal- en gemeentelijk niveau aangewezen als een belangrijk gebied in de Ecologische Hoofdstructuur.

In verband met de recreatieve functie van het Paterswoldsemeer wordt aandacht gevraagd voor het ondergronds aanleggen van de weg.

Gemist wordt als te onderzoeken oplossing het ondertunnelen van de Laan Corpus den Hoorn. De argumenten dat de aansluiting op de A28 grote problemen zal opleveren zijn niet relevant, omdat de situatie met het Noord Willemskanaal gelijk is als bij de alternatieven D1 en D2.

Medewerking wordt toegezegd aan onderzoek naar een verbeterd openbaar vervoer-systeem en het stimuleren van fietsverkeer.

- 197 Neven en Bolt BV, Essen, Haren

Zie nr 3 en nr 58

- 198 M. Koenders, Haren

Zie nr 3

- 199 R. Koenders, Haren

Zie nr 3

- 200 J. Ellens, Haren

Zie nr 3

- 201 A.F.J. Klijn, Haren

Zie nr 3

202 F.E. Meuter, Groningen

De overheid mist een visie om arbeidsplaatsen te "brengen" waar geleefd wordt.

Pleit voor transferia voor vrachtverkeer op strategische plekken langs de tangenten, voor clientvriendelijke fietsenstallingen op strategische plaatsen en als onderdeel van transferia, voor optimale bewegwijzering en voor het weren van zwaar verkeer in de spitstijden.

Vraagt zich af of het benutten van het totale aantal rijstroken in beide richtingen kan worden geoptimaliseerd door het ene dagdeel de ene rijrichting meer rijstroken te gunnen.

Pleit voor veel ondertunnelen.

203 Joh. Klamer, Haren

Zie nr 3

204 M.J. Willemse, Haren

Pleit voor geen verdere verstoring van het landschap en het laten dichtslibben van het verkeer.

205 K. Nienhuis, Haren

Zie nr 3

206 I.M. Mantingh-Onnes en A. Mantingh, Haren

Zie nr 3

207 A.U.C.C. Nooteboom, Eelderwolde

Tekent bezwaar aan tegen de varianten D1 en D2.

208 H. Onnes, Haren

Zie nr 3 en nr 58

209 Provincie Groningen

De wenselijkheid zuidtangent-varianten te onderzoeken wordt onderschreven. Gelet op de gevoeligheden met betrekking tot ingrepen in de fysieke omgeving wordt het zinvol geacht daarbij zowel bovengrondse als ondergrondse varianten in studie te nemen.

Gaan er van uit dat bij de besluitvorming over deze studie tevens de uitkomsten van de recent gestarte discussie over de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen van de agglomeratie Groningen worden betrokken.

Zijn bereid om op korte termijn plannen te ontwikkelen om op en in de directe omgeving van de zuidelijke ringweg maatregelen te nemen.

210 J.A. Winter, Haren

Zie nr 3 en nr 58

211 Fam. J. Ubels, Haren

Zie nr 3 en nr 58

212 De burgemeester van Haren

De commissie Grondgebiedszaken stemt in met het verzoek van een studie naar een duurzame oplossing van de verkeersproblematiek in de agglomeratie Groningen op basis van een systeem van congestiemanagement.

Een aantal fracties verzetten zich niet tegen de tracé-studies van de zuidtangent.

213 "'s Zomers Buiten", p/a Groningen

De aanleg van een autosnelweg over of door een recreatiegebied (Hoornseplas) past pertinent niet in een leefbare omgeving. De gevolgen voor natuur, landschap, huidige recreatiemogelijkheden (o.a. geluidhinder) zullen desastreus zijn.

214 H.G. Krijnen, Haren

Stelt voor een tweede weg bovenop de huidige zuidelijke ringweg te bouwen.

215 Drs Th.J.D. Straatman, Groningen

Is tegen de aanleg van de zuidtangent in verband met onaanvaardbare gevolgen voor natuur- en recreatiegebieden, woon- en leefmilieu en de kosten zijn te hoog.

Pleit voor betere afstelling van de stoplichten voor fietsen.

Pleit voor meer oplossingen aan de zuidelijke ringweg (o.a. een Prins Clausplein-achtige constructie). Stelt voor de fly-over te omtunnelen.

Stelt voor om 's nachts maar één rijbaan met een snelheid van 70 km/uur beschikbaar te stellen (om geluidhinder tegen te gaan).

216 S. van Netten en M. Schetsberg, Roderwolde

Geven aan dat het belangrijk is te weten tot welke groei van het autoverkeer de varianten zullen leiden, teneinde goed een keuze te kunnen maken.

Alternatief D2 is onacceptabel in verband met aanslag op de natuur in het als ecologische hoofdzone aangewezen gebied in de Peizermeden en het natuurreservaat Roden-Norg.

217 EVO, Regionaal kantoor Noord-Nederland

Zijn verheugd dat de zuidtangent als volwaardige alternatief wordt onderzocht.

Dringen er op aan dat de studie in versneld tempo wordt voorgezet.

Pleiten voor het hanteren van realistische verkeersprognoses (hoger dan 44%).

Pleiten er voor rekening te houden met de diverse functies van de zuidelijke ringweg en een congestiekans van maximaal 5% als doelstelling op te nemen.

Dringen er op aan ook de regionaal-economische effecten in de trajectstudie te onderzoeken.

218 Ir P. Volker c.i., Groningen

Maken bezwaar tegen het ontbreken van varianten, waarin een combinatie van een ruime diversiteit van maatregelen, alsook een nadere fasering in de tijd, alsook een gedeeltelijke en tijdelijke accepta-

tie van enige filevormingsprobleem is opgenomen; dit met als doel om de haalbaarheid ervan te toetsen, in het kader van de optie om te voorkomen dat (onnodig) een extra snelwegtracé midden door een toekomstig stadsconglomeraat wordt gesitueerd, als ook om te voorkomen dat een aantal unieke natuur/recreatie- en cultuurhistorische gebieden worden aangetast of geelimineerd.

219 Ing A. Slobbe, Haren

Zie nr 3

220 C.C. Slobbe-vd Waal, Haren

Zie nr 3

221 G. Kraan, Haren

Zie nr 3

222 R. Bijkerk, Haren

Zie nr 200

223 De bewoners van Klein Martijn 2, Groningen

Zijn tegen de aanleg van alle vier zuidtangent-varianten, omdat er op dit moment geen sprake is van een fileprobleem en het nog onzeker is of er in de toekomst een probleem ontstaat.

Zijn van mening dat de aanleg van een zuidtangent bovendien geen oplossing zal bieden voor een eventueel verkeersprobleem in en rond de stad Groningen (slechts 10 à 15% betreft doorgaand verkeer).

De extra weg zal nog meer verkeer aantrekken.

Een zuidtangent zal de regio ten zuiden van de stad aantasten (woongebieden, recreatiegebied, cultuur-historisch gebied, flora en fauna) en vormt een bedreiging voor het welzijn van de bewoners van Klein Martijn.

224 Drs. K. Kuiken, Haren

Geeft aan dat er twee manieren zijn om de A28 bij het knooppunt "Apenrots" (de rotonde bij het Gasunie-kantoor) op de A7 en de stadsring aan te sluiten:

a) herstel van de afslag Laan van de Vrijheid met verwisseling van hoofdstroom en afslag; hoofdstroom via de 2-baans autoweg naar de Gasunie; nieuwe afslag Centrum-P=R via Julianaplein naar het P+R-terrein (eventueel met transferium) bij het Emmaviaduct;

b) aanleg van een 4-baans stadsautoweg van de huidige afslag Groningen-Zuid langs de Laan Corpus den hoorn naar het knooppunt "Apenrots".

225 H.J. Bruinenberg, Haren

Zie nr 3

226 J. Bruinenberg, Haren

Zie nr 3

BIJLAGE 2

COMMENTAAR VAN BEVOEGD GEZAG OP DE INSPRAAKREACTIES

1 J.W. Baan, Glimmen

De belasting van het onderliggende wegennet zal in de trajectnota aandacht krijgen.

Het treffen van verkeersvoorzieningen is een zaak van de lokale overheid.

2 Meerschapp Paterswolde, p/a Groningen

Alle alternatieven worden op relevante aspecten, waaronder openlucht-recreatie, gewaardeerd. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats. Bij de alternatieven zal in ieder geval aandacht worden besteed aan de wijze waarop een eventuele meerpassage kan worden uitgevoerd met zo weinig mogelijk negatieve gevolgen voor de aanwezige gebruikswaarden.

3 J.L. Bouma, Haren

1994 wordt als basisjaar voor de berekeningen genomen, teneinde over zo actueel mogelijke gegevens te beschikken bij de prognoses voor de toekomst. 1994 betreft waargenomen verkeersgegevens. Bij de prognoses wordt rekening gehouden met de groei in het gebied van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners en met een aantal mogelijke ontwikkelingen in de maatschappij, zoals telewerken.

De groei van het verkeer, gelet op enerzijds de groei van de stad Groningen en anderzijds het mobieler worden van de samenleving, noopt tot maatregelen. Een van die maatregelen zou kunnen zijn de aanleg van een zuidtangent. Overigens worden ook andere alternatieven worden onderzocht, waaronder verbetering van de bestaande zuidelijke ringweg. Daarnaast wordt onderzocht welke mogelijkheden ter oplossing van het probleem alternatieve vervoerwijzen kunnen bieden.

Het landelijk beleid gaat uit van een terugdringing van de **groei** van de mobiliteit (in de periode 1986-2010 een groei van 35% ipv 70%). Omdat de automobiliteit dus toch nog steeds zal groeien, moeten wel maatregelen worden onderzocht om deze groei op te vangen.

Bij het ontwikkelen van de zuidtangent wordt gestreefd naar een zodanige inpassing dat het groengebied zo weinig mogelijk wordt verstoord (ondertunneling/verdiepte ligging).

De gemeente Haren participeert actief in de projectorganisatie. De ideeën van de gemeente Haren worden in de trajectstudie meegenomen.

4 Avifauna, Groningen

In de trajectstudie wordt uitgegaan van het landelijk beleid conform het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Dit beleid gaat uit van een terugdringing van de **groei** van de mobiliteit (in de periode 1986-2010 een groei van 35% ipv 70%). Omdat de automobiliteit dus toch nog steeds zal groeien, moeten wel maatregelen worden onderzocht om deze groei op te vangen.

Prognoses en capaciteitsberekening hebben aangetoond dat een zuidtangent een verlichting voor de zuidelijke ringweg kan betekenen.

Hiervan is kennis genomen.

5 A. Sassen, Haren

Het gaat niet om een klein gedeelte van het verkeer. De zuidtangent gaat een onderdeel uitmaken van de verdeelring voor de stad Groningen en Haren. Het woon-werkverkeer is een van de belangrijkste aandachtspunten in de studie.

6 Dr. W.M. Jongman, Groningen

De nadelige gevolgen voor het woonmilieu vormen een te onderzoeken aspect in de trajectstudie.

In de trajectnota zal moeten worden aangetoond of de toekomstige problematiek een dergelijke ingreep rechtvaardigt.

In vigerende plannen is geen verdere verstedelijking ten zuiden van Haren voorzien.

7 W. Vernue, Matsloot

Een eventueel aan te leggen weg is niet uitsluitend bedoeld voor het doorgaande verkeer (15%), maar zal voor een groot deel een functie vervullen als verdeelweg voor het stedelijk gebied van Groningen/Haren, met name voor het woon/werkverkeer.

8 G. Brouwer en M.A. Allers, Groningen

In de trajectstudie wordt integraal gekeken naar de samenhang van de problematiek van de zuidelijke ringweg en het onderliggend wegennet. Voor het gebied van de gemeente Groningen worden plannen ontwikkeld, waarin wordt aangegeven hoe moet worden omgegaan met de opnamecapaciteit van de stad. De resultaten daarvan worden in deze trajectstudie meegenomen.

Onderzocht wordt in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost. Vooralsnog wordt de invoering van rekening-rijden in het noorden niet voorzien.

9 Ir. G. Reuderink, Groningen

Bij het schrijven van de trajectnota wordt uitgegaan van het beleid zoals dat is vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (planjaar 2010).

Het invoeren van mobiliteitsbeperkende maatregelen vormt een integraal uitgangspunt van de studie.

De verkeersprognoses zijn zo betrouwbaar mogelijk op basis van huidige gegevens, ontwikkelingen en beschikbare prognosemethodieken. Het betreft algemeen gangbare prognosemethodieken.

10 H. de Vries, Groningen

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven voor alle relevante aspecten beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats. Binnen de kaders van het zuidelijke ringweg-project wordt ook gekeken welke korte-termijn maatregelen mogelijk zijn. Bij de alternatieven wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van (gedeeltelijke) tunnel-oplossingen.

11 P. Venema, Peize

De aspecten worden waardenvrije en gelijkwaardig bepaald. Besluitvorming vindt op basis daarvan plaats.

Maatregelen aan en nabij de zuidelijke ringweg zelf maken onderdeel van de trajectstudie uit.

In de trajectstudie zal worden onderzocht of het al dan niet gewenst is alternatief D2 volledig uit te werken, danwel of alternatief D2 kan komen te vervallen.

Op voorhand zijn leemten in kennis niet volledig vast te stellen. Waar mogelijk zijn leemten in kennis bepaald en heeft aanvullend onderzoek danwel methodiekverfijning plaatsgevonden. Bij de besluitvorming zal moeten blijken in hoeverre eventueel nog resterende leemten in kennis acceptabel zijn. Deze resterende leemten in kennis zullen in de trajectnota worden aangegeven.

Op basis van de Wet geluidhinder worden geluidsbeperkende maatregelen doorgerekend.

Potenties en toekomstige waarden en de mogelijkheden van compensatie vormen onderdeel van de trajectstudie.

Het invoeren van mobiliteitsbeperkende maatregelen vormt een integraal uitgangspunt van de studie.

Bij de besluitvorming zal rekening worden gehouden met het draagvlak.

- 12 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Amersfoort

Hiermee wordt rekening gehouden.

- 13 Buurtvereniging Eelderwolde, p/a Eelderwolde

Deze onderbouwing zal in de trajectnota worden gegeven.

De benadering is integraal, waarbij alle relevante overheden zijn betrokken en rekening wordt gehouden met alle belangen in het gebied en de toekomstverwachtingen daaromtrent.

- 14 Vereniging de Hoornsche Dijk en omgeving, p/a Briltill

In de trajectstudie worden naast zuidtangent-varianten ook varianten onderzocht die maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg inhouden. In de Structuurschema Groene Ruimte wordt aangegeven dat doorsnijding van ecologische hoofdstructuren alleen mogelijk is indien sprake is van "zwaarwegend maatschappelijk belang". In de besluitvorming rond de trajectnota zal duidelijk moeten worden of hier sprake is van een zodanig zwaarwegend maatschappelijk belang dat aantasting van de EHS gerechtvaardigd zal zijn.

- 14a Idem

Hiervan is kennis genomen.

- 15 E. Schuurring, Groningen

In de trajectstudie worden naast zuidtangent-varianten ook varianten onderzocht die maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg inhouden. Daarnaast wordt onderzocht in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost. De effecten voor alle relevante aspecten worden bepaald. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

- 16 G. Visser-Smiel, Leeuwarden

Alle alternatieven worden op relevante aspecten, waaronder recreatie, landschap, flora en fauna, gewaardeerd. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Ook de alternatieven voor het (individuele) autogebruik zullen in de trajectstudie worden onderzocht.

- 17 Bewonersvereniging "De Reigerlaan", p/a Paterswolde
- Ook de mogelijkheden van ondertunneling van het tracegedeelte onder het Paterswoldsemeer zullen worden onderzocht.
- 18 Drs. H.M.A. Schuttenbelt, Haren
- Ook varianten in de directe omgeving van de bestaande zuidelijke ringweg worden ook onderzocht.
- 19 Drs. M.P.M. Boks, Haren
- In de trajectstudie worden naast zuidtangent-varianten ook varianten onderzocht die maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg inhouden. Daarnaast wordt onderzocht in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost. De effecten voor alle relevante aspecten worden bepaald. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.
- 20 Stichting Platform Piccardthofplas, p/a Groningen
- Voor al deze aspecten worden de effecten bepaald. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats. In de Structuurschema Groene Ruimte wordt aangegeven dat doorsnijding van ecologische hoofdstructuren alleen mogelijk is indien sprake is van "zwaarwegend maatschappelijk belang". In de besluitvorming rond de trajectnota zal duidelijk moeten worden of hier sprake is van een zodanig zwaarwegend maatschappelijk belang dat aantasting van de EHS gerechtvaardigd zal zijn. Onderzocht wordt of het al dan niet gewenst is alternatief D2 volledig in de trajectstudie uit te werken, danwel of alternatief D2 kan komen te vervallen.
- 21 Buurtenoverleg Zuidelijke Ringweg, p/a Groningen
- Zowel de reële mogelijkheden van het collectief vervoer als andere alternatieven voor het (individuele) autogebruik worden in de studie onderzocht. Dit geldt ook voor (gedeeltelijke) ondertunneling.
- 22 Dr. G. Rakhorst, Groningen
- De mate van bijdrage van de zuidtangent aan het probleemoplossend vermogen wordt in de studie onderzocht.
- Infrastructurele ingrepen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg, inclusief de mogelijkheden van (gedeeltelijke) ondertunneling, worden in de trajectstudie onderzocht.
- 23 Fietzersbond enfb, afdeling Groningen
- De trajectstudie is een integrale studie, waarin ook aandacht zal worden geschonken aan bevordering van fiets en openbaar vervoer.
- Dit vormt een onderdeel van het vigerend beleid van de (rijks)overheid.
- 24 Landinrichtingscommissie, Haren
- Accoord.
- 25 H. van Poelje, Paterswolde
- De bijdragen die collectieve vervoerssystemen (inclusief eventuele vertramming) kunnen leveren aan de problematiek worden onderzocht.
- 26 J. Visser, Leeuwarden

Een zuidtangent door het Paterswoldsemeer en Hoornse Meer vormt een van de te onderzoeken oplossingen.

De bijdragen die collectieve vervoerssystemen kunnen leveren aan de problematiek worden onderzocht.

De stad Groningen is in het rijksbeleid aangewezen als een stedelijk knooppunt.

27 Veefokbedrijf Hoving, Haren

De consequenties van de alternatieven voor de in het gebied aanwezige agrarische bedrijven zullen in de trajectnota worden onderzocht.

28 Gemeente Haren

De zuidtangent vormt een van de te onderzoeken alternatieven.

De voorgestelde oplossingen zullen in de studie worden meegenomen.

29 Gemeente Groningen

Het probleemoplossend vermogen van de varianten 2010-A en 2010-B wordt in de trajectstudie onderzocht.

Aan de trajectstudie zal een variant worden toegevoegd (C3), waarbij middels (gedeeltelijke) ondertunneling gebruik wordt gemaakt van het tracé van de Laan Corpus den Hoorn om een kortsluiting te maken tussen de A28 en de A7 ten zuiden van het Julianaplein.

De mogelijkheden van (gedeeltelijke) ondertunneling van van de D-varianten worden onderzocht.

De mogelijkheden van (gedeeltelijke) verdiepte aanleg tussen Groningen en Haren worden onderzocht.

30 VNONCW Werkgeversvereniging Noord, Haren

Hiervan is kennis genomen.

Een terugdringing van de landelijke mobiliteitsgroei tot 35% in plaats van circa 70% (in het jaar 2010 ten opzichte van 1986) is de doelstelling van het rijksbeleid. Dit wordt als uitgangspunt bij de studie gehanteerd. In het kader van de studie wordt een gevoeligheidsanalyse verricht om de consequenties van een eventuele hogere groei tot 2010 danwel doorgaande groei na 2010 in beeld te brengen.

Uit berekeningen is gebleken dat een noordtrace onvoldoende probleemoplossend vermogen heeft.

31 A.A. Visser, p/a Leeuwarden

Welzijn (leefmilieu) is een van de aspecten waarmee bij de besluitvorming rekening wordt gehouden.

32 Mw. C.A. Hemmes-Landweer, Paterswolde

De consequenties van de alternatieven voor het aspect landbouw zullen in de trajectnota worden beschreven.

In de Structuurschema Groene Ruimte wordt aangegeven dat doorsnijding van ecologische hoofdstructuren alleen mogelijk is indien sprake is van "zwaarwegend maatschappelijk belang". In de besluitvorming rond de trajectnota zal duidelijk moeten worden of hier sprake is van een zodanig zwaarwegend maatschappelijk belang dat aantasting van de EHS gerechtvaardigd zal zijn.

- 33 A.L. Neeteson, Haren
Zie nr. 3
- 34 J.D. Wisman, Haren
Zie nr. 3
- 35 Belangenvereniging Meerkoetlaan Paterswolde, p/a Paterswolde
Ook de mogelijkheden van ondertunneling van het tracegedeelte onder het Paterswoldsemeer zullen worden onderzocht.
- 36 C.E. Niemeijer, Haren
Zie nr. 3
- 37 J.J. Neeteson en A.M. Neeteson-van Nieuwenhoven, Haren
Zie nr. 3
- 38 M.F. de Zee, Haren
Zie nr. 3
- 39 F. Wynne, Haren
Zie nr. 3
- 40 Mr H.H.G. Hofstee e.a., Groningen
In de trajectstudie worden naast zuidtangent-varianten ook varianten onderzocht die maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg inhouden. De effecten voor alle relevante aspecten worden onderzocht. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Zuidtangten vervullen niet alleen een functie voor het doorgaande verkeer, maar ook als verdeelweg voor de agglomeratie Groningen.

In de trajectstudie worden alle maatregelen die kunnen bijdragen aan de oplossing van het probleem onderzocht.

De mogelijkheden van het gebruik van collectieve vervoerssystemen als oplossing van de problematiek, inclusief eventuele vertraming van openbaar vervoerverbindingen en transferia, worden in de trajectnota onderzocht.
- 41 P.J.M. Biezenaar, Peize
De vervoersprognoses zijn zo betrouwbaar mogelijk op basis van huidige gegevens, ontwikkelingen en beschikbare prognosesmethodieken. Het betreft algemeen gangbare prognosemethodieken.

Maatregelen aan en nabij de huidige Zuidelijke Ringweg maken onderdeel van de trajectstudie uit. Ook wordt in de trajectstudie integraal gekeken naar de samenhang van de problematiek van de zuidelijke ringweg en het onderliggende wegennet.

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven voor alle relevante aspecten (dus ook voor natuur- en recreatiewaarden en ten aanzien van ruimtelijke uitbreidingsmogelijkheden) beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.
- 42 Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Noord, Groningen

In de besluitvorming n.a.v. de trajectnota zal duidelijk moeten worden of hier sprake is van een zodanig zwaarwegend maatschappelijk belang dat aantasting van de EHS gerechtvaardigd zal zijn.

Het landelijk beleid gaat uit van een terugdringing van de **groei** van de mobiliteit (in de periode 1986-2010 een groei van 35% ipv 70%). Omdat de automobiliteit dus toch nog steeds zal groeien, moeten wel maatregelen worden onderzocht om deze groei op te vangen. In de Trajectnota zal aandacht worden geschonken aan de rol die alternatieve vervoerwijzen bij de oplossing van de problematiek kunnen spelen, waarbij de aandacht met name gericht is op het woon-werkverkeer.

In de Trajectnota zal uitgebreid aandacht worden geschonken aan zowel de inventarisatie van de aanwezige waarden op het gebied van natuur, landschap en openluchtrecreatie alsmede de effecten van de verschillende alternatieven op deze waarden. Ook de mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen komen daarbij aan de orde.

In de Trajectnota zal aandacht worden besteed aan de landbouwstructuur, de aanwezige archeologische en cultuurhistorische gegevens en de huidige en toekomstige woonkwaliteit in de regio.

- 43 C. Brus-v.d. Vecht, Haren

Zie nr. 3

- 44 A. Wegener Sleeswyk en C.S. Wegener Sleeswijk-Christen, Haren

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven voor alle relevante aspecten beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Ook maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg maken onderdeel van de trajectstudie uit.

In de trajectstudie wordt onderzocht in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost.

De gemeente Haren participeert actief in de projectorganisatie. De ideeën van de gemeente Haren worden in de trajectstudie meegenomen.

- 45 Drs N. Hoepman, Groningen

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven, dus ook van het nul-, nulplus-, nulplusplus- en de 2010-A en 2010-B-alternatieven, voor alle relevante aspecten beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

In de trajectstudie wordt uitgegaan van bestaande plannen op het terrein van de ruimtelijke ordening. Een van de doelstellingen van het ruimtelijke ordeningsbeleid is de groei van het autoverkeer terug te dringen.

- 46 C. Brongers en L.J. Brongers-Goossens, Haren

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven voor alle relevante aspecten, inclusief verstoring van leefmilieu, flora en fauna, beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Ook de aanleg van fly-overs wordt onderzocht.

Het niet nemen van maatregelen zal er toe leiden dat er grote bereikbaarheidsproblemen ontstaan voor het stedelijke verkeer en het doorgaande verkeer. Het aanleggen van de zuidtangent is één van de mogelijke oplossingen die wordt onderzocht. Ook maatregelen aan en

nabij de bestaande zuidelijke ringweg worden onderzocht. Daarnaast wordt onderzocht in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost.

1994 wordt als basisjaar voor de berekeningen genomen, teneinde over zo actueel mogelijke gegevens te beschikken bij de prognoses voor de toekomst. 1994 betreft waargenomen verkeersgegevens. Bij de prognoses wordt rekening gehouden met de groei in het gebied van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners en met een aantal mogelijke ontwikkelingen in de maatschappij, zoals telewerken.

De gemeente Haren participeert actief in de projectorganisatie. De ideeën van de gemeente Haren worden in de trajectstudie meegenomen.

- 47 Mytylschool "Prins Johan Friso", Haren

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven voor alle relevante aspecten, inclusief verstoring van leefmilieu (o.a. geluidhinder en luchtvervuiling), flora en fauna, beschreven. De effecten worden getoetst aan beleidsdoelstellingen en wettelijke normen. Op basis van de effectenwaarderingen vindt besluitvorming plaats.

De gemeente Haren participeert actief in de projectorganisatie. De ideeën van de gemeente Haren worden in de trajectstudie meegenomen.

- 48 P. Brus, Haren

Zie nr 3 en nr 43

- 49 Prof. Dr. H. Schraffordt Koops, Haren

Zie nr 3

- 50 F. Drolenga, Haren

Zie nr 3

- 51 R.J. Ritsma, Haren

Zie nr 3

- 52 H.J. Bijmans, Haren

Zie nr 3

- 53 M.A. Marres van Dijck, Haren

Zie nr 3

- 54 Nienke de Lange, Haren

In de trajectstudie worden naast zuidtangent-varianten ook varianten onderzocht die maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg inhouden. Daarnaast wordt onderzocht in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost. De effecten voor alle relevante aspecten worden bepaald. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

- 55 M.G. Versol-Evenhuis, Haren

Zie nr 3

- 56 E.G. Bolhuis-Jager, Haren

In de trajectstudie worden naast zuidtangent-varianten ook varianten onderzocht die maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke

ringweg inhouden. Daarnaast wordt onderzocht in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost. De effecten voor alle relevante aspecten worden bepaald. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Het duurder maken van het autorijden maakt deel uit van het vigerende beleid en is dus mede uitgangspunt van deze studie.

- 57 P.A.H.M. Wijnen, Haren

Zie nr 3

In de trajectstudie wordt integraal gekeken naar de samenhang van de problematiek van de zuidelijke ringweg en het onderliggend wegennet. Voor het gebied van de gemeente Groningen worden plannen ontwikkeld, waarin wordt aangegeven hoe moet worden omgegaan met de opname-capaciteit van de stad. De resultaten daarvan worden in deze trajectstudie meegenomen.

- 58 C.B. Seffinga, Haren

Zie nr 3

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven voor alle relevante aspecten beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

- 59 A. Tent, Haren

Zie nr 3 en nr 58

- 60 J. Renema, Haren

Zie nr 3

- 61 Ing. E. Bolhuis jr., Haren

Hiervan is kennis genomen.

In de trajectstudie worden naast zuidtangent-varianten ook varianten onderzocht die maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg inhouden. Daarnaast wordt onderzocht in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost. De effecten voor alle relevante aspecten worden bepaald. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Verhoging van de kosten van het autoverkeer is een zaak van de landelijke politiek.

- 62 Dhr. en mw. Boerema, Haren

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven voor alle relevante aspecten beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Het niet nemen van maatregelen zal er toe leiden dat er grote bereikbaarheidsproblemen ontstaan voor het stedelijke verkeer en het doorgaande verkeer. Het aanleggen van de zuidtangent is één van de mogelijke oplossingen die wordt onderzocht.

In de trajectstudie wordt onderzocht in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost.

Ook maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg worden onderzocht. Een eventueel aan te leggen weg is niet uitsluitend bedoeld voor het doorgaande verkeer (15%), maar zal voor een groot

deel een functie vervullen als verdeelweg voor het stedelijk gebied van Groningen/Haren, met name voor het woon-werkverkeer.

63 Mw. Mol-Westerdorp, Haren

Zie nr. 3

64 Ir. K.A.C. Mol, Haren

Zie nr. 3

65 R.H.C Mol, Haren

Zie nr. 3

66 E. Schoffelman, Haren

Zie nr. 3

67 Dr. L. Loosen s.j., Haren

Zie nr. 3

68 M. Lubbers, Haren

Zie nr. 3

69 Fam. B. Tent, Haren

Zie nr. 3 en nr 58

70 E. Bolhuis, Haren

Zie nr. 3

71 Drs S.J.J v.d. Molen, Groningen

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven voor alle relevante aspecten, inclusief landschappelijke en recreatieve waarden, beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

In de trajectstudie worden alle maatregelen - ook de reële mogelijkheden van het collectief vervoer en andere alternatieven voor de auto - die kunnen bijdragen aan de oplossing van het probleem onderzocht.

72 J. Schoffelman, Haren

Zie nr. 3

73 C. van Laarhoven, Haren

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven voor alle relevante aspecten (inclusief de landschappelijke en recreatieve waarden) beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Zowel de reële mogelijkheden van het collectief vervoer als andere alternatieven voor het (individuele) autogebruik worden in de studie onderzocht. Een eventueel aan te leggen weg is niet uitsluitend bedoeld voor het doorgaande verkeer (15%), maar zal voor een groot deel een functie vervullen als verdeelweg voor het stedelijk gebied van Groningen/Haren, met name voor het woon-werkverkeer.

74 H.C.M. Schoffelman-Peters, Haren

Zie nr. 3

75 Gasunie, Groningen

Hiermee wordt rekening gehouden.

Nadat het Ontwerp-Tracébesluit is genomen, zal overleg worden gevoerd.

76 J. Huisman, Haren

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven voor alle relevante aspecten (inclusief landschap, flora en fauna, cultuurhistorie, recreatie, leefomgeving) beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

In de trajectstudie wordt integraal gekeken naar de samenhang van de problematiek van de zuidelijke ringweg en het onderliggende wegennet. Voor het gebied van de gemeente Groningen worden plannen ontwikkeld, waarin wordt aangegeven hoe moet worden omgegaan met de opnamecapaciteit van de stad. De resultaten daarvan worden in deze trajectstudie meegenomen.

In de trajectstudie wordt uitgegaan van het landelijk beleid conform het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Dit beleid gaat uit van een terugdringing van de groei van de mobiliteit (in de periode 1986-2010 een groei van 35% ipv 70%). Omdat de automobiliteit dus toch nog steeds zal groeien, moeten wel maatregelen worden onderzocht om deze groei op te vangen.

Voor alle alternatieven, inclusief reële combinaties, worden de effecten beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

77 A.J.M. Kroon en C.E.T.M. Kroon-Uitermark, Roderwolde

In de trajectnota worden voor alle alternatieven de effecten voor deze aspecten beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats. Nadat het Ontwerp-Tracébesluit is genomen, worden - indien nodig - in overleg met de agrariers schaderegelingen getroffen.

78 Verkeersgroep Groen Links Groningen

In de trajectstudie worden alle maatregelen - ook de reële mogelijkheden van het collectief vervoer en andere alternatieven voor de auto - die kunnen bijdragen aan de oplossing van het probleem onderzocht. Voor alle alternatieven, inclusief reële combinaties, worden de effecten beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

De effecten van de alternatieven worden getoetst aan de beleidsdoelstellingen (waaronder de milieudoelstellingen en -normen) van de overheid.

De effecten op waardevolle natuurgebieden, o.a. via aantasting van de waterhuishouding, worden in de trajectstudie onderzocht. Op basis van de effectenbeschrijvingen van alle alternatieven voor alle relevante aspecten vindt besluitvorming plaats.

Het aspect landschap vormt één van de te onderzoeken aspecten.

Hiervan is kennis genomen.

Onderzocht wordt in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost.

De effecten voor het aspect luchtverontreiniging worden in de trajectnota beschreven.

79 Milieudefensie Groningen, de Verkeersgroep

In de trajectstudie wordt integraal gekeken naar de samenhang van de problematiek van de zuidelijke ringweg en het onderliggende wegennet. Voor het gebied van de gemeente Groningen worden plannen ontwikkeld, waarin wordt aangegeven hoe moet worden omgegaan met de opnamecapaciteit van de stad. De resultaten daarvan worden in deze trajectstudie meegenomen. Aan de milieu-gevolgen van het onderliggende wegennet wordt aandacht besteed in de studie.

Onderzocht wordt in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur, waaronder openbaar vervoermaatregelen, het probleem kan worden opgelost.

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven voor alle relevante aspecten beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Het betreft een integrale studie waarbij naast Rijkswaterstaat de lokale en regionale zijn betrokken. De reële mogelijkheden van het collectief vervoer en andere alternatieven voor het individuele autogebruik worden in het kader van de studie onderzocht.

- 80 O.E. Groeneveld, namens Noordelijke Land- en Tuinbouworganisatie, afdeling Slochteren, p/a Harkstede

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven voor alle relevante aspecten beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Hiervan is kennis genomen.

Nadat het Ontwerp-Tracébesluit is genomen, worden - indien nodig - in overleg met de agrariërs schaderegelingen getroffen.

- 81 H. Tinge, namens Noordelijke Land- en Tuinbouworganisatie, afdeling Vries, Eelde en Peize, p/a Zeijen

zie nr. 80

- 82 H.J. Kooke, Haren

In de trajectnota zal worden ingegaan op het probleemoplossend vermogen van de te onderzoeken alternatieven en varianten.

Uitgangspunt in de trajectstudie is het vigerende ruimtelijke ordenings- en economisch beleid van provincies en gemeenten.

In de trajectstudie wordt uitgegaan van het landelijk beleid conform het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Dit beleid gaat uit van een terugdringing van de **groei** van de mobiliteit (in de periode 1986-2010 een groei van 35% ipv 70%). Omdat de automobiliteit dus toch nog steeds zal groeien, moeten wel maatregelen worden onderzocht om deze groei op te vangen. Naast de aanleg van de zuidtangent, worden ook maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg onderzocht. Ook worden de mogelijkheden onderzocht om te komen tot een verdere terugdringing van de groei van de automobiliteit. De effecten van de alternatieven voor alle relevante aspecten worden beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Het planjaar van de studie is 2010. Uitgegaan wordt van het beleid tot het jaar 2010. In de studie zullen de alternatieven mede worden getoetst op basis van (ruimtelijke) ontwikkelingen na 2010. Dit zal gebeuren op basis van de in voorbereiding zijnde Regiovisie Groningen 2030.

- 83 H. Scheltens, Haren

Mogelijkheden tot verbetering van het openbaar vervoer (o.a. vanaf parkeerplaatsen aan de rand van de stad) vormen een aandachtspunt in deze trajectstudie. Spitstoelagen en andere financieel onaantrekkelijke maatregelen zijn zaken van de landelijke politiek.

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven voor alle relevante aspecten, waaronder natuurhistorische en cultuurhistorische waarden van het landschap, beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Het planjaar van de studie is 2010. Uitgegaan wordt van het beleid tot het jaar 2010. De alternatieven zullen mede worden getoetst op basis van (ruimtelijke) ontwikkelingen na 2010. Dit zal gebeuren op basis van de in voorbereiding zijnde Regiovisie Groningen 2030. In de trajectstudie wordt integraal gekeken naar de samenhang van de problematiek van de zuidelijke ringweg en het onderliggende wegennet. Voor het gebied van de gemeente Groningen worden plannen ontwikkeld, waarin wordt aangegeven hoe moet worden omgegaan met de opnamecapaciteit van de stad. De resultaten daarvan worden in deze trajectstudie meegenomen.

- 84 C. Bügel - Volhand, Haren

Zie nr 83

- 85 P.W. Boer, Haren

Zie nr 83

- 86 Mw. H. Nieboer-Straatman, Haren

Zie nr 83

- 87 Mw. C. Zeijlmaker, Haren

Zie nr 83

- 88 K. Fockens, Haren

Zie nr 83

- 89 C. de Hartog - van Baak, Haren

Zie nr 3

- 90 H. Tent-van Rossum, Haren

Zie 3 en nr 58

- 91 M. de Hartog, Haren

Zie 3

- 92 P. Takens, Haren

Zie 3

- 93 Werkgroep Middelbert, p/a Groningen

Een eventueel aan te leggen weg is niet uitsluitend bedoeld voor het doorgaande verkeer (15%), maar zal voor een groot deel een functie vervullen als verdeelweg voor het stedelijk gebied van Groningen/Haren, met name voor het woonwerkverkeer.

Het betreft een integrale studie, waarbij naast Rijkswaterstaat, de lokale en regionale overheden zijn betrokken. In de trajectnota

worden de effecten van alle alternatieven voor alle relevante aspecten beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Niet de Hunzencentrale maar de bebouwing aan de noordzijde vormt ruimtelijk gezien het probleem bij het realiseren van eventuele flyovers ter oplossing van de verkeersproblematiek bij het Europaplein.

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven voor alle relevante aspecten beschreven. Ook worden per alternatief de kosten begroot en weergegeven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Deze kosten zijn (nog) niet bekend.

De mogelijke gevolgen worden in het kader van de trajectstudie bepaald.

De effecten worden beschreven. In de trajectnota zal worden aangegeven op welke manier negatieve effecten zoveel mogelijk kunnen worden voorkomen, danwel beperkt.

Ook de mogelijk te treffen compenserende maatregelen worden aangegeven en nadat het Ontwerp-Tracébesluit is genomen nader uitgewerkt.

- 94 J.M. Munneke-Dusseldorp, Haren

Zie nr 3

Deze maatregelen hebben onvoldoende probleemoplossend vermogen (verbetering van het noordelijk traject om Groningen heen leidt tot een reductie van maximaal 9000 motorvoertuigen per etmaal op de zuidelijke ringweg, verbetering van de N33 Assen-Veendam leidt tot maximaal circa 1200 mtv/etm reductie op de zuidelijke ringwegen).

- 95 K.A. van Oosten, Groningen

Hiervan is kennis genomen.

- 96 L. Oltmans, Haren

Zie nr 3

- 97 J.G. Bolhuis, Haren

Bij de tracering van de zuidtangent wordt rekening gehouden met de in het gebied voorkomende gebruikswaarden, om de negatieve effecten zo gering mogelijk te laten zijn. Naast de aanleg van de zuidtangent, worden ook maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg onderzocht. Daarnaast wordt onderzocht in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost. De effecten van de alternatieven voor alle relevante aspecten worden beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

- 98 Mw Mr A. Spronk, Groningen

Bij de prognoses tot het jaar 2010 is rekening gehouden met de groei in het gebied van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners en met een aantal mogelijke ontwikkelingen in de maatschappij, zoals telewerken en stimuleringsmaatregelen openbaar vervoer.

De alternatieven worden beoordeeld op hun bijdrage aan de oplossing van de verkeersproblemen. Ook worden de effecten voor alle relevante aspecten bepaald. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

In alle infrastructurele alternatieven is een nieuwe aansluiting gepland bij de Laan Corpus den Hoorn, met daarbij een op-en afrit

naar het Gasunie-complex. Uit model- en capaciteitsberekeningen is gebleken dat bij een omleiding ten zuiden van Haren de reductie te gering is om een effectieve bijdrage te kunnen leveren aan het oplossen van de verkeersafwikkelingsproblemen op de zuidelijke ringweg.

- 99 F. Munneke, Haren

Zie nr 3

- 100 G.J. Munneke, Haren

Zie nr 3

- 101 W. van der Velde, Roderwolde

Aan de trajectstudie zal een variant worden toegevoegd (C3), waarbij middels (gedeeltelijke) ondertunneling gebruik wordt gemaakt van het tracé van de Laan Corpus den Hoorn om een kortsluiting te maken tussen de A28 en de A7 ten zuiden van het Julianaplein.

- 102 Vereniging Dorpsbelangen Roderwolde, Foxwolde, Sandebuurt en Matsloot, p/a Roderwolde

In de Structuurschema Groene Ruimte wordt aangegeven dat doorsnijding van ecologische hoofdstructuren alleen mogelijk is indien sprake is van "zwaarwegend maatschappelijk belang". In de besluitvorming rond de trajectnota zal duidelijk moeten worden of hier sprake is van een zodanig zwaarwegend maatschappelijk belang dat aantasting van de EHS gerechtvaardigd zal zijn. Onderzocht zal worden of het al dan niet gewenst is alternatief D2 volledig in de trajectstudie uit te werken, danwel of alternatief D2 kan komen te vervallen.

- 103 R.R. van der Ploeg, Haren

Zie nr 83

- 104 L.E. Takens-Brink, Haren

Zie nr 3

- 105 Maartens College, Haren

Bij de tracerings van de zuidtangent wordt rekening gehouden met de in het gebied voorkomende gebruikswaarden, om de negatieve effecten zo gering mogelijk te laten zijn.

In de trajectstudie worden naast zuidtangent-varianten ook varianten onderzocht die maatregelen aan en nabij de zuidelijke ringweg inhouden. De effecten voor alle relevante aspecten, waaronder de aanwezigheid van waardevolle natuur/cultuurgebieden, worden onderzocht. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

De mogelijk te treffen compenserende en mitigerende maatregelen worden in de trajectnota aangegeven. Nadat het Ontwerp-Tracébesluit is genomen, zullen deze nader worden uitgewerkt. Onder andere worden op basis van de Wet geluidhinder geluidsbeperkende maatregelen doorgerekend.

Aantasting van de natuurlijke waarden in het gebied tussen de gemeenten Haren en Groningen is één van de aspecten waarvoor de effecten zullen worden beschreven. Op basis van de beschrijving van de effecten voor alle relevante aspecten van alle alternatieven vindt besluitvorming plaats.

Verbetering van het noordelijke gedeelte van de ringweg van Groningen heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen.

De mogelijkheden van (gedeeltelijke) ondertunneling/verdiepte ligging van de zuidtangent worden onderzocht.

106 R.F. Klok, Haren

Naast de C en D varianten worden ook varianten onderzocht die maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg inhouden. De effecten voor alle relevante aspecten, waaronder die voor het landschap, de natuur- en milieuwaarden, de recreatiewaarde en de leefbaarheid van de gebieden aan de zuidwestelijke en zuidelijke stadsrand, worden onderzocht. Ook wordt aangegeven in hoeverre de alternatieven een bijdrage leveren aan de oplossing van het probleem. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats. Een eventueel aan te leggen weg is niet uitsluitend bedoeld voor het doorgaande verkeer (circa 15%), maar zal voor een groot deel een functie vervullen als verdeelweg voor het stedelijke gebied van Groningen/Haren, met name voor het woonwerkverkeer.

Het betreft een integrale studie, waarin het rijk in nauwe samenwerking met de betrokken lokale en de provinciale overheid, de plannen ontwikkelt. Daarbij wordt rekening gehouden met het beleid om de groei van het woon-werkverkeer terug te dringen. Het tracébesluit wordt door het rijk genomen.

Bij de prognoses wordt uitgegaan van het vigerende beleid om de groei van het woon-werkverkeer terug te dringen.

107 O.M. de Gendt, Groningen

In de trajectstudie worden naast zuidtangent-varianten ook varianten onderzocht die maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg inhouden. De effecten voor alle relevante aspecten, waaronder de aanwezigheid van waardevolle natuur/cultuurgebieden, worden onderzocht. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

108 Drs J.W. Copper, Groningen

In de trajectstudie worden naast zuidtangent-varianten ook varianten onderzocht die maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg inhouden. De effecten voor alle relevante aspecten worden onderzocht. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Een eventueel aan te leggen weg is niet uitsluitend bedoeld voor het doorgaande verkeer (15%), maar zal voor een groot deel een functie vervullen als verdeelweg voor het stedelijk gebied van Groningen/Haren, met name voor het woonwerkverkeer. Uit de prognoses en de capaciteitsberekeningen is gebleken dat de vertragingen in het jaar 2010 enorm zullen zijn toegenomen.

Ook maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg worden in de studie onderzocht.

109 B.E. v.d. Ploeg, Haren

Zie nr 83

110 J.A.J. Vermeulen, Groningen

Bij de tracerings van de zuidtangent wordt rekening gehouden met de kwaliteit van de woonomgeving, om het negatieve effect voor het woon- en leefmilieu zo gering mogelijk te laten zijn.

Het planjaar van de studie is 2010. Uitgegaan wordt van het beleid tot het jaar 2010. De alternatieven zullen mede worden getoetst op basis van (ruimtelijke) ontwikkelingen na 2010. Dit zal gebeuren op basis van de in voorbereiding zijnde Regiovisie Groningen 2030. Voor het gebied van de gemeente Groningen worden plannen ontwikkeld,

waarin wordt aangegeven hoe moet worden omgegaan met de opname-capaciteit van de stad. De resultaten daarvan worden in deze trajectstudie meegenomen.

Het betreft een integrale studie, waarbij de betreffende gemeenten en de provincies Groningen en Drente zijn betrokken.

111 G.H. Smale, Matsloot

In de trajectstudie worden naast zuidtangent-varianten ook varianten onderzocht die maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg inhouden. De effecten voor alle relevante aspecten worden onderzocht. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats. Onderzocht zal worden of de variant D2 kan komen te vervallen.

112 Mathieu Volker, Groningen

Bij de tracerings van de zuidtangent wordt rekening gehouden met de in het gebied voorkomende functies, om de negatieve effecten daarvoor zo gering mogelijk te laten zijn. Indien nodig wordt tot verplaatsing overgegaan.

Ook (gedeeltelijke) ondertunneling/verdiepte ligging wordt onderzocht. Daarnaast worden maatregelen aan en nabij de huidige zuidelijke ringweg onderzocht.

113 R.G. Brian, Haren

Zie nr 3

114 G. Klok-van Hateren, Haren

Naast de C en D varianten, worden ook varianten onderzocht die maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg inhouden. Daarnaast wordt onderzocht in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost. De effecten van de alternatieven voor alle relevante aspecten worden beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats. Het planjaar van de studie is 2010. Uitgegaan wordt van het beleid tot het jaar 2010. De alternatieven zullen mede worden getoetst op basis van (ruimtelijke) ontwikkelingen na 2010. Dit zal gebeuren op basis van de in voorbereiding zijnde Regiovisie Groningen 2030.

Aan de studie zal een variant worden toegevoegd (C3), waarbij middels (gedeeltelijke) ondertunneling gebruik wordt gemaakt van het tracé van de Laan Corpus den Hoorn om een kortsluiting te maken tussen de A28 en de A7 ten zuiden van het Julianaplein.

In de trajectnota/het milieu-effectrapport worden gedetailleerde kaarten opgenomen, met een schaal van minimaal 1 : 10.000, waarop alle voorkomende functies in het studiegebied worden aangegeven.

115 A. Luinge en M.E. van Zanten, Peize

Naast uitbreiding van het wegennet rond Groningen worden ook maatregelen aan en nabij de huidige zuidelijke ringweg onderzocht. Het planjaar van de studie is 2010. Uitgegaan wordt van het beleid tot het jaar 2010. De alternatieven zullen mede worden getoetst op basis van (ruimtelijke) ontwikkelingen na 2010. Dit zal gebeuren op basis van de in voorbereiding zijnde Regiovisie Groningen 2030. In de trajectstudie wordt integraal gekeken naar de samenhang van de problematiek van de zuidelijke ringweg en het onderliggend wegennet. Voor het gebied van de gemeente Groningen worden plannen ontwikkeld, waarin wordt aangegeven hoe moet worden omgegaan met de opname-capaciteit van de stad. De resultaten daarvan worden in deze trajectstudie meegenomen.

Hiervan is kennis genomen.

Uitgangspunt bij de prognoses is het rijksbeleid uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Dit omvat een pakket aan maatregelen om te komen tot een terugdringing van de landelijke mobiliteitsgroei tot 35% in plaats van circa 70% (2010 ten opzichte van 1986).

Alle op de inspraakavonden genoemde oplossingen worden serieus in overweging genomen.

116 J. Bezema Jzn, Peize

In de trajectstudie worden ook alternatieven onderzocht, waarbij maatregelen aan en nabij de huidige zuidelijke ringweg worden getroffen [met onder andere een fly-over (in alternatief A) en een tunnel (in alternatief B) bij het Julianaplein].

In de trajectnota/het milieu-effectrapport worden gedetailleerde kaarten opgenomen, met een schaal van minimaal 1 : 10.000, waarop alle voorkomende functies in het studiegebied worden aangegeven.

117 Avondlicht, Haren

Zie nr 3

118 M. Glastra, Haren

Het betreft een integrale studie. In de trajectstudie worden alle maatregelen - ook de reële mogelijkheden van het collectief vervoer en andere alternatieven voor de auto - die kunnen bijdragen aan de oplossing van het probleem onderzocht. Voor alle alternatieven, inclusief reële combinaties, worden de effecten beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

De zuidelijke ringweg (A7) is een rijksweg (een hoofdtransportas).

In de trajectnota/het milieu-effectrapport worden gedetailleerde kaarten opgenomen, met een schaal van minimaal 1 : 10.000, waarop alle voorkomende functies in het studiegebied worden aangegeven.

In de trajectnota/het milieu-effectrapport zal op basis van geldende intensiteits-/capaciteitsverhoudingen een definitie van congestie worden gegeven.

Met deze indirecte effecten wordt rekening gehouden.

In de trajectstudie wordt integraal gekeken naar de samenhang van de problematiek van de zuidelijke ringweg en het onderliggende wegennet. Voor het gebied van de gemeente Groningen worden plannen ontwikkeld, waarin wordt aangegeven hoe moet worden omgegaan met de opname-capaciteit van de stad. De resultaten daarvan worden in deze trajectstudie meegenomen.

Gewerkt wordt met vaste waarden. Er zal een gevoeligheidsanalyse worden verricht om de ranges aan te geven.

Het verbeteren van de noordelijke ringweg heeft te weinig probleem-oplossend vermogen. Het leidt tot een maximale reductie op de zuidelijke ringweg van circa 9.000 motorvoertuigen per etmaal.

Bij de beschrijving en waardering van de effecten wordt met de totale emissie per variant rekening gehouden.

Ook het aspect van aantasting van geomorfologische structuren wordt in de trajectnota beschreven en gewaardeerd.

Hiermee wordt rekening gehouden. In de Structuurschema Groene Ruimte wordt aangegeven dat doorsnijding van ecologische hoofdstructuren alleen mogelijk is indien sprake is van "zwaarwegend maatschappelijk belang". In de besluitvorming rond de trajectnota zal duidelijk moeten worden of hier sprake is van een zodanig zwaarwegend maatschappelijk belang dat aantasting van de EHS gerechtvaardigd zal zijn.

119 A. Krijgsheld-de Nekker, Haren

Het niet nemen van maatregelen zal er toe leiden dat er grote bereikbaarheidsproblemen ontstaan voor het stedelijke en het doorgaande verkeer. Het aanleggen van de zuidtangent is één van de mogelijke oplossingen die wordt onderzocht. Ook maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg, waaronder het ongelijkvloers maken van het Julianaplein, worden onderzocht. Daarnaast worden de reële mogelijkheden van het collectief vervoer en andere alternatieven voor het autogebruik in de studie onderzocht.

Hiernaar vindt geen specifiek onderzoek plaats. Wel wordt onderzocht in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost. Daarbij spelen de mogelijkheden van gedragsbeïnvloeding een belangrijke rol.

120 P.V. van Tuijl, Haren

In de trajectstudie worden naast zuidtangent-varianten ook varianten die maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg inhouden onderzocht. De effecten voor alle relevante aspecten, waaronder leefmilieu, flora en fauna, worden onderzocht. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

In de trajectstudie wordt uitgegaan van het landelijk beleid. Dit beleid gaat uit van een terugdringing van de **groei** van de automobiliteit (in de periode 1986-2010 een groei van 35% ipv circa 70%). Omdat de automobiliteit dus toch nog steeds zal groeien, moeten wel maatregelen worden onderzocht om deze groei op te vangen.

Uitgangspunt in de trajectstudie is het vigerende ruimtelijke ordeningsbeleid van de provincies en gemeenten.

In de trajectstudie worden de mogelijkheden van (gedeeltelijke) ondertunneling/verdiepte ligging onderzocht.

121 Drs M.M.E. Epema-Dijkstra en Dr A.H. Epema, Groningen

In de trajectstudie worden naast zuidtangent-varianten ook varianten onderzocht die maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg inhouden. De effecten voor alle relevante aspecten worden onderzocht. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Het planjaar van de studie is 2010. Uit de prognoses en de capaciteitsberekeningen is gebleken dat de vertragingen in het jaar 2010 enorm zullen zijn toegenomen.

In de trajectstudie wordt onderzocht in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost.

Uitgegaan wordt van het vigerende ruimtelijke ordenings- en economisch beleid.

De effecten op het gebied van luchtverontreiniging, geluidsoverlast en milieu worden in de trajectnota beschreven. Mede op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Hiervan is kennis genomen.

- 122 Mr J.T. Bakker, Haren

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven, ook alternatieven die maatregelen aan en nabij de huidige zuidelijke ringweg inhouden, voor alle relevante aspecten beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

- 123 Milieuwerkgroep Eelde, p/a Eelde

In de trajectstudie worden alle maatregelen - ook de reële mogelijkheden van het collectief vervoer en andere alternatieven voor het (individuele) autogebruik - die kunnen bijdragen aan de oplossing van het probleem onderzocht. Voor alle alternatieven, inclusief reële combinaties, worden de effecten beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats. Een eventueel aan te leggen weg is niet uitsluitend bedoeld voor het doorgaande verkeer (15%), maar zal voor een groot deel een functie vervullen als verdeelweg voor het stedelijk gebied van Groningen/Haren, met name voor het woon/werkverkeer.

Het betreft een integrale studie, zowel wat betreft het studiegebied, als wat betreft de onderzoek-analyse.

Het planjaar van de studie is 2010.

In de trajectnota worden de waarderingen van de milieu-effecten gescheiden van de waarderingen van de overige effecten weergegeven.

- 124 G. Vos, Haren

Zie nr 83

- 125 M.A. Munneke, Haren

Zie nr 3

- 126 D. Koning, Haren

Zie nr 3

- 127 IVN Vereniging voor Natuur - en Milieu-educatie, afdeling Peize, p/a Peize

Hiervan is kennis genomen.

Hiermee wordt rekening gehouden. In de Structuurschema Groene Ruimte wordt aangegeven dat doorsnijding van ecologische hoofdstructuren alleen mogelijk is indien sprake is van "zwaarwegend maatschappelijk belang". In de besluitvorming rond de trajectnota zal duidelijk moeten worden of hier sprake is van een zodanig zwaarwegend maatschappelijk belang dat aantasting van de EHS gerechtvaardigd zal zijn.

De mate van probleemoplossend vermogen van alle te onderzoeken alternatieven wordt in de trajectnota aangegeven.

- 128 R.G. de Lange, Haren

In de trajectstudie worden naast zuidtangent-varianten ook varianten onderzocht, die maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg inhouden. Aan de studie zal een variant worden toegevoegd (C3), waarbij middels (gedeeltelijke) ondertunneling gebruik wordt gemaakt van het tracé van de Laan Corpus den Hoorn om een kortsluiting te maken tussen de A28 en de A7 ten zuiden van het Julianaplein. Ook de reële mogelijkheden van het collectief vervoer en andere alternatieven voor het (individuele) autogebruik worden onderzocht. De effecten voor alle relevante aspecten worden onderzocht. Op basis

daarvan vindt besluitvorming plaats. In de studie wordt integraal gekeken naar de samenhang van de problematiek van de zuidelijke ringweg en het onderliggende wegennet. Voor het gebied van de gemeente Groningen worden plannen ontwikkeld, waarin wordt aangegeven hoe moet worden omgegaan met de opnamecapaciteit van de stad. De resultaten daarvan worden in deze trajectstudie meegenomen.

- 129 Drs E.J. Weernink en I. Weernink-van Heeswijk, Haren

Zie nr 3

- 130 C.F. Affourtit en M.A.M. Oomen, Haren

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven voor alle relevante aspecten, inclusief de negatieve gevolgen voor woon- en leefmilieu, beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

In de trajectstudie wordt uitgegaan van het landelijk beleid conform het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Dit beleid gaat uit van een terugdringing van de **groei** van de mobiliteit (in de periode 1986-2010 een groei van 35% ipv circa 70%). Omdat de automobiliteit dus toch nog steeds zal groeien, moeten wel maatregelen worden onderzocht om deze groei op te vangen.

- 131 Mw C.R. Versluis, Haren

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven voor alle relevante aspecten, inclusief de negatieve gevolgen voor flora, fauna en leefmilieu, beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

In de trajectstudie wordt uitgegaan van het landelijk beleid conform het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Dit beleid gaat uit van een terugdringing van de **groei** van de mobiliteit (in de periode 1986-2010 een groei van 35% ipv 70%). Omdat de automobiliteit dus toch nog steeds zal groeien, moeten wel maatregelen worden onderzocht om deze groei op te vangen.

- 132 K. Romijn, Haren

Zie nr 3

- 133 Noordelijke Land- en Tuinbouw Organisatie, Assen

Hiervan is kennis genomen.

Nadat het Ontwerp-Tracébesluit is genomen, worden - indien nodig - in overleg met de agrariers schaderegelingen getroffen.

- 134 B. de Vries, Haren

Zie nr 3

- 135 F.S. van der Zee, Haren

Zie nr 3

- 136 P.J. Ferguson, Haren

Zie nr 3

- 137 Drs A. Ezinga, Haren

Zie nr 3

- 138 J.M. Ezinga-Jansma, Haren

Zie nr 3

- 139 Mw. A. Woltjer en R.H. van der Sleen, Groningen

In de trajectstudie worden naast zuidtangent-varianten ook varianten onderzocht, die maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg inhouden. Daarnaast worden de reële mogelijkheden van het collectief vervoer en andere alternatieven voor het (individuele) autogebruik onderzocht. De effecten voor alle relevante aspecten worden onderzocht. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats. Een zuidtangent in de buurt van De Punt heeft te weinig probleemoplossend vermogen.

- 140 K. Herden, Haren

Zie nr 3

- 141 Milieufederatie Groningen, mede namens Avifauna Groningen, IVN Eelde/Paterswolde, IVN Roden, IVN Peize, KNNV afdeling Groningen, KNNV afdeling Veendam e.o., Milieufederatie Drenthe, Milieudefensie kerngroep Groningen, Milieuwerkgroep Eelde, Natuurmonumenten, Natuur- en milieuwerkgroep IVN-Haren, Politieke partij De Groenen regio Groningen, Stichting Platform Piccardthofplas, Stichting Otterstation Nederland, Verkeersgroep Groen Links

In de trajectstudie wordt uitgegaan van het landelijk beleid conform het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Dit beleid gaat uit van een terugdringing van de groei van de mobiliteit (in de periode 1986-2010 een groei van 35% ipv 70%). Omdat de automobiliteit dus toch nog steeds zal groeien, moeten wel maatregelen worden onderzocht om deze groei op te vangen.

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven voor alle relevante aspecten beschreven. Op basis hiervan vindt besluitvorming plaats.

Een eventueel aan te leggen weg is niet uitsluitend bedoeld voor het doorgaande verkeer (15%), maar zal voor een groot deel een functie vervullen als verdeelweg voor het stedelijk gebied van Groningen/Haren, met name voor het woon/werkverkeer.

Alle in de aanvullende startnotitie beschreven alternatieven en varianten worden in de procedure meegenomen. Daarnaast wordt een variant toegevoegd (C3), waarbij middels (gedeeltelijke) ondertunneling gebruik wordt gemaakt van het tracé van de Laan Corpus den Hoorn om een kortsluiting te maken tussen de A28 en de A7 ten zuiden van het Julianaplein.

De bronnen zijn bekend. In de trajectstudie wordt onderzocht in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost. Vervoersmanagement, dat gericht is op de zwaartepunten van vervoer, maakt hiervan een onderdeel uit.

- 142 Ir. R. van Lotringen, Eelde

Voor alle alternatieven, ook de alternatieven die maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg inhouden, worden in de trajectnota de effecten beschreven en gewaardeerd. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

De prognoses zijn zo realistisch mogelijk op basis van huidige gegevens, ontwikkelingen en beschikbare prognosesmethodieken. Het betreft algemeen gangbare prognosemethodieken.

Een eventueel aan te leggen weg is niet uitsluitend bedoeld voor het doorgaande verkeer (15%), maar zal voor een groot deel een functie

vervullen als verdeelweg voor het stedelijk gebied van Groningen/Haren, met name voor het woon/werkverkeer.

Een dergelijk alternatief wordt niet onderzocht. Wel wordt onderzocht in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost. De effecten van alle alternatieven worden getoetst aan het beleid en aan de wettelijke normen.

In de trajectnota/het milieu-effectrapport zullen de milieubelangen en de overige belangen worden gescheiden.

- 143 C. Brongers en L.J. Brongers-Goossens, Haren

Zie nr 46

- 144 P. de Hartog, Haren

Zie nr 3

- 145 Vereniging Bedrijven Peizerweg/Stadspark e.o., Groningen

Hiervan is kennis genomen.

Hiervan is kennis genomen.

Voor het planjaar van de studie (2010) is een nieuwe westelijke ringweg niet noodzakelijk. Als wordt besloten tot aanleg over te gaan, wordt naar verwachting het Euvelgunnetracé het eerst aangelegd. In het kader van de studie wordt aandacht besteed aan de (tijdelijk) tijdens de aanlegfase te treffen maatregelen.

- 146 F.G. van der Kuip, Groningen

In de trajectstudie zullen al deze mogelijke oplossingen worden onderzocht. Op basis van de Wet geluidhinder worden geluidsbeperkende maatregelen doorgerekend.

- 147 K. van den Berg en I. van den Berg-Pellekooren, Groningen

Hiervan is kennis genomen.

In de trajectstudie wordt uitgegaan van het landelijk beleid conform het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Dit beleid gaat uit van een terugdringing van de **groei** van de mobiliteit (in de periode 1986-2010 een groei van 35% ipv circa 70%). Omdat de automobiliteit dus toch nog steeds zal groeien, moeten wel maatregelen worden onderzocht om deze groei op te vangen. Aan de trajectstudie zal een variant worden toegevoegd (C3), waarbij middels (gedeeltelijke) ondertunneling gebruik wordt gemaakt van het tracé van de Laan Corpus den Hoorn om een kortsluiting te maken tussen de A28 en de A7 ten zuiden van het Julianaplein. De reële mogelijkheden van het openbaar vervoer worden onderzocht. Spitsheffing en belastings Technische maatregelen zijn een zaak van de landelijke politiek.

- 148 D. Hummel, Peize

Hiervan is kennis genomen.

Onderzocht zal worden of het al dan niet gewenst is alternatief D2 volledig in de trajectstudie uit te werken, danwel of andere alternatieven dusdanig kunnen worden "opgekrikt" dat alternatief D2 kan komen te vervallen.

- 149 Vereniging Milieudefensie, Groningen

Hiervan is kennis genomen.

Hiervan is kennis genomen.

In de trajectstudie worden de reële mogelijkheden van het openbaar vervoer en andere alternatieven voor de auto, die kunnen bijdragen aan de oplossing van het probleem, onderzocht.

Hiervan is kennis genomen.

- 150 R.R. Tabak, Haren

Zie nr 3

- 151 R.J. Niemeijer en G.J.H. Niemeijer-Doringa, Haren

Zie nr 3

- 152 T. Wieringa, mede namens drs D.A. Koning, Haren

Het planjaar van de studie is 2010. Uitgegaan wordt van het beleid tot het jaar 2010. De alternatieven zullen mede worden getoetst op basis van (ruimtelijke) ontwikkelingen na 2010. Dit zal gebeuren op basis van de in voorbereiding zijnde Regiovisie Groningen 2030. De prognoses zijn zo realistisch mogelijk op basis van huidige gegevens, ontwikkelingen en beschikbare prognosesmethodieken. Het betreft algemeen gangbare prognosemethodieken.

In de trajectstudie worden ook maatregelen aan en nabij de huidige zuidelijke ringweg onderzocht.

Het intensiveren van routes langs de noordelijke ringweg heeft te weinig probleemoplossend vermogen.

Het betreft een integrale studie, waarbij de betreffende gemeenten en de provincies Groningen en Drente zijn betrokken.

Ook de reële mogelijkheden van het collectief vervoer en andere alternatieven voor het (individuele) autogebruik, die kunnen bijdragen aan de oplossing van het probleem, worden onderzocht.

- 153 IVN Vereniging voor Natuur en Milieueducatie, Afdeling Roden, p/a Roden

In de Structuurschema Groene Ruimte wordt aangegeven dat doorsnijding van ecologische hoofdstructuren alleen mogelijk is indien sprake is van "zwaarwegend maatschappelijk belang". In de besluitvorming rond de trajectnota zal duidelijk moeten worden of hier sprake is van een zodanig zwaarwegend maatschappelijk belang dat aantasting van de EHS gerechtvaardigd zal zijn.

(Grond)water is één van de aspecten waarvoor de effecten zullen worden beschreven en gewaardeerd.

De landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden zijn aspecten die mee worden meegewogen bij de besluitvorming.

- 154 G.J. de Wildt-Eisses, Haren

Zie nr 3

De toekomstige verkeersintensiteiten op de zuidtangent zullen worden geprognosticeerd en in de trajectnota worden weergegeven.

- 155 M.W.M. Redder-Van Tiel en J.H.V. Redder, Haren

De effecten van alle alternatieven zullen voor deze aspecten worden beschreven en gewaardeerd. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

156 Ed.M. Spetter, Haren

Hiervan is kennis genomen.

Een dergelijke ruit sluit niet aan bij de stedelijke en ruimtelijke structuur.

In de trajectnota zal het probleemoplossend vermogen van alle aangedragen alternatieven voor het jaar 2010 worden weergegeven. De alternatieven zullen mede worden getoetst op basis van (ruimtelijke) ontwikkelingen na 2010. Dit zal gebeuren op basis van de in voorbereiding zijnde Regiovisie Groningen 2030.

Bij de tracerings van de zuidtangent wordt rekening gehouden met de kwaliteit van de woonomgeving, om het negatieve effect voor het woon- en leefmilieu zo gering mogelijk te laten zijn.

157 Dr. R.L. Diercks en mr. P.M.V. Diercks-van Pampus, Haren

Naast de aanleg van de zuidtangent, worden ook maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg onderzocht. Op het probleemoplossend vermogen van alle alternatieven wordt in de trajectnota ingegaan.

Het kosten-aspect is één van de aspecten op basis waarvan besluitvorming zal plaatsvinden.

158 J.S. Riemersma, Groningen

Hiervan is kennis genomen.

Het kostenaspect is één van de aspecten op basis waarvan besluitvorming plaatsvindt.

Op het probleemoplossend vermogen van alle alternatieven wordt in de trajectnota ingegaan.

In de trajectstudie worden alle maatregelen - ook de reële mogelijkheden van het openbaar vervoer en andere alternatieven voor de auto - die kunnen bijdragen aan de oplossing van het probleem onderzocht.

159 D.J. Poppema, Haren

Zie nr 120

160 C.M. Brongers, Haren

Zie nr 46

Dit zijn aspecten waarvoor de effecten zullen worden bepaald.

In de trajectstudie wordt uitgegaan van het landelijk beleid conform het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Dit beleid gaat uit van een terugdringing van de groei van de mobiliteit (in de periode 1986-2010 een groei van 35% ipv circa 70%). Omdat de automobiliteit dus toch nog steeds zal groeien, moeten wel maatregelen worden onderzocht om deze groei op te vangen.

Ook maatregelen aan de bestaande zuidelijke ringweg worden in de trajectstudie onderzocht.

De gemeente Haren participeert actief in de projectorganisatie. De ideeën van de gemeente Haren worden in de trajectstudie meegenomen.

161 F.H. Everts, Groningen

Hiermee wordt bij de besluitvorming rekening gehouden.

De beschrijvingen zijn zo objectief mogelijk, deels kwantitatief, deels kwalitatief.

Het probleem is/wordt gedegen geanalyseerd.

Het betreft een integrale studie, waarbij de betreffende gemeenten, waaronder de gemeente Groningen, en de provincies Groningen en Drente zijn betrokken.

Het openbaar vervoeralternatief zal in het kader van de trajectstudie grondig worden geevalueerd.

162 H. Wijnen-Stobbe, Haren

De effecten voor deze aspecten zullen in de trajectnota worden beschreven.

Een omlegging op grotere afstand ten behoeve van het doorgaande verkeer heeft te weinig probleemoplossend vermogen. Aan het bevorderen van alternatieven voor het individuele autogebruik wordt in het kader van de trajectstudie aandacht besteed.

163 J. Versol, Haren

Zie nr 3

164 C.P. de Hartog, Haren

De effecten voor deze aspecten zullen in de trajectnota worden beschreven.

De verkeersprognoses zijn zo betrouwbaar mogelijk op basis van huidige gegevens, ontwikkelingen en beschikbare prognosesmethodieken. Het betreft algemeen gangbare prognosemethodieken.

Ook maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg worden onderzocht. Daarnaast worden reële mogelijkheden van het collectief vervoer en andere alternatieven voor het individuele autogebruik onderzocht.

In de trajectstudie wordt uitgegaan van het landelijk beleid conform het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Dit beleid gaat uit van een terugdringing van de groei van de mobiliteit (in de periode 1986-2010 een groei van 35% ipv 70%). Omdat de automobiliteit dus toch nog steeds zal groeien, moeten wel maatregelen worden onderzocht om deze groei op te vangen.

165 Ir. R.A. Bulstra, Groningen

Een dergelijke lange termijnvisie is in voorbereiding (Regio Groningen 2005-2030).

Naar een noordelijke ringweg is in het voortraject gekeken. Gelet op de ruimtelijke structuur van stad en regio heeft deze te weinig probleemoplossend vermogen.

Maatregelen aan en nabij de huidige zuidelijke ringweg worden in de trajectstudie onderzocht.

166 A. Grit en A.A. Grit-Bentham, Haren

Hiervan is kennis genomen.

Onderzocht wordt in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost.

167 A. Sevenster, Haren

Zie nr. 3

Onderzocht wordt in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost.

168 M.H. Riemersma, Groningen

In de trajectstudie worden naast zuidtangent-varianten ook varianten onderzocht die maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg inhouden. De effecten voor alle relevante aspecten worden onderzocht. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Daarnaast wordt onderzocht in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost.

169 A.W. Veen, Haren

Zie nr 159

170 I.K. Schut, Haren

Zie nr 159

171 E.K. Bolhuis en S.F. Bolhuis-Schraffordt Koops, Haren

Nadat het Ontwerp-Tracébesluit is genomen, worden - indien nodig - in overleg met de agrariers schaderegelingen getroffen.

De effecten van alle alternatieven zullen worden getoetst aan de beleidsuitgangspunten.

172 Ph. Oosterveld en J. Oosterveld-van Wering, Haren

Dit zijn aspecten waarvoor de effecten in de trajectnota worden beschreven.

173 T.J. Poppema, Haren

Zie nr 159

174 Mw A.M.E. Bos, Haren

Bij de tracering van de zuidtangent wordt rekening gehouden met de in het gebied voorkomende gebruikswaarden, om de negatieve effecten zo gering mogelijk te laten zijn.

175 Ir. J. de Groot, Haren

Hiervan is kennis genomen.

In de trajectstudie wordt integraal gekeken naar de samenhang van de problematiek van de zuidelijke ringweg en het onderliggende wegennet. Voor het gebied van de gemeente Groningen worden plannen ontwikkeld, waarin wordt aangegeven hoe moet worden omgegaan met de opnamecapaciteit van de stad. De resultaten daarvan worden in deze trajectstudie meegenomen.

Naar een noordelijke ringweg is in het voortraject gekeken. Gelet op de ruimtelijke structuur van stad en regio heeft deze te weinig probleemoplossend vermogen.

In de trajectstudie wordt uitgegaan van het landelijk beleid conform het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Dit beleid gaat uit van een terugdringing van de **groei** van de mobiliteit (in de periode 1986-2010 een groei van 35% ipv circa 70%). Omdat de automobiliteit dus toch nog steeds zal groeien, moeten wel maatregelen worden onderzocht om deze groei op te vangen.

- 176 Fam. Jensma, Groningen

Bij de tracerings van de zuidtangent wordt rekening gehouden met De Essen. De zuidtangent heeft een functie voor het doorgaande en regionale verkeer en een verdeelfunctie voor het stedelijk verkeer (en niet voor het verkeer naar het centrum).

- 177 Stichting Scouting Bestevaer en Zeeverkenner Bestevaer, p/a Kropswolde

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven - ook van de alternatieven die maatregelen aan en nabij de huidige zuidelijke ringweg inhouden - voor alle relevante aspecten beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Een eventueel aan te leggen weg is niet uitsluitend bedoeld voor het doorgaande verkeer (15%), maar zal voor een groot deel een functie vervullen als verdeelweg voor het stedelijk gebied van Groningen/Haren, met name voor het woonwerkverkeer.

Dit valt buiten deze trajectstudie.

- 178 E. Obbink-te Paske, Haren

Zie nr 3

- 179 H. Obbink, Haren

Zie nr 3 en nr 178

- 180 D.A. Koning, Haren

Zie nr 3

- 181 De Groenen/regio Groningen, p/a Haren

In de trajectstudie wordt uitgegaan van het landelijk beleid conform het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Dit beleid gaat uit van een terugdringing van de **groei** van de mobiliteit (in de periode 1986-2010 een groei van 35% ipv 70%). Omdat de automobiliteit dus toch nog steeds zal groeien, moeten wel maatregelen worden onderzocht om deze groei op te vangen.

Onderzocht wordt in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost. Het afschaffen van het reiskostenforfait is een zaak van de landelijke politiek.

- 182 Vrouwenraad Haren, p/a Haren

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven - ook van de alternatieven die maatregelen aan en nabij de huidige zuidelijke ringweg inhouden - voor alle relevante aspecten beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Een eventueel aan te leggen weg is niet uitsluitend bedoeld voor het doorgaande verkeer, maar zal voor een groot deel een functie vervullen als verdeelweg voor het stedelijk gebied van Groningen/Haren, met name voor het woonwerkverkeer. In de trajectstudie wordt integraal gekeken naar de samenhang van de problematiek van de

zuidelijke ringweg en het onderliggende wegennet. Voor het gebied van de gemeente Groningen worden plannen ontwikkeld, waarin wordt aangegeven hoe moet worden omgegaan met de opnamecapaciteit van de stad. De resultaten daarvan worden in deze trajectstudie meegenomen.

183 Fam. Sanders-van Pampus, Groningen

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven - ook van de alternatieven die maatregelen aan en nabij de huidige zuidelijke ringweg inhouden - voor alle relevante aspecten beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats. Een eventueel aan te leggen weg is niet uitsluitend bedoeld voor het doorgaande verkeer (circa 15%), maar zal voor een groot deel een functie vervullen als verdeelweg voor het stedelijk gebied van Groningen/Haren, met name voor het woonwerkverkeer.

Hiervan is kennis genomen.

Ook maatregelen aan en nabij de huidige zuidelijke ringweg, waaronder aanleg van een fly-over en een tunnel, worden in de trajectstudie onderzocht.

184 F.C. Brongers, Haren

Zie nr 46 en 160

185 MKB Nederland, Regiokantoor Noord, Groningen

Hiervan is kennis genomen. (Tijdelijk) te treffen maatregelen tijdens de mogelijke wegaanleg/verbeteringen worden in de trajectstudie onderzocht.

186 Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Provincie Groningen

Hiervan is kennis genomen.

Hiervan is kennis genomen. (Tijdelijk) te treffen maatregelen tijdens de mogelijke wegaanleg/verbeteringen worden in de trajectstudie onderzocht.

187 Gasunie, Groningen

Hiervan is kennis genomen.

Onderzocht zal worden of het al dan niet gewenst is alternatief D2 volledig in de trajectstudie uit te werken, danwel of andere alternatieven dusdanig kunnen worden "opgekrikt" dat alternatief D2 kan komen te vervallen.

188 B.A. Kwant, Haren

Zie nr 3 en nr 58

189 G. Cazemier, Haren

Zie nr 3 en nr 58

190 M. van der Wijk, Groningen

In de trajectstudie wordt uitgegaan van het landelijk beleid conform het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Dit beleid gaat uit van een terugdringing van de **groei** van de automobiliteit (in de periode 1986-2010 een groei van 35% in plaats van 70%; regionaal vertaald betekent dit een groei van 44% in plaats van 70%). In de periode van 1986 tot 1995 is er op de zuidelijke ringweg echter al een groei opgetreden van 46%. Omdat de automobiliteit dus toch nog

steeds zal groeien, moeten wel maatregelen worden onderzocht om deze groei op te vangen.

Ook maatregelen aan en nabij de huidige zuidelijke ringweg (waaronder de aanleg van een fly over en een tunnel Julianaplein) worden in de trajectstudie onderzocht.

Uitgegaan wordt van het vigerende huisvestingsbeleid van de gemeente Groningen.

Hiermee wordt rekening gehouden. Als tot uitvoering van het project wordt overgegaan, worden - indien nodig - schaderegelingen getroffen.

Hieraan wordt in de trajectnota aandacht besteed.

191 M. Drenthen, Groningen

In alle alternatieven wordt uitgegaan van de agglomeratie zoals deze er rond 2010 naar verwachting zal uitzien.

Zie nr 230

192 M. Creemer, Haren

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven - ook van de alternatieven die maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg inhouden - voor alle relevante aspecten beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats. Een eventueel aan te leggen weg is niet uitsluitend bedoeld voor het doorgaande verkeer (circa 15%), maar zal voor een groot deel een functie vervullen als verdeelweg voor het stedelijk gebied van Groningen/Haren, met name voor het woonwerkverkeer.

De zuidelijke ringweg (A7) is een rijksweg (een hoofdtransportas).

Dit is een juiste constatering.

1994 wordt als basisjaar voor de berekeningen genomen, teneinde over zo actueel mogelijke gegevens te beschikken bij de prognoses voor de toekomst. 1994 betreft waargenomen verkeersgegevens. Bij de prognoses wordt rekening gehouden met de groei in het gebied van het aantal arbeidsplaatsen en inwoners en met een aantal mogelijke ontwikkelingen in de maatschappij, zoals telewerken.

Aandacht zal worden besteed aan de indirecte effecten.

In de trajectstudie wordt uitgegaan van het landelijk beleid conform het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Dit beleid gaat uit van een terugdringing van de **groei** van de mobiliteit (in de periode 1986-2010 een groei van 35% ipv circa 70%). Omdat de automobiliteit dus toch nog steeds zal groeien, moeten wel maatregelen worden onderzocht om deze groei op te vangen.

Onderzocht zal worden in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost.

Het verkeers- en vervoersbeleid in dit gebied wordt op elkaar afgestemd. Daarnaast is er een Regiovisie 2005-2030 in voorbereiding.

Mogelijk te treffen compenserende en mitigerende maatregelen worden aangegeven. Nadat het Ontwerp-Tracébesluit is genomen worden deze nader uitgewerkt.

193 W. Jager en S.M. Paauwe, Groningen

Hiervan is kennis genomen.

In het kader van de trajectstudie zijn verkeersprognoses voor het jaar 2010 verricht. Uit de prognoses en de capaciteitsberekeningen is gebleken dat de vertragingen in het jaar 2010 enorm zullen zijn toegenomen.

Een eventueel aan te leggen weg is niet uitsluitend bedoeld voor het doorgaande verkeer (circa 15%), maar zal voor een groot deel een functie vervullen als verdeelweg voor het stedelijk gebied van Groningen/Haren, met name voor het woonwerkverkeer.

- 194 Prof Dr G.K. van der Hem, Haren

Zie nr 3

- 195 J.J. van der Hem-Hofstra, Haren

Zie nr 3

- 196 Gemeente Eelde

In de Structuurschema Groene Ruimte wordt aangegeven dat doorsnijding van ecologische hoofdstructuren alleen mogelijk is indien sprake is van "zwaarwegend maatschappelijk belang". In de besluitvorming rond de trajectnota zal duidelijk moeten worden of hier sprake is van een zodanig zwaarwegend maatschappelijk belang dat aantasting van de EHS gerechtvaardigd zal zijn. Onderzocht zal worden of het al dan niet gewenst is alternatief D2 volledig in de trajectstudie uit te werken, danwel of andere alternatieven dusdanig kunnen worden "opgekrikt" dat alternatief D2 kan komen te vervallen.

Aandacht wordt besteed aan de mogelijkheden van het (gedeeltelijk) ondergronds aanleggen van de weg.

Aan de trajectstudie zal een variant worden toegevoegd (C3), waarbij middels (gedeeltelijke) ondertunneling gebruik wordt gemaakt van het tracé van de Laan Corpus den Hoorn om een kortsluiting te maken tussen de A28 en de A7 ten zuiden van het Julianaplein.

Hiervan is kennis genomen.

- 197 Neven en Bolt BV, Essen, Haren

Zie nr 3 en nr 58

- 198 M. Koenders, Haren

Zie nr 3

- 199 R. Koenders, Haren

Zie nr 3

- 200 J. Ellens, Haren

Zie nr 3

- 201 A.F.J. Klijn, Haren

Zie nr 3

- 202 F.E. Meuter, Groningen

Een van de doelstellingen van het ruimtelijke ordeningsbeleid is de groei van het autoverkeer terug te dringen door het concentreren van wonen en werken.

Onderzocht wordt in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost.

Dit is onderzocht, maar heeft te weinig probleemoplossend vermogen.

De mogelijkheden van (gedeeltelijke) ondertunneling/verdiepte ligging worden onderzocht.

203 Joh. Klamer, Haren

Zie nr 3

204 M.J. Willemse, Haren

Hiervan is kennis genomen.

205 K. Nienhuis, Haren

Zie nr 3

206 I.M. Mantingh-Onnes en A. Mantingh, Haren

Zie nr 3

207 A.U.C.C. Nooteboom, Eelderwolde

Hiervan is kennis genomen.

208 H. Onnes, Haren

Zie nr 3 en nr 58

209 Provincie Groningen

Zowel bovengrondse- als (gedeeltelijk) ondergrondse varianten worden in studie meegenomen.

Deze uitkomsten worden bij de besluitvorming in het kader van de zuidelijke ringweg-studie betrokken.

Hiervan is kennis genomen.

210 J.A. Winter, Haren

Zie nr 3 en nr 58

211 Fam. J. Ubels, Haren

Zie nr 3 en nr 58

212 De burgemeester van Haren

Hiervan is kennis genomen.

Hiervan is kennis genomen.

213 "'s Zomers Buiten", p/a Groningen

In de trajectstudie worden naast zuidtangent-varianten ook varianten onderzocht die maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg inhouden. De effecten voor alle relevante aspecten (waaronder natuur, landschap, geluidhinder) worden onderzocht. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

214 H.G. Krijnen, Haren

Ook maatregelen aan en nabij de huidige zuidelijke ringweg - waaronder de aanleg van een fly-over - worden in de trajectstudie onderzocht.

215 Drs Th.J.D. Straatman, Groningen

In de trajectnota worden de effecten van alle alternatieven - ook van de alternatieven die maatregelen aan en nabij de huidige zuidelijke ringweg inhouden - voor alle relevante aspecten beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

Dit valt buiten de trajectstudie.

Ook reële maatregelen aan en nabij de huidige zuidelijke ringweg worden onderzocht.

Dit valt buiten het scope van deze trajectstudie.

216 S. van Netten en M. Schetsberg, Roderwolde

Voor alle alternatieven zullen verkeersprognoses worden verricht. Op basis daarvan wordt het probleemoplossend vermogen van de alternatieven aangegeven.

In de Structuurschema Groene Ruimte wordt aangegeven dat doorsnijding van ecologische hoofdstructuren alleen mogelijk is indien sprake is van "zwaarwegend maatschappelijk belang". In de besluitvorming rond de trajectnota zal duidelijk moeten worden of hier sprake is van een zodanig zwaarwegend maatschappelijk belang dat aantasting van de EHS gerechtvaardigd zal zijn. Onderzocht zal worden of het al dan niet gewenst is alternatief D2 volledig in de trajectstudie uit te werken, danwel of andere alternatieven dusdanig kunnen worden "opgekrikt" dat alternatief D2 kan komen te vervallen.

217 EVO, Regionaal kantoor Noord-Nederland

Hiervan is kennis genomen.

Hiervan is kennis genomen.

Uitgangspunt in de trajectstudie is het landelijk beleid conform het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. De alternatieven zullen mede worden getoetst op basis van (ruimtelijke) ontwikkelingen na 2010. Dit zal gebeuren op basis van de in voorbereiding zijnde Regiovisie Groningen 2030.

Bij de beoordeling van de verkeersafwikkeling wordt uitgegaan van een congestiekans die gebaseerd is op de 5% filekans, maar is vertaald voor de specifieke ligging in het stedelijk gebied.

In de trajectstudie worden de effecten voor het aspect economie bepaald.

218 Ir P. Volker c.i., Groningen

Naast aanleg van de zuidtangent, worden ook maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg onderzocht. Daarnaast wordt onderzocht in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur het probleem kan worden opgelost. Voor alle alternatieven, inclusief reële combinaties, worden de effecten beschreven. Op basis daarvan vindt besluitvorming plaats.

219 Ing A. Slobbe, Haren

Zie nr 3

220 C.C. Slobbe-vd Waal, Haren

Zie nr 3

- 221 G. Kraan, Haren

Zie nr 3

- 222 R. Bijkerk, Haren

Zie nr 200

- 223 De bewoners van Klein Martijn 2, Groningen

Naast de vier zuidtangent-varianten worden maatregelen aan en nabij de bestaande zuidelijke ringweg onderzocht. Ook wordt onderzocht in hoeverre met andere maatregelen dan met het aanleggen van infrastructuur, het probleem kan worden opgelost. Uit de prognoses en de capaciteitsberekeningen is gebleken dat de vertragingen in het jaar 2010 enorm zullen zijn toegenomen.

Een eventueel aan te leggen weg is niet uitsluitend bedoeld voor het doorgaande verkeer (circa 15%), maar zal voor een groot deel een functie vervullen als verdeelweg voor het stedelijk gebied van Groningen/Haren, met name voor het woonwerkverkeer.

In de trajectstudie wordt uitgegaan van het landelijk beleid conform het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Dit beleid gaat uit van een terugdringing van de groei van de mobiliteit (in de periode 1986-2010 een groei van 35% ipv 70%). Omdat de automobiliteit dus toch nog steeds zal groeien, moeten wel maatregelen worden onderzocht om deze groei op te vangen.

Aan deze aspecten zal in het kader van de studie aandacht worden besteed.

- 224 Drs. K. Kuiken, Haren

Maatregelen aan en nabij de huidige zuidelijke ringweg worden onderzocht. Een nieuwe aansluiting van de Gasunie ter plaatse van de Laan Corpus den Hoorn komt in alle alternatieven voor. Aan de trajectstudie zal een variant worden toegevoegd (C3), waarbij middels (gedeeltelijke) ondertunneling gebruik wordt gemaakt van het tracé van de Laan Corpus den Hoorn om een kortsluiting te maken tussen de A28 en de A7 ten zuiden van het Julianaplein.

- 225 H.J. Bruinenberg, Haren
Zie nr 3

- 226 J. Bruinenberg, Haren
Zie nr 3