



Toelichting kennisgeving project-MER Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2

15 november 2010

**Toelichting kennisgeving project-MER
Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2**

Groningen, 15 november 2010
558822/PJN/SCH

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Voorgeschiedenis	2
1.3	Welke procedure wordt gevolgd?	4
1.4	Beoogde resultaten	5
1.5	Werkwijze	7
1.6	Kennisgeving en toelichting	7
2	Probleemanalyse en doelstelling	9
2.1	Bereikbaarheidsproblematiek	10
2.2	Kwaliteit van de leefomgeving	14
2.3	Economische ontwikkeling	17
2.4	Duurzaamheid	18
2.5	Conclusie probleemanalyse	19
2.6	Doelstelling planstudie ZRG2	19
3	Alternatieven	21
3.1	Niet meegenomen alternatieven	22
3.2	Het bestuurlijk voorkeursalternatief	28
4	Het MER-onderzoek	32
4.1	Beoordelingskader	32
4.2	Beschrijving te onderzoeken effecten	34

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Zuidelijke Ringweg Groningen is een kwetsbare schakel in het landelijke hoofdwegennet, het stedelijke netwerk in de centrale zone van de stad Groningen en het regionale wegennet. Het huidige tracé van de Zuidelijke Ringweg Groningen is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1 Huidig tracé Zuidelijke Ringweg Groningen

De bereikbaarheid van stad en regio neemt af. Het wordt steeds drukker op de Zuidelijke Ringweg en er staan regelmatig files. De vermenging van het doorgaande verkeer met het lokale, regionale verkeer en de diverse toe- en afritten draagt hier aan bij. Ook de kwaliteit van de leefomgeving¹ rond de Zuidelijke Ringweg staat onder druk, onder andere doordat de weg een barrière in de stad vormt en een bron van geluid-, lucht- en visuele hinder is.

Deze problematiek is de aanleiding geweest om onderzoeken te starten om het verkeer beter en veiliger door te laten rijden. Enkele maatregelen zijn al getroffen, bijvoorbeeld aanpassingen aan het Julianaplein en de aanleg van een nieuw wegtracé, het Euvelgunnetracé. Deze maatregelen behoren bij fase 1 van de aanpak van de Zuidelijke Ringweg van Groningen. Bij de besluitvorming over deze maatregelen was al voorzien dat de maatregelen een oplossing vormen voor de kortere termijn, maar niet afdoende zijn om de problematiek ook voor de verdere toekomst structureel op te lossen.

¹ Leefbaarheid is de mate van de kwaliteit van de leefomgeving.

Extra maatregelen om de problematiek van de Zuidelijke Ringweg Groningen voor de langere termijn op te lossen zijn in diverse studies beschreven en geanalyseerd. Uit de analyse die is uitgevoerd in de zogenaamde verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2, is een aanpak naar voren gekomen, die de problematiek goed oplost en bovendien binnen het beschikbare budget past. Deze oplossingsrichting bestaat uit het ombouwen van de bestaande rijksweg 7 tot een nieuwe en beter ingepaste traverse op het bestaande tracé. Het beoogd resultaat is een betere en veilige doorstroming van het verkeer op rijksweg en een goede, veilige en toekomstvastе autobereikbaarheid van de regio Groningen. Een goede stedelijke inpassing, het verbeteren van leefbaarheid rondom de Zuidelijke Ringweg en het versterken van het ruimtelijk-economisch perspectief voor de regio zijn daarbij het uitgangspunt. Deze oplossingsrichting is tot stand gekomen na raadpleging van bewoners, gebruikers en andere belanghebbenden en kan rekenen op draagvlak bij de drie meest betrokken overheden (rijk, provincie en gemeente).

Deze kennisgeving is start van de formele planprocedure om de voorkeursoplossing, die naar voren gekomen is uit de verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 daadwerkelijk uit te werken naar een Tracébesluit in het kader van de Tracéwet. In de kennisgeving staan de aanleiding, het doel, de te onderzoeken oplossing en de daarbij te volgen werkwijze beschreven.

1.2 Voorgeschiedenis

Van 1992 tot 1998 is de tracé/m.e.r.-studie Zuidelijke Ringweg Groningen uitgevoerd. Op 11 april 2000 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat daarover een standpunt ingenomen. In grote lijnen houdt het standpunt in dat in de eerste fase de nadruk komt te liggen op de infrastructuurelemaatregelen aan de bestaande rijksweg 7 en de aanleg van het Euvelgunnetracé. Deze infrastructuurele maatregelen zijn inmiddels afgerond.

In november 2007 is de verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 (ZRG2) afgerond. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op basis hiervan de problematiek rondom de Zuidelijke Ringweg erkend in het najaars-overleg 2007. In het voorjaarsoverleg MIRT 2008 is afgesproken om het besluit tot uitwerking van een planstudie uit te stellen vanwege de implicaties van het advies van de commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructuurele Projecten (commissie Elverding) over snellere en betere besluitvorming bij infrastructuurele projecten. Volgens de “Sneller en Beter werkwijze”, gebaseerd op het advies van de commissie Elverding, dient ter afronding van de verkenningsfase een voorkeursalternatief te worden vastgesteld. In juni 2008 is het convenant Regiospecifiek Pakket (RSP) ondertekend. Dit pakket geldt als alternatief voor het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn. In dit convenant zijn ook financiële middelen opgenomen voor de verdere aanpak van de Zuidelijke Ringweg Groningen.

De periode tussen mei 2008 en juli 2009 is vervolgens, als tussenstap tussen de uitgevoerde verkenning en het besluit tot de uitvoering van een planstudie, benut voor het uitvoeren van een verlengde verkenning ZRG2. Deze verlengde verkenning heeft op 2 juli 2009 geleid tot een Bestuurlijk VoorkeursAlternatief (BVA) voor de Zuidelijke Ringweg Groningen, waarmee de betrokken bestuurders zich hebben uitgesproken voor een oplossing op het bestaande tracé. De keuze voor het BVA is bepaald aan de hand van:

- inzichten uit analyses: in de periode tot maart 2009 zijn oplossingsvarianten bestudeerd en beoordeeld (zie www.ringzuidgroningen.nl)
- raadpleging van bewoners, gebruikers en andere belanghebbenden bij de meerdere uitwerkingsalternatieven, waaruit uiteindelijk het BVA naar voren gekomen is²
- advies van het Kwaliteitsteam: de varianten zijn door het zogenaamde Kwaliteitsteam bekeken vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit en potentie, die passend is bij de stedenbouwkundige visie op de stad.

Op 10 november 2009 is een Bestuursovereenkomst tussen de betrokken bestuurders: de minister van Verkeer en Waterstaat, het college van Gedeputeerde Staten van de Provincie Groningen en het college van Burgermeester en Wethouders van de gemeente Groningen. Daarin zijn afspraken gemaakt over het BVA ZRG2 en de realisatie daarvan tussen de betrokken bestuurders. Partijen zien gezamenlijk toe op de uitvoering van de afspraken van deze bestuursovereenkomst.

Het Bevoegd Gezag voor het project ZRG2, op dat moment de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (thans de minister van Infrastructuur en Milieu) hebben op 18 december 2009 het BVA ZRG2 bekrachtigd in een Aanvangsbeslissing³ gepubliceerd in de Staatscourant 2009 nr. 20506, 30 december 2009. Hiermee is de (verlengde) verkenningfase voor ZRG2 afgerond.

² Er heeft in deze fase geen formele inspraak plaatsgevonden. De formele gelegenheid tot inspraak is op gekoppeld aan de publicatie van deze kennisgeving, als start van planuitwerking ZRG2

³ Deze Aanvangsbeslissing staat niet open voor beroep. De tracéwetprocedure, waar deze kennisgeving deel van uitmaakt, staat wel open voor bezwaar en beroep. Zie ook paragraaf 1.3

De ministers concluderen in de Aanvangsbeslissing op basis van de Verlengde Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 dat:

- *De Zuidelijke Ringweg Groningen zowel een kwetsbare schakel is voor het doorgaande verkeer tussen Noord-Nederland en de Randstad als voor het regionale en lokale verkeer. Op de ringweg vinden gelijkvloers kruisende bewegingen plaats die nu al in de spitsperioden voor terugslag zorgen, waardoor – zonder maatregelen – de doorstroming in en na 2020 alleen nog maar slechter zal worden.*
- *De oorzaak van de problemen op het gebied van bereikbaarheid en doorstroming een combinatie is van de capaciteit van het Julianaplein (gelijkvloerse kruising) en de verhouding Intensiteit/Capaciteit op de hoofdwegen.*
- *De Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 onderdeel uitmaakt van de lijst van vijf concrete projecten, zoals opgenomen in het RSP convenant (d.d. 23 juni 2008)*
- *In overleg tussen het ministerie van VenW, de provincie Groningen en de gemeente Groningen een bestuurlijk voorkeursalternatief is ontwikkeld.*
- *Het bestuurlijk voorkeursalternatief uit gaat van een oplossing op het bestaande tracé bestaande uit een variant waar een verdiept liggende tunnelbak met overkluisingen ('tunneldeksels') deel van uitmaakt.*
- *De afspraken met betrekking tot het bestuurlijk voorkeursalternatief zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst, d.d. 10 november 2009.*
- *In de Crisis- en Herstelwet het project is opgenomen in Bijlage II. De betekenis hiervan is dat dit een extra bijdrage kan leveren aan een versnelling van de besluitvorming.*

1.3 Welke procedure wordt gevolgd?

Tracéwet

Voor besluitvorming over aanpassingen van het rijkshoofdwegenet is de Tracéwet van toepassing. Deze wet geeft de procedures aan die gevolgd moeten worden bij de besluitvorming over de aanleg of reconstructie van rijks- of andere hoofdinfrastructuur, die hun basis vinden in de Nota Mobiliteit. De Tracéwet is afgestemd op andere regelgeving, zoals het Besluit milieueffect-rapportage, de Wet Ruimtelijke Ordening (WRO) en de Algemene Wet Bestuursrecht (AWB). De Tracéwet is aan veranderingen onderhevig.

Voor de besluitvorming over aanpassing van de Zuidelijke Ringweg Groningen wordt een gecombineerde procedure op basis van de Tracéwet en de Wet milieubeheer gevolgd. Deze procedure is gericht op de totstandkoming van het Ontwerptracébesluit (OTB) en het Tracébesluit (TB), dat genomen wordt door het bevoegd gezag, zijnde de minister van Infrastructuur en Milieu. De initiatiefnemers voor deze planstudie zijn Rijkswaterstaat Noord-Nederland, provincie Groningen en de gemeente Groningen.

Milieueffectrapportage (m.e.r.)

De aanpassing van de Zuidelijke Ringweg Groningen is m.e.r.-plichtig, namelijk de wijziging of uitbreiding van een hoofdweg. Het doel van de m.e.r.-procedure is om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen. Resultaat van de m.e.r. is een Milieu Effect Rapport (MER).

Vanwege de gemoderniseerde m.e.r.-wetgeving die per 1 juli 2010 van kracht is geworden, zal in de planstudie ZRG2 een zogenaamde project-MER worden opgesteld, gericht op het bepalen van de effecten van het BVA. Bij de start van de OTB/MER-procedure wordt een openbare kennisgeving van het uit te voeren onderzoek en worden de wettelijke adviseurs en betrokken bestuursorganen geraadpleegd.

Crisis- en herstelwet

De ZRG2 is opgenomen in bijlage 2 van de Crisis- en herstelwet. Dientengevolge heeft de planstudie betrekking op slechts één alternatief, het BVA. Daarnaast is bepaald dat de project-MER geen onderwerp is van verplichte toetsing door de Commissie-m.e.r. en daarom de advisering en besluitvorming over het MER en het Ontwerptraçébesluit (OTB) in één advies- en besluitvormingstraject kan worden doorlopen. De Crisis- en herstelwet vormt het juridisch kader voor het project.

1.4 Beoogde resultaten

De planstudie ZRG2 levert de volgende resultaten:

Kennisgeving

Na het verlenen van de opdracht voor de planstudie ZRG2 wordt door het ministerie van Infrastructuur en Milieu, namens de minister als Bevoegd Gezag voor het project, een Kennisgeving van het voornemen tot het opstellen van een project-MER ter inzage gelegd. Op basis van deze kennisgeving kunnen door een ieder zienswijzen op het voornemen worden ingediend. Ook worden op basis van deze Kennisgeving de wettelijke adviseurs en betrokken bestuursorganen op basis van de Kennisgeving geraadpleegd.

OTB/MER

In het MER worden de effecten van het BVA beschreven en afgezet tegen de huidige situatie, inclusief de autonome ontwikkelingen (referentiesituatie). Het OTB/MER geeft inzicht in de door het Bevoegd Gezag gemaakte keuze uit de beschouwde uitwerkingmogelijkheden van het BVA en de hierbij gemaakte afweging.

Het besluit omvat de volgende elementen:

- hoofdkeuzen met betrekking tot het integraal ontwerp van de inrichtingsvariant, incl. ruimtebeslag en begrenzing, en betrokkenheid belanghebbenden.
- onderscheidende effecten (doelbereik, kosten, milieu, etc.), onderzochte inrichtingsvarianten en wijze waarop voldaan wordt aan wettelijke eisen op het gebied van milieu, veiligheid en Natura 2000.

Parallel hieraan worden ten behoeve van de uitvoering van het project ZRG2 een bereikbaarheidsplan opgesteld met maatregelen die nodig zijn om de bereikbaarheid van stad Groningen en omgeving tijdens de periode van ombouw van de Zuidelijke Ringweg te waarborgen. Ook wordt de aanbesteding van de uitvoering van het project voorbereid.

TB

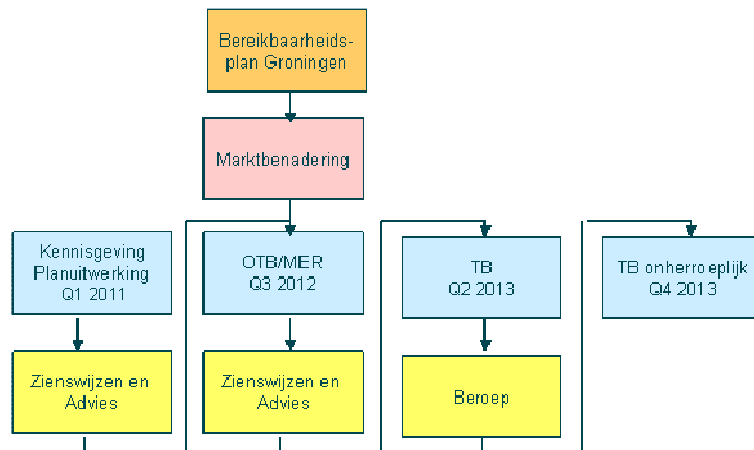
Het OTB/MER is onderwerp van inspraak. Ook wordt advies uitgebracht door de wettelijke adviseurs en de betrokken bestuursorganen. Na afweging en verwerking van de uitgebrachte zienswijzen en adviezen wordt het TB wordt vastgesteld door het Bevoegd Gezag. Het TB staat vervolgens open voor de mogelijkheid voor bezwaar en beroep bij de Raad van State voordat het onherroepelijk wordt vastgesteld. Het TB werkt direct planologisch door en geldt, afhankelijk van de planologische situatie, als voorbereidingsbesluit of als vrijstelling. Gemeenten moeten het TB in principe binnen één jaar vertalen in een gemeentelijk bestemmingsplan.

Vergunningen

Als het TB is genomen, start het aanvragen en het verlenen van de benodigde vergunningen. Er is geen bezwaar meer mogelijk tegen beslissingen die deel uitmaken van het TB, omdat de belangafweging in dat kader al heeft plaatsgevonden.

1.5 Werkwijze

Samengevat kent de planstudie ZRG2 de volgende producten en mijlpalen.



Figuur 2 Stappen in de tracé/m.e.r.-procedure

De wettelijke Tracé/m.e.r.-procedure kent een aantal formele momenten voor inspraak en advies. De publicatie van deze Kennisgeving is daarvan het eerste moment. Het volgende inspraak moment is de publicatie van het OTB/MER.

In de voorgaande fase van de verlengde verkenning ZRG2 zijn de drie betrokken overheden, Rijk, Provincie Groningen en de Gemeente Groningen, gezamenlijk naar buiten getreden onder de vlag van de projectorganisatie Zuidelijke Ringweg Groningen. Naar de omgeving is, aanvullend op de formele inspraakmomenten, breed gecommuniceerd over het project en de keuzen die aan de orde waren. Zo zijn er diverse informatieavonden⁴ gehouden en er is een raadplegingmarkt geweest waarbij verschillende alternatieve oplossingsrichtingen via maquettes en vanuit vogelvluchtperspectief zijn verbeeld. Deze tot nu toe gevolgde werkwijze met een actieve communicatie richting omgeving en participatie van bewoners, gebruikers en andere belanghebbenden bij voorliggende keuzes, zal tijdens de planstudie ZRG2 worden voortgezet.

1.6 Kennisgeving en toelichting

De Kennisgeving bevat de motivatie die ten grondslag heeft gelegen aan het bestuurlijk besluit over het BVA.

⁴ Tijdens deze informatieavonden is door de omgeving aangegeven dat men vooral hecht aan goede aandacht voor de leefbaarheidsaspecten (geluid en lucht) en de hinder tijdens de bouw.

Tevens wordt het BVA nader beschreven en is aangegeven aan welke uitgangspunten en randvoorwaarden de uiteindelijke oplossing moet voldoen.

De op deze Kennisgeving ingebrachte zienswijzen en adviezen zijn bedoeld als toets van de te volgen werkwijze bij de uitwerking van het BVA naar een Ontwerp Tracébesluit (OTB/MER). Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de vraag welke milieuonderwerpen worden onderzocht in het milieueffectrapport en op welke manier dat wordt uitgevoerd. Het gaat nog niet om de vraag welk besluit het bevoegd gezag zou moeten nemen. Die kwestie komt aan de orde in een volgende ronde, na publicatie van het OTB/MER.

De kennisgeving wordt tot en met 4 februari 2011 ter inzage gelegd. In deze periode is het voor iedereen mogelijk een reactie op de kennisgeving te geven. Schriftelijke opmerkingen op de kennisgeving kunnen gericht worden aan:

Centrum Publieksparticipatie
Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

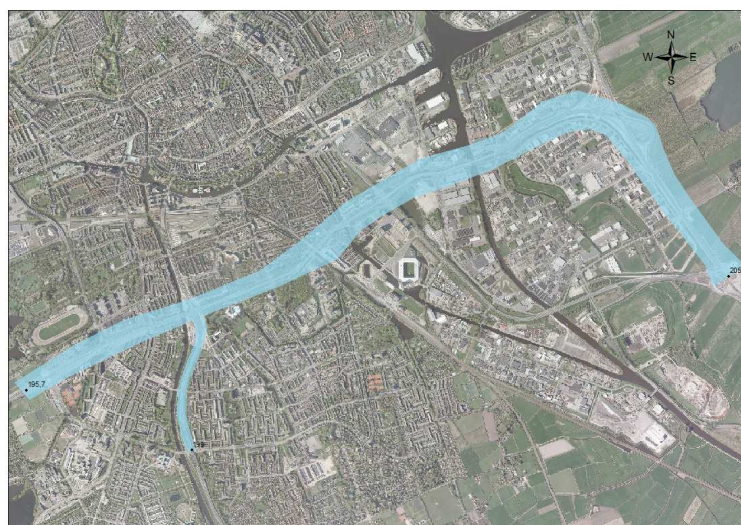
U kunt uw zienswijze ook kenbaar maken via een reactieformulier op internet:
www.centrumpp.nl

2 Probleemanalyse en doelstelling

In dit hoofdstuk is de problematiek bij de Zuidelijke Ringweg Groningen uiteengezet en is de doelstelling van de planstudie ZRG2 beschreven. De probleemanalyse is gebaseerd op de MIT-verkenning Zuidelijke ringweg Groningen 2^e fase (2007) en het rapport van de verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen 2^e fase (2009).

Bijzondere omstandigheid is dat de afgelopen jaren gewerkt is aan uitvoering van het Tracébesluit Zuidelijke Ringweg Groningen, 1^e fase. Deze werkzaamheden zijn anno 2010 nagenoeg afgerond. Dit betekent dat er nog geen verkeersgegevens zijn over de actuele situatie. De analyses en gebruikte cijfers uit de beschikbare onderzoeken belichten daarom vooral de situatie in 2004 voordat de werkzaamheden zijn gestart en de situatie in 2020 inclusief de werkzaamheden 1^e fase en inclusief nog geplande ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen tot 2020 en daarna.

Het traject waar het over gaat is 8 kilometer lang. De begrenzing van het plangebied loopt op de A7/N77 vanaf hectometerpaal 195.7 tot hectometerpaal 204.8 en op de A28 vanaf het viaduct Ketwich Verschuurlaan hectometerpaal 199.0 tot het Julianaplein hectometerpaal 200.2, zie ook onderstaande figuur 3.

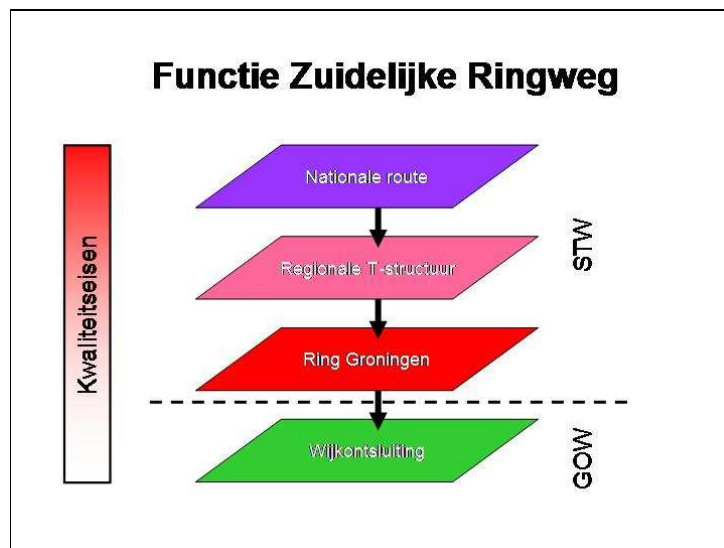


Figuur 3 Begrenzing van het gebied

2.1 Bereikbaarheidsproblematiek

De Zuidelijke Ringweg Groningen heeft verschillende functies op verschillende schaalniveaus. Het is op nationaal schaalniveau een belangrijke schakel voor het doorgaande verkeer tussen de Randstad, Noord-Nederland en Noord-Duitsland/Scandinavië. De weg is onderdeel van het rijkswegennet (knooppunt rijksweg 7 en rijksweg 28, beiden hoofdverbindingssassen) en van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur (Nota Ruimte).

De Zuidelijke Ringweg Groningen vervult ook een belangrijke functie in het regionaal en stedelijk wegennet. De Zuidelijke Ringweg Groningen is de centrale schakel in de regionale T-structuur waarlangs binnen het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen de belangrijkste woon- en werkconcentraties en vervoerbundels zijn gelegen. Daarmee is de Zuidelijke Ringweg Groningen ook een belangrijk schakelpunt tussen rijks- en provinciale wegen en stedelijke invalswegen.



Figuur 4 de verschillende functies van de Zuidelijke Ringweg

Ontwikkelingen

Het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen kende de afgelopen jaren een voorspoedige economische ontwikkeling en bevolkingsontwikkeling. Ook de toekomstverwachtingen zijn positief. Per etmaal trekt de stad Groningen ongeveer 160.000 mensen van buitenaf naar voorzieningen en arbeidsplaatsen. In 2020 zal dit zijn opgelopen tot ongeveer 220.000 mensen die dagelijks de stad bezoeken.

Dit is ook zichtbaar in de mobiliteitsontwikkeling. De hoeveelheid verkeer tussen het Julianaplein en het Europaplein zal groeien van circa 90.000 auto's per dag nu naar circa 120.000 auto's per dag in 2020. Dit is nog niet de hele groei. Een deel van de groei komt daarnaast, vanwege fileproblematiek op de rijkswegen, op stedelijke wegen en op (sluip)routes terecht. De groei is het gevolg van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, in het bijzonder rond de Zuidelijke Ringweg Groningen en van de autonome ontwikkeling van de mobiliteit.

Daarbij is nog geen rekening gehouden met de effecten van krimp. Verwachting is dat krimp, die met name buiten het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen speelt, de concentratie van werkgelegenheid en voorzieningen binnen het stedelijk netwerk nog kan versterken. In dat geval zullen ook vervoersbewegingen naar de stad Groningen nog kunnen toenemen.

Reistijden

In de Nota Mobiliteit (2004) wordt het belang van een goed functionerend hoofdwegennet met betrouwbare reistijden benadrukt. De normen uit de Nota Mobiliteit zijn in het kader van de Netwerkanalyse Groningen-Assen (2006) overgenomen en uitgewerkt voor het regionale beleid (zie figuur 5 beoordelingskader).

	Indicator	Norm
Nationaal beleid		
Nota Mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • streefwaarden van gemiddelde reistijden in de spits op gedefinieerde trajecten van het hoofdwegennet • betrouwbaarheid • veiligheid 	<ul style="list-style-type: none"> • Vertraging in de spits max. 1,5 (op snelwegen tussen de steden) of 2 (op snelwegen rond de steden en op niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet) t.o.v. de reistijd buiten de spits. • Ambitie dat in 2020 op het hoofdwegennet in de spits 95% van de verplaatsingen op tijd is. • 20% minder verkeersdoden in 2010 t.o.v. 2002 in Nederland.
Regionaal beleid		
NSN Groningen-Assen	<ul style="list-style-type: none"> • externe bereikbaarheid • interne bereikbaarheid • hoofdwegennet als onderdeel van deur-tot-deur relaties 	<ul style="list-style-type: none"> • Er mag onderweg geen onlogisch oponthoud zijn (discontinuïteiten in de reis). • Er moet een rechtstreekse relatie zijn, zonder omwegen. De reistijd moet voorspelbaar zijn. • Vertraging op deur-tot-deur relaties max. 50% in de spits. • De streefwaarde uit de NoMo 'voor snelwegen tussen de steden is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang als buiten de spits' wordt toegepast op de trajecten op de A7 die onderdeel zijn van deur-tot-deur relaties. • De streefwaarde uit de NoMo 'op snelwegen rond de steden (en op niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet), is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als buiten de spits' wordt toegepast op de Zuidelijke Ringweg Groningen.

Figuur 5 Beoordelingskader kwaliteit bereikbaarheid

Afgezet tegen dit beoordelingskader zijn er op de verschillende schaalniveaus problemen met de bereikbaarheid.

Voor het doorgaande verkeer is de inrichting van de Zuidelijke Ringweg Groningen, met op korte afstand diverse toe- en afritten en het met verkeerslichten geregelde Julianaplein, een hinderlijke discontinuïteit in een route die verder als autosnelweg is vormgegeven. Feitelijk zijn op een hoofdverbindingssas, zoals de rijkswegen 7 en 28, verkeersregelinstanties niet wenselijk.

De toenemende verkeersdruk zorgt ervoor dat de Zuidelijke Ringweg Groningen over het gehele traject van Hoogkerk tot het Europaplein capaciteit tekort komt (matige tot slechte verkeersafwikkeling, zie onderstaande figuur 6). Met I/C wordt de verhouding tussen de verkeersintensiteit (I) en de capaciteit (C) van een weg in beeld gebracht. Vanaf een I/C van 0.8 treedt filevorming en vertraging op, een I/C van 1.0 geldt als overbelast. Uit de tabel blijkt dat niet alleen het Julianaplein, maar ook andere delen van de Zuidelijke Ringweg Groningen een te hoge verkeersbelasting kennen. Hier ondervindt ook het onderliggende wegennet last van. In de avondspits is de problematiek door de combinatie van woon-werkverkeer en winkelbezoek nog wat sterker dan in de ochtendspits.

Wegvak	2004		Congestievrije waarde	2020	
	Ochtendspits I/C	Avondspits I/C		Ochtendspits I/C	Avondspits I/C
Hoogkerk-Vrijheidsplein	0,5 - 0,7	0,5 - 1,0	< 0,8	0,7 - 1,0	0,7 - 1,0
Vrijheidsplein-Julianaplein	0,7 - 0,8	0,7 - 1,0	< 0,8	0,5 - 0,7	0,7 - 0,8
Julianaplein-Hereweg	0,7 - 1,0	0,7 - 1,0	< 0,8	1,0 - 1,2	1,0 - 1,2
Hereweg-Oosterpoort	0,8 - 1,0	0,8 - 1,0	< 0,8	0,8 - 1,2	0,8 - >1,2
Oosterpoort-Europaplein	0,7 - 1,0	0,8 - 1,0	< 0,8	0,0 - 1,0	0,0 - 1,0
Europaplein-Gotenburgweg	0,3 - 0,7	0,3 - 0,7	< 0,8	0,3 - 0,7	0,3 - 0,7
Gotenburgweg-Driebond	0,3 - 0,7	0,3 - 0,7	< 0,8	0,3 - 1,0	0,5 - 0,8

Figuur 6 I/C verhouding ochtend en avondspits in respectievelijk 2004 en 2020 (bron: RGA-model)

De problematische verkeersafwikkeling heeft tot gevolg dat de normen voor reistijden, betrouwbaarheid en interne en externe bereikbaarheid niet gehaald worden. Het doorgaande verkeer ondervindt de gehele dag hinder. De 'free-flow' (vrije doorstroming) van het verkeer wordt niet gehaald. Het (inter)nationale verkeer loopt bij het passeren van Groningen reistijdverliezen op van circa 8 à 10 minuten (RWS, 2007).

Het regionaal verkeer van en naar de stad Groningen ondervindt hinder van de Zuidelijke Ringweg Groningen uit diverse richtingen binnen het stedelijk netwerk. Van meerdere verbindingen is de reistijd in de spits meer dan anderhalf keer zo lang als buiten de spits. Het Julianaplein veroorzaakt zowel in de ochtend- als in de avondspits veel reistijdverlies ten opzichte van de dalperiode (de periode buiten de spits). In figuur 7 is de vertragingstijd kwantitatief weergegeven ten opzichte van de norm.

Hieruit blijkt dat in 2020 de norm voor zowel de (Zuidelijke) Ringweg Groningen als de T-structuur (kruising rijksweg 7 met rijksweg 28) ruim overschreden wordt.

	2004	Norm	2020
Hoofdwegennet			
Ring Groningen	1,84	2	2,85
T-structuur (RW7 en RW28)	1,25	1,5	1,92
Onderliggend wegennet	1,27	geen	1,53
Totaal	1,29	geen	1,53

Figuur 7 Vertraging op de ring en T-structuur versus de norm in respectievelijk 2004 en 2020 (bron: RGA-model)

Gevolg is dat ook de streefwaarden voor de deur-tot-deur reistijden naar de economische toplocaties van de stad (de zogeheten dynamo's) ruimschoots worden overschreden. Tevens verslechtert door de voortgaande groei van het verkeer en de daardoor toenemende congestie op het hoofdwegennet, ook de situatie op het onderliggend wegennet significant. Het regionaal en stedelijk wegennet waar de Zuidelijke Ringweg Groningen deel van uitmaakt is niet geschikt om een tijdelijk verminderde wegcapaciteit van de ringweg op te vangen. In de spitsen, bij incidenten en bij slecht weer nemen de vertragingen daarom sterk toe.

Op lokaal niveau is de Zuidelijke Ringweg Groningen ook nog van invloed op fietsverkeer en wijkgebonden verkeer. De Zuidelijke Ringweg Groningen ligt dwars door de stad en vormt een barrière tussen het centrum en het zuidelijk deel van de stad.

Verkeersveiligheid

Ten aanzien van de verkeersveiligheid geldt dat een aantal aansluitingen op de Zuidelijke Ringweg Groningen te kenmerken is als 'black spots'. Dat wil zeggen dat er in de periode 2001 - 2003 meer dan 6 slachtoffers zijn gevallen. Deze black spots zijn: het Vrijheidsplein, het Julianaplein en het Europaplein. Het gemiddelde risicocijfer op de Zuidelijke Ringweg Groningen is op het hele traject beduidend hoger dan op overige rijkswegen in Noord-Nederland. Conform het beoordelingschema van Rijkswaterstaat Noord-Nederland (2005), zie, geldt dat het tracé Vrijheidsplein - Julianaplein en Julianaplein - Hereweg als 'matig' gescoord kan worden. Voor het tracé Hereweg - Europaplein geldt een score 'redelijk', zie de onderstaande figuren 8 en 9.

Niet-autosnelweg	
Beoordeling	
Goed	Tot 0,090
Redelijk	Tot 0,164
Matig	> 0,164

Figuur 8 Beoordelingskader verkeersveiligheid Rijkswaterstaat Noord-Nederland

3.5.7 a Trajecten	Risicocijfer	
	Totaal	Alleen hoofdrijbaan
Vrijheidsplein - Julianaplein	0,519	0,483
Julianaplein - Hereweg	0,340	0,245
Hereweg - Europaplein	0,301	0,155
Totaal Vrijheidsplein - Europaplein	0,367	0,262

Figuur 9 Risicocijfers Zuidelijke Ringweg Groningen 2001 – 2003

Deze cijfers dateren uit de periode voorafgaand aan de uitvoering van maatregelen uit het Tracébesluit Zuidelijke Ringweg Groningen 1^e fase. Omdat die maatregelen nog nauwelijks zijn afgerond is pas over enkele jaren te zeggen welk effect die hebben op de verkeersveiligheid. Echter omdat de filevorming niet definitief is opgelost en weer toeneemt en omdat het meeste verkeer op het Julianaplein nog steeds gelijkvloers met verkeerslichten wordt afgewikkeld en omdat er op korte afstand veel op- en afritten zijn, zijn belangrijke ongevalsoorzaken nog steeds aanwezig. In combinatie met het toenemende verkeer is de verwachting dat de verkeersonveiligheid tot 2020 verder zal toenemen.

2.2 Kwaliteit van de leefomgeving

In het convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn (2008), de bestuursovereenkomst van 10 november 2009 én in de aanvangsbeslissing Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 wordt het oplossen van de verkeersproblematiek als primair doel geschetst. In beide documenten is ook de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving nadrukkelijk genoemd. Dit betekent het verbeteren van de kwaliteit van het milieu, de natuur en de ruimtelijke inpassing.

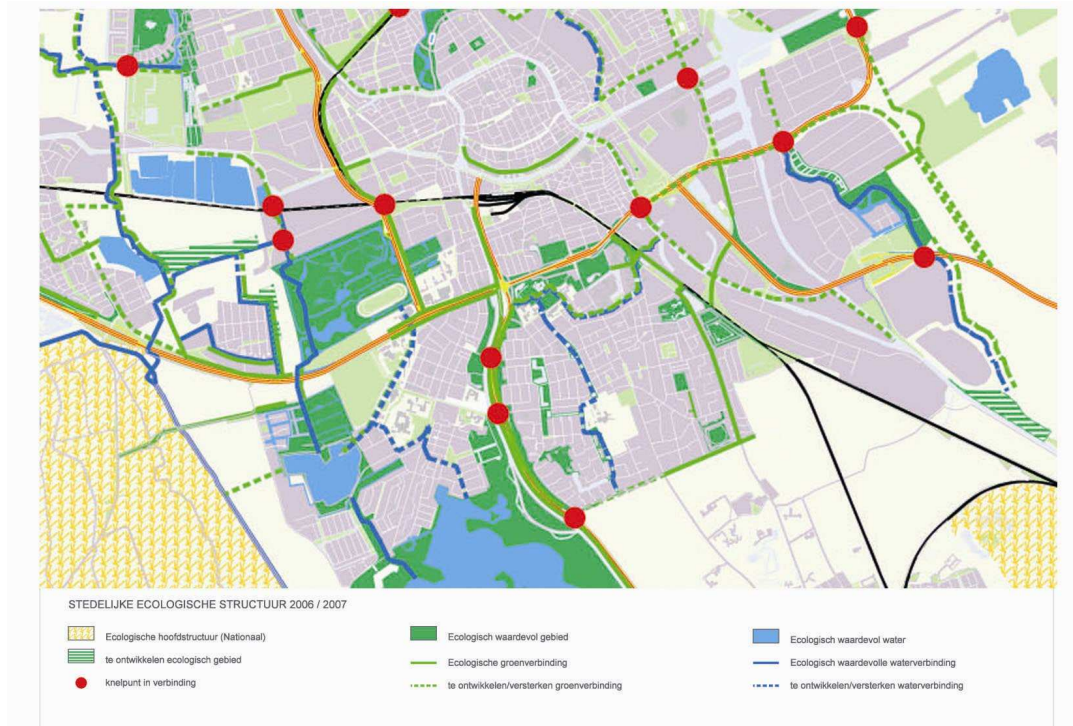
Milieu

Er is op diverse plaatsen langs het tracé sprake van geluidhinder voor omwonenden, op sommige plaatsen zijn ook hogere grenswaarden vastgesteld. Langs een groot gedeelte van de Zuidelijke Ringweg Groningen zijn geluidwerende voorzieningen aanwezig. In 2009 zijn nieuwe geluidschermen geplaatst op het traject Vrijheidsplein - Julianaplein. Tot 2030 zal de geluidsbelasting toenemen als gevolg van de autonome groei van het verkeer.

Gegeven het feit dat de zuidelijke ringweg door een stedelijke omgeving loopt ligt het aspect luchtkwaliteit gevoelig bij de omwonenden. Ten aanzien van de luchtkwaliteit wordt, conform het luchtkwaliteitsplan van de gemeente Groningen, voor de hele gemeente zowel in 2010 als in 2030 geen overschrijding van de wettelijke normen voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) voorzien.

Natuur

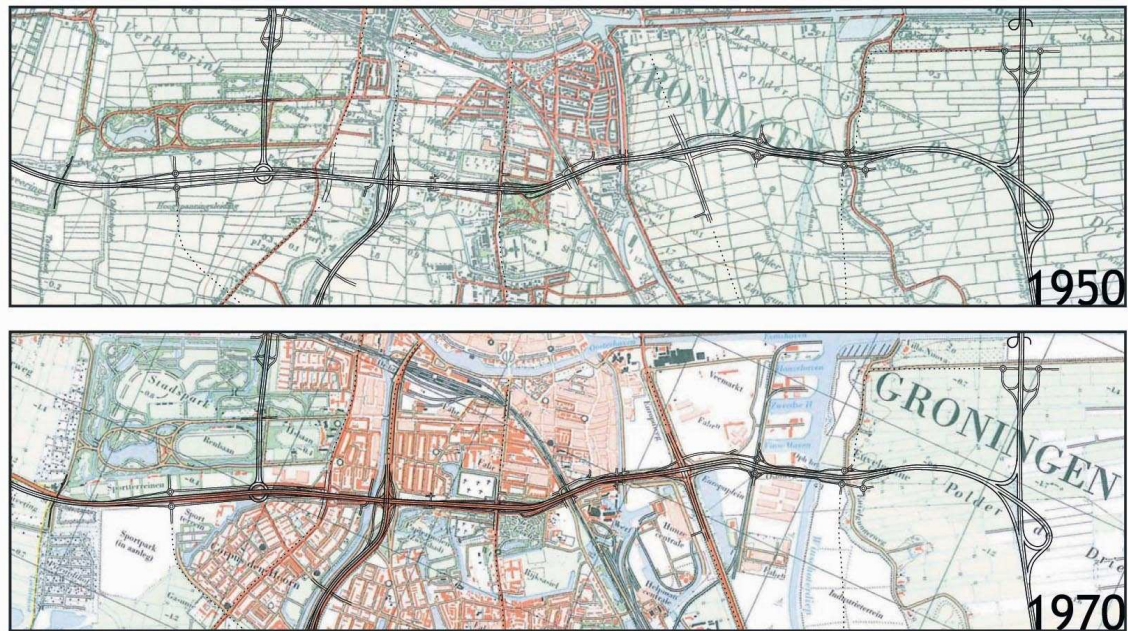
Voor de groen- en waterstructuren vormt de zuidelijke ringweg een barrière. Deze structuren lopen in de stad veelal noord-zuid en zijn gekoppeld aan de Hondsrug. Ecologische verbindingen, veelal gekoppeld aan waterlijnen, die vanuit het zuiden de stad inkomen eindigen vaak abrupt bij de ring. Het oude Winschoterdiep en de Hunze zijn belangrijke ecologische verbindingen en hebben een knelpunt ter plaatse van de ring.



Figuur 10 stedelijke ecologische structuur 2006/2007

Ruimtelijke kwaliteit

De Zuidelijke Ring Groningen is eind jaren zestig haaks aangelegd op bestaande historische routes en wijken in de stad. De weg loopt van oost naar west in een op de Hondsrug (noord-zuid) opgebouwde stad. Vooroorlogse wijken als Oosterpoort en de Herewegbuurt worden door de ring doorsneden evenals groengebieden als het Sterrenbos.



Figuur 11 ontwikkeling zuidelijke ringweg 1950 - 1970

Het huidige tracé van de zuidelijke ringweg doorsnijdt de stad Groningen. Diverse routes (o.a. fiets en openbaar vervoer) en structuren kruisen de zuidelijke ringweg. De zuidelijke ringweg wordt hierbij als een barrière tussen het centrum en het zuidelijke gedeelte van de stad ervaren. Bij de aanleg van de zuidelijke ring zijn tevens een aantal oude routes onderbroken (o.a. Oosterweg, Meeuwerderweg).

De verblijfskwaliteit en ruimtelijke inrichting van de omgeving van de zuidelijke ringweg wordt gekenmerkt door achterkanten, doorbroken structuren en beperkte levendigheid en woonkwaliteit. Deze situatie manifesteert zich het sterkst bij de kop van Corpus, rond de Papiermolen, in het Sterrenbos en langs de rand van de Oosterpoort. Met de plaatsing van geluidschermen in het kader van de maatregelen uit de eerste fase van de Zuidelijke ringweg is de omgevingskwaliteit op de kop van Corpus verder afgenomen.

De sociale veiligheid heeft met name betrekking op de mate waarin men zich veilig voelt in de omgeving van de ringweg en bij het gebruik van kruisingen en speelt voornamelijk een rol bij de onderdoorgangen. Enkele onderdoorgangen onder de Zuidelijke Ringweg Groningen zijn smal en benepen en laat de sociale veiligheid te wensen over. Dat geldt bijvoorbeeld voor de onderdoorgangen bij Dinkelpark en het Julianaplein.

Bij de barrièrewerking gaat het om de aanwezigheid van herkomst- en bestemmingsrelaties in de gebieden aan weerszijden van de weg en de fysieke mogelijkheden om de weg te kruisen. Daarnaast gaat het ook om de vormgeving van de weg en de gevoelsmatige barrière.

Verder zorgt de zuidelijke ringweg voor visuele hinder. Daar waar vanuit de omliggende woongebieden direct zicht is op de ring bestaat het aanzicht uit dicht beplante taluds, (dam)wanden en geluidsschermen.

2.3 Economische ontwikkeling

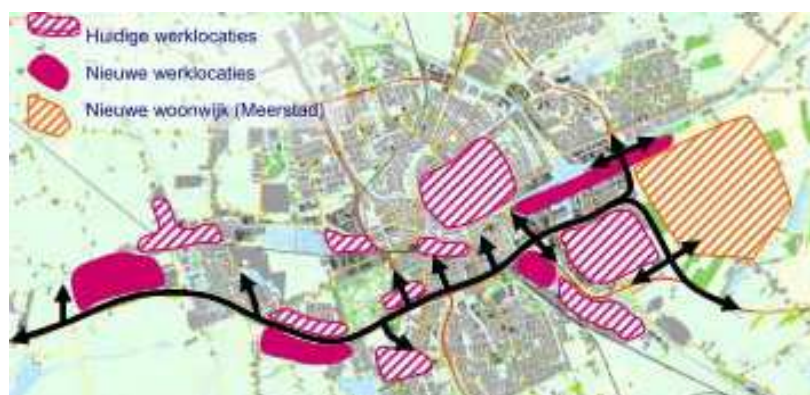
De verkeersproblematiek van de zuidelijke ringweg bedreigt de bereikbaarheid van economische kerngebieden in de stad én bedreigt de ruimtelijke en milieukwaliteit. Daarmee raakt de ringproblematiek aan de kern van het gewenste ruimtelijk-economisch ontwikkelperspectief van het stedelijk netwerk Groningen-Assen: zowel een duurzame omgevingskwaliteit als het versterken van de binnenstedelijke ontwikkelingen.

Als gevolg van het beleid van stad en regio op een 'compacte stad' kent de stad Groningen circa 90.000 arbeidsplaatsen direct rond de Zuidelijke Ringweg Groningen. Het duurzaam mobiliteitsbeleid, met een sterk accent op fiets en OV, sluit daarbij aan. Als gevolg van de nadruk op intensivering en behoud van economische kernfuncties in de stad neemt de druk op de ring toe.

De economische kerngebieden in de stad (in de gemeentelijke structuurvisie 'dynamo's genoemd) zijn voor hun autobereikbaarheid sterk afhankelijk van de Zuidelijke Ring Groningen. De bereikbaarheid van deze dynamo's staat onder druk en heeft daardoor een negatieve invloed op het ontwikkelperspectief voor de economische kerngebieden. Dit geldt ook voor andere economisch belangrijke gebieden in de stad zoals de zuidoostelijke bedrijventerreinen. Voor de gebieden in de directe nabijheid van de Zuidelijke Ringweg Groningen (Europapark, Kempkensberg, Stationsgebied zuid) geldt tevens dat de barrièrewerking en de matige uitstraling van de weg van negatieve invloed zijn op de ontwikkelkansen van deze gebieden.

In de toekomst zal de verkeersdruk op de zuidelijke ringweg verder toenemen onder andere door de ontwikkelingen in de stad.

In figuur 12 zijn de nieuwe werklocaties, waaronder Groningen Centrale Zone het belangrijkste gebiedsontwikkelingsproject binnen het stedelijke netwerk Groningen – Assen, aangegeven. Daarnaast zijn er diverse lange termijn ontwikkelingen welke (nog) niet zijn vastgelegd in het structuurbeleid van de stad Groningen (terrein Suikerunie, omgeving Martinihal).



Figuur 12 huidige en toekomstige werklocaties in de nabijheid van de zuidelijke ringweg

2.4 Duurzaamheid

Voor de Zuidelijke Ringweg Groningen 2e Fase kunnen in principe drie vormen van duurzaamheid worden onderscheiden. Allereerst moet het Voorkeursalternatief zorgen voor een toekomstbestendige vlotte en veilige doorstroming van zowel het lokale als het (inter)nationale verkeer en moet de voorspelde mobiliteitsontwikkeling van de komende decennia kunnen opvangen. Dit aspect wordt meegenomen bij het thema bereikbaarheid.

Ten tweede moet de gekozen oplossing bijdragen aan een toekomstvaste inpassing in de omgeving. Dit wordt beoordeeld bij het thema kwaliteit van de leefomgeving, bijvoorbeeld als het gaat om de landschappelijke en stedelijke inpassing.

Tenslotte is een aspect van duurzaamheid het duurzaam gebruik van materialen. Rijkswaterstaat, als beheerder van de zuidelijke ringweg, streeft landelijk naar het zoveel mogelijk gebruiken van duurzame materialen voor wegebouw. In de realisatiefase worden door Rijkswaterstaat strikte voorwaarden opgenomen worden in de aanbestedingsprocedure, als het gaat om de duurzaamheid van de te gebruiken materialen.

2.5 Conclusie probleemanalyse

De belangrijkste conclusies uit de probleemanalyse zijn:

- de vormgeving van de Zuidelijke Ringweg Groningen, met gelijkvloerse, met verkeerslichten geregelde kruisingen, past niet bij de functie van de weg als onderdeel van het hoofdwegenet en vormen discontinuïteiten in de bereikbaarheid
- door de groei van het verkeer tussen 2004 en 2020 zijn er toenemende capaciteitsproblemen. Daardoor verslechtert de bereikbaarheid van het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen – Assen. Normen voor de doorstroming op het hoofdwegenet en streefwaarden voor reistijd naar economische kerngebieden worden ruimschoots overschreden
- de verkeersveiligheid in de huidige situatie scoort matig en de verwachting is dat door toenemende verkeersdruk het aantal letselongevallen op de Zuidelijke Ringweg Groningen zal toenemen
- de Zuidelijke Ringweg Groningen heeft in zijn huidige vorm een aantal negatieve consequenties voor ontwikkeling van de milieukwaliteit in de directe omgeving. Als gevolg van de autonome groei van het verkeer tot 2030 zal met name de geluidsbelasting toenemen
- de Zuidelijke Ringweg Groningen vormt een barrière in Noord-Zuid gerichte structuren (o.a. openbaar vervoer, fiets, stedenbouwkundig, groen, ecologie en water)
- de ruimtelijke kwaliteit van de zuidelijke ringweg is verre van optimaal: de beleving van de stad vanaf de Zuidelijke Ringweg Groningen en haar uitstraling en de kwaliteit van de kruisingen (vooral onderdoorgangen)
- de afnemende bereikbaarheid en doorstroming hebben een negatieve invloed op het ruimtelijk-economisch ontwikkelperspectief van de stad, en de dynamo's en primaire werkgelegenheidsgebieden in het bijzonder.

2.6 Doelstelling planstudie ZRG2

In de Aanvangsbeslissing A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 van de minister van Verkeer en Waterstaat van 18 december 2009 is het doel van de planstudie ZRG2 kort en helder beschreven:

Het doel van de te volgen procedure is om te komen tot een betere en veiligere doorstroming van het verkeer op de rijksweg 7 (RW7) Zuidelijke Ringweg Groningen. De aanpak van de Zuidelijke Ringweg Groningen moet tevens bijdragen aan het realiseren van een goede, veilige en duurzame autobereikbaarheid van de regio Groningen. Daarbij is het uitgangspunt een goede ruimtelijke inpassing van en het verbeteren van de leefomgeving rondom de zuidelijke ringweg.

Uitgaande van deze doelstelling voor de planstudie ZRG2, de nationale doelstellingen uit de nota Mobiliteit en de regionale doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, ruimtelijke inpassing en economische ontwikkeling worden bij de planuitwerking voor de Zuidelijke Ringweg Groningen de volgende indicatoren en normen of streefwaarden gehanteerd:

Indicator	Norm/streefwaarde
Bereikbaarheid	Vertraging in de spits voor de T-structuur rijkswegen 7 en 28 maximaal 1,5 ten opzichte van daluren
	Vertraging in de spits voor de zuidelijke ringweg maximaal 2 ten opzichte van daluren
	In 2020 is 95% van de verplaatsingen op het hoofdwegenet in de spits op tijd
	Vertraging op deur-tot-deur relaties voor de interne bereikbaarheid mag maximaal 50% zijn in de spits
Veiligheid	Onder de landelijke streefwaarden verkeersveiligheid blijven
	Voldoen aan de regelgeving ten aanzien de externe veiligheid en ontwerpveiligheid
Kwaliteit leefomgeving	Onder de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en geluidsbelasting blijven
	Voldoen aan de regelgeving op het gebied van natuur en water
Ruimtelijke kwaliteit	De normen en streefwaarden voor de ruimtelijke inpassing worden gerelateerd aan een nog op te stellen landschappelijke en stedelijke visie
Economie	Verbetering van de reistijd voor het zakelijk verkeer
	Maximale handhaving regionale bereikbaarheid woon- en werkgebieden en op de zuidelijke Ringweg tijdens de bouw

Tabel 1 Indicatoren en normen/streefwaarden bij de planuitwerking voor de Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

3 Alternatieven

In de Wet milieubeheer staat dat in een MER in ieder geval de huidige situatie, de referentiesituatie (huidige situatie, inclusief autonome ontwikkeling) en 'alle redelijkerwijs te beschouwen alternatieven' moeten worden onderzocht. In verschillende voorstudies, uitgevoerd door onder andere Rijkswaterstaat en de Projectorganisatie Zuidelijke Ringweg Groningen, zijn reeds veel alternatieven opgesteld en beoordeeld. Achtereenvolgens betreft het de Trajectnota/MER A7/Zuidelijke Ringweg Groningen uit 1998, de MIT Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen 2^e fase uit 2007 en de Effectstudie van de Verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 uit 2009. De maatregelen uit de aanpak van de Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 1 en de aanpak van andere infrastructuur, zoals het ongelijkvloers maken van de oostelijke ringweg, aanleg/uitbreiding transferia worden als uitgangspunt gehanteerd.

Als gevolg van de opname van de het project ZRG2 in Bijlage II van de Crisis- en Herstelwet zal in de planstudie ZRG2 alleen het BVA verder worden onderzocht in de MER. De effecten van verschillende mogelijke uitwerkingen van het BVA worden in het MER vergeleken met de effecten van het nulalternatief, dat als referentiesituatie zal worden gehanteerd.

Referentiesituatie

In het MER moet de huidige situatie, inclusief autonome ontwikkelingen tot 2030 beschreven worden. Dit is de referentiesituatie, soms ook wel aangeduid als het nulalternatief. Het nulalternatief biedt geen oplossing voor de gestelde problematiek, maar beschrijving van het nulalternatief maakt het mogelijk om alternatieven met elkaar te vergelijken en zichtbaar te maken hoe de alternatieven bijdragen aan het oplossen van het probleem.

De referentiesituatie is de situatie zoals die in de toekomst (2030) zal ontstaan bij de zogenaamde autonome ontwikkeling. Maatregelen en ruimtelijke plannen en ontwikkelingen, waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden, worden in de referentiesituatie meegenomen. Hieronder vallen in ieder geval:

- uitwerking plannen Groningen Centrale Zone
- een gerealiseerd Meerstad
- uitbreiding van IKEA Groningen
- ontwikkeling van werkgelegenheid langs het Oosterhamriktracé
- ontwikkeling van aantal inwoners en arbeidsplaatsen bij UMCG Noord Bodenterrein, CiBoGa
- ontwikkeling bij Stationsgebied Zuid
- ontwikkeling van het Europapark
- ontwikkeling bij Eemspoort Zuid.

Voor wat betreft infrastructurele maatregelen wordt in de referentie gerealiseerd verondersteld:

- 2 tramlijnen
- 4^e spoor tussen Groningen hoofdstation en Europapark
- Sontbrug
- Aansluiting Harkstede
- berlagebrug
- aanpassingen aan de Oostelijke ringweg
- maatregelen uit de aanpak ZRG fase 1:
 - . maatregelen bij de knooppunten: Vrijheidsplein, Julianaplein en Europaplein
 - . aanleg van westelijke en oostelijke bypasses
 - . gedeeltelijk nieuw tracé aan de oostkant van de stad (Euvelgunnetracé)
 - . vervallen van enkele aansluitingen op de ZRG
 - . nieuwe aansluiting op de rijksweg 7 bij Laan Corpus den Hoorn.



Figuur 13 Huidig tracé, inclusief het Euvelgunnetracé

3.1 Niet meegenomen alternatieven

In de analyse 'Wat wordt de toekomst van de Zuidelijke Ringweg Groningen, naar een Bestuurlijk Voorkeursalternatief' van september 2009 en de regionale MIT-'Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2' zijn de randvoorwaarden gegeven waaraan oplossing moet voldoen:

- probleemoplossend voor een verbetering van de bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid op de Zuidelijke Ringweg Groningen
- voldoende bereikbaarheid van het stedelijk wegennet en de woon- en werkgebieden bieden
- binnen redelijke eisen uitvoerbaar
- verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid en zo weinig mogelijk extra ruimtebeslag

- optimaliseren van het ruimtelijk-economisch ontwikkelperspectief van de stad Groningen
- bijdragen aan het nationale en regionale duurzame mobiliteitsbeleid
- realiseren binnen het taakstellend budget
- voldoen aan de wettelijke normen voor diverse milieuthema's.

Het voorkeursalternatief komt voort uit de eerdere onderzoeken en de toetsing van in dat kader ontwikkelde alternatieven aan de randvoorwaarden voor de oplossing. Ook is bij de vaststelling van het BVA gebruik gemaakt van reeds onderzochte en beschikbare gegevens, raadpleging van de bevolking en advies van het Kwaliteitsteam bestaande uit rijksbouwmeester infrastructuur, de provinciaal bouwmeester Groningen en de stadsbouwmeester van Groningen.

In deze paragraaf is voor de alternatieven die niet worden meegenomen in de verdere planstudie een korte beschrijving opgenomen waarin is aangegeven waarom deze niet verder beschouwd worden. Zoals reeds is aangegeven zijn in voorgaande fasen diverse alternatieven beschouwd. Deze alternatieven kunnen onderverdeeld worden in drie categorieën:

- een nieuw tracé ten noorden van het bestaande tracé;
- een nieuw tracé ten zuiden van de stad Groningen;
- alternatieven die gebruik maken van het bestaande tracé.

Alternatieven die gebruik maken van een nieuw tracé ten noorden van het bestaande tracé

In de MIT-verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen 2^e fase (november 2007) zijn de alternatieven die uitgingen van een nieuw tracé ten noorden van het bestaande tracé en een 'Zuidtangent op grotere afstand' niet verder uitgewerkt. Voor deze alternatieven is op basis van de huidige verkeersintensiteiten en de modelberekeningen voor de toekomst aangetoond dat het effect op het verkeersaanbod op de zuidelijke ringweg zeer gering is en daarom geen enkel oplossend vermogen heeft voor de verkeersproblemen. In de MIT-verkenning van november 2007 is dus uitgegaan van de alternatieven op het bestaande tracé en het zuidelijke tracé.

Alternatieven die gebruik maken van een nieuw tracé ten zuiden van het bestaande tracé

In de MIT verkenning november 2007 is nader gekeken naar oplossingen aan de zuidzijde van de stad Groningen, zie figuur 14.

Uit de model- en capaciteitsberekeningen in deze verkenning is gebleken dat hoe groter de afstand tot de stad, hoe geringer de reductie van het verkeer op de Zuidelijke Ringweg. Bij realisatie van het meest gunstige Zuidelijke alternatief blijven er circa 80.000 voertuigen per dag over de Zuidelijke Ringweg Groningen gaan. Deze reductie is te gering om een effectieve bijdrage te kunnen leveren aan het oplossen van de verkeersafwikkelingproblemen op de Zuidelijke Ringweg Groningen.

De reden hiervoor is, dat maar een klein deel van het verkeer op de zuidelijke ringweg Groningen doorgaand verkeer is (circa 20%). De zuidelijke ringweg heeft vooral een functie voor het verkeer van en naar Groningen en voor het interne verkeer van de stad Groningen.



figuur 14 Visualisatie alternatieven zuidelijk tracé

In de verlengde verkenning (vv, juni 2009) is in aanvulling op de alternatieven van de MIT-verkenning nog nader beschouwd een tracé gelegen tussen de stad Groningen en Haren die een verbinding maakt tussen de A28 en de A7 richting Hoogezand/Duitsland. Zie figuur 15.



Figuur 15 Zuidtunnel

Drie varianten hierop zijn nader bekeken:

- een tunnel tussen de A28 en de A7 tussen stad Groningen en Haren
- idem, maar dan een geboorde tunnel
- een tracé gelegen tussen stad Groningen en Haren, maar met een verdiepte ligging.

De kosten van een tunnel en de geboorde tunnel liggen ver boven het beschikbare budget. Een verdiepte ligging is mogelijk wel te realiseren binnen het budget. Groot nadeel van een verdiepte ligging van het tracé is dat dit een ernstige verstoring is van het open gebied tussen Groningen en Haren, waarvoor overigens ook geen bestuurlijke steun bestaat van de Provincie en de gemeente Haren. De realisatiekansen van een dergelijk verdiept liggend tracé moeten als nihil worden ingeschat.

Qua verkeersaantallen trekken de zuidoplossingen een substantieel hoeveelheid verkeer (60.000 voertuigen per etmaal). Er resteren dan nog 60.000 tot 80.000 auto's op het bestaande tracé. Voor aanpak van dat bestaande tracé is geen geld beschikbaar (bij investering in nieuw tracé), waardoor de verkeersproblemen niet opgelost worden en de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid niet omhoog gaat. Daarnaast is een uitbreiding van de ringstructuur zuidoostwaarts niet in lijn met de compacte stad gedachte.

Alternatieven die gebruik maken van het bestaande tracé

Met een oplossing op het bestaand tracé wordt aangesloten op jarenlang Gronings beleid voor de compacte stad, waarin de fiets en het openbaar vervoer een cruciale rol vervullen en waarin - succesvol- is ingezet op een gedifferentieerd en geconcentreerd stedelijk weefsel. De regionale T-structuur blijft gehandhaafd en het compacte stad model met bereikbare locaties grenzend aan de binnenstad krijgt een nieuwe impuls. De alternatieven die gebruik maken van het bestaande tracé zijn:

- nulplusalternatief (ontworpen in de MIT-verkenning)
- weg op palen (ontworpen in de MIT-verkenning)
- parallelstructuur (ontworpen in de MIT-verkenning)
- alle richtingen (ontworpen in de MIT-verkenning)
- tunnel (ontworpen in de verlengde verkenningfase)
- verdiepte ligging (ontworpen in de verlengde verkenningfase).

Nulplusalternatief.

Een nulplusalternatief is in de MIT-verkenning niet verder uitgewerkt. Een nulplusalternatief gaat uit van de bestaande situatie, aangevuld met technische maatregelen of beperkte infrastructuuremaatregelen. Maatregelen zoals stimuleren openbaar vervoer (dat separaat aan deze procedure reeds plaatsvindt), dosering verkeersregelininstallaties en een aparte rijbaan voor openbaar vervoer leveren slechts een kleine verbetering op. Deze verbeteringen zijn zeer beperkt en daarmee niet geschikt om de problematiek op te lossen.

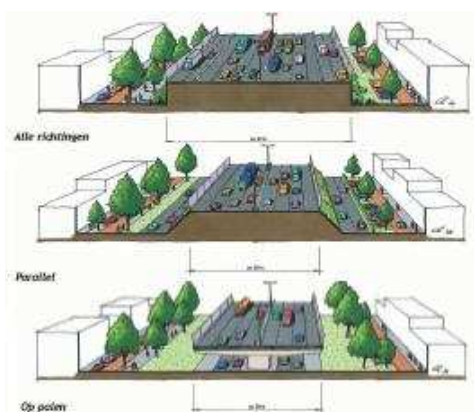
Weg op palen, parallelstructuur, alle richtingen: bovengrondse alternatieven.

De bovengrondse alternatieven op het bestaande tracé: 'weg op palen', 'parallelstructuur' en 'alle richtingen' bieden op lange termijn geen oplossing voor de stad. In de alternatieven 'parallelstructuur' en 'alle richtingen' moet de weg verbreed worden om zo de verkeersproblematiek op te lossen. Deze verbreding leidt tot een verslechtering van de leefbaarheid en versterkt de barrièrewerking/oversteekbaarheid van de Zuidelijke Ringweg Groningen, dit is in strijd met meerdere uitgangspunten.

Het alternatief 'weg op palen' komt grotendeels overeen met het alternatief 'parallelstructuur' alleen is hier sprake van een ligging van de hoofdbaan boven de parallelbanen.

Over het gehele tracé gezien zal bij het alternatief 'weg op palen' de gewenste hoogte in combinatie met het volume en de hoogte van de op- en afritten op enkele plaatsen zoveel negatieve ruimtelijke impact hebben, dat een kwalitatief goede hechting van de stad aan de weg (en andersom) op die locaties niet mogelijk lijkt. Bovendien zal op de plek van het knooppunt Julianaplein bij het alternatief “weg op palen” een knooppunt in vier lagen, tot twintig meter hoogte, onvermijdelijk worden, waarmee een object van niet-stedelijke schaal midden in de stad wordt geïntroduceerd. Een weg op palen over het gehele tracé leidt daarom niet tot de gewenste kwaliteitsimpuls voor de directe stedelijke omgeving.

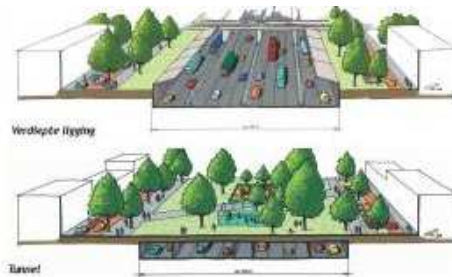
Met de bovengrondse alternatieven op het bestaande tracé blijft een verbrede weg met veel in ruimte beslag nemende op- en afritten als fysieke en visuele barrière dominant aanwezig in de stad, met negatieve gevolgen voor stedelijke netwerken en omgevingskwaliteit (barrièrewerking). De emissies van geluid en luchtkwaliteit blijven binnen de wettelijke normen, maar deze alternatieven zorgen niet voor een structurele verbetering van de milieukwaliteit in de omgeving van de ring. Op delen van het tracé, bijvoorbeeld waar aan één of beide zijden van de weg kantoren of andere werkgelegenheid zijn gevestigd, is een bovengrondse oplossing wel inpasbaar.



Figuur 16 Visualisatie bovengrondse alternatieven bestaande tracé

Concluderend kan gesteld worden dat de volledig bovengrondse alternatieven te weinig probleemoplossend zijn, voornamelijk op de aspecten leefbaarheid en ruimtelijk kwaliteit en daarmee ook niet voldoen aan de gekozen uitgangspunten en randvoorwaarden.

Naast de bovengrondse alternatieven zijn ook twee alternatieven ontwikkeld, die uitgaan van een verdiepte ligging of een tunnel. Deze alternatieven kunnen van invloed zijn op de kwaliteit van de leefomgeving, met name wat betreft de milieueffecten en de stedelijke inpassing.



Figuur 17 Visualisatie ondergrondse alternatieven bestaande tracé

Tunnel

Bij een tunnel kan gedacht worden aan een geboorde tunnel of een conventionele tunnel (grond ontgraven en aanbrengen betonnen bak). Voor een boortunnel een minimale gronddekking is nodig om opbarsten van de bodem tijdens uitvoering te voorkomen. De rijbaan bij een boortunnel komt op ca. 23 meter onder maaiveld liggen, bij de conventionele tunnel op ca. 6 meter onder maaiveld. Deze diepteligging heeft grote consequenties voor de plek waarop de tunnelmonden, de op- en afritten en de aansluitingen op de knooppunten weer boven de grond komen.

Daarnaast schrijft de wet- en regelgeving ten aanzien van tunnelveiligheid, het Besluit Aanvullende Regelgeving Veiligheid Wegtunnels (BARVW), voor dat aansluitingen van wegen, inclusief op- en afritten, niet in tunnels mogen liggen. Dat betekent dat alle knooppunten en op- en afritten moeten worden vormgegeven buiten de tunnel. Voor het betreffende tracé geldt dat 20% van het verkeer doorgaand verkeer is en 80% van het verkeer dus gebruik maakt van de op- en afritten ter plaatse.

Mogelijke tunnelvarianten zijn:

1. korte tunnel Julianaplein - Europaplein
2. middellange tunnel Vrijheidplein - Europaplein
3. lange tunnel Corpus den Hoorn – Bornholmstraat

Deze varianten komen overeen met de tunnelvarianten uit de notitie Duurzaam verzonken van de gemeente Groningen d.d. oktober 2008.

De korte tunnel Julianaplein –Europaplein kan vanwege de te realiseren aansluitingen op het Julianaplein en het Europaplein en de op- en afritten Hereweg maar over een zeer beperkte lengte als tunnel worden uitgevoerd. Dit terwijl tegelijkertijd financiële consequenties als gevolg van de wettelijke tunnelveiligheidseisen groot zijn. Daarom wordt dit alternatief niet als realistisch beschouwd.

Bij de middellange tunnel Vrijheidsplein-Europaplein kan op de huidige plek van het Julianaplein geen aansluiting met de A28 worden gemaakt. Dat betekent dat of de aansluiting met de A28 moet worden verplaatst naar een plek ten westen van de tunnel of dat dit verkeer via bovengrondse routes van en naar de A28 moet rijden. Dat doet een deel van de effectiviteit van deze oplossing teniet. Het omleggen van de A28 heeft bovendien grote ruimtelijke consequenties zijn. De totale oplossing gaat tenslotte het beschikbare financiële budget ver te boven.

Ook een geboorde tunnel is hier geen oplossing. Gegeven de vereiste diepte komt de westelijke tunnelmond ten westen van het Vrijheidsplein te liggen en de oostelijke tunnelmond ten oosten van het Europa-plein. Op deze lange tunnel kunnen vervolgens niet de westelijke ringweg, de A28 en de Europaweg worden aangesloten. Verplaatsing van deze aansluitingen financieel, ruimtelijk en verkeerskundig niet realistisch. Dit geldt ook voor lange tunnel Corpus den Hoorn - Bornholmstraat

Verdiepte ligging

In de verlengde verkenning is als doorontwikkeling van de korte tunnel tussen het Julianaplein en Europaweg ook een verdiepte ligging uitgewerkt. Uitgangspunt van dit alternatief is dat alle rijbanen (voor doorgaand en bestemmingsverkeer) in een verdiepte bak liggen. Dit betekent een zeer fors ruimtebeslag in de breedte door de lange op- en afritten die nodig zijn. Vanwege deze negatieve ruimtelijke aspecten én de financiële onhaalbaarheid wordt een verdiept tracé voor alle rijbanen tussen het Julianaplein en Europaweg als niet realistisch beschouwd.

Een haalbare variant is het uitvoeren van de parallelbanen als stadsstraat op maaiveldniveau met de hoofdrijbanen in een verdiepte bak. Deze oplossingsrichting is verder uitgewerkt ten behoeve van het bestuurlijk voorkeursalternatief.

3.2 Het bestuurlijk voorkeursalternatief

De betrokken bestuurders hebben zich met hun keuze voor het BVA uitgesproken voor een oplossing van de bereikbaarheidsproblematiek op de A7/N7, die nadrukkelijk gekoppeld is aan de verbetering van de omgevingskwaliteit en ruimtelijke economische kwaliteit. Dit is in lijn met de formulering uit de bestuursovereenkomst: een *'integrale en duurzame oplossing op het gebied van doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, barrièrewerking en stedelijke vernieuwing'*.

Het BVA gaat uit van één samenhangende visie op stad en snelweg. Het decennialang gevoerde compacte stad beleid en het duurzame mobiliteitsbeleid van stad, rijk en regio vormen daarvoor het vertrekpunt.

Het levert ingrediënten voor de versterking van de gebieden die de stad in haar structuurbeleid als ‘dynamo’s’ voor haar ontwikkeling heeft benoemd. Het voorkeursalternatief beoogt tevens het open landschap ten zuiden van Groningen niet aan te tasten. Bij een keuze voor een alternatief dat uitgaat van een nieuw te ontwikkelen zuidelijk tracé zou het huidige tracé als barrière blijven bestaan.

Het BVA bestaat uit een combinatie van de onderzochte alternatieven op het huidige tracé: 'verdiepte ligging', 'tunnel', 'weg op palen' en 'parallelstructuur'. Deze combinatie is de meest realistische oplossing voor de verkeersproblematiek op de Zuidelijke Ringweg Groningen met daarnaast veel aandacht voor de ruimtelijke inpassing en leefbaarheid.

Het BVA kent een uitwerking op hoofdlijnen. Het is samengesteld uit een keuze van verschillende technische oplossingen binnen het traject van het bestaande tracé en heeft de volgende hoofdkenmerken:

- een verhoogde hoofdrijbaan en parallel banen tussen knooppunt Vrijheidsplein en Julianaplein.
- een verdiepte hoofdrijbaan met deksels tussen Julianaplein en Europaplein, met de parallel banen als stadsstraat op maaiveld
- een verhoogde hoofdrijbaan op talud met daarnaast parallelbanen tussen Europaplein en knooppunt Euvelgunne
- een compact knooppunt Vrijheidsplein met ongelijkvloerse aansluiting op de westelijke ringweg
- een compact Julianaplein met fly-overs maximaal 1 niveau hoger dan het huidige Julianaplein en een “fly-under” voor de verbinding naar de A28
- handhaven huidige Europaplein
- een nieuwe aansluiting van de Ringweg ter hoogte van Bornholmstraat.



Figuur 18 Visualisatie voorkeursalternatief

De knooppunten Julianaplein, Vrijheidsplein en Europaplein zijn op dezelfde plek gesitueerd als in de huidige situatie. Het aantal rijstroken is maximaal 2x5 rijstroken, inclusief parallelbanen, maar exclusief in- en/of uitvoegstroken. Het aantal rijstroken en de verdeling daarvan over hoofd- en parallelbanen kan per traject wisselen.

In de MER zal van het maximaal aantal rijstroken worden uitgegaan. In de verdere uitwerking van de MER wordt aan de hand van de nader uit te detailleren verkeersprognoses gekeken hoeveel rijstroken nodig zijn per traject verdeeld over hoofd- en parallelbanen.

Omdat het tracé door stedelijk gebied gaat, met als gevolg weinig extra ontwerpruimte en bovendien veel weefbewegingen door op- en afritten, is de maximum ontwerpsnelheid op de hoofdrijbaan 80 km/h. Voor de parallelbanen geldt een maximum ontwerpsnelheid van 50km/h. Daar waar de parallelbanen niet bij woongebieden liggen kan een ontwerpsnelheid van 70km/h worden overwogen.

Het is de ambitie om de verdiepte ligging van de hoofdrijbaan tussen Julianaplein en Europaplein door middel van een tunnelbak over 1100 meter met een aantal overkluizingen (“deksels”) ter plaatse van Sterrebos, Oosterpoort/De Linie en Rijkskantoor/spoor te realiseren.

Het BVA als geheel moet nog verder worden uitgewerkt, en getoetst aan de beoogde effecten (verkeer, ruimte, leefomgeving, natuur, economie, etc.) en de overeengekomen projectscope (kwaliteit, budget en tijd).

Toets aan de randvoorwaarden en uitgangspunten

Uit de analyse voor de diverse aangedragen alternatieven in de Verlengde Verkenning Zuidelijke Ringweg fase 2, is gebleken dat met het BVA als combinatie van de diverse alternatieven voldaan wordt aan de randvoorwaarden ten aanzien van het probleemoplossend vermogen en de milieurandvoorwaarden, ook als rekening wordt gehouden met de mobiliteitsontwikkeling tot tenminste 2030.

Door het aanbieden van extra capaciteit, doordat extra rijstroken worden aangeboden en de knooppunten Vrijheidsplein en Julianaplein anders worden vormgegeven verbetert de doorstroming sterk, I/C-waarden bedragen minder dan 70%. Daardoor verbetert ook de bereikbaarheid van de economische toplocaties, de zogenoemde dynamo's uit het Structuurplan Groningen. De analyses geven aan dat het verkeer door het verbeteren van de doorstroming ook sterker op de ringweg gebundeld wordt. Dit is gunstig voor de verkeersafwikkeling op het stedelijk wegennet. Het verdwijnen van filevorming en het ongelijkvloers maken van de knooppunten Vrijheidsplein en Julianaplein verbetert ook de verkeersveiligheid.

De oplossing voldoet aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit, externe veiligheid en geluid, mits geluidsschermen en/of deksels en andere geluidreducerende maatregelen worden genomen.

De oplossing past binnen, en draagt bij aan, de bereikbaarheidsstrategie regio Groningen-Assen. Deze is een uitwerking van het gemeentelijk, provinciaal en nationaal mobiliteitsbeleid.

4 Het MER-onderzoek

4.1 Beoordelingskader

In hoofdstuk 2 van deze kennisgeving is een overzicht gegeven van de effecten die een rol spelen bij de probleemanalyse van de Zuidelijke Ringweg Groningen. In de planstudie vindt een beoordeling van de doelrealisatie plaats, ofwel in welke mate geven de mogelijke ontwerpuitwerkingen van het BVA invulling aan de gestelde doelen. Dat gebeurt aan de hand van een vergelijking met de (referentie)situatie zoals die in de toekomst (2030) zal ontstaan bij de zogenaamde autonome ontwikkeling.

Het MER richt zich bij het beschrijven van de effecten van de ontwerpuitwerkingen als oplossingsrichting op het zichtjaar 2030. Daar waar beleidsmatig of wettelijk vereist is, worden effecten voorspeld voor andere jaren. Aan de hand van de doelrealisatie en de effectbepaling zullen in het ontwerp eventueel te treffen maatregelen nader worden uitgewerkt. In het MER worden de effecten waar relevant en mogelijk kwantitatief (cijfermatig) beschreven. Dit betreft met name verkeer, geluid, lucht en externe veiligheid. In de overige gevallen is de effectbepaling kwalitatief (beschrijvend). Indien van toepassing wordt bij de effectbeschrijving onderscheid gemaakt in

- tijdelijke effecten tijdens de aanleg en permanente effecten in de gebruiksfase na de realisatie
- effecten in het daadwerkelijke plangebied en effecten in het ruimere studiegebied dat in de effectonderzoeken wordt meegenomen.

De beschrijving en de beoordeling van de effecten in het MER vindt plaats aan de hand van een aantal criteria voor uiteenlopende aspecten. Het totaal aan aspecten en criteria vormt het beoordelingskader, dat de reikwijdte en het detail van het uit te voeren effectenonderzoek aangeeft. In tabel 2 is een voorlopig beoordelingskader weergegeven. Dit beoordelingskader zal, mede naar aanleiding van de reacties op de kennisgeving, als eerst stap in de planuitwerking door Bevoegd gezag worden getoetst en vastgesteld.

Onderwerp	Wat wordt onderzocht	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Bereikbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> - Intensiteiten/filezwaarte - Reistijden binnen/buiten spits - Effecten op regionaal en stedelijk wegennet - Effecten op fietsnetwerk - Gevolgen scheepvaart (beroeps- en recreatievaart) 	<ul style="list-style-type: none"> - Kwalitatief - Kwantitatief/Kwalitatief 	<ul style="list-style-type: none"> - I/C verhouding - Trajectsnelheden - Voertuigverliesuren - Intensiteiten - Bevaarbaarheid - Brugbediening
Verkeersveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal slachtoffers - Risicocijfer - Onderscheid A7 en OWN - Effecten op fietsnetwerk 	<ul style="list-style-type: none"> - Kwantitatief 	<ul style="list-style-type: none"> - Risicocijfer A7, OWN en fietsnetwerk
Externe veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> - Plaatsgebonden risico - Groepsrisico 	<ul style="list-style-type: none"> - Kwantitatief - Kwantitatief 	<ul style="list-style-type: none"> - Grenswaarden - Stijging t.o.v. van de autonome situatie en oriëntatiewaarde
Geluid	<ul style="list-style-type: none"> - Gevelbelasting per woning - Aantal geluidsgevoelige objecten - Akoestisch ruimtebeslag - Trillingen 	<ul style="list-style-type: none"> - Kwantitatief - Kwantitatief - Kwantitatief - Kwantitatief 	<ul style="list-style-type: none"> - Grenswaarden - Aantal per geluidbelastingklasse - Hectare per geluidbelastingklasse - Aantal woningen binnen 50 m van weg
Lucht kwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> - Concentratie NO₂ - Concentratie PM₁₀ - Overige stoffen 	<ul style="list-style-type: none"> - Modelstudie - Modelstudie - Modelstudie 	<ul style="list-style-type: none"> - Grenswaarden
Natuur	<ul style="list-style-type: none"> - Vernietiging - Verstoring - Versnippering - Compensatie - Externe effecten Natura 2000 gebieden 	<ul style="list-style-type: none"> - Kwalitatief/Kwantitatief - Kwantitatief - Kwantitatief - Kwantitatief - Kwantitatief 	<ul style="list-style-type: none"> - Soorten/oppervlak - Oppervlak verstoorde broedparen vogels - Doorbroken relaties - Effecten op instandhoudingsdoelen Natura 2000 gebieden
Water	<ul style="list-style-type: none"> - Effecten op de waterhuishouding 	<ul style="list-style-type: none"> - Watertoets 	<ul style="list-style-type: none"> - Toename verhard oppervlakte - Beïnvloeding grondwater, oppervlaktewater
Bodem	<ul style="list-style-type: none"> - Bodemopbouw - Bodemkwaliteit 	<ul style="list-style-type: none"> - Verkennend bodemonderzoek 	<ul style="list-style-type: none"> - Verontreinigingen / bodemverzet
Cultuurhistorie & archeologie	<ul style="list-style-type: none"> - Aantasting 	<ul style="list-style-type: none"> - Kwalitatief 	<ul style="list-style-type: none"> - Deskundigenoordeel - Aantasting potentieel waardevolle gebieden

Onderwerp	Wat wordt onderzocht	Methode van onderzoek	Toetsingscriteria
Ruimtelijke kwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> - Landschappelijke/stedelijke inpassing - Sociale veiligheid - Barrièrewerking - Visuele hinder 	<ul style="list-style-type: none"> - Kwalitatief - Kwalitatief - Kwalitatief - Kwalitatief 	<ul style="list-style-type: none"> - Opstellen landschappelijke – en stedelijke visie - Deskundigenoordeel - Deskundigenoordeel - Deskundigenoordeel
Ruimtegebruik	<ul style="list-style-type: none"> - Sloop woningen, bedrijven e.a. of gedwongen vertrek - Ruimtebeslag (m2) ZRG - Oppervlakte voor nieuw programma wonen/werken 	<ul style="list-style-type: none"> - Kwantitatief - Kwantitatief - Kwantitatief 	<ul style="list-style-type: none"> - Aantal - Hectares - Hectares
Ruimtelijk economisch ontwikkelperspectief	<ul style="list-style-type: none"> - Reistijdwinst zakelijk verkeer - Effecten op stedelijke ontwikkelmogelijkheden (wonen en werken) 	<ul style="list-style-type: none"> - Modelstudie - Kwalitatief 	<ul style="list-style-type: none"> - Trajectnelheden - Opstellen landschappelijke- en stedelijk visie
Tijdelijke effecten tijdens bouw	<ul style="list-style-type: none"> - Bouwtijd - Trillingen - Bereikbaarheid omgeving - Verkeershinder A7 	<ul style="list-style-type: none"> - Bouwmethode - Bouwmethode - Kwalitatief - Modelstudie 	<ul style="list-style-type: none"> - Deskundigenoordeel - Deskundigenoordeel - Deskundigenoordeel - Reistijdverlies

Tabel 2 Beoordelingskader: thema's en aspecten.

In de navolgende paragraaf van deze kennisgeving worden de te onderzoeken effecten nader toegelicht.

4.2 Beschrijving te onderzoeken effecten

Bereikbaarheid

Omdat de Zuidelijke Ringweg Groningen een belangrijk onderdeel vormt van het (hoofd)wegennet zal worden onderzocht in hoeverre de trajectnelheid wordt beïnvloed. De Intensiteit / Capaciteitsverhouding (I/C) per wegvak wordt bepaald. Ook wordt bestudeerd wat de invloed is op het onderliggende stedelijke wegennet en fietsnetwerk als de aanpassingen worden gerealiseerd.

Een drietal vaarwegen kruist de weg. Nabij het Julianaplein het Noord-Willemskanaal met een beweegbare brug. Ter hoogte van de Oosterpoort het oude Winschoterdiep met een vaste brug en ter hoogte van bedrijventerrein Zuid-Oost het Winschoterdiep met een vaste brug in de hoofdrijbaan en beweegbare bruggen in de parallelroute. De effecten voor het scheepverkeer van de varianten zullen nader worden bekeken, zowel voor de beroepsvaart als de recreatievaart.

Verkeersveiligheid

De effecten van de verschillende alternatieven op de verkeersveiligheid zullen uitgebreid worden onderzocht. Per alternatief zal het 'bespaarde' aantal doden en gewonden worden aangegeven. Ook wordt getoetst in hoeverre de weg qua risico aan de landelijke normen zal voldoen. Daarbij wordt rekening gehouden met de verkeersprognoses en met de eventuele vermindering van het sluipverkeer op het onderliggende wegennet en het fietsnetwerk.

Externe veiligheid

In het MER wordt het effect van het vervoer van gevaarlijke stoffen dat over de zuidelijke ringweg gaat beschouwd. Hierbij worden zowel de plaatsgebonden risicocontouren en het groepsrisico beschouwd. Ook is er aandacht voor het plasaandachtsgebied. Vanzelfsprekend wordt bij dit onderwerp rekening gehouden met veranderingen in regelgeving (Bijvoorbeeld Besluit Transportroutes Externe Veiligheid BTEV)

Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat ten aanzien van het BVA de formele regelgeving met betrekking tot tunnels niet van toepassing is. Besprekingen met andere diensten bij RWS leiden echter tot de conclusie dat ook bij de aanleg van wegen met een verdiepte ligging tunnelveiligheidsaspecten een rol kunnen spelen. Daarnaast hebben ook de hulpverleningsdiensten een eigen verantwoordelijkheid in deze. Dit betekent dat bij de planuitwerking ZRG2 ruime aandacht moet worden geschonken aan de actuele problematiek rond tunnelveiligheid.

Luchtkwaliteit

Het effect op de luchtkwaliteit langs de weg wordt bepaald aan de hand van de concentraties NO₂ en fijnstof (PM₁₀). De concentraties worden getoetst aan wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit, zoals neergelegd in de Wet luchtkwaliteit. Bij overschrijding van de grenswaarde wordt de omvang hiervan berekend. Tevens wordt gekeken naar de overige stoffen die van belang zijn voor de luchtkwaliteit rond de weg. Bij het bepalen en toetsen van de effecten zullen de meest recente inzichten in wetten en regelgeving worden meegenomen. Effecten van het onderliggend wegennet en de aanliggende wegvakken worden ook meegenomen. Het onderzoeksgebied loopt tot en met de eerstvolgende aansluiting na het aan te passen weggedeelte op Rijksweg 7. In de breedte wordt het onderzoeksgebied begrensd op 1 km.

Geluid

Voor het aspect geluid wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd, zoals voorgeschreven in de Wet geluidhinder. Het akoestische ruimtebeslag (geluidscontouren) en het aantal geluidsgevoelige objecten zullen per geluidsklasse, van 48 tot > 68 dB(A) in stappen van 5 dB(A), worden bepaald. In het onderzoek wordt rekening gehouden met eventueel nog uit te voeren saneringen en met woningen waarbij al eerder is besloten een hogere geluidsbelasting (= hogere grenswaarden) is vastgesteld. Hiertoe vindt een inventarisatie plaats.

Natuur

Bij het aspect natuur wordt onderzocht of de alternatieven natuur- en leefgebieden van beschermde soorten aantasten. Daarbij worden de factoren vernietiging, versnippering, verdroging en verstoring kwalitatief en kwantitatief (in hectaren) beschreven als ze relevant zijn. Ook worden mogelijkheden onderzocht om nadelige effecten te voorkomen of op te lossen. Indien nodig komt er een lijst met maatregelen die nadelige gevolgen voor de natuur voorkomen, beperken of compenseren.

Natuurgebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), het landelijk netwerk van natuurgebieden en ecologische verbindingzones, worden niet doorsneden door het huidige (en toekomstige tracé) van de Zuidelijke Ringweg Groningen. Op meer dan vier kilometer afstand ten zuiden van de ringweg liggen gebieden die onderdeel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur. De effecten op de basisgroenstructuur en de stedelijke ecologische structuur van de stad Groningen, zoals beschreven in de groenstructuurvisie "Groene Pepers", worden onderzocht.

Water

In het milieueffectrapport (MER) worden de effecten van de aanleg op waterstructuur, grondwater en waterkwaliteit beschreven. In dat kader wordt in samenwerking met het Waterschap een watertoets uitgevoerd. De kwaliteit van het afstromend wegwater (run-off) wordt niet onderzocht, omdat het studiegebied niet in een grondwaterbeschermingsgebied ligt.

Bodem

De aanpassingen van de Zuidelijke Ringweg Groningen hebben mogelijk effect op de bodemopbouw. Voor de realisatie moet grondverzet plaatsvinden, de mate is afhankelijk van de aanlegwijze van het tracé. In het MER wordt aangegeven of verontreinigingen van bodem en/of grondwater aanwezig zijn en hoe daarmee wordt omgegaan.

Cultuurhistorie & Archeologie

In het MER zal ook het effect van de voorgenomen activiteit op de cultuurhistorische waarden (bijvoorbeeld monumenten) en archeologie worden beschreven. Aan de hand van een inventarisatie wordt verkend waar bijzondere en/of waardevolle objecten en gebieden liggen, welke mogelijk worden vernietigd of aangetast.

Ruimtelijke kwaliteit

Als onderdeel van de verdere integrale uitwerking van het bestuurlijke voorkeursalternatief wordt een landschappelijke/stedelijke visie opgesteld. Daarbij is de intentie een integraal visie te ontwikkelen voor de weg en stad in de directe omgeving voor verkeer, ruimte en ontwikkelingen. De visie zal aanslui-

ten bij het stedelijk/regionaal beleid en de visie zoals die is geformuleerd bij de ontwikkeling van het BVA.

Aan deze visie worden de aspecten ruimtelijke inpassing, ruimtelijke structuren en ruimtelijk-economisch ontwikkelperspectief getoetst.

Bij de toetsing wordt onder andere aandacht besteed aan:

- aansluiting wegontwerp op omgeving
- ruimtelijke kwaliteit ZRG inclusief voorzieningen
- ruimtelijke kwaliteit openbare ruimte langs de ring
- sociale veiligheid, visuele hinder en barrièrewerking
- effecten op landschappelijke en stedelijke elementen/structuren/gebieden
- effecten op stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden – wonen en werken
- relatie economische kerngebieden stad.

Bij de toetsing aan deze visie wordt gebruik gemaakt van de deskundigen op dit terrein, waaronder het al bij het project betrokken kwaliteitsteam.

Ruimtegebruik

Bij ruimtegebruik gaat het om de effecten voor de deelaspecten wonen en werken. Daarbij wordt de blik gericht op het aantal hectaren dat verloren gaat voor de desbetreffende functies en op het aantal hectaren dat juist vrij komt voor nieuw programma. Ook eventueel gedwongen vertrek van bewoners en bedrijven wordt meegenomen.

Ruimtelijk-economisch perspectief

De aanpassingen aan de Zuidelijke Ringweg Groningen hebben effect op de ruimtelijke en economische ontwikkelingsmogelijkheden. In het MER wordt het effect op het bestaande gebruik (wonen en werken) en op de ontwikkelpotenties rondom de aangepaste ringweg meegenomen in de op te stellen landschappelijke/stedelijke visie. Zie aspect ruimtelijke inpassing. De effecten op de economie worden in beeld gebracht aan de hand van de verandering van de reistijd voor het zakelijke verkeer.

Tijdelijke effecten

Indien nodig worden relevante tijdelijke effecten meegenomen in het MER. Bijzonder aandachtspunt is duur van de overlast voor omwonenden tijdens de bouw bij de vergelijking van de diverse inrichtingsvarianten. Maar ook zal in het milieueffectrapport worden beoordeeld welke hinder de weggebruiker ondervindt, zowel de bereikbaarheid van de diverse woon- en werkgebieden, alsook op de rijksweg 7 zelf.

Bijlage 1: Beleid en regelgeving

Rijksoverheid

Verkeer

De Nota Mobiliteit (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004) werkt het ruimtelijk beleid (Nota Ruimte) verder uit en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Uitgangspunt daarbij is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

De ambitie is het realiseren van een betrouwbare en vlotte reistijd in 2020 over de gehele reis. Hierbij staat een integrale netwerkbenadering centraal. Het doel is files te bekorten, de betrouwbaarheid te verhogen en de reistijd van deur tot deur te verminderen. Het Rijk heeft de ambitie de filezwaarte (in voertuigverliesuren) op het hoofdwegennet in 2020 terug te brengen tot het niveau van 1992. De ambitie voor de betrouwbaarheid is dat in 2020 op het hoofdwegennet in de spits 95% van de verplaatsingen op tijd is. Voorts zijn de streefwaarden voor het hoofdwegennet dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet, is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits.

De knelpunten op de hoofdverbindingssassen weg (waaronder de rijksweg 7/rijksweg 28), water en spoor worden in samenhang gezien en krijgen prioriteit. Daarnaast wordt er nadrukkelijk rekening gehouden met ruimtelijke overwegingen (zoals nieuwe locaties voor wonen en werken en het versterken van het ruimtelijk structurerend effect van infrastructuur) bij de afweging van alle relevante belangen. Bij het zoeken naar oplossingsrichtingen voor knelpunten op het hoofdwegennet wordt ook de mogelijkheid onderzocht van het verbeteren van het onderliggend wegennet en van ontvlechting van verkeersstromen naar afstand of motief. De effecten van de verschillende maatregelen op veiligheid, de kwaliteit van leefomgeving en op de robuustheid van het netwerk, zodat de gevoeligheid voor verstoringen vermindert, worden in de afwegingen betrokken. Daarnaast noemt de Nota Mobiliteit als criteria voor investeringen de economische baten en kosten en de mate waarin de kwaliteit voor het gehele wegennet verbetert.

Ruimtelijke ordening

De Nota Ruimte (Ministerie van VROM, 2004) bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het beleid richt zich onder andere op versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland en op de bevordering van krachtige steden.

Aanbod van aantrekkelijke vestigingslocaties en een ruimtelijke bijdrage aan de aanpak van de verkeerscongestie zijn hierin cruciaal. De bereikbaarheidsproblemen in het algemeen en op de belangrijke hoofdverbindingssassen in het bijzonder, hebben een ongunstig effect op de internationale aantrekkelijkheid van de Randstad en de daarin gelegen mainports. Een goede regionale bereikbaarheid en de beschikbaarheid van voldoende bedrijventerreinen van de juiste kwaliteit zijn essentieel voor het stedelijke vestigingsklimaat en de kracht van steden. Bij de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur moet geanticipeerd worden op mogelijkheden van verstedelijking en centrumvorming. Bij uitbreiding van wegcapaciteit gaat de voorkeur uit naar bundeling met bestaande infrastructuur.

Ook de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de Nationale Landschappen maken onderdeel uit van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur.

Woon- en leefmilieu

Het nationale milieubeleid is vastgelegd in het Nationaal Milieubeleidsplan 3 (NMP3, 1998) en NMP4 (2001). Het NMP4 richt zich op de lange termijn (2030). In het NMP3 is het milieubeleid tot 2003 vastgelegd met een doorkijk naar 2010. Het NMP3 blijft onverkort van kracht, tenzij anders vermeld in het NMP4. Het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen, het reduceren van geluidhinder en het handhaven en bevorderen van de externe veiligheid zijn belangrijke doelstellingen.

Hiervoor zijn verschillende wettelijke en beleidsmatige kaders vastgesteld zoals in de notitie Vaste Waarden, Nieuwe Normen (Ministerie van VROM, 2002) en de Nota Verkeersemisies (Ministerie van VROM, 2004).

Luchtkwaliteit

15 november 2007 is de nieuwe Wet luchtkwaliteit in werking getreden, welke het Besluit Luchtkwaliteit 2005 heeft vervangen. In de wet zijn normen opgenomen voor de in Nederland maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM10). De (achtergrond)concentraties van deze twee stoffen in Nederland naderen de gestelde grenswaarden en zijn daarmee maatgevend voor het al dan niet voldoen aan normen. Overschrijdingen van andere (genormeerde) luchtverontreinigende stoffen komen langs het hoofdwegennet in Nederland niet meer voor.

De Wet luchtkwaliteit heeft ook een gebiedgerichte aanpak middels het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) mogelijk gemaakt. Sinds 1 augustus 2009 is het NSL van kracht.

Het NSL is een samenwerkingsprogramma van de rijksoverheid en de decentrale overheden en bevat alle maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren en alle ruimtelijke ontwikkelingen die de luchtkwaliteit verslechteren. De positieve effecten (maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren) overtreffen de negatieve effecten (ruimtelijke projecten die de luchtkwaliteit verslechteren), zodat door de uitvoering van het NSL overal in Nederland uiterlijk in juni 2011 de grenswaarde voor fijn stof en in januari 2015 de grenswaarde voor stikstofdioxide wordt gehaald.

Geluid

De Wet geluidhinder stelt eisen aan de geluidsbelasting van bijvoorbeeld woningen, scholen en ziekenhuizen. Het provinciaal beleid kan in milieubeschermingsgebieden nadere voorwaarden stellen aan geluidhinder.

Externe Veiligheid

Voor het externe veiligheidsbeleid geeft het NMP4 aan dat voor het transport van gevaarlijke stoffen, de doelstellingen uit de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (Ministerie VenW, 2005) overgenomen worden. Dit beleid is in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen verder uitgewerkt en verduidelijkt. Om het vervoer van gevaarlijke stoffen zo duurzaam mogelijk te maken worden twee sporen gevolgd. Enerzijds het ontwikkelen en aanwijzen van een basisnet (voor alle hoofdverbindingen over weg, water en spoor wordt bepaald welk vervoer er mag plaatsvinden; hoe de ruimte er omheen te gebruiken) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en anderzijds moet de veiligheid van dit vervoer permanent verbeteren.

Sociale aspecten

Op gedwongen vertrek, hetgeen aan de orde is als mensen moeten verhuizen voor de aanleg van de nieuwe infrastructuur, zijn diverse wettelijke regelingen van toepassing rondom besluitvorming en schadevergoeding. Het beleid is verder over het algemeen gericht op het beperken van sociale onveiligheid, visuele hinder en barrièrewerking.

Natuurlijk milieu

Natuur

In de Nota Ruimte en de Nota Natuur, Bos en Landschap 21e eeuw (Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 2004) wordt beoogd waardevolle gebieden, objecten en plant- en diersoorten te behouden, te ontwikkelen en aantasting (verdroging, verzuring, verstoring, verontreiniging en versnippering) tegen te gaan.

In de Nota Ruimte is een ruimtelijke hoofdstructuur aangeduid die bestaat uit onder andere de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden, verbonden door verbindingzones.

Aantasting van de EHS moet zo veel mogelijk worden voorkomen, conform het beschermingsregime 'nee, tenzij...'. Vernietigde natuur dient gecompenseerd te worden (compensatiebeleid).

Archeologie en cultuurhistorie

Via de Monumentenwet 1988 worden oude gebouwen, historische stads- en dorpsgezichten, historische landschappen en archeologische objecten beschermd, vanwege hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde. Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Daarmee zijn de uitgangspunten van het Europese Verdrag van Valletta (ook wel Verdrag van Malta genoemd) binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet schrijft onder meer voor het belang van archeologisch erfgoed bij de planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen mee te wegen. De Nota Belvedere (1999) pleit ervoor, dat cultuurhistorie een vast onderdeel wordt van de planvorming en -uitvoering.

Bodem en water

Voor bodem en water is het nationale beleid erop gericht bestaande verontreinigingen te saneren, nieuwe verontreinigingen te voorkomen en de verontreinigingen als gevolg van diffuse bronnen (bijvoorbeeld afstromend wegwater of bestrijdingsmiddelen in de landbouw) terug te dringen. Sinds 2001 wordt gebruik gemaakt van de Watertoets om ruimtelijke plannen en besluiten te toetsen op waterhuishoudkundige effecten. Bij (infrastructurele) werken wordt een Watertoets uitgevoerd waarbij de waterbeheerders om advies gevraagd wordt met betrekking tot de waterkwantiteit en -kwaliteit van het gebied. De Watertoets komt voort uit afspraken die gemaakt zijn in het kader van de startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw, en is verankerd in de Planologische Kernbeslissing (PKB) van de Nota Ruimte.

Provincie Groningen

Bereikbaarheid (inter)nationaal

Een goede bereikbaarheid van de economische kernzones is essentieel om de relatief grote afstanden tussen bevolking en economische functies in Noord-Nederland te overbruggen. In de provincie Groningen zijn in dit opzicht het Nationaal Stedelijk Netwerk (NSN) Groningen-Assen en de Eemsdelta van bijzonder belang. Via de nationale hoofdverbindingssassen liggen er verbindingen met de andere nationale stedelijke netwerken en economische kernzones binnen en buiten Noord-Nederland. Dit betreft de autosnelwegen A7 en A28, de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl en de spoorverbinding Groningen-Zwolle-Randstad. Deze verbindingen zijn onderdeel van de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur.

Voor een goede bereikbaarheid van de provincie Groningen op (inter)nationale schaal moeten capaciteitsknelpunten in de verbindingen van en naar Groningen, als onderdeel van de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur, worden opgelost. De verbindingen moeten over de volle lengte van dezelfde kwaliteit zijn, vooral voor wat betreft de reïssnelheid. Om de knelpunten aan te pakken, richt de Provincie zich op capaciteitsvergroting van de hoofdverbindingssassen vanuit Groningen naar binnen- en buitenland. In de infrastructuur bevindt zich een aantal cruciale knelpunten waaronder de vertraging van veel verkeer van, naar of door Groningen door filevorming op de zuidelijke ringweg rond de stad.

Bereikbaarheid regionaal

De Provincie heeft samen met de andere wegbeheerders in de Netwerkanalyse Groningen-Assen conform de zogenoemde ladder van Verdaas een bereikbaarheidsstrategie voor de regio Groningen-Assen uitgewerkt. Deze strategie houdt in dat de regio samen met het rijk inzet op een integraal maatregelenpakket voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer. Zowel verbetering van de weginfrastructuur als een kwaliteitsslag in het openbaar vervoer is noodzakelijk, aangevuld met maatregelen voor prijsbeleid, mobiliteitsmanagement en een betere benutting van de bestaande infrastructuur.

De provincie Groningen is verantwoordelijk voor een goed netwerk van provinciale wegen voor grote verkeersstromen binnen de Provincie. Dit gebiedsontsluitende netwerk biedt verbindingen met de rijkswegen, de stad Groningen en de andere stedelijke centra. Het hoofdwegennet wordt gevormd door de rijkswegen A7, A28 en N33 en een aantal provinciale wegen.

Toplocaties in de stad Groningen moeten vanuit kernen binnen een afstand van 15 kilometer binnen een half uur bereikt kunnen worden. De provincie Groningen wil bereiken dat de hoofdwegen zoveel mogelijk congestievrij en veilig zijn. De Provincie geeft hierbij prioriteit aan de ringwegen rond de stad Groningen en de daarop aansluitende wegvakken. Enerzijds vanwege het grote belang van de stad voor werkgelegenheid en voorzieningen, anderzijds vanwege de centrale positie van deze wegen in het totale wegennet. De bereikbaarheid van stad en ommeland mag echter niet alleen van de ringwegen en de aansluitende wegen afhankelijk zijn. Weliswaar vervullen deze wegen een hoofdrol bij het afwikkelen van verkeersstromen, maar het gaat te ver om al het verkeer hierop te concentreren. De provincie Groningen staat dan ook terughoudend tegenover het afwaarderen van routes parallel aan de ringwegen en regionale hoofdwegen. De ringwegen rond de stad Groningen en de aansluitende wegvakken zijn gevoelig voor verkeersopstopping (congestie). Vooral de zuidelijke ringweg is een kritieke schakel in het wegennet. Dit blijkt ook uit de Netwerkanalyse Groningen-Assen waarin de zuidelijke ringweg als belangrijkste knelpunt is benoemd.

Bodem en water

In de Provinciale Milieuverordening, voortvloeiend uit de Wet milieubeheer, zijn grondwaterbeschermingsgebieden aangewezen. Voor de aanleg of aanpassing van wegen in grondwaterbeschermings- en waterwingebieden dient ontheffing te worden aangevraagd. In een uitwerking van het streekplan zijn waterbergingsgebieden aangeduid ten behoeve van regionale waterberging op momenten van grote wateroverlast. Volgens de laatste inzichten van de waterschappen zijn deze gebieden echter niet meer noodzakelijk.

Gemeente Groningen

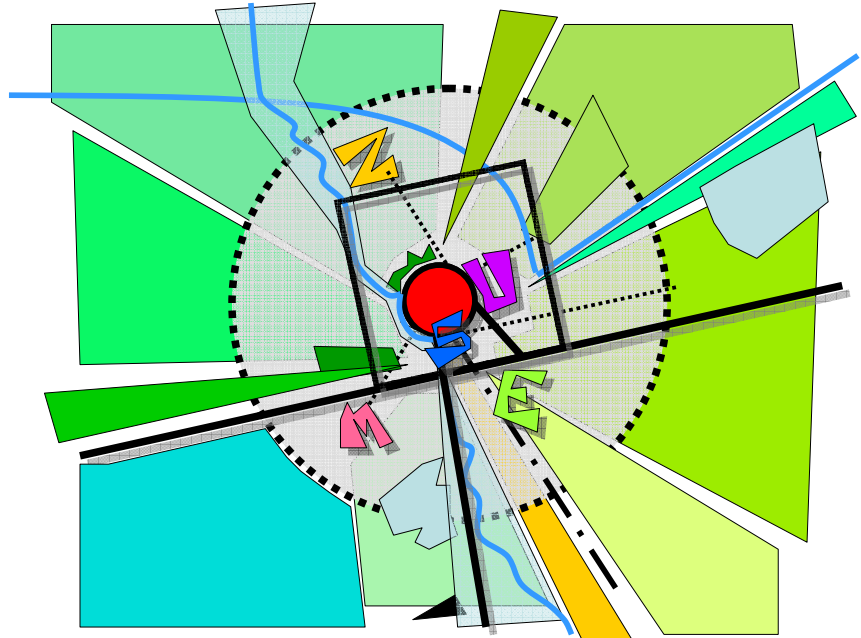
Nota Duurzame Mobiliteit, Beleidsnota Verkeer en Vervoer 2007-2010 (gemeente Groningen)

De komende periode neemt de druk op het wegennet verder toe en de problemen dus ook. Een goede balans vinden in oplossingen voor de doorstromingsproblemen en het behouden van een leefbare stad is de uitdaging. Voor de hoofdwegen (ringwegennet) wordt ingezet op een uitbreiding van de capaciteit. In de stad zelf zijn de fysieke en milieugrenzen om de groei van de automobiliteit op te vangen in zicht. Daarom is het devies; regionaal openbaar vervoer tot in de stad en ketenmobiliteit (P+R). Deze doelstellingen betekenen ook fors investeren in de fiets. Daarnaast wordt de verkeersveiligheid een impuls gegeven door veel aandacht voor schoolomgevingen, verkeerseducatie en 30 km/h gebieden.

Structuurvisie Stad op Scherp (gemeente Groningen, 2009)

In de Structuurvisie “Stad op Scherp” heeft de gemeente Groningen de ruimtelijk-economische ambitie voor de stad Groningen tot 2020 geformuleerd. De binnenstad en de topvoorzieningen (het Stationsgebied, het UMCG, Europapark/ Kempensberg, het Martiniziekenhuis en omgeving, en Zernike), de zogenaamde dynamo's, spelen daarin een centrale rol als dragers en aanjagers van onze economie. Zij zijn het vliegwiel voor gewenste gebiedsontwikkelingen en bieden kansen voor aangrenzende wijken.

Vijf van de zes dynamo's liggen in de zgn. “Centrale Zone, Groningen” (zie kaartbeeld). Dit wordt de komende 20 jaar hét ontwikkelgebied voor stad en regio. Hier liggen mogelijkheden om te concurreren, hier zal het gebeuren. Deze Centrale Zone is een brede strook in de stad, vanaf de Westersingel tot aan de Oostelijke Ringweg, die direct ontsloten wordt vanaf het vervoersknooppunt (Hoofdstation) en door de A7/zuidelijke ringweg. Het is de best bereikbare zone in Noord-Nederland en een ideaal gebied om de openbaar vervoer- en autoverbindingen aan elkaar te verbinden.



In de Centrale Zone hebben en krijgen belangrijke functies met een groot bereik een plek. Functies met veel bezoekers en veel banen, met nieuwe stedelijkheid en opvallende architectuur, afgewisseld met groene en blauwe structuren. Maar ook bijzondere woongebouwen, in de nabijheid van en met zicht op de binnenstad.

Economisch beleidsplan "G-kracht" (gemeente Groningen 2009)

In het economisch beleidsplan beschrijft de economische ambitie van de gemeente Groningen voor de komende jaren: een versnelling in de economische ontwikkeling van Groningen tot stand brengen. Om dat doel te bereiken zijn drie programma's ontwikkeld welke talent en duurzaamheid als gemene deler hebben. Het betreft de programma's 'Groningen Piek', 'Bedrijvig Groningen' en 'Gastvrij Groningen'.

Groenstructuurvisie Groene Pepers (gemeente Groningen, 2009)

De groenstructuurvisie Groene Pepers doet uitspraken over de kwaliteit, kwantiteit en de betekenis van het groen in de stad; het gaat om een waardeoordeel ten aanzien van functioneel gebruik, biodiversiteit, volksgezondheid, beleving en economie. Op basis van dat oordeel wordt onderscheiden een kwalitatief hoogwaardige basisgroenstructuur voor de hele stad als onderdeel van het groenblauwe netwerk waar de Gemeente zich in eerste instantie verantwoordelijk voor weet.

Daarbij wordt voortgebouwd op de bestaande kwaliteiten. Groningen is een stad op het snijpunt van karakteristieke landschappen; de Hondsrug, het Reitdiepdal, de veen- en kleigebieden. Daarmee is de stad verbonden door middel van groene en blauwe aders die reiken tot aan de binnenstad. Ook de relaties met de historie zijn op veel plaatsen bewaard gebleven en deze geven aanleiding tot bijzondere kwaliteiten, die worden gekoesterd.

De Groenstructuurvisie onderscheidt een blauwgroen netwerk met een stedelijke betekenis en gemeentelijke regie en een andere aanpak in de woongebieden, met daarin een optimale zeggenschap voor de betrokken bewoners en gebruikers. De intentieverklaring “Steden en Groen” heeft hier in het voorjaar van 2006 een eerste invulling aan gegeven, die in deze groenstructuurvisie nader is uitgewerkt. De meerwaarde van groen voor de gezondheid, de economie en de stedelijke cultuur krijgt hiermee een concrete invulling

Er wordt een Groencompensatieregeling ingesteld. Wanneer bij planvorming groen moet worden ‘ingeleverd’, wordt hiervoor een prijs betaald. Overigens zal er in de planprocedures in het algemeen meer rekening gehouden worden met duurzame groene en blauwe kwaliteiten.

Bijlage 2: Overzicht van alle relevante beslissingen

Genomen beslissing	Datum
Bekendmaking en ter inzage legging Startnotitie Zuidelijke Ringweg Groningen	mei 1992
Inspraak en advies Commissie m.e.r./wettelijke adviseurs	mei/juni/juli 1992
Vaststelling Richtlijnen door bevoegd gezag (ministers van V&W en VROM)	september 1992
Bekendmaking en ter inzage legging Startnotitie Zuidtangent	april 1996
Vaststelling herziene Richtlijnen door bevoegd gezag	december 1996
Opstellen Trajectnota/m.e.r.: bestuurlijk overleg aanvaarding door bevoegd gezag	januari 1997 - december 1998
Bekendmaking en ter inzage legging Trajectnota/m.e.r voorlichting, inspraak, hoorzittingen, advies door wettelijke adviseurs, toetsingsadvies Commissie m.e.r., advies door betrokken overheden	november - december 1998
Standpuntbepaling minister van V&W en VROM m.b.t. voorkeustracé, uitwerking tot ontwerp-tracébesluit (OTB) 1 ^e fase (zogenaamde Langman-maatregelen)	11 april 2000
Toezending OTB 1 ^e fase aan betrokken overheden, inspectief en aan de gebruikers van woningen e.d. waarvoor een hogere toelaatbare geluidswaarde wordt vastgesteld. Bekendmaking en ter inzage legging OTB inspraak en standpuntbepaling betrokken overheden	januari 2002
Vaststelling Tracébesluit 1 ^e fase door bevoegd gezag en toezending aan de Staten-Generaal en aan de betrokken overheden; ter inzage legging Tracébesluit 1 ^e fase	28 mei 2002
Bestuurlijke afspraak tot het starten van de evaluatie van de 1 ^e fase d.m.v. een gebiedsgerichte verkenning en bezien op welke wijze hierin alternatieve oplossingen op het bestaande tracé kunnen worden meegenomen	november 2004
Start project Verkenning Alternatieven Zuidelijke Ringweg Groningen en Netwerkanalyse Groningen - Assen	voorjaar 2005
Aanbieding VAZ en NWA aan minister van V&W	juli 2006
VAZ/Zuidelijke ringweg Groningen 2 ^e fase. Rijk en regio hebben vastgesteld dat er op dit moment geen overeenstemming bereikt kan worden over dit punt. Het Rijk heeft voorgesteld de Verkenning Alternatieven Zuidelijke Ringweg Groningen samen af te ronden. Het voortouw ligt hierbij bij de regio. De verkenning wordt vervolgens zorgvuldig inhoudelijk beoordeeld aan de hand van het MIT-spelregelkader. De uitkomsten worden besproken, waarbij verder wordt bekeken of en onder welke voorwaarden een eventuele planstudie tot de mogelijkheden behoort. Daarbij wordt met name ook nagegaan of en welke financieringsmogelijkheden er zijn. De regio is niet akkoord gegaan met het voorstel omdat zij van mening is dat er een verkenning ligt dat voldoet aan het MIT-spelregelkader, waarin is aangetoond dat er een knelpunt is. De regio is van mening dat er nu een MIT-planstudie moet worden opgestart	5 oktober 2006
De Regio en Bestuurskern van V&W spreken af dat de inhoudelijke vragen en onduidelijkheden de VAZ-rapportage (juli 2006) respectievelijk worden beantwoord en weggenomen door de VAZ-rapportage af te ronden conform het spelregelkader MIT	november 2006
Rijkswaterstaat Noord-Nederland krijgt opdracht van DGP de Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen 2 ^e fase (VAZ, juli 2006) conform het spelregelkader MIT af te ronden	december 2006
Oplevering Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen 2 ^e fase, conform het spelregelkader MIT	november 2007
Uitstel planstudiebesluit, opstarten verlengde verkenning, in lijn met advies commissie Elverding	mei 2008
Ondertekening van het convenant Regiospecifiek Pakket (RSP). Dit pakket geldt als alternatief voor het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn. In dit convenant zijn ook financiële middelen opgenomen voor de aanpak van de Zuidelijke Ringweg Groningen	juni 2008
Ondertekening bestuursovereenkomst tussen de betrokken bestuurders: minister van Verkeer en Waterstaat, het college van Gedeputeerde Staten en het college van Burgermeester en Wethouders waarin het Voorkeursalternatief wordt vastgesteld	10 november 2009
De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 18 december 2009 het Bestuurlijk Voorkeursalternatief bekrachtigd in een Aanvangsbeslissing, hetgeen gepubliceerd is in de Staatscourant 2009 nr.20506, 30 december 2009. Hiermee is de (verlengde) verkenning afgerond en begint de planstudiefase	18 december 2009

Bijlage 3: Referenties

Wetten en besluiten

- Tracéwet
- Wet ruimtelijke ordening
- Besluit milieueffectrapportage (besluit m.e.r.)
- Wet milieubeheer
- Wet geluidhinder
- Wet luchtkwaliteit (hoofdstuk vijf, Wm)
- Flora- en faunawet
- Natuurbeschermingswet
- Vogel- en Habitatrichtlijn
- Monumentenwet.

Getekende overeenkomsten

- ministerie van Verkeer en Waterstaat, provincie Groningen en gemeente Groningen, 2008. Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn
- ministerie van Verkeer en Waterstaat, provincie Groningen en gemeente Groningen, 10 november 2009. Bestuursovereenkomst zuidelijke ringweg Groningen fase 2
- ministerie van Verkeer en Waterstaat, 18 december 2009. Aanvangsbeslissing A7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2.

Nota's

- ministerie van Verkeer en Waterstaat en andere ministeries, 2004. Nota mobiliteit.
- ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en andere ministeries, 2004. Nota Ruimte.
- provincie Groningen, 2009. Provinciaal Omgevingsplan Groningen (POP Groningen)
- gemeente Groningen, 2009. Structuurvisie ruimtelijke ordening: Stad op scherp
- gemeente Groningen, Beleidsnota Verkeer en Vervoer 2007-2010: Nota duurzame Mobiliteit
- gemeente Groningen, 2009. Groenstructuurvisie: Groene Pepers
- gemeente Groningen, economisch beleidsplan 2010-2014: G-kracht.

Literatuur

- commissie Elverding, april 2008. Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten
- projectorganisatie Zuidelijke Ringweg Groningen, 2009. Verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2
- rijkswaterstaat, 2007. MIT-verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen 2^e fase
- rijkswaterstaat, 2002. Tracébesluit Zuidelijke Ringweg Groningen 1^e fase
- rijkswaterstaat, 1998. Trajectnota/m.e.r. Zuidelijke Ringweg Groningen.

Internet

- projectinformatie en documenten:
www.ringzuidgroningen.nl
- ecologische hoofdstructuur:
www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek.aspx
- bodeminformatie:
www.bodemdata.nl

Bijlage 4: Verklarende woordenlijst

alternatief	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
archeologie	wetenschap van oude historie op grond van bodemvondsten en opgravingen
aspect	deelonderwerp voor de effectbepaling
autonome ontwikkeling	1. Ruimtelijk-planologische ontwikkeling van het studiegebied op basis van bestaand en voorgenomen beleid, zonder de voorgenomen activiteit. 2. Ontwikkeling van het studiegebied zonder de voorgenomen activiteit
barrière	een element in het landschap van natuurlijke of kunstmatige aard, dat uitwisseling tussen diersoorten bemoeilijkt of verhindert
beoordelingskader	geheel van aspecten en criteria, op basis waarvan de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving worden bepaald
bestemmingsplan	gemeentelijk plan ruimtelijke ordening, waarin het gebruik van locaties vastgelegd (bestemd) wordt
bevoegd gezag	1. De overheidsinstantie die bevoegd is tot het nemen van het besluit op grond waarvoor de m.e.r.-verplichting bestaat 2. de overheid die bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer
capaciteit	het aantal voertuigen dat een weg(vak) per etmaal kan verwerken
Cie m.e.r.	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Commissie voor de m.e.r.	een landelijke commissie van ca. 180 onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffect-rapport en over de kwaliteit van de informatie in het rapport. Per m.e.r. wordt een werkgroep samengesteld

criterium	de wijze waarop een milieueffect bepaald en gewaardeerd wordt
cultuurhistorie	het geheel aan overblijfselen en sporen dat door of onder invloed van menselijk handelen is ontstaan. Hieronder kan worden verstaan gebouwde objecten (monumenten), landschappelijke structuren en inrichting (verkaveling), en het bodemarchief (archeologie).
ecologie	tak van de wetenschap die zich bezighoudt met eigenschappen van en relaties tussen levende systemen (planten, dieren, levensgemeenschappen) en hun omgeving
ecologische hoofdstructuur	het netwerk van nationale en regionale natuurkerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de Nederlandse (rijks)overheid, zoals vastgelegd in de het Structuurschema Groene Ruimte en verder uitgewerkt in provinciale streekplannen
ecologische verbindingzone	gebied opgenomen in de EHS, dat verbreding, migratie en uitwisseling van (dier)soorten tussen natuurgebieden mogelijk maakt
effect	verandering ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling door / na realisering van de voorgenomen activiteit
EHS	Ecologische Hoofdstructuur (rijksbeleid)
externe veiligheid	veiligheid voor de mens (individueel of in groepen) in de omgeving van gevaarlijke activiteiten, met name activiteiten waarbij gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen
fauna	dieren(wereld)
flora	planten(wereld)

geluidhinder	gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid
huidige situatie	momentele toestand van een gebied of aspect
infrastructuursysteem	systeem van voorzieningen en verbindingen als spoorwegen en vaarwegen, hoofdtransportleidingen, waterleidingen e.d.
initiatiefnemer	degene, die de voorgenomen activiteit wil ondernemen
inspraak	mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wens of bezwaar kenbaar te maken, bijvoorbeeld ten aanzien van een activiteit waarover (door de overheid) een besluit zal worden genomen
leefbaarheid	maat voor de kwaliteit van de leefomgeving
m.e.r.	milieueffectrapportage, procedure zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer
MER	milieu-effectrapport, rapport waarin de milieueffecten van meerdere alternatieven van een voorgenomen activiteit onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden
m.e.r.-plichtige activiteit	activiteit met, volgens bijlage C van het Besluit m.e.r. van de Wet Milieubeheer en/of de provinciale milieuverordening, naar verwachting dusdanige nadelige milieu-effecten dat een m.e.r. procedure moet worden doorlopen voorafgaand aan realisering
m.e.r.-plicht	de verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapport voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit
milieu	het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, dieren, planten en goederen (Wet milieubeheer)
milieu-effecten	gevolgen van een activiteit voor het fysieke milieu, gezien vanuit het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten, goederen, water,

	bodem, lucht en de relaties daartussen, alsmede de bescherming van esthetische, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden (Wet milieubeheer)
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MMA	meest milieuvriendelijk alternatief, het alternatief met de minst nadelige milieu-effecten
NSN	Nationaal Stedelijk Netwerk (uit Nota Ruimte)
mobiliteit	1 verplaatsingsgedrag 2 aantal en lengte van verplaatsingen per inwoner en tijdseenheid
natuurgebied	gebied met duidelijke natuur- en landschapswaarden die in hun planologische functie-aanduiding (mede) tot uiting komen
nul-alternatief	alternatief waarbij de huidige situatie blijft voortbestaan. De ontwikkelingen vinden plaats zonder dat verdere maatregelen getroffen worden om het gesignaleerde probleem op te lossen. Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen worden in het nul-alternatief meegenomen
plangebied	gebied, waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft, en dat wordt opgenomen in het bestemmingsplan
referentiesituatie	huidige situatie en autonome ontwikkeling: toekomstige situatie van een gebied of aspect op basis van ontwikkeling van de huidige situatie onder invloed van bestaand en voorgenomen beleid
richtlijnen	projectspecifieke, inhoudelijke aanwijzingen / eisen van het bevoegd gezag en / of de Commissie m.e.r., betreffende de inhoud van het milieu-effectrapport
studiegebied	gebied, waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden (omvang kan per aspect variëren)

tracé	verloop van de weg, spoorweg of waterweg in het terrein
tracébesluit	besluit over de maatregelen voor een tracé op grond van de tracéwetprocedure
tracéwetprocedure	besluitvormingsprocedure voor onder andere rijkswegenprojecten: de m.e.r. wordt hieraan gekoppeld
UMS	Uitsluitend Materiele Schade (bij verkeersongevallen)
variant	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
verkeersintensiteit	het aantal voertuigen dat een punt gedurende een bepaalde tijdsduur passeert
versnippering	het uiteenvallen van het leefgebied in kleinere eenheden
vigerend	(rechts)geldend
voorgenomen activiteit	datgene, wat de initiatiefnemer wil realiseren
wettelijke adviseurs	de in de Wet milieubeheer wettelijk aangewezen adviseurs inzake m.e.r.-plichtige activiteiten