

Projektstudie Zuidelijke Ringweg, Groningen

Startnotitie



Inhoudsopgave

1. Inleiding en probleemstelling.	1
2. Aanpak studie.	5
3. Bestaande situatie.	9
3.1 Algemeen.	9
3.2 Huidige functie.	9
3.3 Bereikbaarheid.	13
3.4 Leefbaarheid en milieu.	13
3.5 Ruimtelijke en stedenbouwkundige situatie.	15
4. Ontwikkelingen en beleidsdoelstellingen.	19
4.1 Algemeen.	19
4.2 Bereikbaarheid.	21
4.3 Leefbaarheid en milieu.	21
4.4 Ruimtelijke en stedenbouwkundige ontwikkelingen.	21
5. Te bestuderen alternatieven.	27
5.1 Inleiding.	27
5.2 De alternatieven.	29

92 03 16
91 08 01
91 06 19
91 05 16
91 04 16
91 03 19 (551)bb-k



Hofstra Verkeersadviseurs BV
Postbus 987, 9700 AZ Groningen
Tel.050-139050 Telefax 050-133301
Westersingel 24, 8913 CL Leeuwarden
Tel.058 - 131004 Telefax 058-131055
Randstad 20-03, 1314 BB Almere
Tel.03240-42780 Telefax 03240-47187

Kolofon:

Initiatiefnemers	:	Rijkswaterstaat, directie Groningen Rijksverkeersinspektie, District Noord	Groningen Groningen
Samenstelling en Vormgeving	:	Hofstra Verkeersadviseurs BV	Groningen
Foto's	:	Hofstra Verkeersadviseurs BV	Groningen
Foto omslag	:	Aerophoto	Eelde
Lithografie/druk	:	Drukkerij Kaveka BV	Groningen

1. Inleiding en probleemstelling.

Voor u ligt de startnotitie "Projektstudie Zuidelijke Ringweg Groningen", die is opgesteld door de initiatiefnemers, Rijksverkeersinspektie distrikt Noord en Rijkswaterstaat direktie Groningen - beide diensten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W). Aan de projektstudie Zuidelijke Ringweg wordt, behalve door V&W, ook bijgedragen door de Provincie Groningen en de Gemeente Groningen. Een milieu-effektrapportage (m.e.r.) vormt een integraal onderdeel van de studie.

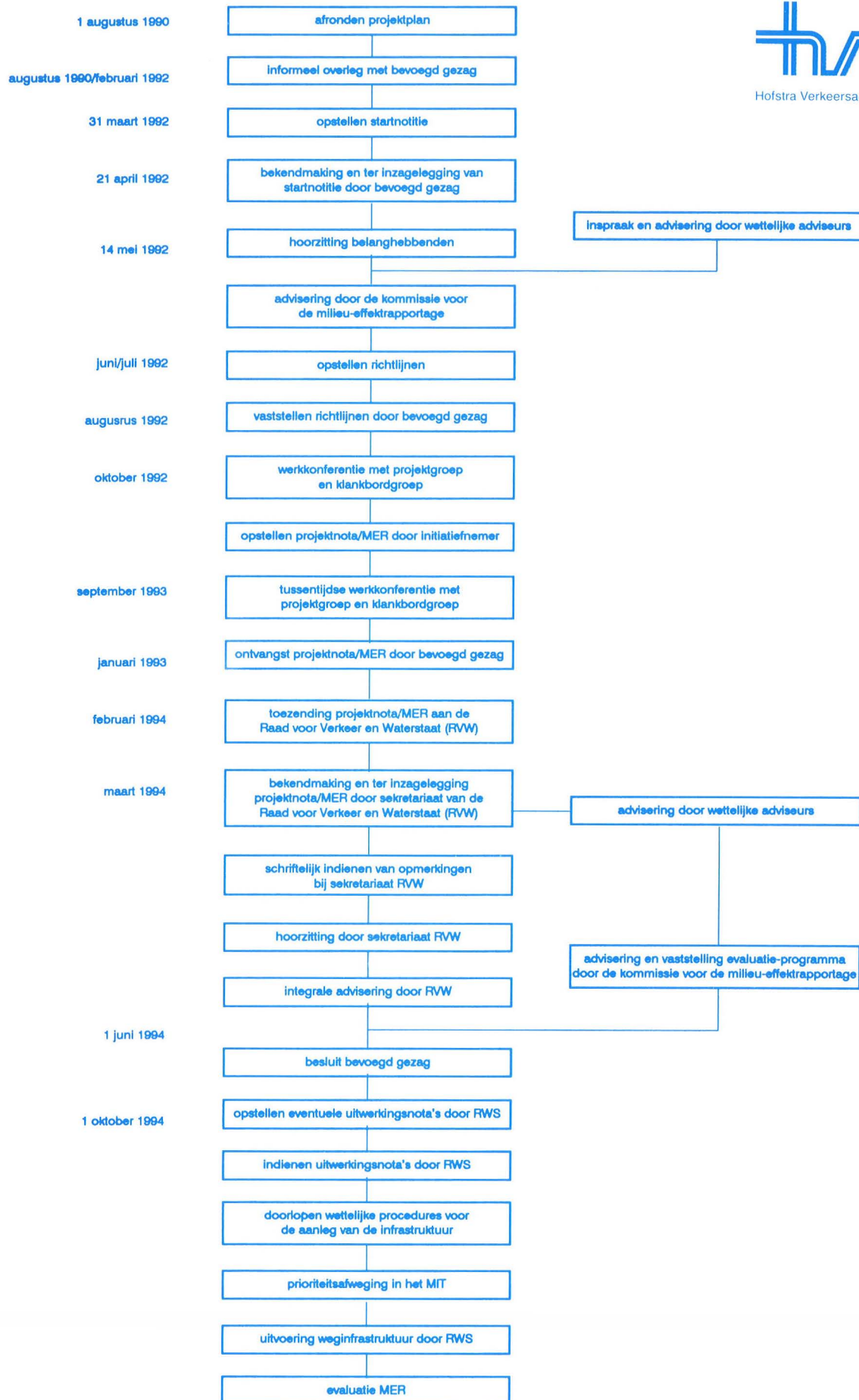
De Zuidelijke Ringweg, een onderdeel vormend van de verdeelring rond de stad Groningen, heeft zowel een funktie voor het doorgaande en eksterne verkeer als een funktie voor het interne verkeer. Daar de Zuidelijke Ringweg niet voor deze dubbelfunktie is ontworpen treedt er tengevolge van de snelle groei van het autoverkeer kongestie op ter plaatse van de aansluitingen op het onderliggende wegennet en het Julianaplein. Door de te verwachten groei van de (auto) mobiliteit en een aantal ruimtelijke ontwikkelingen zullen kongestie-kansen op de Zuidelijke Ringweg toenemen. Door de relatief hoge intensiteiten en de daarmee samenhangende kongestie-verschijnselen maakt in toenemende mate sluipverkeer gebruik van het onderliggende wegennet.

Deze ontwikkelingen zullen naar verwachting tot gevolg hebben dat de bereikbaarheid van het centrum (wonen, werken en winkelen) en de grote werklokaties in toenemende mate onder druk komt te staan. De ekonomische funkties van de stad Groningen kunnen daardoor in gevaar komen.

De situatie ten aanzien van de leefbaarheid en het milieu zal met het toenemen van het verkeer op de Zuidelijke Ringweg verslechteren. Dit niet alleen in de direkte omgeving van de Zuidelijke Ringweg maar ook op het onderliggende wegennet in het zuidelijke gedeelte van de stad, ten gevolge van het sluipverkeer.

Doel van de projektstudie is, gelet op de genoemde ontwikkelingen, enerzijds mogelijkheden te onderzoeken die kunnen leiden tot een verdere optimalisatie van de capaciteit van de Zuidelijke Ringweg en anderzijds na te gaan op welke wijze op basis van het SVV II, het Raamplan Vervoerregio Groningen en binnen het kader van een duurzame samenleving, de huidige en toekomstige bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen door het autoverkeer op de Zuidelijke Ringweg kunnen worden opgelost. Het SVV II (deel d) laat zich hier als volgt over uit: De prioriteit ligt bij een duurzame samenleving, met andere woorden: wel streven naar goede bereikbaarheid, maar niet ten koste van de leefbaarheid. In dit spanningsveld zullen voor de Zuidelijke Ringweg maatregelen worden ontwikkeld, waarbij terugdringen en geleiden van de mobiliteit, het verbeteren van alternatieven voor de auto en het bieden van selektieve bereikbaarheid over de weg een rol spelen.

Voor het bereiken van een optimalisatie van de capaciteit van de Zuidelijke Ringweg zijn oplossingen denkbaar, variërend van ingrijpende wijzigingen in de verkeersinfrastructuur tot niets doen. In het eerste geval betreft het varianten, waarbij het tracé van de Zuidelijke Ringweg gedeeltelijk wordt verlaten, zodanig dat er sprake is van een geheel nieuw weglichaam, los van het bestaande profiel. Dit betekent dat voor dit studieprojekt een uitgebreide projektnota, inklusief een milieu-effektrapportage, moet worden opgesteld, die ten eerste de volledige m.e.r.-procedure dient te doorlopen. Ten tweede zullen na nadere konkretisering van de infrastrukturele aanpassingen de procedures op de Wet geluidhinder en de Wet op de RO doorlopen moeten worden. De procedure voor de milieu-effektrapportage en de tracé-procedure worden geïntegreerd. Deze geïntegreerde tracé/m.e.r.-procedure is een procedure, die (in de meeste gevallen) moet worden doorlopen, voordat een besluit kan worden genomen ter oplossing van een

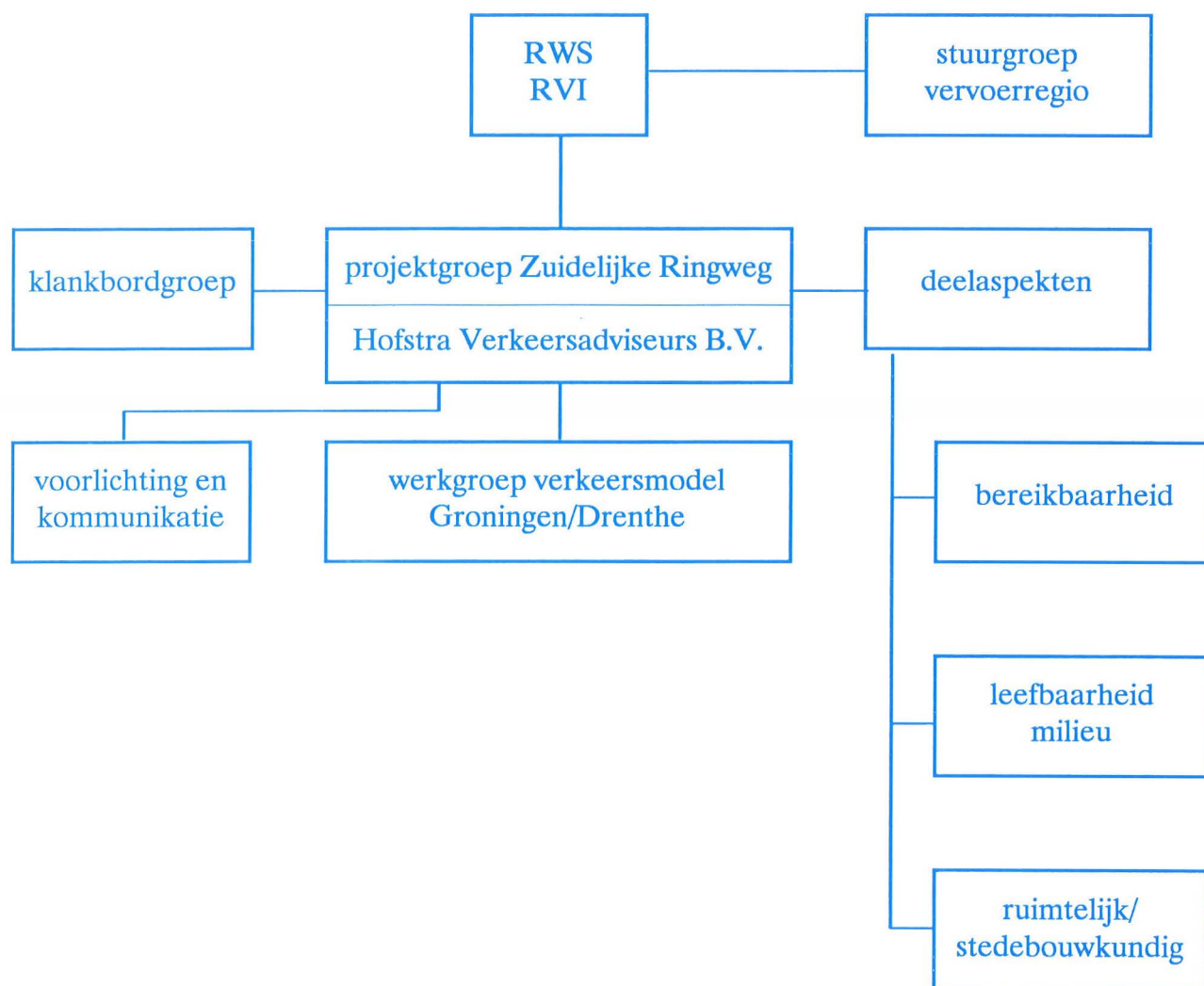


probleem, waarbij één van de oplossingsmogelijkheden het aanpassen van infrastructuur is. De procedure regelt de wijze van onderzoeken van het probleem en de besluitvorming daarover. De geïntegreerde tracé/m.e.r.-procedure is in afbeelding A weergegeven. De bijbehorende tijdsplanning is eveneens opgenomen.

Deze startnotitie is de eerste stap van de zogenaamde tracé/ m.e.r.-procedure. Met de startnotitie wordt informatie gegeven met als doel: advisering en inspraak mogelijk te maken, waardoor de inhoud van de toekomstige studie een optimale basis kan zijn voor het te nemen besluit.

De bekendmaking van de startnotitie markeert het begin van de procedure. Hierna volgen het geven van gelegenheid tot inspraak en het adviseren door de onafhankelijke Commissie voor de milieu-effektrapportage en de wettelijke adviseurs (de Inspecteur van Volksgezondheid en Milieuhygiëne en de Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de provincie Groningen). Na de inspraak en advisering stelt het bevoegd gezag (de minister van Verkeer en Waterstaat) de richtlijnen vast, waaraan het MER moet voldoen. Aan de hand van de projectnota/MER en de daarin beschreven alternatieven en varianten neemt de minister van Verkeer en Waterstaat een definitief besluit ten aanzien van het tracé en het bijbehorende plan van uitvoering.

Deze nota is als volgt opgezet. In hoofdstuk 2 komt de aanpak van de studie aan de orde. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de functie, de vormgeving van de weg, de bereikbaarheid, leefbaarheid, milieu en de ruimtelijke cq stedenbouwkundige situatie. Hoofdstuk 4 behandelt de ontwikkeling tot 2010 en de beleidsdoelstellingen. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de scenario's en alternatieven.



2. Aanpak studie.

De projektstudie naar een adequate doorstroming voor het verkeer op de Zuidelijke Ringweg in Groningen wordt verricht conform de beleidsanalytische aanpak. Dit houdt in dat op een systematische wijze een viertal stappen wordt doorlopen:

- het analyseren van de problemen en het beschrijven van de doelstellingen
- het ontwikkelen van oplossingen
- het bepalen en vergelijken van de effecten op de 3 hoofdaspekten bereikbaarheid, leefbaarheid en milieu. Een keuze uit de verschillende mogelijkheden om het gestelde doel te bereiken wordt door het bevoegd gezag (de minister) gedaan
- het uitvoeren van een evaluatieprogramma

De verschillende stappen zijn niet los van elkaar te zien, dikwijls zal er terugkoppeling plaats moeten vinden.

Gelet op het besluitvormingsproces is de projektstudie in twee fasen te verdelen:

Fase 1: Opstellen startnotitie.

Deze fase is afgerond met het uitbrengen van de voorliggende startnotitie.

Fase 2: Opstellen projektnota/MER.

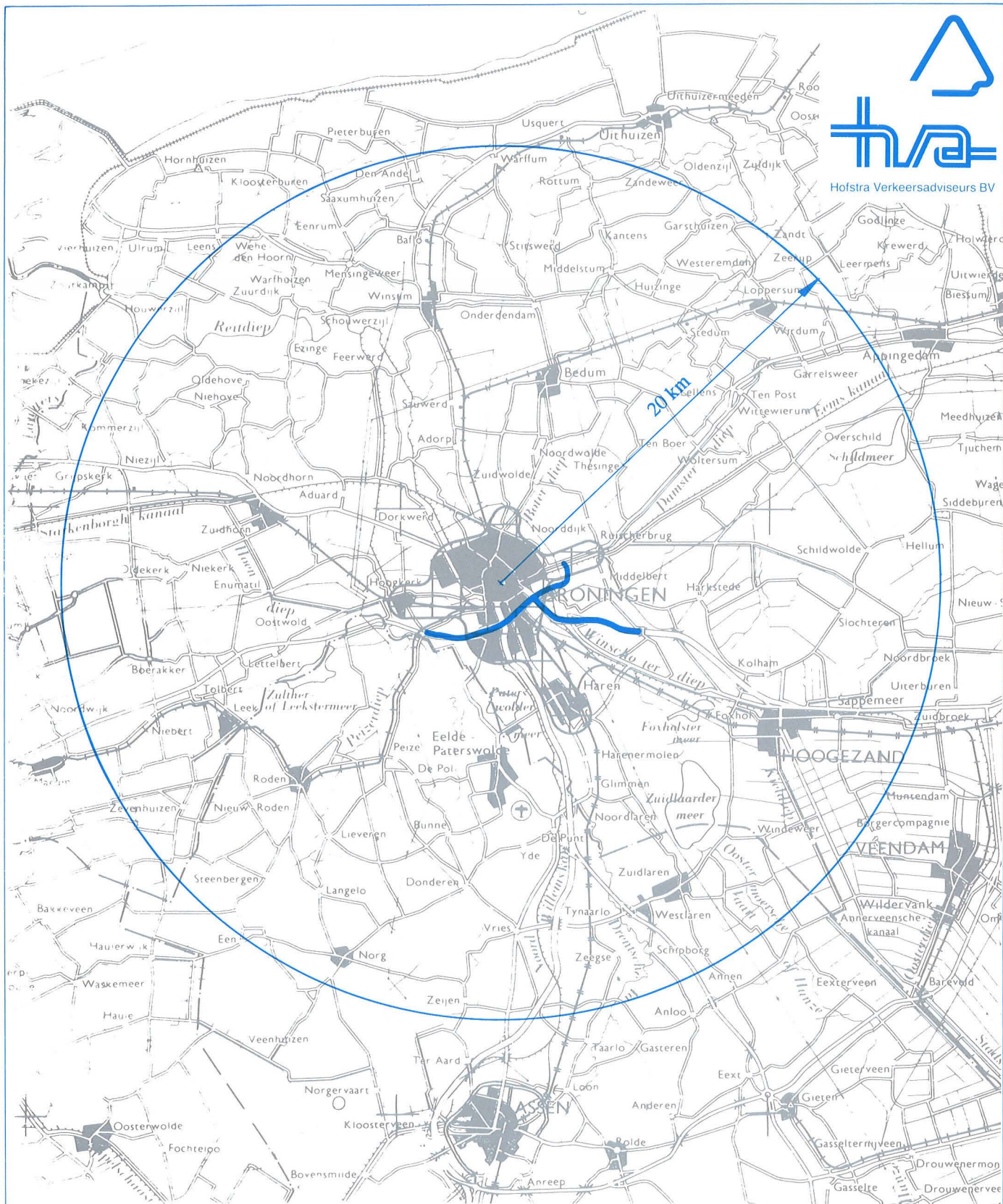
De initiatiefnemers stellen, uitgaande van de startnotitie en de vastgestelde richtlijnen, de projektnota/ MER op. Deze zal de bouwstenen aandragen voor een besluit door de minister van Verkeer en Waterstaat tot het realiseren van de gewenste oplossing. De projektnota/MER zal ingaan op problemen, oplossingen en milieu- en overige effecten. Na de projektstudie zal V&W de door de minister gekozen oplossing, voorzover dit in de projektstudie/MER nog niet is geschied en indien noodzakelijk, meer gedetailleerd uitwerken.

In deze uitwerkingsnota's komen de eksakte situering van de verkeersinfrastructuur, de daarmee samenhangende milieu- en overige effecten en de te treffen inpassings- en kompensatie- maatregelen aan de orde. Deze uitwerkingsnota's behoeven geen m.e.r.-procedures te doorlopen.

De projektstudie wordt uitgevoerd in opdracht van de Hoofdingenieur-direkteur van de Rijkswaterstaat direktie Groningen en de Rijkshoofdingspekteur voor het verkeer in het Distrikt Noord. Deze voeren het bestuurlijk overleg met de betrokken provincie(s) en gemeenten, via de stuurgroep Vervoerregio Groningen.

De projektstudie wordt verricht door een projektgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat direktie Groningen, Rijksverkeersinspektie Distrikt Noord, Gemeente Groningen en Provincie Groningen. De projektgroep zal sekretarieel en logistiek ondersteund worden door Hofstra Verkeersadviseurs BV te Groningen.

De projektgroep wordt bijgestaan door de werkgroep "verkeersmodel Groningen/Drenthe" (voorheen werkgroep verkeersmodel Agglomeratie Groningen). Voor de uitwerking van een aantal aspekten kan de projektgroep, indien zij dit noodzakelijk acht, werkgroepen instellen en/of deskundigheid inhuren. De onderlinge relatie tussen de aan het projekt deelnemende groepen en de voor het projekt van belang zijnde aspekten is weergegeven in afbeelding B "Organisatie projektstudie".



studiegebied Zuidelijke Ringweg C

Naast de projectgroep zal een klankbordgroep fungeren. Voor deze klankbordgroep zullen worden uitgenodigd de deelnemers aan de Vervoerregio Groningen, de Konsulent voor Handel en Diensten van Economische Zaken, Regionale Inspectie VROM, de Kamer van Koophandel en een vertegenwoordiging van milieuverenigingen.

De projectstudie zal zich direct richten op Rijksweg 7 tussen de aansluiting Hoogkerk en het viadukt ter hoogte van Engelbert, alsmede een gedeelte van de Oostelijke Ringweg, tussen het Europaplein en de brug over het Eemskanaal. In het gehele gebied van de Vervoerregio Groningen (een gebied van ca. 20 km rondom de stad Groningen, zie afbeelding C) zullen de invloeden en effecten van de studie worden bepaald. Tevens zullen de invloeden en effecten op mogelijk alternatieve routes buiten het directe studiegebied, waaronder N33 Assen - Gieten - Veendam - Zuidbroek, in beeld worden gebracht.



3. Bestaande situatie.

3.1 Algemeen.

Groningen is nog steeds goed bereikbaar en milieu-problemen ten gevolge van het verkeer doen zich minder voor dan in de Randstad. Toch kunnen binnenkort problemen met kongestie en milieuhinder worden verwacht, gezien de recente en de nog te verwachten groei van de automobilititeit.

Op de Zuidelijke Ringweg, dit is het gedeelte van rijksweg 7, gelegen tussen het Vrijheidsplein en het Europaplein in de gemeente Groningen (zie afbeelding D), wordt het verkeer in de spitsuren thans al regelmatig gekonfronteerd met kongesties ter plaatse van de aansluitingen op het onderliggende wegennet en het Julianaplein. De rijksweg 7 is in het Tweede Struktuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) aangeduid als hoofdtransportas.

In en rond de stad Groningen vormt de Zuidelijke Ringweg een belangrijke schakel in het verkeers- en vervoerssysteem. De afwikkelings- en bereikbaarheidsproblemen op de Zuidelijke Ringweg zullen met de groei van de automobilititeit in ernst toenemen.

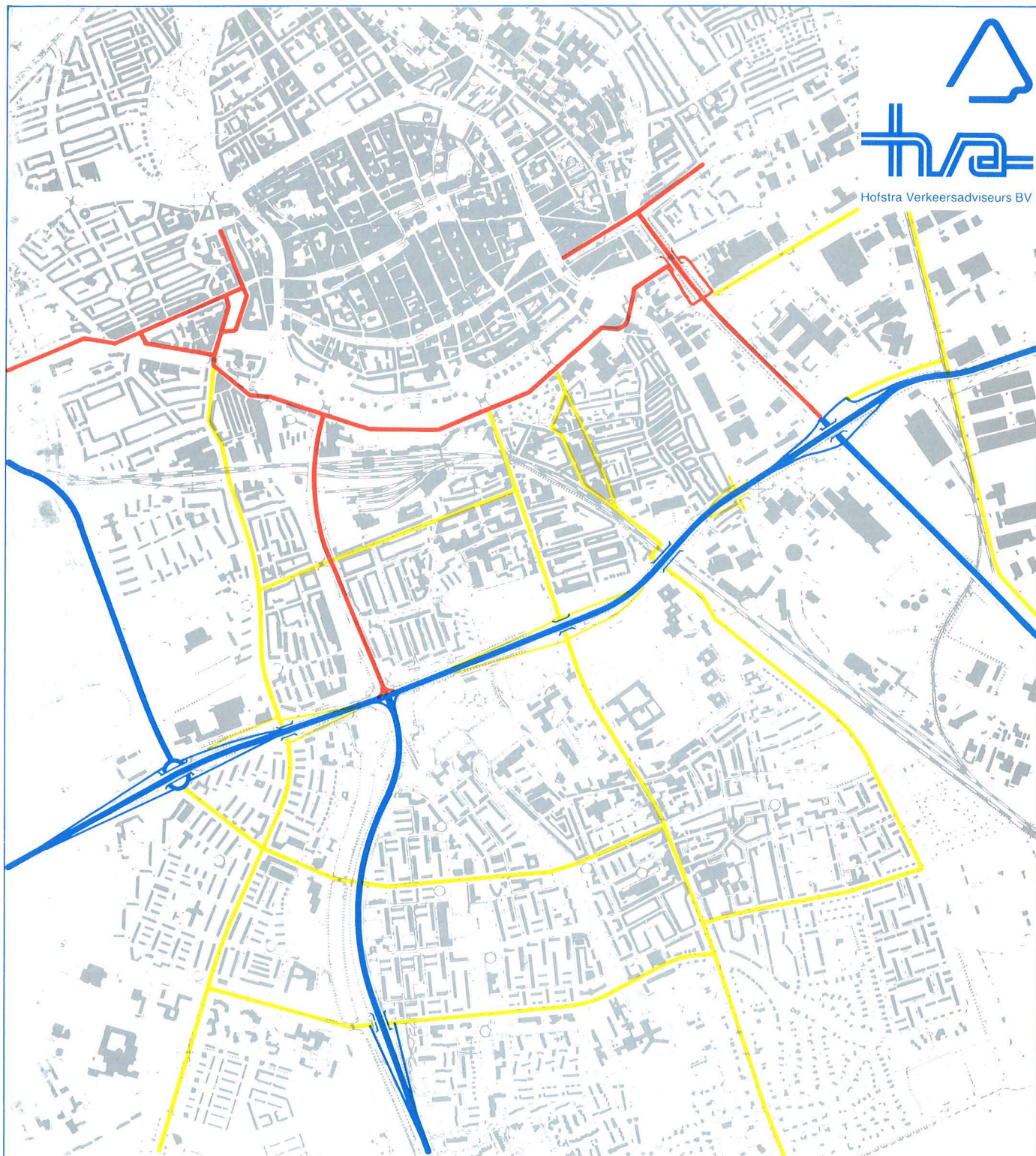
In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1991 - 1994 (MIT) is de Zuidelijke Ringweg, als studieprojekt opgenomen. Tevens is in het Raamplan voor de Vervoerregio Groningen (VRG) de projektstudie Zuidelijke Ringweg, onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat, opgenomen.

3.2 Huidige funktie.

De Zuidelijke Ringweg is een onderdeel van het nationale hoofdwegennet en als zodanig opgenomen in het Rijkswegenplan 1984. In het Rijkswegenplan 1984 zijn de verbindingen opgenomen, waarvoor het Rijk, gedurende de planperiode, de verantwoordelijkheid aanvaardt. Dit zijn in principe autosnelwegen en autowegen. Tevens vormt de Zuidelijke Ringweg een schakel in de internationale route van het noordelijk deel van de Randstad naar Noord-Duitsland en Scandinavië. In het SVV II is de rijksweg 7, en daarmee de Zuidelijke Ringweg, aangeduid als hoofdtransportas.

Tegelijkertijd, en niet het minst belangrijk, is de Zuidelijke Ringweg een onderdeel van de verdeelring rond de stad Groningen. Daarmee wordt een belangrijke funktie vervuld voor de afwikkeling van het stedelijke en regionale verkeer en is daarmee essentieel voor het funktioneren van Groningen als centrum van het noorden. Afbeelding E geeft de funktie van de Zuidelijke Ringweg en de funktie van het onderliggend wegennet weer.

Uit bovenstaande blijkt duidelijk de dubbelfunktie van de Zuidelijke Ringweg. Deze dubbelfunktie is veroorzaakt door een veranderde visie en de minder sterke groei van het verkeer in de jaren 70 dan verwacht. In het Struktuurplan 1969 voor Groningen waren de ringwegen, dus ook de Zuidelijke Ringweg, uitsluitend bestemd voor de afwikkeling van het stedelijk verkeer. Door het wegvallen van de geplande buitentangenten kreeg het ringwegenstelsel een dubbelfunktie. Met name de Zuidelijke Ringweg is niet voor deze dubbelfunktie ontworpen, omdat ten tijde van dit veranderende beleid de Zuidelijke Ringweg reeds gereed was.



- landelijke hoofdwegen
- regionale/stedelijke hoofdwegen
- wijkontsluitingswegen

funktionele indeling wegen 1991 **E**

De Zuidelijke Ringweg vervult derhalve voor de agglomeratie Groningen Haren een functie voor:

- het doorgaande en internationale verkeer, circa 15%; onder het doorgaande verkeer wordt verstaan het verkeer met herkomst en bestemming buiten de agglomeratie Groningen/Haren
- het eksterne verkeer, circa 70%; onder het eksterne verkeer wordt verstaan het verkeer met herkomst buiten de agglomeratie Groningen/Haren en bestemming binnen de agglomeratie Groningen/Haren en omgekeerd
- het interne verkeer, circa 15%; onder het interne verkeer wordt verstaan het verkeer met herkomst en bestemming binnen de agglomeratie Groningen/Haren

Het doorgaande verkeer is nog weer nader onder te verdelen in regionaal doorgaand, regionaal lange afstands en internationaal lange afstands verkeer.

Op stedelijk nivo vervult de Zuidelijke Ringweg een belangrijke functie als ontsluitingsroute voor het centrum, woonlokaties en werklokaties, zowel in de directe omgeving als daarbuiten. Naast het woon-werk verkeer wordt daarmee een belangrijke functie vervuld voor het woon-winkel verkeer, zakelijk verkeer en goederen distributie.

Ook uit voornoemde percentages, betrekking hebbende op landelijk, regionaal en stedelijk verkeer, blijkt de dubbelfunctie van de Zuidelijke Ringweg.

Het aandeel van het vrachtverkeer in het totale, doorgaande en eksterne verkeer per auto is op dit moment niet eksakt aan te geven. Wel bestaat de indruk dat het aandeel van het vrachtverkeer in het doorgaande verkeer relatief hoog is. In het najaar van 1991 heeft er een uitgebreid onderzoek naar de goederenvervoerstromen (tellingen en enquetes) in Noord Nederland en rond de stad Groningen plaatsgevonden. Dit onderzoek zal ondermeer inzicht geven in de goederenvervoerstromen op de Zuidelijke Ringweg. De resultaten van het onderzoek zullen worden meegenomen bij het opstellen van de projektnota.

Op dit moment vervult de Zuidelijke Ringweg een geringe functie voor het openbaar vervoer. De shuttlebus maakt gebruik van het gedeelte Vrijheidsplein - Hereweg en verder wordt door het openbaar vervoer alleen gebruik gemaakt van het Vrijheidsplein, Julianaplein en Europaplein. Met name in de spits treden op deze punten kongestie op, hetgeen de doorstroming van het openbaar vervoer belemmert.

vormgeving.

De Zuidelijke Ringweg is in de huidige situatie een stadsautoweg met gescheiden rijbanen. Elke rijbaan is voorzien van twee, betrekkelijk smalle, rijstroken, terwijl deels vluchtstroken aanwezig zijn. De Zuidelijke Ringweg (zie afbeelding D) is uitgevoerd als een weg met ongelijkvloerse kruisingen en (vloeiende) aansluitingen (op- en afritten) met uitzondering van het Julianaplein. Het Julianaplein is een met verkeerslichten geregeld gelijkvloers kruispunt. In verband met de functie als verdeelweg voor het zuidelijk stadsdeel van de stad Groningen is de Zuidelijke Ringweg op veel plaatsen voorzien van op- en afritten en wel bij het Vrijheidsplein, de Hereweg, het Winschoterdiep WZ (in westelijke richting) en bij het Europaplein. De Zuidelijke Ringweg gaat ter plaatse van het Europaplein vloeiend over in de Oostelijke Ringweg. Derhalve moet het doorgaande verkeer op de A7/N7 ter plaatse gebruik maken van de op- en afritten. Onderaan deze op- en afritten wordt het verkeer door middel van verkeerslichten geregeld. De Zuidelijke Ringweg kruist door middel van een beweegbare brug het Noord-Willemskanaal.



... de Zuidelijke Ringweg vervult een belangrijke functie als aan- en afvoerroute ...

3.3 Bereikbaarheid.

De stad Groningen vervult regionaal gezien een bijzondere positie op sociaal en ruimtelijke economisch gebied. Met de aanwijzing tot stedelijk knooppunt wordt dit bevestigd. Dit vereist een goede bereikbaarheid voor de regionaal-economische functies van de stad. De Zuidelijke Ringweg vervult in dit verband een belangrijke functie als aanvoer- en afvoeroute van de grote werklokaties zowel in de directe omgeving als daarbuiten met inbegrip van het centrum en het stationsgebied. Met name in de spits leidt dit tot hoge auto-intensiteiten.

De groei van het autoverkeer op de Zuidelijke Ringweg, met name op het wegvak Julianaplein/Europaplein (van 41.650 in 1987 tot 59.000 in 1989 bijna 42%), is explosief te noemen. Het aandeel woon-werkverkeer op de Zuidelijke Ringweg is relatief hoog, namelijk circa 30% van de etmaalintensiteit en circa 55% van de spitsintensiteit. Naast het woon-werk verkeer maakt het woon-winkel verkeer, goederenvervoer, zakelijk verkeer en het distributievervoer naar de binnenstad gebruik van de Zuidelijke Ringweg.

Het nog onvoldoende voorhanden zijn van reële vervoersalternatieven, de suburbanisatie en de spreiding van werk- en voorzieningenlokaties in combinatie met de algehele mobiliteitsgroei heeft een grote vervoersbehoefte en moeilijk te beheersen (auto)verkeersstromen opgeleverd. Het gebied Noord-Drenthe heeft daar, als aantrekkelijk woon-leefgebied ekstra toe bijgedragen.

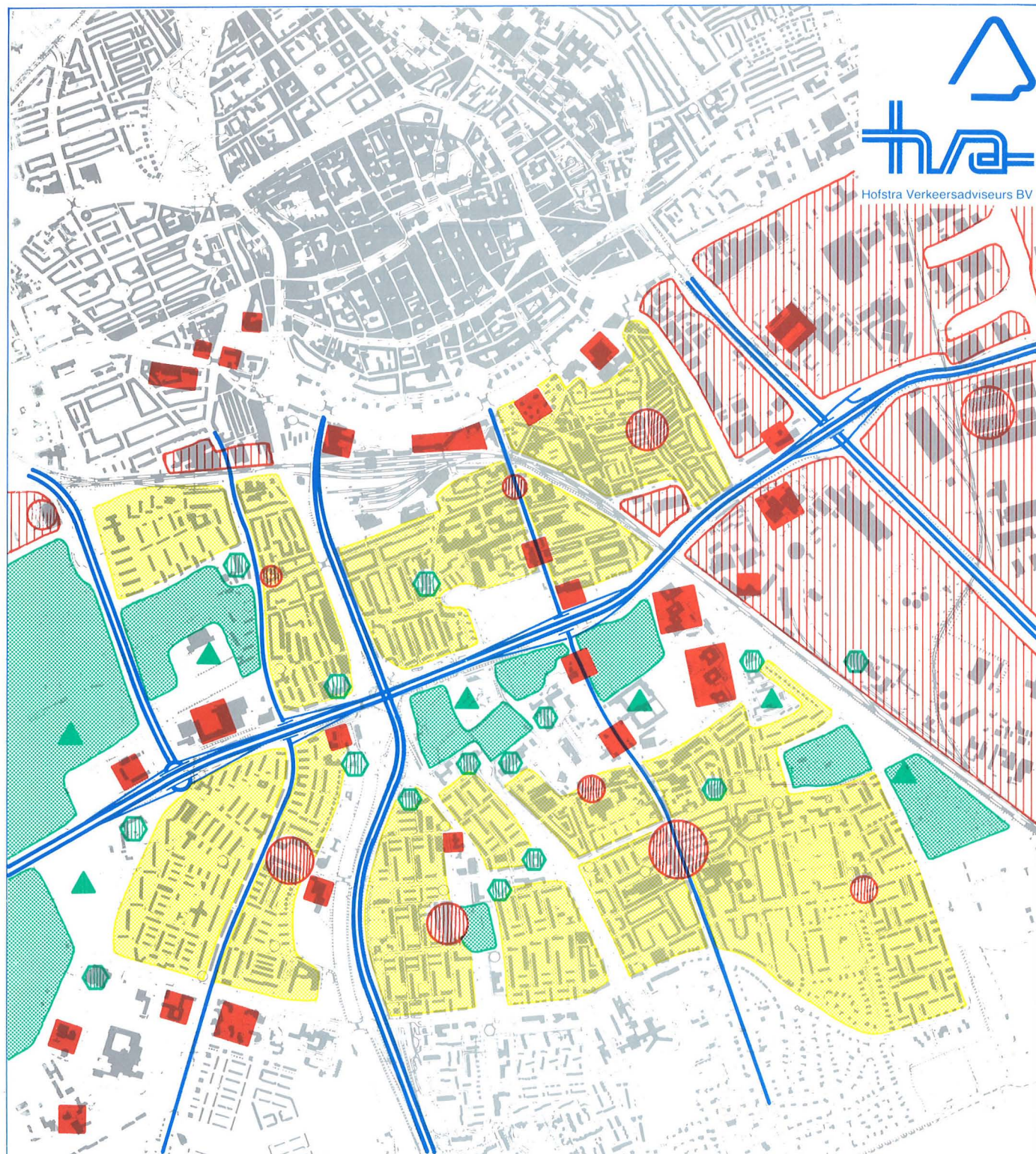
Ten gevolge van voornoemde ontwikkelingen zal de bereikbaarheid in toenemende mate onder druk komen te staan. Met name door kongestie problemen ter plaatse van het Europaplein en het Julianaplein. Vooralsnog beperken de problemen zich tot de spitsperioden.

3.4 Leefbaarheid en milieu.

Ten gevolge van de fors toegenomen auto-intensiteiten op de Zuidelijke Ringweg staat de leefbaarheid en het milieu onder druk. Dit geldt niet alleen voor de Zuidelijke Ringweg en haar directe omgeving, maar ook voor het onderliggende wegennet. Door kongestievorming op de Zuidelijke Ringweg maakt namelijk een deel van het (eksterne) verkeer gebruik van het onderliggende wegennet (sluiproutes). Met dit aspect zal in de projektstudie nadrukkelijk rekening worden gehouden.

Voor de verschillende aspecten is de huidige situatie ten aanzien van de leefbaarheid en het milieu als volgt:

1. Het aantal verkeersongevallen op de Zuidelijke Ringweg tussen het Vrijheidsplein en het Europaplein is sinds 1986 fors gestegen en is daarmee relatief hoog te noemen. Van 1986 tot 1990 is er sprake van een groei van 29% (139 ongevallen in 1986 ten opzichte van 179 ongevallen in 1989). Dit is tegengesteld aan het landelijke beeld, waarbij sprake was van een lichte daling. Gerelateerd aan het aantal ongevallen per kilometer blijkt dit gedeelte van de Zuidelijke Ringweg tot het onveiligste wegvak van de provincie Groningen te behoren. Dodelijke ongevallen hebben zich in deze periode niet voorgedaan. Het merendeel van de ongevallen blijken kop-staart ongevallen te zijn, met name op het Julianaplein, maar ook op de afritten tijdens de spitsen ten gevolge van file-vorming.



- | | | | |
|---|---------------------|---|---|
|  | wonen |  | voorzieningen onderwijs |
|  | werken detailhandel |  | groen en recreatie |
|  | kantoren |  | overig
(waar onder sport, huis van bewaring) |
|  | bedrijfsterrein | | |

funktiekaart 1991 **F**
omgeving Zuidelijke Ringweg

2. De geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de Zuidelijke Ringweg overschrijdt ruimschoots de normen, die in de Wet geluidhinder (Wgh) zijn gesteld. Door de hoge geluidsbelasting (cirka 70 dB(A)) komt de bebouwing langs de Zuidelijke Ringweg in aanmerking voor de zogenaamde urgente sanering. De Zuidelijke Ringweg is dan ook opgenomen in het saneringsprogramma wegverkeerslawaaï van de gemeente Groningen. Aan weerszijden van de Zuidelijke Ringweg bevinden zich alleen tussen de Hereweg en het Europaplein geluidwerende schermen. Over het plaatsen van geluidwerende schermen tussen het Vrijheidsplein en de Hereweg is de gemeente nog in discussie met betrokken bewoners.
3. De bijdrage aan de luchtverontreiniging door het verkeer op de Zuidelijke Ringweg is niet bekend, maar zal nog nader onderzocht worden.
4. Langs de Zuidelijke Ringweg zijn geen lokaties bekend met ernstige gevallen van bodem- en luchtverontreinigingen, ten gevolge van emissies van luchtverontreinigende stoffen en slijtage van banden en wegdek door het verkeer.
5. De rijksweg 7, met inbegrip van de Zuidelijke Ringweg, is aangewezen als een verplichte route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het studiegebied hebben zich tot nu toe geen kalamiteiten voorgedaan.

3.5 Ruimtelijke en stedenbouwkundige situatie.

De huidige ruimtelijke en stedenbouwkundige situatie aan weerszijden van de Zuidelijke Ringweg kan worden geschetst als een aantal sterk van elkaar verschillende deelgebieden. Deze deelgebieden vertonen zowel functioneel als ruimtelijk verschillen. Er zijn woonbuurten, sportvoorzieningen, parken, scholen, kantoren en bedrijven te vinden (zie afbeelding F). De bebouwing, uit diverse bouwperiodes, is zowel laag als hoog.

De druk op de ontwikkelingen van deze gebieden wordt vooral veroorzaakt doordat zowel stedelijke als regionale functies zich hier willen vestigen. Tot op zekere hoogte ligt dit ook voor de hand. De Zuidelijke Ringweg is de belangrijkste verbinding van Groningen, op regionaal en stedelijk nivo, en is daarmee als entree van de stad het "visitekaartje". Het is dan ook niet verwonderlijk dat functies die het belangrijk vinden om gezien te worden en goed bereikbaar willen zijn per auto, zich langs de Zuidelijke Ringweg willen vestigen. De ontwikkelingen van de laatste jaren hebben hier sterk op ingespeeld. Ontwikkelingen rond de Evenementenhal, het Engelse Kamp, het Martini Trade Park, de vestiging van de Gasunie en de kantoren aan de Hereweg zijn het gevolg.

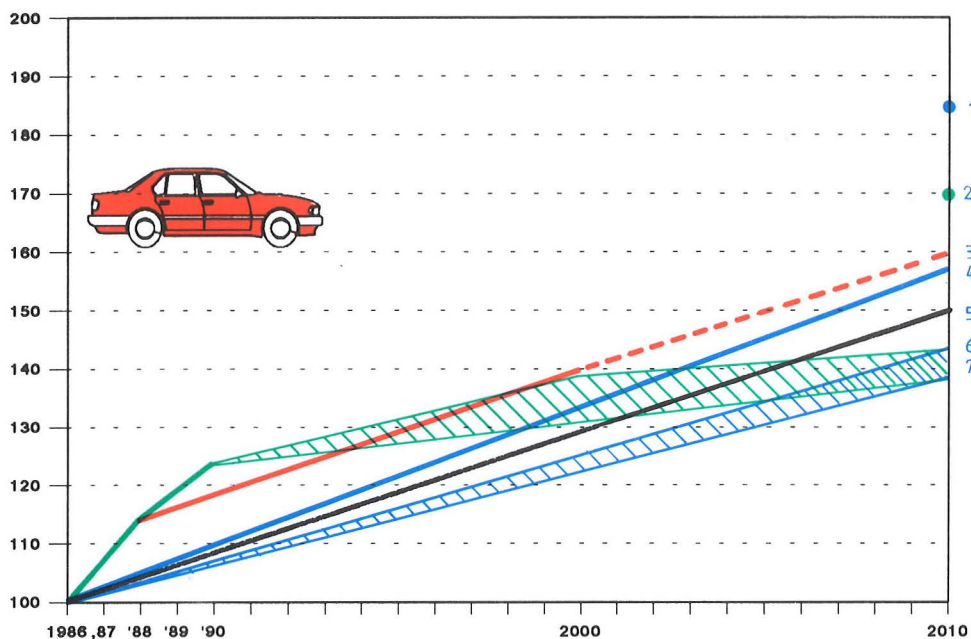
Eveneens zijn de gebieden ten noorden en ten zuiden van de Zuidelijke Ringweg over het algemeen gewilde woongebieden. Wel zijn er met betrekking tot het wonen een aantal negatieve punten. Zo is de relatie met de binnenstad voor met name het langzaam verkeer matig. Een beperkt aantal onderdoorgangen en groenstroken langs de Zuidelijke Ringweg versterken de barrièrewerking van deze weg. Verder wordt de kwaliteit van het openbare groen als matig ervaren en is de druk veroorzaakt door scholen en kantoren relatief groot.



... grootschalige kantoren in een groene omgeving ...

In het kort wordt in het onderstaande overzicht een schets gegeven van de gebieden, die de Zuidelijke Ringweg en het zuidelijke stadsdeel, van oost naar west, verbindt. Centraal staat hierbij de beleving vanaf de openbare weg:

- de bedrijventerreinen Driebond, Euvelgunne en Winschoterdiep
- Europaplein: hier ontstaat het gevoel de stad te naderen, het Eurocentrum levert hier een belangrijke bijdrage aan, in combinatie met de kantoren van de EGD
- Oosterpoort: de waarneming van de buurt is sekundair, de beeldvorming wordt bepaald door geluidsschermen langs de weg
- Engelse Kamp: grootschalige kantoren in een groene omgeving, goed herkenbaar
- Rabenhaupt en Sterrebos: langs het Sterrebos en ook ter hoogte van de Rivierenbuurt en Papiermolen wordt het beeld vanaf de weg in belangrijke mate bepaald door afschermdende groenmassa's, die veelal een beperkt zicht op de daarachter gelegen functies toelaten
- Julianaplein: een belangrijk entreepunt van de stad. De verkeersruimte overheerst. De visuele informatie is beperkt, doordat er weinig dominante bouwvolumes op georiënteerd zijn, de afstand tot de gebouwen relatief groot zijn en er veel open ruimte aan grenst
- Grunobuurt en Corpus den Hoorn: dit is het enige weggedeelte dat nadrukkelijk de aanliggende stedelijke functies (wonen, kantoren, onderwijs) toont
- Martini Trade Park, Gasunie: publiektrekkende voorzieningen en kantoren. Zicht op het park achter de overheersende grote bouwvolumes is beperkt. De aansluiting op de Westelijke Ringweg is duidelijk
- Stadspark, sportpark Corpus den Hoorn: openbare groenfunktie, publiektrekkende recreatieve voorzieningen. Het wegprofiel wordt gedomineerd door het beeld "weg - groen - lucht". Door het afschermdende randgroen langs de weg wordt een vage indruk geboden van de aan weerszijden van de weg gelegen sportterreinen
- Volkstuinkompleksen en buitengebied: de volkstuinen als stadsrandverschijnsel bepalen het karakter van de overgang agrarisch gebied naar de stad



- daadwerkelijke ontwikkeling mobiliteit
- VRG-taakstelling
- ▨ SVV IId taakstelling Regio Noord bij aangescherpt beleid
- ▨ daadwerkelijke taakstelling Regio Noord

- 1 bijgestelde ruimtelijke verkenningen bij ongewijzigd beleid
- 2 bijgestelde ruimtelijke verkenningen uit de 4e Ruimtelijk Ordening (bij ongewijzigd beleid)
- 3 doortrekking VRG-taakstelling
- 4 SVV IId basispakket (Regio Noord)
- 5 SVV IId basispakket (landelijk)
- 6 SVV IId (tol) Regio Noord
- 7 SVV IId (brandstof) Regio Noord

overzicht vervoerseenheden

soort vervoer	verplaatsing	vervoersprestaties
openbaar vervoer	personen	reizigerskilometers
personenautovervoer	personen	personenautokilometers
goederenvervoer	tonnen	tonkilometers

4. Ontwikkelingen en beleidsdoelstellingen.

4.1 Algemeen.

In het onderstaande wordt ingegaan op de landelijke en regionale mobiliteitsontwikkelingen. In afbeelding G wordt een overzicht gegeven van de daarbij gebruikte vervoerseenheden.

Landelijke mobiliteitsontwikkeling.

Na een stagnatie van de groei van het aantal autokilometers in het begin van de jaren tachtig, is in de periode 1986 - 1990 het aantal autokilometers, met ongeveer 23%, sterk gegroeid. De invloed van de economie, gezien de economische recessie begin jaren tachtig en de economische opleving eind jaren tachtig, op de automobilititeit is sterk aanwezig. Bij een voortzetting van het verkeers- en vervoersbeleid, zoals gevoerd voor 1987, zal op basis van de huidige trend, waarbij geen rekening wordt gehouden met economische stagnatie, het aantal autokilometers in de periode 1986 - 2010 in Nederland gemiddeld met 70% toenemen. In de regeringsbeslissing van het SVV II (deel d), worden drie pakketten maatregelen onderscheiden, die er op gericht zijn de automobilititeit terug te dringen. Uitgegaan wordt van het basispakket SVV-II (deel d) en een tweetal pakketten, ter verdergaande beperking van de groei. Het basispakket is er op gericht de groei van de automobilititeit in 2010, van 70% bij ongewijzigd beleid, terug te brengen tot circa 50%. De twee andere pakketten gaan uit van een verdere beperking van de groei tot circa 35%. In het eerste pakket wordt dit nagestreefd door de invoering van een tofheffingssysteem. In het tweede pakket wordt uitgegaan van een forse ekstra verhoging van de brandstofprijs. In afbeelding G zijn bovengenoemde pakketten weergegeven. Het gaat hierbij om landelijke cijfers. Daarnaast worden regionale verschillen onderscheiden. Zo zal de groei in de Randstad minder dan 35% bedragen. Maatregelen in de vorm van het op uitgebreide schaal invoeren van het tol, fijnmazige openbaar vervoernet met hogere frekwentie en goede mogelijkheden, het fietsverkeer op korte afstand te stimuleren, maken dit mogelijk. In de dun bevolkte plattelandsgebieden zal de groei daarentegen ten gevolge van een grofmazige structuur hoger uitvallen. In afbeelding G zijn deze percentages zowel voor het SVV II (deel d) basispakket (57% groei) als pakket "tol" (44% groei) en het pakket "brandstof" (39% groei) weergegeven.

In het SVV II (deel d) wordt bij een trendmatige ontwikkeling (ongewijzigd beleid) in de periode 1986-2010 een groei van de vervoersprestatie van het goederenvervoer over de weg, gemeten in tonkilometers, van 100% verwacht. Bij de groeicijfers van het SVV II wordt aangetekend dat het landelijke groeicijfers betreft, die derhalve van plaats tot plaats verschillend kunnen uitwerken. Mede op basis van het in het najaar 1991 gehouden goederenvervoer onderzoek en het SVV II zal voor de Zuidelijke Ringweg de groei van het goederenvervoer over de weg nog nader worden bepaald. Hierbij zal tevens een relatie worden gelegd met het goederenvervoer per rail en over water.

Regionale mobiliteitsontwikkeling.

In het Raamplan Vervoerregio Groningen (april 1990) worden de te verwachten ontwikkelingen van het verkeer en vervoer tot het jaar 2000 beschreven. In dit Raamplan staat dat, op basis van de geregelde verkeersstellingen in de Vervoerregio Groningen, de laatste jaren gesproken kan worden van een mobiliteitsexplosie, waarmee de ontwikkeling van de autokilometers nog uitstijgt boven de verwachtingen bij ongewijzigd beleid, zoals beschreven in het SVV II.

De indruk bestaat dat vooral de sterke opleving van de economie en de daardoor gegroeide werkgelegenheid en de voortgaande daling van de gemiddelde bezettingsgraad de belangrijkste factoren zijn voor de recente sterke groei in relatie met het wegwerken van een regionale achterstandssituatie. Onduidelijk is of de



... optimaliseren van de leefbaarheid en het milieu ...

nu gekonstateerde sterke groei gezien moet worden als een versnelling van eerder voorziene toekomstige ontwikkeling en of er (ook) sprake is van een structureel sterkere groei.

Uitgaande van de huidige trends en ongewijzigd beleid is met behulp van het verkeers- en vervoersmodel voor de Agglomeratie Groningen een prognose opgesteld voor het in het jaar 2000 te verwachten verkeer en vervoer, met toespitsing op het autoverkeer. Uit deze prognose blijkt ondermeer dat het aantal autokilometers in de regio in de periode 1988 - 2000 stijgt met 47%. Indien deze trend zich onverminderd na 2000 zou doorzetten, dan zou dat betekenen dat het aantal autokilometers in de regio Groningen zich in 2010, ten opzichte van 1988, meer dan verdubbelt

Door de in het Raamplan van Vervoerregio Groningen gekozen set maatregelen wordt deze groei echter beperkt tot circa 25% in 2000 ten opzichte van 1988. Rekening houdende met de al gerealiseerde groei van 14% tussen 1986 en 1988 en de doortrekking van de groei van 25% (2000 ten opzichte van 1988) tot 2010 zal de groei van het autoverkeer in de Vervoerregio Groningen uitkomen op 59% in 2010 ten opzichte van 1986. Om het beleid volgens SVV II (deel d) te bereiken moeten de pakketten "tol" en "brandstof" een verdere reductie opleveren van respectievelijk 15% en 20%. Door de daadwerkelijke ontwikkeling van de mobiliteit in beeld te brengen, kan tevens de taakstelling worden aangegeven waarmee in onderhavige projectstudie rekening gehouden moet worden. Dit is in afbeelding G aangegeven.

4.2 Bereikbaarheid.

Door een verdere ontwikkeling van de mobiliteit zoals hiervoor beschreven zullen de bereikbaarheidsproblemen op de Zuidelijke Ringweg verder toenemen. Naar verwachting zullen de problemen zich niet alleen beperken tot de spitsperioden.

De bereikbaarheid van het centrum en de werklokaties zal verslechteren, wat gevolgen heeft voor de doorstroming van het zakelijk verkeer, goederenvervoer en het distributievervoer. Dit betekent dat de economische functies van de stad in gevaar komen en daarmee de bijzondere positie, die de stad Groningen regionaal gezien vervult op sociaal en ruimtelijk economisch gebied. Tevens zullen zich problemen voor gaan doen met betrekking tot de afwikkeling van het doorgaande (vracht)verkeer.

4.3 Leefbaarheid en milieu.

In het algemeen kan gesteld worden dat het leefmilieu ten gevolge van de sterk toegenomen mobiliteit langs de Zuidelijke Ringweg zal verslechteren. In het bijzonder zal dit zich doen gelden op het onderliggende wegennet, door de te verwachten sterke groei van het sluipverkeer.

4.4 Ruimtelijke en stedenbouwkundige ontwikkelingen.

De huidige trend bij bedrijfsvestiging is dat bedrijven, die het belangrijk vinden om gezien te worden en goed bereikbaar willen zijn per auto, zich willen vestigen langs snelwegen (zichtlokaties). Het gaat hierbij met name om grootschalige publiektrekkende functies en kantoorfuncties. De Zuidelijke Ringweg is als entree van de stad hiervoor een aantrekkelijke weg.



... kongestievorming Julianaplein ...

Uitgangspunt van de beleidsmatig gewenste ontwikkeling is een afgestemd ruimtelijke ordenings- en verkeers- en vervoersbeleid, waarbij het mobiliteitsaspect zwaarder moet gaan meewegen bij de ontwikkeling en toetsing van ruimtelijke plannen. Het minimaliseren van het totaal aantal verplaatsingen en het terugdringen van het auto-aandeel zijn hierbij criteria. Op basis van het SVV II is dit beleid in het Raamplan VRG nader uitgewerkt.

Naast de hiervoor genoemde beleidsmatig gewenste ontwikkelingen, die in principe zullen leiden tot een vermindering van het autoverkeer, zijn er een aantal ruimtelijke en stedenbouwkundige ontwikkelingen, die kunnen leiden tot extra autoverkeer, te weten:

op regionaal nivo:

1. De konsept nota bedrijventerrein van de provincie Groningen voorziet in een aantal nieuwe werklocaties, ondermeer langs snelwegen. Primair gaat het in deze nota om het stroomlijnen van de huidige trends. Getracht wordt om wildgroei ten aanzien van bedrijfsvestigingen langs snelwegen te voorkomen.
2. In het kader van de studie Groningen - Assen - Drachten (uitwerkingen project Vinex) worden een aantal hoogwaardige woon- en werklocaties in het gebied Assen - Drachten - Groningen ontwikkeld.

op stedelijk nivo:

3. Ontwikkeling en invulling intensiveringszone langs de Zuidelijke Ringweg. Hoewel uitwerking plaats vindt konform het SVV II beleid en het Raamplan VRG, worden reeds een aantal in gang gezette uitbreidingen in de werkgelegenheid afgemaakt. Het gaat hierbij met name om de locaties Concourslaan en het Martini Trade Park. Uitgangspunt hierbij is wel het verbeteren van het openbaar vervoer voor deze locaties.
4. Ontwikkeling Verbindingskanaal-Zone ten behoeve van kantoorfunctie en het museum.
5. Gestreefd wordt verder naar het realiseren van het station Kempkensberg en het hiermee in ontwikkeling brengen van het gebied, ingesloten tussen de spoorlijn Groningen - Assen en de A7 richting Hoogezand. In dit gebied zullen vooral functies met een sterk personeel- of publiektrekkende werking worden gesitueerd (kantoren, grootschalige voorzieningen).

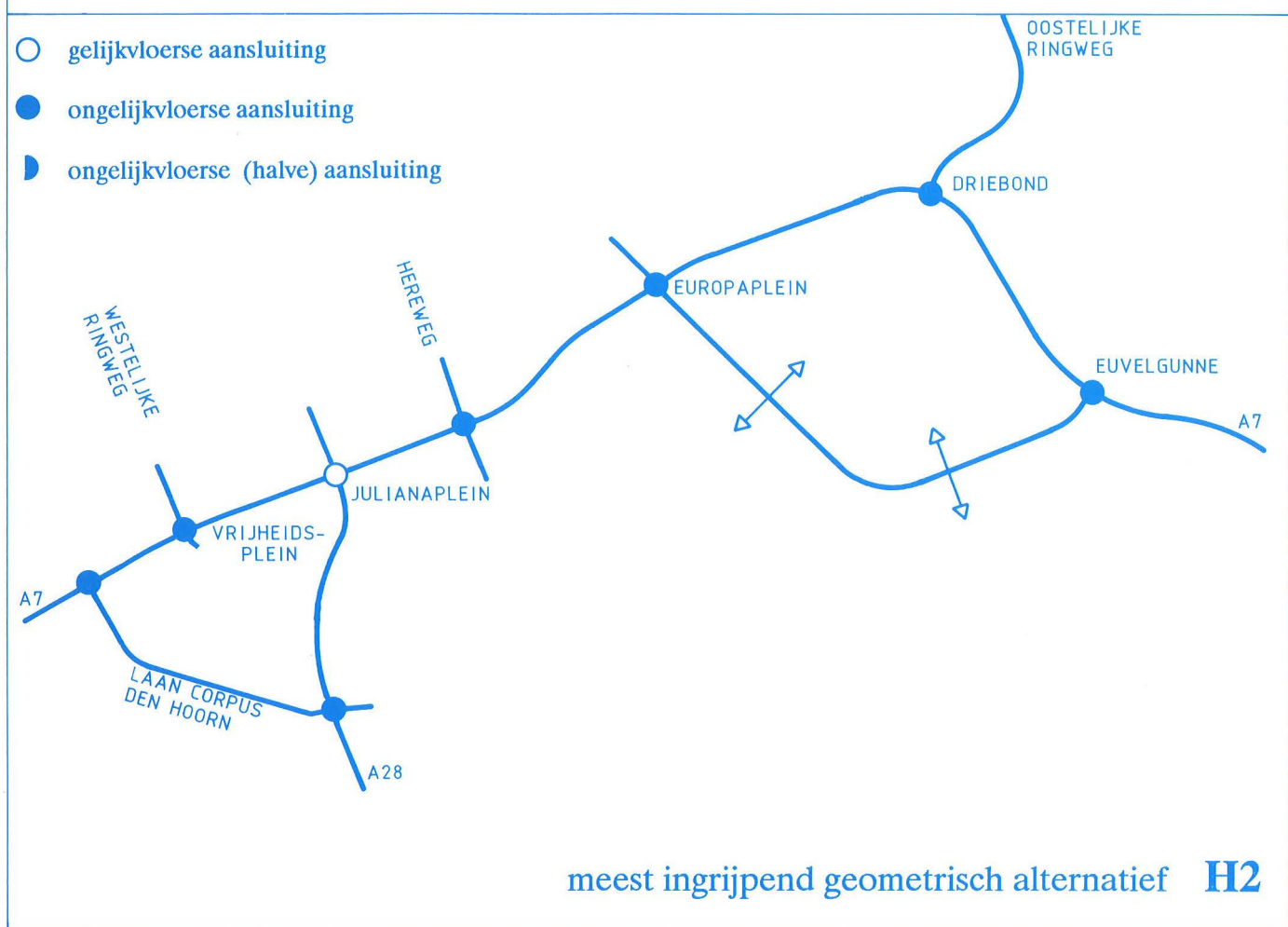
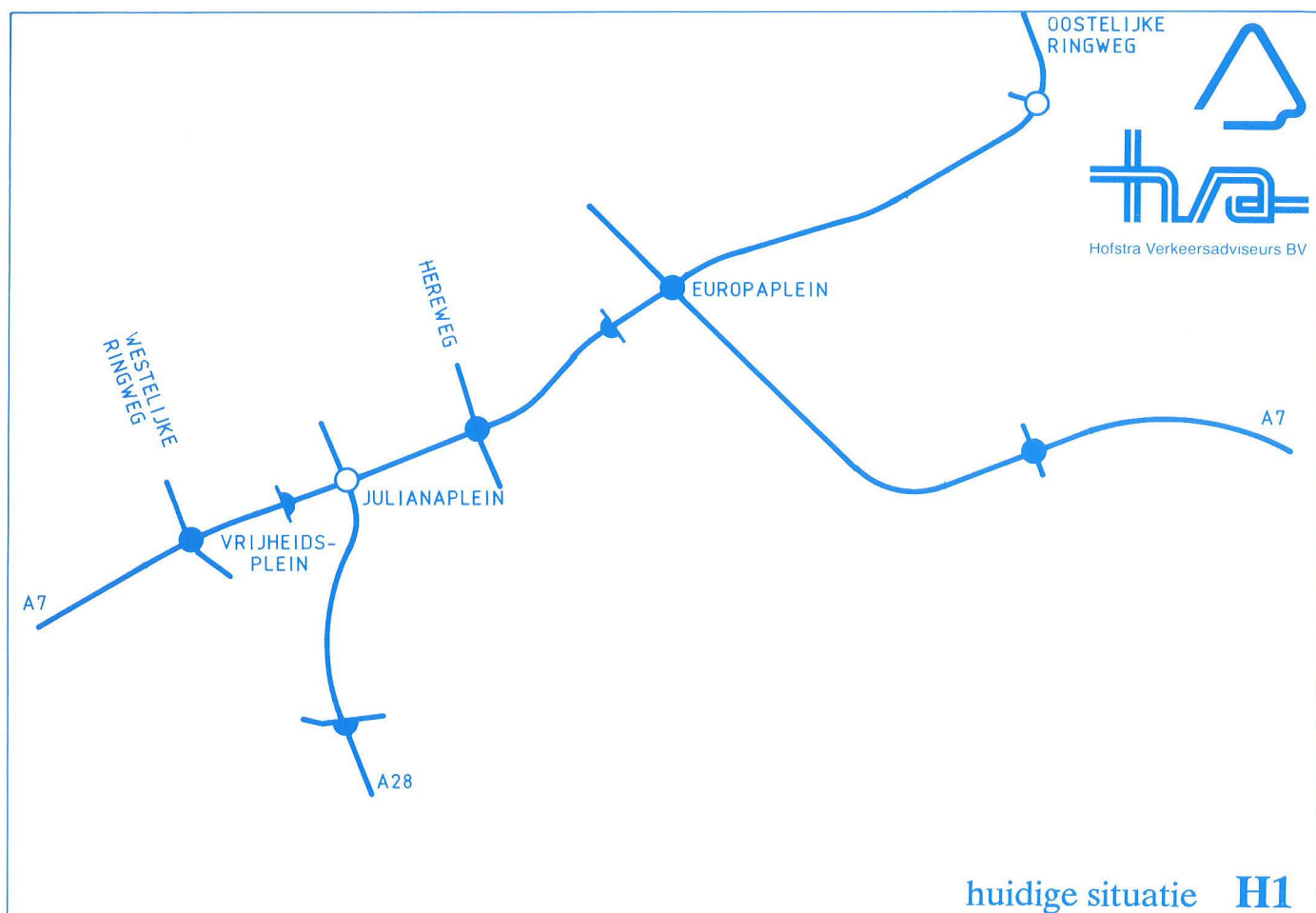
Tegen de achtergrond van de in voorgaande paragrafen aangegeven ontwikkelingen voor 2010 kunnen de volgende hoofd-beleidsdoelstellingen met betrekking tot de Zuidelijke Ringweg worden opgesteld. Uitgangspunt hierbij zijn de beleidsdoelen zoals geformuleerd in SVV II (deel d), het Raamplan VRG en de gemeentelijke beleidsnota "Groningen, knooppunt van verkeer en vervoer" (zie bijlage 1).

1. optimale benutting van de capaciteit van de Zuidelijke Ringweg, met een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag
2. optimale bereikbaarheid van de economische functies van de stad Groningen
3. optimaliseren van de leefbaarheid en het milieu langs de Zuidelijke Ringweg en op het onderliggende wegennet in het zuidelijke stadsdeel



... melding filevorming Zuidelijke Ringweg ...

De leefbaarheids-/milieudoelstelling vraagt om een reductie van de verkeersemis-sie en beperking van de groei van de (auto)mobiliteit. De hiervoor beschreven beleidsdoelstellingen voor bereikbaarheid en leefbaarheid zullen om een afweging vragen. Het SVV II (deel d) laat zich hier als volgt over uit: De prioriteit ligt bij een duurzame samenleving, met andere woorden; wel streven naar goede bereikbaarheid maar niet ten koste van de leefbaarheid. In dit spanningsveld zullen voor de Zuidelijke Ringweg maatregelen worden ontwikkeld.



5. Te bestuderen alternatieven.

5.1 Inleiding.

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de mogelijke alternatieven voor inrichting en gebruik van de Zuidelijke Ringweg, die in de projectstudie worden onderzocht. Uitgangspunten bij alle alternatieven zijn:

- de vigerende doelstellingen van het rijksbeleid op het gebied van het milieu, betrekking hebbende op het verkeer en vervoer
- uitvoering van het SVV II-beleid; met name geldt hiervoor de mobiliteitsbeperkende maatregelen
- mede gezien de specifieke (dubbel) functie van de Zuidelijke Ringweg vindt maximale afstemming plaats op het onderliggende wegennet
- er wordt geen volledige nieuwe infrastructuur om de stad Groningen aangelegd, gelet op het ruimtebeslag, de versnippering en de kosten in verhouding tot het aandeel doorgaande verkeer (15% van de maximaal circa 59.000 motorvoertuigen per etmaal). Bestuurlijk is dit in de Vervoerregio Groningen onderschreven

Gelet op de ontwikkelingen van het verkeer en vervoer, zoals beschreven is in hoofdstuk 4 en de hierboven geformuleerde uitgangspunten ten aanzien van het mobiliteitsbeperkend rijks- en regionale beleid wordt voor de projectstudie als autonome ontwikkeling een maximale groei van 44% van het aantal autokilometers, tussen 1986 en 2010, aangehouden. Het gaat hierbij om de regionale vertaling van het SVVII deel d beleid, pakket "tol".

Ten aanzien van het streef-scenario uit het Raamplan Vervoerregio Groningen kan nog worden opgemerkt dat in dit scenario uitgegaan wordt van het maximaal investeren in alternatieve vervoerswijzen in combinatie met een maximale inspanning op RO-gebied, een flankerend beleid en een beperkt regionaal prijsbeleid. Ondermeer kan dit een herverdeling van de verkeersruimte inhouden ten gunste van het kollektief vervoer en een beperkte parkeermogelijkheid bij werkplekken. De invulling en uitvoering hiervan heeft alleen kans van slagen als alle maatregelen in samenhang met elkaar worden uitgevoerd.

Op dit moment zijn een aantal ontwikkelingen, die van invloed kunnen zijn op de verkeersbelasting van de Zuidelijke Ringweg gaande, te weten:

- mogelijk derde (oostelijke) hoofd-ontsluiting van Haren
- agglomeratiestudie openbaar vervoer
- stedenbouwkundige ontwikkeling omgeving Zuidelijke Ringweg en verbindingsskanaalzone

In de projectstudie zullen deze punten mogelijk in de vorm van scenario's worden meegenomen. Voor elk scenario zal de hiermee in verband staande verkeers- en vervoersvraag worden onderzocht en meegenomen.



... toerit dosering ...

5.2 De alternatieven.

In de projektstudie worden de volgende alternatieven onderzocht:

A: uitgangspunt is de bestaande infrastructuur (nul-alternatief)

B: optimaliseren van de bestaande infrastructuur door benuttingsmaatregelen (vracht)auto, openbaar vervoer en aanpassing (optimalisering) bestaande weginrichting

C: geometrische aanpassingen

D: meest milieu-vriendelijke alternatief

A: nul-alternatief.

In alternatief A is het bestaande wegennet voor wat betreft de structuur en inrichting uitgangspunt, zoals schematisch is weergegeven in afbeelding H1. In dit alternatief wordt maximaal duidelijk wat de effecten ten gevolge van de toename van het autoverkeer zullen zijn op de bestaande Zuidelijke Ringweg en het onderliggende wegennet.

B: optimalisering alternatief.

In alternatief B wordt uitgegaan van het maximaal benutten van het huidige wegennet, zoals schematisch is weergegeven in afbeelding H1. Dit houdt onder andere in het optimaliseren van de weginrichting door gebruik te maken van vluchtstroken, op- en afritten en het treffen van benuttingsmaatregelen afhankelijk van de scenario's. Als benuttingsmaatregelen komen in principe in aanmerking:

- verkeerssignalering
- wisselstrook (tidal flow)
- toerit dosering
- homogenisering, variabele snelheidsadviezen of limieten
- verkeersregelingen
- specifieke rijstrook bestemming ten behoeve van vrachtverkeer, car-pool en/of openbaar vervoer
- tijdelijke vluchtstrook gebruik
- permanente voorzieningen voor werk in uitvoering
- lokale filebeveiliging
- tijdelijke afsluiting van een toerit
- informatie panelen
- wisselbewegwijzering
- incident management

C: geometrisch alternatief.

Alternatief C is te beschouwen als het meest vergaande geometrisch alternatief. Dit alternatief richt zich op de meest gewenste vormgeving, afhankelijk van het aanbod, van de Zuidelijke Ringweg en bijbehorende knooppunten, zoals bijvoorbeeld het geheel of gedeeltelijk ongelijkvloers maken van het Julianaplein en de uitbreiding van het aantal rijstroken. Tevens wordt de eventuele noodzaak van een aansluiting van de Laan Corpus den Hoorn onderzocht, waarbij de Laan van de Vrijheid niet meer aansluit op het Vrijheidsplein. Verder wordt in alternatief C de aanleg van een nieuwe verbinding tussen de A7 bij Euvelgunne en de Oostelijke Ringweg bij Driebond onderzocht. In afbeelding H2 is dit schematisch weergegeven.

Gelet op het ruimtebeslag, de versnippering en de kosten in verhouding tot het aandeel doorgaand verkeer (15%) wordt een volledige nieuwe infrastructuur in de vorm van een Zuidtangent buiten beschouwing gelaten. Bij de uitwerking van de alternatieven zal echter wel onderzocht worden welke rol RW33, als enkelbaans autoweg of als tweebaans autosnelweg, kan spelen ter ontlasting van de Zuidelijke Ringweg.

D: het meest milieu-vriendelijke alternatief.

Nadat de alternatieven op basis van een beoordeling voor de afzonderlijke aspecten met elkaar worden vergeleken, kan per aspect een voorkeursvolgorde voor de alternatieven worden aangegeven.

Vervolgens zal het meest milieu-vriendelijke alternatief worden aangegeven, als zijnde een combinatie van die delen van de andere alternatieven, waarin op de meest optimale wijze rekening is gehouden met het milieu. Hierbij zullen met name de aspecten, geluid, lucht, veiligheid, doorsnijding en de aantasting stedebouwkundige structuur, waarbij het sociale aspect een sterke rol speelt, aan de orde komen. Op dit moment is het dus nog niet mogelijk de invloed van het meest milieu-vriendelijke alternatief aan te geven. Een belangrijk onderdeel is het aangeven van die maatregelen die het milieu-effekt kunnen compenseren dan wel verzachten (mitigerende en compenserende maatregelen).

De keuze van het meest milieu-vriendelijke alternatief zal afhankelijk zijn van de gewichten die aan milieuhygiënische- en leefbaarheidsaspecten worden toegekend.

Bij het nader uitwerken van de alternatieven voor inrichting en gebruik van de Zuidelijke Ringweg zullen op onderdelen, bijvoorbeeld ten aanzien van plaats en aantal aansluitingen, rekening houdend met de doelstellingen van het beleid, varianten worden ontwikkeld. Deze varianten zijn dan een mix van maatregelen van geometrische aanpassingen en optimaliseringsmaatregelen. De varianten zullen aan de hand van de effectmethode, zoals gepresenteerd is bij de nota "Zorgen voor Morgen" en de beoordelingsmethodiek uit de pilot-studie "Evaluatie Verkeer en Vervoer" van de Vervoerregio Groningen/Noord Drenthe, worden beoordeeld.

de bijlagen

SVV II, deel d.

Het landelijk verkeers- en vervoerbeleid (voor de langere termijn, 2010) is in het Tweede Struktuurschema Verkeer en Vervoer (deel d, de Regeringsbeslissing) als volgt verwoord: Het uitgangspunt van het beleid is een duurzame samenleving. Bij de verbetering van de bereikbaarheid geldt als uitgangspunt dat de gestelde randvoorwaarden voor de duurzame samenleving niet worden overschreden. Daartoe dient de verwachte groei van de automobiliteit tussen 1986 en 2010 te dalen van 70% tot 35%. Om het voorgestane beleid te realiseren wordt een strategie gehanteerd die uit de volgende stappen bestaat:

- aanpak aan de bron
- geleiding van mobiliteit
- verbeteren alternatieven
- selectieve bereikbaarheid
- versterking fundament

Als potentiële maatregelen worden onder meer genoemd: gedragsbeïnvloeding, lokatiebeleid voor wonen, werken en recreëren, verhoging van de prijs van de mobiliteit als zodanig, goede alternatieven voor verplaatsingen per auto, een doelgroepenbeleid en selectieve bereikbaarheid over de weg. Als streefbeeld met betrekking tot de kwaliteit van het hoofdwegennet wordt gesteld dat voor de achterlandverbindingen in 2010 een kongestiekans van 2% wordt nagestreefd; voor de overige verbindingen van het hoofdwegennet (zoals rijksweg 7 met als onderdeel de Zuidelijke Ringweg) is deze kans 5%. Een kongestiekans van 5% wil zeggen dat gemiddeld per dag 5% van het passerende verkeer wordt gekonfronteerd met kongestie.

In deel d (de Regeringsbeslissing) van het SVV II wordt rijksweg 7 Zuidelijke Ringweg (in deel d aangeduid als Stadsrondweg Groningen) als een mogelijk te verbreden verbinding, als onderdeel van een hoofdtransportas, genoemd.

Het beleid voor de leefbaarheid (Vierde nota over de ruimtelijke ordening ekstra, SVV II (deel d), Nationaal Milieubeleidsplan-Plus) is er op gericht de kwaliteit van onze leefomgeving veilig te stellen c.q. te verbeteren. In SVV II (deel d) wordt veel nadruk gelegd op verbetering van de leefbaarheid. In de Regeringsbeslissing staat duidelijk verwoord wat de streefbeelden zijn voor het luik "Verbetering van de leefbaarheid":

1. Terugdringen van luchtverontreiniging: de door het autoverkeer uitgestoten hoeveelheid NOx en koolwaterstoffen is in 1995 20% en in 2010 75% lager dan in 1986.
2. Terugdringen van verbruik fossiele brandstoffen: dit gebruik en de uitstoot van CO2 door het autoverkeer zullen in 1995 op het nivo van 1989/90 liggen. In 2000 is het nivo van 1986 weer bereikt, in 2010 zal het verbruik en de uitstoot 10% lager zijn dan in 1986.
3. Terugdringen van geluidhinder: het totale oppervlak met een geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A) als gevolg van lawaai door interlokaal verkeer in gebieden buiten de bebouwde kom zal ten opzichte van 1986 niet toenemen. Daarnaast is het aantal woningen met een geluidsbelasting (aan de gevel) in gebieden binnen de bebouwde kom

van meer dan 55 dB(A) als gevolg van lokaal verkeer in 1995 5% en in 2010 50% lager dan in 1986.

4. Terugdringen van verkeersonveiligheid: het aantal verkeersdoden is in 1995 15% lager dan in 1986 en in 2010 50%; het aantal gewonden is in 1995 10% lager dan in 1986 en in 2010 40%.
5. Voorkomen en terugdringen van versnippering: op korte termijn is de versnippering teruggedrongen.
6. Veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen: deze is minstens gehandhaafd op het huidige nivo.

Het is duidelijk dat de milieudoelstellingen vragen om reductie van de verkeers-emissie en beperking van (auto)mobiliteit.

De hiervoor beschreven beleidsdoelstellingen voor bereikbaarheid en leefbaarheid zullen in bepaalde situaties om een afweging vragen. Ook hierover laat SVV II (deel d) zich duidelijk uit: "Het primaat (de prioriteit) ligt bij een duurzame samenleving", met andere woorden: wel streven naar goede bereikbaarheid, maar niet ten koste van de leefbaarheid.

Raamplan Vervoerregio Groningen.

Het Raamplan Vervoerregio Groningen, dat een regionale vertaling is van het landelijk beleid, stelt centraal het terugdringen van het woon-werkverkeer per auto. Als taakstellingen zijn geformuleerd:

1. de groei van het autoverkeer in de spitsperiode (uitgedrukt in autokilometers) dient in de periode 1988-2000 te worden beperkt tot 25%
2. het totale woon-werkverkeer per auto (uitgedrukt in personenverplaatsingen in de Agglomeratie) dient ten opzichte van 1988 met 50% te worden gereduceerd
3. het huidige aandeel van de fiets in de keuze van vervoerwijze dient op zijn minst te worden vastgehouden
4. de CO en NO₂ uitstoot dient in 2000 te worden gereduceerd, het aantal woningen met een gevelbelasting boven de 65 dB(A) dient met 30% af te nemen in de periode 1988 - 2000

Na afweging van de verschillende alternatieven is gekozen voor een samenhangend pakket maatregelen waarin zowel alternatieven voor het autogebruik en het woon-werkverkeer sterk worden verbeterd als maatregelen worden genomen die de keuze voor het gebruik van de auto minder aantrekkelijk maken. Daarin over de Zuidelijke Ringweg het volgende. Het ringwegenstelsel rond de stad Groningen zal de groei van het autoverkeer moeten opvangen. Met betrekking tot de Zuidelijke Ringweg komt er een projektstudie die wordt afgerond in 1992. In deze studie worden de mogelijkheden onderzocht van capaciteitsverruimende maatregelen met een zo beperkt mogelijk ekstra ruimtebeslag.

Vaststellingsnota "Groningen, knooppunt van verkeer en vervoer".

De gemeentelijke beleidsnota "Groningen, knooppunt van verkeer en vervoer" van september 1990 stelt dat voor de ontwikkeling van Groningen als stedelijk knooppunt van het noorden een optimale bereikbaarheid vereist is voor alle vormen van verkeer en vervoer: een goed funktionerend openbaar vervoer, uitstekende fietsvoorzieningen, een optimaal ringwegenstelsel, vlotte en logische routes naar de binnenstad, een duidelijke parkeerroute en een stadscentrum met een kwalitatief hoogwaardige inrichting, afgestemd op voetgangers.

Een goede bereikbaarheid voor autoverkeer vraagt om een overzichtelijke verkeersstructuur met een beperkt aantal hoofdroutes. Een dergelijke structuur is tevens van belang voor het handhaven en versterken van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu. Door concentratie van het verkeer kan de hinder worden beperkt.

Bij het verbeteren van de bereikbaarheid van de stad voor autoverkeer ligt het aksent op het zgn. essentiële verkeer: zakelijk verkeer, goederentransport, bezoek stedelijke voorzieningen e.d. Dus geen prioriteit voor woon-werkverkeer. Verbetereing van de bereikbaarheid vindt niet zozeer plaats door een toename van de verkeerscapaciteit door meer ruimtebeslag, maar veeleer door een beter gebruik van de beschikbare ruimte.

alternatief:	een samenhangend pakket van maatregelen dat samen een mogelijke oplossing vormt
belang:	door de maatschappij gestelde functies, die door uitvoering van de voorgenomen activiteit kunnen worden beïnvloed
bereikbaarheid:	aanduiding voor de manier waarop en de tijd waarin een lokatie te bereiken is bereikbaarheidsprofiel een kwaliteitsaanduiding voor de bereikbaarheid van een lokatie per (vracht)auto, openbaar vervoer en langzaam verkeer
doorgaand verkeer:	verkeer dat geen herkomst en bestemming in de agglomeratie Groningen heeft
emissie:	uitstoot of lozing van een verontreinigende stof
ekstern verkeer:	verkeer dat herkomst buiten de agglomeratie Groningen heeft en bestemming daarbinnen of omgekeerd
herkomst-/bestemmings verkeer:	verkeer dat of herkomst of bestemming heeft in de agglomeratie Groningen
hoofdtransportas:	hoofdverbindingen tussen stedelijke knooppunten
initiatiefnemer:	degene die de zogenaamde "voorgenomen activiteit" wil uitvoeren
intern verkeer:	verkeer dat zowel herkomst als bestemming binnen de agglomeratie Groningen heeft
kapaciteit:	het aantal eenheden dat maximaal in een bepaalde tijdsduur van een infrastrukturele voorziening gebruik kan maken
kongestie:	snelheidsverlaging en filevorming
leefbaarheid:	de kwaliteit van het (woon- en leef) milieu (luchtverontreiniging, energiegebruik, geluidhinder, landelijk gebied) en de verkeersveiligheid
m.e.r. (milieueffektrapportage):	een hulpmiddel bij de besluitvorming, dat bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een milieu-effektrapport en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van een mede op basis van dat milieueffektrapport genomen besluit, één en ander met inachtneming van de voorgeschreven procedurele uitgangspunten
m.e.r.-procedure:	geheel van wettelijk voorgeschreven stappen voor het totstandkomen en gebruiken van een milieu-effektrapport
MER (milieu-effekt rapport):	een openbaar dokument waarin van een voorgenomen activiteit en van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de te verwachten gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang op systematische en zo objectief mogelijke wijze worden beschreven. Het wordt opgesteld ten behoeve van één of meer besluiten die over de betreffende activiteit moeten worden genomen
MIT (meerjaren-programma infrastructuur en transport):	uitwerking van het SVV voor een periode van vijf jaar; wordt jaarlijks bijgesteld bij de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

mobiliteit:	het verplaatsingsgedrag van personen en goederen
project:	eén of meer samenhangende activiteiten in de sfeer van de voorbereiding van beleidsbeslissingen, en van de uitvoering en het beheer van objecten
sluiproute:	route die door het autoverkeer wordt gebruikt om de kongestie op het hoofdwegennet te ontwijken
tracéprocedure:	procedure tot vaststelling van een ingrijpend verbeteringsplan van een onderdeel van de hoofdinfrastructuur
trendmatige ontwikkeling:	voortzetting van de huidige verkeers- en vervoersontwikkeling zonder sturing van de overheid
variant:	subkeuze binnen een alternatief