

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Zuidelijke Ringweg Groningen (Rijksweg 7)
en de aanvullende informatie daarbij

21 juli 1999

427-150

ISBN 90-421-0486-4
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Postbus 20096
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGP/IB/823484 en DGP/IB/921667

uw brief
27 november 1998 en 20 mei 1999

ons kenmerk
U318-99\Od\mw\427-150

onderwerp
Toetsingsadvies Zuidelijke Ringweg
Groningen (Rijksweg 7)

doorkiesnummer
(030) 234 76 22

Utrecht,
21 juli 1999

Met bovengenoemde brieven stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Zuidelijke Ringweg Groningen (Rijksweg 7) en om de toetsingsperiode te verlengen.

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag te zijner tijd de standpuntbepaling, het (ontwerp-)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd. Indien er in verband met de keuze van alternatieven een aanvulling op het MER aan de orde zou zijn, is de Commissie uiteraard tevens tot toetsing bereid.

Hoogachtend,

dr. J.T. de Smidt
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Zuidelijke Ringweg Groningen (Rijksweg 7)

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Zuidelijke Ringweg Groningen (Rijksweg 7)
en de aanvullende informatie hierop

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport over de Zuidelijke Ringweg Groningen (Rijksweg 7) en de aanvullende informatie hierop,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (d.t.v. het Directoraat-Generaal Personenverkeer) en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze,


de werkgroep m.e.r. Zuidelijke Ringweg Groningen (Rijksweg 7),

de secretaris



drs. M. Odijk

de voorzitter



dr. J.T. de Smidt

Utrecht, 21 juli 1999

INHOUDSOPGAVE

| | Pagina |
|--|---------------|
| 1. Inleiding | 1 |
| 2. Oordeel over het MER | 3 |
| 2.1 Algemeen | 3 |
| 2.2 Toelichting: bescherming van de ecologische hoofdstructuur | 3 |
| 3. Overige aanbevelingen | 7 |
| 3.1 Beoordeling van alternatieven op basis van doelstelling | 7 |
| 3.2 Aanpak problemen ter plekke van huidige tracé | 8 |
| 3.3 Ondertangent | 9 |
| 3.4 Meest milieuvriendelijke alternatief | 9 |
| 3.5 Luchtverontreiniging en geluid | 10 |

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 27 november 1998, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
- 1a. Brief van het bevoegd gezag d.d. 20 mei 1999, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om op een latere datum advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr 228 d.d. 27 november 1999
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

I. INLEIDING

In 1992 heeft de directie Groningen van Rijkswaterstaat¹⁾ een tracékeuzestudie gestart inclusief milieueffectrapportage (m.e.r.) om oplossingen te zoeken voor de congestieproblemen op de Zuidelijke Ringweg Groningen, onderdeel van rijksweg 7. Na terinzagelegging van een startnotitie heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat op basis van inspraakreacties en adviezen richtlijnen vastgesteld voor het op te stellen milieueffectrapport (MER).

Tijdens de opstelling van het MER bleek dat de beperkingen die in de startnotitie waren gesteld, bij het zoeken van alternatieven tot problemen leidden. Daarop is besloten om een aanvullende startnotitie te maken. Deze werd in april 1996 openbaar gemaakt; daarbij werden opnieuw inspraak- en adviseringsmogelijkheden geboden. Op basis daarvan zijn in december 1996 herziene richtlijnen vastgesteld; daarna is het MER verder opgesteld en afgerond.

Bij brief van 27 november 1998²⁾ heeft de Ministerie van Verkeer en Waterstaat, mede namens haar collega van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over dit MER. Dat is op 30 november ter inzage gelegd³⁾.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.⁴⁾ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁵⁾, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over een essentiële tekortkoming in het MER, waarvoor de Commissie adviseert een aanvulling op het MER op te stellen alvorens de besluitvorming doorgang kan vinden;
- informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies;
- belangrijke onjuistheden bevat die ter voorkoming van misverstanden weerlegd dienen te worden.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de herziene richtlijnen van het MER⁶⁾, zoals vastgesteld op 6 december 1996;
- op eventuele onjuistheden⁷⁾;

1 Inmiddels de directie Noord-Nederland.

2 Zie bijlage 1.

3 Zie bijlage 2.

4 Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

5 Bijlage 4 geeft hiervan een lijst

6 Wm, artikel 7.23, lid 2.

7 Wm, artikel 7.23, lid 2.

- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁸).

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluiten over de Zuidelijke Ringweg Groningen.

Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegd gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Bij de toetsing is de Commissie gestuit op onduidelijkheden over de status van onderdelen van de ecologische hoofdstructuur (EHS) en de consequenties van de beschermingsformules voor de EHS. Hierover heeft een gesprek plaatsgevonden met het bevoegd gezag en de initiatiefnemer waarbij de Commissie ook de vraag heeft gesteld of er nog meer achtergrondinformatie beschikbaar was over de (on-)haalbaarheid van de zogeheten "ondertangent". Tijdens het gesprek heeft de vertegenwoordiger van het bevoegd gezag de Commissie verzocht de toetsing tijdelijk op te schorten; later is dit per brief formeel bevestigd⁹). Daarna heeft de Commissie extra schriftelijke informatie ontvangen en haar advies afgerond. De Commissie adviseert om de informatie die zij ter beschikking heeft gekregen ook openbaar te maken in het vervolg van de procedure – wellicht in een andere vorm.

8 Wm, artikel 7.10.

9 Zie bijlage 5.

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat de **essentiële informatie in het MER aanwezig** is voor een keuze tussen het **nulalternatief**¹⁰, alternatief **A** (= maatregelen op en aan de bestaande Zuidelijke Ringweg) en alternatief **B** (als A maar inclusief een tunnel bij het Julianaplein).

Als de voorkeur echter zou uitgaan naar alternatief C2 (met een zuidtangent-oost), C3 (met een zuidtangent-oost en ondertunneling bij Laan Corpus den Hoorn) of alternatief D1 (een complete zuidtangent) dan adviseert de Commissie om voorafgaand aan het besluit nader onderzoek te verrichten naar de consequenties van de beschermingsformules voor de onderdelen van de ecologische hoofdstructuur. Paragraaf 2.2 geeft een nadere toelichting.

Het MER bevat een duidelijke beschrijving van de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven en varianten, en van de afwegingen die zijn gemaakt om keuzemogelijkheden in te perken en om de resterende mogelijkheden te rangschikken. Het is in hoge mate verifieerbaar en consistent. Door het samenbrengen van de aspecten landschap, bodem en water is bij de vergelijking van alternatieven een evenwichtige beoordeling mogelijk.

De opstellers van het MER hebben bij de uitwerking van alternatieven getoond milieubelangen serieus te nemen. Dit blijkt onder andere doordat bij het formuleren van alternatieven niet steeds is uitgegaan van de maximale waarden van de ontwerpsnelheden.

2.2 Toelichting: bescherming van de ecologische hoofdstructuur

Het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) bevat beschermingsformules voor de verschillende onderdelen van de ecologische hoofdstructuur (d.w.z. voor kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones). Bij dit project is met name de formule voor natuurontwikkelingsgebieden van belang. Het SGR stelt¹¹):

*“Het rijksbeleid staat ingrepen en ontwikkelingen in en in de onmiddellijke nabijheid van de nog niet gerealiseerde natuurontwikkelingsgebieden niet toe, indien deze leiden tot het **onomkeerbaar verloren gaan** van de ontwikkelingsmogelijkheden van deze gebieden.*

*Alleen bij een **zwaarwegend maatschappelijk belang** kan hiervan worden afgeweken. De aarwezigheid van een dergelijk belang wordt op basis van voorafgaand onderzoek vastgesteld. Hierbij moet tevens worden nagegaan of aan*

10 Uit de inspraak (reactie 76) blijkt kritiek op de uitwerking van het nulalternatief. De Commissie meent dat een MER gediend is met realistische gegevens en aannamen en dat de uitwerking in dit MER voldoet aan die criteria. Het E-scenario biedt bovendien inzicht in de mate van probleemoplossing door openbaarvervoeroplossingen en gemeentelijk beleid.

11 Het is niet gebruikelijk dat de Commissie in haar advisering citeert uit beleidsnota's, maar in dit geval is er voor gekozen om de leesbaarheid te bevorderen.

dit belang niet **redelijkerwijs elders of op een andere wijze** tegemoet kan worden gekomen.⁹⁹

Tevens stelt het Structuurschema Groene Ruimte:

*“Indien na afweging van belangen voor gebieden met de functie natuur en/of bos en/of recreatie wordt besloten dat een van de genoemde functies moet wijken voor of anderszins aanwijsbare schade ondervindt van een ander aantoonbaar zwaarwegend maatschappelijk belang, waarvoor een ruimtelijke ingreep wordt toegestaan, zullen in elk geval **mitigerende** en, indien deze onvoldoende zijn, tevens **compenserende** maatregelen moeten worden getroffen.”*⁹⁹

Over natuurontwikkelingsgebieden vermeldt het SGR:

“De basisbescherming voor natuurontwikkelingsgebieden is gericht op het voorkomen van onomkeerbare ingrepen. [...] De basisbescherming voor alle natuurontwikkelingsgebieden heeft betrekking op het niet toestaan van:

- woningbouw;
- wegen/infrastructuur;

[...]

De basisbescherming afhankelijk van het gewenste natuurdoeltype (vastgelegd in gebiedsperspectief/gebiedsvisie) houdt in het niet toestaan van:

- doorbreken van ondoorlatende lagen in de bodem in zandgebieden
- omspuiten van de bodem in veengebieden;
- ingrepen die kwelsituaties verstoren;
- wijzigingen in het reliëf in de uiterwaarden en de hogere zandgronden (met name de beekdalen);
- ingrepen in de bestaande landschapsstructuur.⁹⁹

Bij haar beoordeling van de alternatieven C2, C3 en D1 heeft de Commissie het volgende overwogen over de consequenties van de bescherming van de ecologische hoofdstructuur^{12]}:

1) **Ten aanzien van het onontkoombaar verloren gaan van de ontwikkelingsmogelijkheden van Eelder- en Peizermeden en het Elsburger Onland**

Bij de toetsing van het MER bleek dat het moeilijk was na te gaan welke onderdelen van de ecologische hoofdstructuur beïnvloed zouden kunnen worden door de verschillende tracéalternatieven. De aanvullende informatie die Rijkswaterstaat Noord-Nederland na het gesprek met de Commissie heeft toegezonden ging in op de status van de Eelder- en Peizermeden en van het Elsburger Onland (in het westen) en op het natuurontwikkelingsgebied De Bronlanden (in het oosten). Van de gebieden in het westen werd alleen de formele *planologische* status aangegeven. Welke status de gebieden hebben vanuit de optiek van de ecologische hoofdstructuur (EHS) was echter niet duidelijk.

- De Commissie heeft inmiddels begrepen dat géén der alternatieven de EHS in het westen doorsnijdt.

12 Ook uit de inspraak komt naar voren dat velen zich zorgen maken over de aantasting van onderdelen van de ecologische hoofdstructuur, dan wel van specifieke soorten. Reactie 39 gaat tevens in op de consequenties van de bescherming die het Structuurschema Groene Ruimte voor de EHS regelt.

Het Structuurschema Groene Ruimte spreekt echter over bescherming tegen *aantasting* (bij kerngebieden) of *onomkeerbaar verloren gaan van ontwikkelingsmogelijkheden* (bij natuurontwikkelingsgebieden). Die gevolgen – aantasting of verlies van ontwikkelingsmogelijkheden – kunnen ook optreden zonder dat een gebied wordt doorsneden, bijvoorbeeld doordat de grondwaterstand dusdanig wordt aangetast dat de grondwaterafhankelijke vegetatie verdwijnt. De aanvullende informatie geeft hierover geen uitsluitel.

Het SGR stelt bovendien dat het rijksbeleid “ingrepen op en in de *onmiddellijke nabijheid*” van de nog niet gerealiseerde natuurontwikkelingsgebieden niet toestaat als die leiden tot onomkeerbaar verloren gaan van de ontwikkelingsmogelijkheden van deze gebieden. De Commissie veronderstelt dat het criterium “onomkeerbaar verloren gaan van ontwikkelingsmogelijkheden” belangrijker is dan “onmiddellijke nabijheid”. Uit kaartmatariaal lijkt het dat het D1-alternatief op ongeveer 750 m afstand van het natuurgebied Elsburger Onland komt.

- Op grond hiervan adviseert de Commissie om, als de voorkeur zou uitgaan naar alternatief D1, toelichting te geven op de relatie tot het SGR.

2) **Ten aanzien van het onomkeerbaar verloren gaan van ontwikkelingsmogelijkheden in De Bronlanden**

Uit de meest recente informatie van de directie Noord-Nederland van RWS wordt duidelijk dat er sprake is van onomkeerbaar verloren gaan van natuurontwikkelingsmogelijkheden, als het gebied De Bronlanden wordt doorsneden (en dat geschiedt bij uitvoering van de alternatieven C of D).

In eerdere instantie was aangegeven dat de ontwikkelingsmogelijkheden van De Bronlanden niet onomkeerbaar verloren gaan als de weg ter plekke op pijlers zou komen (mitigerende maatregel).

In hoeverre dat laatste inderdaad het geval is kan de Commissie niet beoordelen. Zij heeft onvoldoende inzicht in de techniek die hierbij zou worden gebruikt en in de geohydrologische situatie om deze stelling te onderschrijven.

- De Commissie acht bij een keuze voor een alternatief waarbij de Bronlanden worden doorsneden nadere informatie nodig over de (mogelijke) aantasting van ontwikkelingsmogelijkheden bij verschillende uitvoeringsvarianten van de weg.

3) **Ten aanzien van het zwaarwegend maatschappelijk belang en de mogelijkheid om de activiteit redelijkerwijs elders of op een andere manier te realiseren**

Indien een voorkeur zou bestaan voor de alternatieven C of D, dan zou op grond van het SGR voorafgaand aan het besluit het zwaarwegend maatschappelijk belang moeten worden vastgesteld. De Commissie denkt dat het belang waarschijnlijk is aan te tonen op basis van het MER.

Het SGR stelt echter verder, dat hierbij tevens moet worden nagegaan of aan dit belang niet redelijkerwijs elders of op andere wijze tegemoet kan worden gekomen.

- De Commissie adviseert om, als een alternatief wordt gekozen waarbij de EHS wordt aangetast, nader in te gaan op de realiseerbaarheid van de andere alternatieven en

het E-scenario¹³⁾ en aan te geven hoe met dit onderdeel van de beschermingsformule wordt omgegaan.

4) **Ten aanzien van mitigerende en compenserende maatregelen**

Het MER vermeldt twee uitvoeringsvormen van de alternatieven C en D ter plekke van De Bronlanden; een weg op een zandlichaam als gewone uitvoeringsvorm naast de pijlgedragen weg als mitigerende maatregel.

- De Commissie adviseert daarom om, als tot een C- of een D-alternatief zou worden besloten, tevens nadere informatie te geven de mate van aantasting van ontwikkelingsmogelijkheden, door beide uitvoeringsvarianten van de weg, en de consequenties van het SGR-beleid.

5) **Ten aanzien van de basisbescherming voor alle natuurontwikkelingsgebieden en van de natuurdoeltypeafhankelijke basisbescherming**

De basisbescherming voor alle natuurontwikkelingsgebieden heeft betrekking op het niet toestaan van wegenbouw/infrastructuur. De aanvullende informatie gaat nauwelijks in op deze principes en de consequenties voor de besluitvorming.

Uit het MER of de aanvullende informatie is niet duidelijk dat een weg – op pijlers of op zandlichaam – geen verstoring van de grondwatersituatie of van de bestaande landschapsstructuur inhoudt.

- De Commissie adviseert om, bij keuze van een C- of D-alternatief, hier nader aandacht aan te besteden.

6) **Ten aanzien van de definitieve begrenzing van de EHS-gebieden**

Het herinrichtingsplan Haren dat de status van de EHS-gebieden moet vastleggen zal pas eind 1999 worden vastgesteld. Volgens de systematiek van het SGR mag echter worden uitgegaan van eerdere indicatieve aanwijzing van EHS-gebieden en hoeft niet te worden gewacht tot de gedetailleerde begrenzing. Bovendien heeft de Commissie begrepen dat het waarschijnlijk is dat de aanpak van de Zuidelijke Ringweg niet onmiddellijk zal plaatsvinden; verwacht mag worden dat de natuurontwikkelingsgebieden in de loop van de komende jaren zich zullen ontwikkelen tot natuurgebieden.

- De Commissie concludeert dat over de locaties van de EHS-gebieden voldoende informatie beschikbaar is in de trajectnota/MER en de aanvullende informatie en dat naast de Eelder- en Peizermeden de Bronlanden en het Elsburger Onland als EHS-gebieden dienen te worden beschouwd.

Wél zou de vraag kunnen ontstaan of bij een besluit over eventuele aantasting van vooral De Bronlanden moet worden uitgegaan van de situatie in het heden, of van de situatie zoals die geldt op het moment dat de feitelijke werkzaamheden starten. De Commissie acht deze vraag pas actueel als duidelijk is dat het besluit zou leiden tot mogelijke aantasting van de ontwikkelingsmogelijkheden in de EHS.

13 Uit de inspraak komen nog meer suggesties naar voren die vooral bedoeld zijn om de automobiliteitsgroei te remmen of misschien zelfs tot -krimp te laten omslaan (o.a. reactie 104). Voor een deel betreft het echter suggesties waarvoor onduidelijk is welke concrete maatregelen hiervoor zouden moeten worden getroffen en welke organisaties hiervoor verantwoordelijk zouden moeten zijn. De Commissie vindt nader onderzoek naar dergelijke ontwikkelingen wel zinvol maar acht het niet noodzakelijk dat zulk onderzoek binnen het kader van deze m.e.r./Tracéwetprocedure wordt verricht.

Op grond van de bovenstaande overwegingen adviseert de Commissie om, als de voorkeur uitgaat naar alternatief C2, C3 of D1, voorafgaand aan het besluit de consequenties van de beschermingsformules nader te analyseren.

In deze beschouwing zal een deel uit beleidsoverwegingen bestaan, zoals de vraag in hoeverre er sprake is van zwaarwegend maatschappelijk belang en in hoeverre op grond van het SGR en andere beleidsuitgangspunten bepaalde alternatieven en varianten al dan niet als "redelijkerwijs voor besluitvorming in aanmerking komend" kunnen worden bestempeld.

Een deel van de informatie is echter ook milieuinformatie. Dat is de informatie over de aantasting van EHS (inclusief landschapsstructuur) en over mitigerende en compenseerende maatregelen. De Commissie adviseert – als dat in verband met de keuze van een alternatief nodig is – de milieu-informatie bij voorkeur in de vorm van een aanvulling op het MER te presenteren; de beleidsoverwegingen kunnen ook bij de standpuntbepaling, het ontwerp-tracébesluit of het tracébesluit worden opgenomen.

3. OVERIGE AANBEVELINGEN

3.1 Beoordeling van alternatieven op basis van doelstelling

Als doelstelling van het project is geformuleerd:

"Het onderzoeken op welke manier de te verwachten problematiek op de Zuidelijke Ringweg Groningen/A7 kan worden opgelost op een zodanige wijze dat de agglomeratie Groningen ook in de toekomst bereikbaar blijft.

De negatieve gevolgen voor het (leef)milieu dienen waar mogelijk te worden vermeden, dan wel zo veel mogelijk te worden beperkt."

Deze doelstelling maakt geen onderscheid tussen doorgaand verkeer en het bestemmingsverkeer.

Toch is bij de beoordeling van het oplossend vermogen van de alternatieven vooral uitgegaan van de congestiekans voor het doorgaande verkeer, ondanks het geringe aandeel daarvan (22% versus 78%). De opstellers wijken daarmee af van het doel van het project en nemen enige ruimte om oplossingen te onderzoeken die anders wellicht snel afgeschreven zouden zijn. De vergelijking van de "restwaarde" van de alternatieven^{14]} vindt onder andere plaats op basis van de 5%-congestiekans op de doorgaande route A7 – A7. Op deze manier scoort het D1-alternatief het best.

Op basis van de doelstelling van het project, en omdat bij dit project wordt samengewerkt met de gemeente Groningen^{15]}, ligt het voor de hand om de beoordeling van de restwaarde van de alternatieven vooral te letten op het bereiken van de verzadigingsgraad (intensiteit/capaciteitverhouding).

Uit het MER is af te leiden dat het B-alternatief dan het gunstigst scoort^{16]}.

14 MER, Doorkijk tot 2030, blz. 149.

15 De Commissie beschouwt deze samenwerking als een goede basis voor oplossingen voor de gehele verkeersproblematiek.

16 Ook uit de inspraak blijkt dat de omschakeling van de beoordeling op basis van de doelstelling naar beoordeling op basis van de congestiekans voor doorgaand verkeer tot vragen leidt. Zo wordt gesteld dat de tekst over de verkeersafwikkeling, waarin wordt geconcludeerd "De grootste verbetering treedt op in de alternatieven A en B" en (wordt vervolgd...)

Terecht is op basis van de richtlijnen besloten om alternatief D2 niet volledig uit te werken. Als argument om alternatief D1 wél uit te werken (en dus als reëel alternatief voor de besluitvorming te beschouwen) noemt het MER het streven naar een *vollediger verkeersstructuur*.

■ De Commissie meent dat dit geen helder criterium is en adviseert dit bij de verdere besluitvorming ofwel nader uit te werken, ofwel buiten beschouwing te laten.

Gezien het probleemoplossend vermogen van alternatief C3 en het feit dat C3 in de periode na 2010 voor het *totale wegverkeer* een robuuster oplossing biedt dan alternatief D1 vervalt naar de mening van de Commissie de noodzaak om D1 als volwaardig alternatief te presenteren.

■ De Commissie adviseert om de gehele verkeersproblematiek in de overwegingen bij het besluit te betrekken bij de vraag welke restwaarde het gekozen alternatief heeft voor het gebied.

■ Mocht een besluit tot aanleg van alternatief D1 worden genomen, dan adviseert de Commissie om bij het tracébesluit te motiveren waarom, in weerwil van de richtlijnen en de argumenten die aan het MER kunnen worden ontleend, D1 toch als voor besluitvorming in aanmerking komend alternatief wordt beschouwd.

3.2 Aanpak problemen ter plekke van huidige tracé

Het MER stelt dat bij technisch vérgaande oplossingen op of langs het huidige tracé een deel van de capaciteit van de Zuidelijke Ringweg uit gebruik genomen zou moeten worden en dat tijdens de werkzaamheden de verkeersproblemen onaanvaardbaar zouden toenemen. De enige oplossing hiervoor zou zijn dat langs de Ringweg een fors aantal woningen en andere gebouwen en een belangrijk deel van het groen wordt opgeofferd voor deze werkzaamheden. Om die reden worden dergelijke oplossingen als alternatief terzijde geschoven.

De Commissie stemt in met deze conclusie. Wel tekent zij erbij aan, dat uit de robuustheidscontrole blijkt dat er enige tijd na het voltooiën van de oplossing die op basis van dit MER wordt gekozen, opnieuw congestieproblemen kunnen ontstaan.

■ Indien voor een C- of D-tracé wordt gekozen, adviseert de Commissie om in een vervolg op deze Tracéwetprocedure de mogelijkheid te beschouwen om in de eerste jaren na ingebruikneming van het nieuwe tracé, de tijdelijke overcapaciteit te gebruiken door op en langs het bestaande tracé alsnog capaciteitsverruimende maatregelen te treffen – onafhankelijk van de vraag wie de wegbeheerder is en of het op het oude weggedeelte vooral om doorgaand dan wel vooral om bestemmingsverkeer gaat.

16 (...vervolg)

de beoordeling van de bereikbaarheidsgevolgen van A en B met een +, van C2 met ++, van C3 met ++/+++ en van D1 met +++ misleidend zou zijn (reactie 93).

3.3 Ondertangent

De Commissie heeft in aanvulling op het MER van de initiatiefnemer ook extra informatie ontvangen over de technische mogelijkheden van een zogeheten “ondertangent”¹⁷⁾ – een oplossing ter plaatse van het huidige tracé in de vorm van een geboorde tunnel. Uit deze informatie komt helder naar voren dat zo’n aanpak problematisch is omdat

- ofwel een aantal aansluitingen nodig is op het onderliggende wegennet die alleen kunnen worden gerealiseerd als er op grote schaal bebouwing langs het tracé wordt verwijderd;
 - ofwel de tunnel vrijwel uitsluitend dienst kan doen voor het doorgaande verkeer, maar dan (vanwege het geringe aandeel van het doorgaand verkeer in de totale verkeersproblematiek) niet als probleemoplossend bestempeld kan worden.
- De Commissie concludeert dat er voldoende argumenten zijn om een ondertangent in het MER niet als volwaardig alternatief uit te werken.

Ook blijkt dat naarmate oplossingen verder van het onderliggend wegennet van de stad Groningen worden gezocht, het oplossend vermogen voor het gehele verkeersprobleem geringer is. Dit bevestigt de in § 3.1 van dit advies geuite reserves ten aanzien van het probleemoplossend vermogen van vooral het DI-alternatief.

3.4 Meest milieuvriendelijke alternatief

In de richtlijnen is een aanpak aanbevolen voor opstelling van het meest milieuvriendelijke alternatief. Het MER vermeldt dat er geen apart meest milieuvriendelijk alternatief is ontwikkeld, onder andere omdat het vermijden van negatieve milieugevolgen en beperken van onvermijdbare gevolgen tot de doelstelling van het project behoort en deze doelstelling zijn weerslag heeft gevonden bij de beschreven alternatieven.

Het MER laat zien dat een combinatie van een A-alternatief met een E-scenario wel als meest milieuvriendelijke oplossing beschouwd kan worden, maar gedeeltelijk buiten de competentie van de initiatiefnemer valt¹⁸⁾.

- De Commissie kan onderschrijven dat de manier waarop milieubelangen in de uitwerking van de alternatieven zijn betrokken het zoeken naar een afzonderlijke milieuvriendelijke oplossing overbodig maakt.

17 Zie ook reactie 26, 30, 37, 58, 79, 81, 90, 99 en verscheidene andere, waarin uitvoerig wordt ingegaan op de wenselijkheid van uitwerking (resp. uitvoering) van zo’n alternatief.

18 Scenario E laat zich goed lezen in combinatie met de afzonderlijke alternatieven – en de term ‘scenario’ geeft daarnaast duidelijk aan dat de maatregelen hiervan niet tot de keuzemogelijkheden van het bevoegd gezag behoren. De Commissie onderschrijft uit de reactie van de Milieufederatie Groningen (32) wél de opmerking dat er een morele noodzaak is om iets te doen met het E-scenario, maar niet de vraag om een combinatie van A, B en E tot een nieuw alternatief, het mma, uit te werken.

3.5 Luchtverontreiniging en geluid

Het is niet duidelijk waarom, in afwijking van de richtlijnen, verschillende studiegebieden zijn onderscheiden voor luchtverontreiniging en voor geluidhinder. Het is mogelijk dat voor luchtverontreiniging zelfs een te klein studiegebied is gekozen.

De Commissie heeft echter niet de indruk dat een mogelijke onjuiste vaststelling van het studiegebied geleid heeft tot een onjuiste weergave in de voorkeursvolgorde van de alternatieven waar het luchtverontreiniging of geluidhinder betreft, dan wel een onjuiste weergave van de (mogelijke) overschrijding van geluids- en luchtkwaliteitsnormen.

■ Bij de opstelling van een evaluatieprogramma adviseert de Commissie speciale aandacht te besteden aan de mogelijkheid van tegenvallende geluidhinder of luchtverontreiniging.

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het
milieueffectrapport Zuidelijke
Ringweg Groningen (Rijksweg 7)
en de aanvullende informatie
daarop

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 27 november 1998 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de Voorzitter van de Commissie voor de
Milieu-effectrapportage
ir. P. van Duursen
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

| | |
|-------------|--|
| | Commissie voor de milieu-effectrapportage |
| Ingekomen: | 1 DEC. 1998 |
| Nummer: | 1650-98 |
| Wissel: | 427-92 |
| Kopie naar: | Od/Sc/pres/bib/mw |

HL

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum
27 november 1998
Oms kenmerk
DGP/IB/823484

Bijlage(n)
-
Uw kenmerk
-

Onderwerp

Trajectnota/MER A7/Zuidelijke Ringweg Groningen

Geachte heer Van Duursen,

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet Milieubeheer stel ik U hierbij in de gelegenheid advies uit te brengen over de trajectnota/MER A7/Zuidelijke Ringweg Groningen.

De trajectnota/MER ligt van 30 november 1998 tot 8 februari 1999 ter inzage. Ik verzoek U om Uw advies binnen vijf weken na afloop van de terinzagelegging uit te brengen aan het Directoraat-Generaal van het Personenvervoer, ter attentie van de afdeling Hoofdwegen.

De benodigde aantallen trajectnota/MER's en de bijbehorende deelrapporten zijn U reeds rechtstreeks door de initiatiefnemer toegezonden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 3516171
Telefax +31 70 3517896

Bereikbaar via telefoon 1 (station es), telegram S1station fr en es) en buslijn 22 (station es)

BIJLAGE 1a

Brief van het bevoegd gezag d.d. 20 mei 1999 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om op een latere datum advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer

Aan
de voorzitter van de Commissie voor de
Milieu-effectrapportage
ir. P. van Duursen
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

| | |
|-------------|--|
| | Commissie voor de milieu-effectrapportage |
| ingekomen : | 25 MEI 1999 |
| nummer: | 529-99 |
| dossier | 427-135 |
| afzender | Cid/sc/pres/his/mw |

| | |
|---|----------------|
| Contactpersoon | Doorkiesnummer |
| J.J. van Lierop | 070-3516267 |
| Datum | Bijlage(n) |
| 20 mei 1999 | - |
| Ons kenmerk | Uw kenmerk |
| DGP/IB/921667 | - |
| Onderwerp | |
| Trajectnota/MER A7/Zuidelijke Ringweg Groningen | |

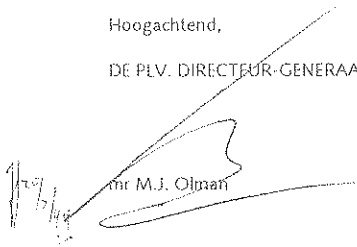
Geachte heer Van Duursen,

Naar ik heb begrepen is de wettelijke adviestertermijn voor wat betreft de trajectnota/MER A7/Zuidelijke ringweg Groningen te kort aangezien de in de trajectnota weergegeven informatie te beknopt is om uwerzijds een goed onderbouwd advies te kunnen geven.

Bij deze geef ik uw toestemming om over deze termijn heen te gaan en in overleg met mevrouw van Lierop een datum te bepalen waarop uw advies wordt uitgebracht.

Hoogachtend,

DE PLV. DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER,


Mr. M.J. Ojman

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 3516171
Telefax +31 70 3517895

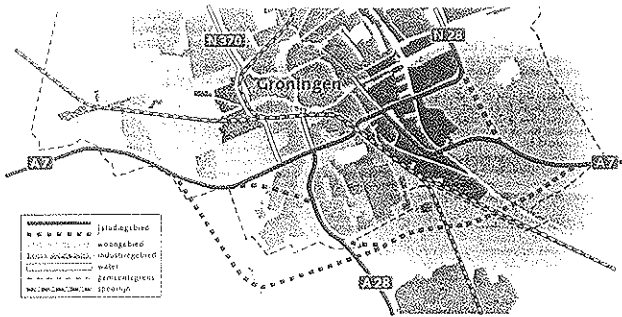
Bereikbaar via tramlijn 1 (station cs), tramlijn 9 (station hs en cs) en buslijn 22 (station cs)

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de ter inzagelegging van het Milieueffectrapport in Staatscourant nr. 228 d.d. 27 november 1999



Inspraak Trajectnota/MER A7/ Zuidelijke Ringweg Groningen



Inspraak Trajectnota/MER A7/Zuidelijke Ringweg Groningen

Gedurende de periode 30 november 1998 tot en met 5 februari 1999 ligt de Trajectnota A7/Zuidelijke Ringweg Groningen, met daarin opgenomen een Milieu-Effectrapport (MER), ter inzage. In deze periode kunt u op de nota inspreken.

De A7/Zuidelijke Ringweg Groningen

De Zuidelijke Ringweg Groningen vormt zowel een onderdeel van de hoofdtransportas A7, als van het ringwegenstelsel rond de stad Groningen. Het verkeer op deze rijksweg wordt geconfronteerd met doorstromingsproblemen, die extra problematisch zijn omdat het gaat om verongving van stedelijk verkeer met verkeer op de doorgaande route (A7). Door de verwachte groei van het autoverkeer zullen de problemen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en milieu in de toekomst verder toenemen. Namens de minister van Verkeer en Waterstaat heeft Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland, naar mogelijkheden gezocht om de knelpunten op te lossen en de negatieve gevolgen voor het leefmilieu te voorkomen, danwel zoveel mogelijk te beperken.

De Trajectnota/MER A7/Zuidelijke Ringweg Groningen

De Trajectnota/MER A7/Zuidelijke Ringweg Groningen bevat de resultaten van het onderzoek naar de ontwikkelingen op deze rijksweg tot het jaar 2010. Tevens beschrijft de Trajectnota/MER verschillende alternatieven die erop gericht zijn problemen rond de A7/Zuidelijke Ringweg Groningen op te lossen. Deze alternatieven variëren van bebouw van de bestaande wegcapaciteit tot de aanleg van een volledige Zuidring, doorgetrokken tot de aansluiting Hoogkerk, uitgevoerd als autosnelweg. Naast een beschrijving van deze verschillende alternatieven, vindt in deze Trajectnota/MER een vergelijking plaats van de effecten van de alternatieven op de omgeving.

De Trajectnota/MER doortoep een inspraakprocedure overeenkomstig de Tracéwet en de Wet Milieubeheer. In dit kader wordt u in de gelegenheid gesteld uw zienswijze op de inhoud van de Trajectnota/MER kenbaar te maken.

Waar kunt u de Trajectnota/MER inzien?

De Trajectnota/MER A7/Zuidelijke Ringweg Groningen en de daarbij behorende tekeningen kunt u vanaf maandag

30 november 1998 tot en met vrijdag 5 februari 1999 gedurende de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Groningen (Gemeentelijk Informatiecentrum, Kreupelstraat 1), Haren, Noordenveld (gemeentehuis te Roden) en Zuidlaren (alle drie locaties);
- de provinciehuizen van Groningen (te Groningen) en Drenthe (te Assen);
- de openbare bibliotheken te Groningen (centrale bibliotheek en filiaal Hoogkerk en Zuid), Haren, Eelde, Peize en Norg;
- Rijkswaterstaat dienstkring Groningen te Haren (Weerweg 139);
- de bibliotheek van het kantoor van Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland te Leeuwarden (Zuidersingel 3);
- de bibliotheken van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide te Den Haag.

In de gemeentehuizen van Groningen en Haren en in de bibliotheek van Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland kunt u tevens de aan de Trajectnota/MER ten grondslag liggende rapportages inzien.

Voorlichtingsbijeenkomsten

Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de Trajectnota/MER wordt een aantal voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd. Er worden dan informatiemarkten ingericht waar, met behulp van informatiemenen en kaartmateriaal, de inhoud van de Trajectnota/MER verder wordt toegelicht. Naast de informatiemarkten wordt tijdens de voorlichtingsbijeenkomsten ook een mondelinge toelichting op de plannen gegeven en bestaat de mogelijkheid om vragen te stellen aan medewerkers van Rijkswaterstaat. De voorlichtingsbijeenkomsten vinden plaats op:

dinsdag 5 januari en Groningen
woensdag 6 januari 1999 in de 'Marinihal'
(Springerzaal en foyer);
L. Springerlaan 2

woensdag 13 januari 1999 Haren
in het 'Postiljon Motel'
Emmalaan 33

De informatiemarkten zijn op deze data geopend vanaf 19.00 uur. U kunt vanaf dat moment vrij binnenlopen. De voorlichtingsbijeenkomsten beginnen om 20.15 uur.

Hoe kunt u inspreken?

U kunt zowel schriftelijk als mondeling op de Trajectnota/MER A7/Zuidelijke Ringweg Groningen reageren. Uw schriftelijke inspraakreactie dient u uiterlijk 5 februari 1999 te sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
A7/Zuidelijke Ringweg Groningen
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw gegevens.

Uw mondelinge reactie kunt u kenbaar maken tijdens één van de openbare hoorzittingen, die plaatsvinden op:

dinsdag 26 januari 1999 Groningen
in de 'Marinihal'
L. Springerlaan 2

woensdag 27 januari 1999 Haren
in het 'Postiljon Motel'
Emmalaan 33

De hoorzittingen beginnen om 19.30 uur (zaal open om 19.00 uur). Indien u van deze mogelijkheid gebruik wilt maken, wordt u verzocht dit vóór 22 januari 1999 aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat kenbaar te maken.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Vervolgens bepaalt de minister van Verkeer en Waterstaat, in samenspraak met de minister van VROM, haar Standpunt over de vraag welke van de in de Trajectnota/MER beschreven alternatieven haar voorkeur heeft. Dit gebeurt mede op basis van de inspraak op en adviezen over de Trajectnota/MER. Dit Standpunt wordt gedetailleerd uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit, waarop te zijner tijd wederom kan worden ingesproken.

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermin kunt u de door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat ontvangen reacties alsmede verslagen van de hoorzittingen inzien op de locaties, waar momenteel de Trajectnota/MER ter inzage ligt.

Nadere informatie

Ten behoeve van de voorlichting is van de Trajectnota/MER A7/Zuidelijke Ringweg Groningen een uitgebreide samenvatting gemaakt. Deze samenvatting is gratis verkrijgbaar tijdens de voorlichtingsbijeenkomsten en kan ook worden aangevraagd bij Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland, Projectbureau Zuidelijke Ringweg Groningen, telefoon (058) 234 41 35 (adres: kamer 1.13, Postbus 2301, 8901 JH Leeuwarden). U kunt bij Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland eventueel ook een volledig exemplaar van de Trajectnota/MER bestellen. In verband met de beperkte oplage en de hoge productiekosten wordt hiervoor een bedrag van f 95,- exclusief verzendkosten in rekening gebracht.

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon (070) 361 87 78.

 **Inspraakpunt**
Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat, directie Noord-Nederland^{1]}

Bevoegd gezag: minister van Verkeer en Waterstaat en Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer^{2]}

Besluit: tracébesluit voor de Zuidelijke Ringweg Groningen, onderdeel van rijksweg 7

Categorie Besluit m.e.r. 1994: C1.1

Activiteit: In de jaren zestig is de Zuidelijke Ringweg Groningen aangelegd. De weg was oorspronkelijk vooral bestemd voor de afwikkeling van het stedelijk verkeer. Voor het overig verkeer bestond het voornemen om in de jaren zeventig zogenaamde buitentangenten aan te leggen. Door een geringere automobiliteitsgroei dan gepland zijn die echter niet aangelegd. Vanwege de huidige congesties op de Zuidelijke Ringweg en de verwachte toename daarvan is een m.e.r.-/tracéprocedure gestart om een besluit te kunnen nemen over aanpassing van de weg en/of eventueel andere maatregelen.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 13 mei 1992

richtlijnenadvies uitgebracht: 29 juni 1992

richtlijnen vastgesteld: 24 september 1992

kennisgeving aanvullende startnotitie: 4 april 1996

herzien richtlijnenadvies uitgebracht: 13 augustus 1996

kennisgeving MER: 27 november 1998

toetsingsadvies uitgebracht: 21 juli 1999

Bijzonderheden: Het richtlijnenadvies vroeg onder andere aan te geven, of de alternatieven die in de startnotitie worden genoemd, de meest extreme mogelijkheden zijn; ook wordt gevraagd een 'meest milieuvriendelijk alternatief te beschrijven via een nieuwe aanpak. De richtlijnen zijn vrijwel conform het richtlijnenadvies vastgesteld.

Eind 1995 werd duidelijk, dat wellicht een nieuwe opzet van de studie nodig zou zijn. Op grond van voorlopige studies was duidelijk geworden, dat capaciteitsvergroting op of langs het bestaande tracé, met handhaving van de bestaande bebouwing, alleen met zeer ingrijpende kostbare infrastructuur in het verticale vlak zou kunnen worden gerealiseerd. Gezien de barrièrewerking en de landschappelijke consequenties van dergelijke oplossingen werden ernstige knelpunten verwacht. Daarom heeft Rijkswaterstaat Noord-Nederland, in overleg met de provincie en de gemeente Groningen, besloten om naast de eerder in studie genomen alternatieven, ook oplossingen aan de zuidkant van de stad Groningen (zuidtangent-alternatieven) in beschouwing te nemen. Daarom is een aanvullende startnotitie gepubliceerd en een aanvulling op de m.e.r.-procedure gestart. De beide zuidtangenttracés (D1 en D2) die in de aanvullende startnotitie worden aangegeven, doorsnijden het Paterswolder Meer en de groene strook tussen de bebouwde kommen van Groningen en Haren; het lange zuidtangenttracé (D2) doorsnijdt bovendien delen van de ecologische hoofdstructuur ten zuidwesten van de stad Groningen.

-
- 1 Bij de eerdere procedure (tot en met de vaststelling van de richtlijnen) was dit de directie Groningen van Rijkswaterstaat.
 - 2 In de eerste m.e.r.-procedure (die nog niet onder de Tracéwet viel) was alleen de Minister van Verkeer en Waterstaat bevoegd.

De Commissie adviseerde in haar herziene richtlijnenadvies in het MER vooral aandacht te schenken aan gezamenlijke inspanningen om de noodzaak tot nieuwe infrastructuur te verminderen en aan de consequenties van het feit dat de rijksweg verschillende functies vervult: 85% van het verkeer komt uit of gaat naar de stad Groningen; slechts 15% van het verkeer is doorgaand. Zij adviseerde om de zuidtangentalternatieven in het MER niet meer verder uit te werken, als zou blijken dat – met ingrijpende maatregelen – minder ingrijpende tracés voldoende oplossing zouden kunnen bieden. Als zuidtangentsen toch worden uitgewerkt, dan zou wellicht met de uitwerking van alleen een kort zuidtangent (D1) kunnen worden volstaan.

Uit de inspraak zijn enkele suggesties voor andere alternatieve traceringen naar voren gekomen; de Commissie adviseerde in het MER te motiveren of deze suggesties bruikbaar zijn – en om de bruikbare suggesties in alternatieven uit te werken.

Voor het zoeken van een meest milieuvriendelijke alternatief adviseerde ze om, als nieuwe infrastructuur onontkoombaar is, in eerste instantie uit te gaan van oplossingen op of vlak langs het bestaande tracé. Zij vroeg bij oplossingen in het verticale vlak vooral te kijken naar mogelijkheden van ondertunneling. Ook bracht ze onder de aandacht, dat rekening zou moeten worden gehouden met de beperkte opnamecapaciteit van het onderliggende wegennet.

Tijdens de toetsing bleek dat er vooral ten aanzien van de mogelijke aantasting van onderdelen van de ecologische hoofdstructuur nog vragen bleven bestaan. Hierop is besloten om de toetsing te verlengen en de Commissie aanvullende informatie te verschaffen. Het toetsingsadvies komt tot de conclusie dat het MER de essentiële informatie bevat om een besluit tot het nulalternatief of de alternatieven A of B te nemen, maar dat voor een besluit over de alternatieven C of D, voorafgaand aan het besluit, nog iets meer informatie meer nodig is over hoe de beschermingsformules van het SGR worden toegepast.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. P. van Eck

drs. A.L. de Jong

ir. J.R. Groenhuijse (tijdens de eerste richtlijnenfase)

dr. J.Th. de Smidt (voorzitter)

ir. D. Wiebes (vanaf de tweede richtlijnenfase)

Secretaris van de werkgroep: drs. M. Odijk.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

| nr. | datum | persoon of instantie | plaats | datum van ontvangst Cie. m.e.r. |
|-----|----------|---|-----------|------------------------------------|
| 1. | 19981201 | A. Vels | Haren | 19990115 |
| 2. | 19981210 | P.T. van Manen | Groningen | 19990115 |
| 3. | 19981214 | A.S. Bouma-van der Linde | Haren | 19990115 |
| 4. | 19990111 | J.F.A. van Deemter | Groningen | 19990115 |
| 5. | 19990115 | F.H.J. Falke | Groningen | 19990125 |
| 6. | 19990116 | ir. H.G. Wagenaar | Haren | 19990125 |
| 7. | 19990115 | P.L.J. Burm | Haren | 19990125 |
| 8. | 19990119 | NV Nederlandse Gasunie | Groningen | 19990125 |
| 9. | 19990120 | Vereniging de Hoornsche Dijk | Brittil | 19990201 |
| 10. | 19990121 | Fietsersbond ENFB afd. Groningen | Groningen | 19990201 |
| 11. | 19990126 | A. en M. Degen | Groningen | 19990201 |
| 12. | 19990123 | J. Wijngaard | Assen | 19990201 |
| 13. | 19990121 | dr. A.F. Sanders | Groningen | 19990201 |
| 14. | 19990124 | drs. M.M.H. van der Linden | Groningen | 19990201 |
| 15. | 19990125 | dr. L.W. Put | Glimmen | 19990201 |
| 16. | | B.J. Rigterink en 68 eensluitende reacties | Haren | 19990201 |
| 17. | | A. Wekema | Groningen | 19990201 |
| 18. | | drs. H.B.A. Hellendoorn | Glimmen | 19990201 |
| 19. | | M. Dijsselhof | Glimmen | 19990201 |
| 20. | 19990129 | Stichting Wijk den Hoorn, Wijkraad Hoornse Wijken | Groningen | 19990208 |
| 21. | 19990129 | Noordelijke Land- en Tuitbouw Organisatie | Assen | 19990208 |
| 22. | 19990129 | Mts. E.K. en S.F. Bolhuis-Schraffordt Koops | Haren | 19990208 |
| 23. | 19990129 | G. Hofsteenge | Groningen | 19990208 |
| 24. | 19990129 | J.G. Bolhuis | Haren | 19990208 |

| nr. | datum | persoon of instantie | plaats | datum van ontvangst Cie. m.e.r. |
|-----|----------|---|-------------|---------------------------------|
| 25. | 19990129 | J.L.W. Petersen | Haren | 19990208 |
| 26. | 19990131 | K.A. Halbesma | Groningen | 19990208 |
| 27. | 19990131 | C. Bekker | Groningen | 19990208 |
| 28. | 19990131 | D. Evenhuis | Groningen | 19990208 |
| 29. | 19990131 | Prof.dr. J.A. Troelstra, mede ondertekend door 57 anderen | Groningen | 19990208 |
| 30. | 19990131 | Prof.dr. P.L.M. Jansen | Haren | 19990208 |
| 31. | 19990131 | W. Brinkhof, E. van Ommen | Groningen | 19990208 |
| 32. | 19990201 | Milieufederatie Groningen | Groningen | 19990208 |
| 33. | 19990201 | Maartens College | Groningen | 19990208 |
| 34. | 19990201 | J.A.M. Gisberts | Haren | 19990208 |
| 35. | 19990201 | Prof.dr. H. Schraffordt Koops | Haren | 19990208 |
| 36. | 19990201 | M. Bron en G.R. Wiegiers | Haren | 19990208 |
| 37. | 19990126 | dr. H. de Vries | Groningen | 19990208 |
| 38. | 19990128 | K. Kreuijer | Assen | 19990216 |
| 39. | 19990201 | IVN Vereniging voor natuur- en milieueducatie, afdeling Eelde/Paterswolde | Paterswolde | 19990216 |
| 40. | 19990201 | K. vd Berg, I. vd Berg-Pellekooren en I. vd Berg | Groningen | 19990216 |
| 41. | 19990201 | A. Groeneveld | Groningen | 19990216 |
| 42. | 19990201 | J.F. Bakker | Haren | 19990216 |
| 43. | 19990202 | Manege Vegter C.V. | Groningen | 19990216 |
| 44. | 19990201 | P.J. Hoving | Groningen | 19990216 |
| 45. | 19990131 | M.W.C. Sanders-van Pampus | Groningen | 19990216 |
| 46. | 19990202 | CSM Suiker BV | Groningen | 19990216 |
| 47. | 19990202 | Oosterpoort koopcentrum | Groningen | 19990216 |
| 48. | 19990201 | H. Lukkien | Peize | 19990216 |
| 49. | 19990202 | A. vd Spoel | Groningen | 19990216 |
| 50. | 19990202 | J.S.H. Peutz | Groningen | 19990216 |
| 51. | 19990202 | R.H. de Bock en J.J. Wolf | Haren | 19990216 |

