



Groningen, 28 mei 2009

**Aan de Stuurgroep Zuidelijke Ringweg**  
**T.a.v. de voorzitter de heer M.J. Jager,**  
**gedeputeerde Verkeer & Vervoer van de provincie Groningen**

Geachte heer Jager,

Hierbij geven wij als Actiegroep Tunnelvariant! onze visie over de reconstructie van de zuidelijke ringweg Groningen in het kader van de raadpleging, zoals die ondermeer gestalte heeft gekregen van 11 tot en met 29 mei in de Mediacentrale.

### Onze visie

#### De Actiegroep Tunnelvariant!:

- \* streeft naar een schonere en stillere zuidelijke ringweg, inclusief het Julianaplein
- \* zet zich in voor het slechten van de barrière, die de weg vormt tussen de woonwijken en in het Sterrebos.

#### Wij zijn voor:

- \* een vlotte dóórstroming op het knooppunt A7/A28
- \* vermindering van de aantasting van de gezondheid door het verkeer door:
  - minder verkeerslawaaï
  - lagere concentraties stikstofdioxide
  - lagere concentraties fijnstof
- \* geen verdere aantasting van de leefbaarheid:
  - geen verdere verbreding van de weg
  - geen verdere verhoging van de weg
  - geen mega-verhoogd Julianaplein

### Wij willen LEEFBAARHEID & VERKEER DUURZAAM IN BALANS

Dit vraagt om een oplossing die zoveel mogelijk verkeer van de bovengrondse weg àfhaalt. Dit zal moeilijk anders kunnen dan door een of andere vorm van ondertunneling onder het traject Europaplein – Vrijheidsplein.

#### De voorkeursvarianten

De Parallelstructuur en de Weg op Palen, de volgens de Stuurgroep Zuidelijke Ringweg realistische en haalbare voorkeursalternatieven, hebben tot gevolg dat:

- \* alle verkeer bovengronds blijft
- \* er tussen Julianaplein en Europaplein nu 85.000, en in 2020 circa 115.000 motorvoertuigen per etmaal passeren
- \* er een verbreding komt naar 13 à 14 rijstroken; van circa 60 meter naar circa 80 meter breedte
- \* er 4 rijstroken op maaiveld en 10 rijstroken verhoogd worden aangelegd
- \* het Julianaplein 3 à 4 niveaus krijgt, daarmee 20 meter hoog wordt
- \* het ruimtebeslag van het Julianaplein groter of zelfs veel groter wordt dan nu
- \* de stadsdelen aan weerszijden nõg sterker van elkaar gescheiden raken
- \* de luchtkwaliteit (fijnstof en stikstofdioxide) fors slechter zal worden
- \* de geluidsbelasting van de woningen nog abominabeler (definitie RIVM) zal worden.

#### De participatie

Voor de participatie zou dit een proefproject zijn: "participatie" zoals voorgesteld door de Commissie Elverding. De Commissie Elverding, Rapport "Sneller en Beter", april 2008, bladzijde 14, onder a:

*"Eerdere en ruimere participatie van betrokkenen":*

*"De commissie adviseert om betrokkenen in de verkenningsfase actief te betrekken door gezamenlijk te werken aan de probleemanalyse en de formulering van de ambities en de keuze van het voorkeursalternatief."*



Wij constateren dat de "Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen, 2<sup>e</sup> fase", met daarin de bovengrondse varianten, al in november 2007 verscheen; zonder daarin aanwonenden inhoudelijk te betrekken. Ook na april 2008, toen de gemeente Groningen zijn tunnelplan lanceerde, is aan de bewoners van genoemde wijken niet de gelegenheid geboden om nieuwe elementen of varianten in te brengen.

De realiteit is dat bewoners tot nu toe geen kans hebben gekregen om echt mee te werken aan het bedenken van realistische varianten.

"De participatie dient zorgvuldig en open te zijn" (Stuurgroep, 3 maart 2009) betekent: dat de bevolking 2 maanden *geïnformeerd* is (bijeenkomsten, maquettes, foto's), *maar dat er geen gelegenheid was om varianten toe te voegen*.

### Ondertunneling

In 2008 heeft de Gemeente Groningen de mogelijkheden van ondertunneling onder het bestaande tracé laten onderzoeken; wij vinden dit op zich lovenswaardig.

Maar door de manier waarop hierin uitgangspunten werden gehanteerd, bleef hiervan óver: een tunnel Europaplein – Hereweg, met nog steeds een Julianaplein dat alle perken te buiten gaat; dit is "de tunnel" welke officieel nog in het proces zit (Stuurgroep, 3 maart 2009). In de kostenschattingen overschrijdt deze tunnelvariant het gestelde budget met een factor 2.

Zijn toen de mouwen opgestroopt om toch verkeer en leefbaarheid duurzaam in balans te krijgen?

Nee, wij constateren, dat de Stuurgroep blijkbaar vindt: "de tunnel is de beste oplossing; alleen jammer dat ie te duur is", en dat het daar bij blijft.

Wij zijn er van overtuigd dat er vormen van ondertunneling mogelijk zijn:

- \* door een creatieve hantering van uitgangspunten, die een aanvaardbare balans bieden tussen verkeer en leefbaarheid
- \* mede gezien de informatie die beschikbaar is betreffende ondertunnelingsprojecten in andere steden.

Alles is nog niet bedacht; dit project is té belangrijk om hiervoor niet het onderste uit de kan te halen: het gaat om de gezondheid en leefbaarheid voor de komende generaties.

### Draagvlak

In dit proces speelt draagvlak een belangrijke rol. Er moet gelegenheid worden geboden om de bevolking *alsnog* actief te betrekken door gezamenlijk te werken aan de probleem-analyse en de formulering van de ambities, en de keuze van het voorkeursalternatief (Commissie Elverding). Alleen zo kan een werkelijk draagvlak ontstaan.

Wij constateren dat uit de enquête van het Dagblad van het Noorden (23-05-09) blijkt, dat het draagvlak voor de bovengrondse varianten niet erg groot is. Afhankelijk van de afstand tot de weg ondersteunt slechts 7 tot 19 procent van de stemmers de twee voorkeursvarianten. De gemeentelijke tunnel daarentegen wordt gesteund door circa 44 procent, nemen we de zuidtunnel erbij dan is dat percentage 67.

De petitie op onze website, waarin steun wordt gevraagd voor ónze tunnelvariant is tot nu toe door een kleine 600 sympathisanten ondertekend.

Wij vragen ons daarom af of er een voorstel te creëren valt, dat recht doet aan onze visie en waarvoor voldoende draagvlak is onder de bevolking.

Met vriendelijke groet,  
Namens de **Actiegroep Tunnelvariant!**

  
Wim Maat