



zuid

Rapportage raadpleging Zuidelijke Ringweg Groningen 2^e fase

Projectorganisatie Zuidelijke Ringweg Groningen
juni 2009

Rapportage raadpleging Zuidelijke ringweg Groningen 2^e fase

Deze rapportage is een beschrijving van het raadplegingproces dat is doorlopen ten behoeve van het project Zuidelijke ringweg Groningen 2^e fase (ZRG 2). In het rapport worden de resultaten van de raadpleging beschreven. Het rapport is daarmee tevens een verantwoording voor de aanpak van het raadplegingproces. Daarmee vormt deze rapportage een bouwsteen voor de Stuurgroep ZRG 2^e fase voor de besluitvorming over het Bestuurlijk Voorkeursalternatief. Naast de twee andere bouwstenen, zijnde de bestaande inzichten van de Stuurgroep vóór de start van het raadplegingproces en het advies van het Kwaliteitsteam.

Commissie Elverding

In het rapport Sneller en Beter, het advies van de commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten, worden twee mogelijke procesgangen geanalyseerd, enerzijds die van de structuurvisie, anderzijds die van de zogenaamde *vormvrije verkenning*. Bij het proces van de zuidelijke ringweg Groningen 2^e fase is gekozen voor de laatste procesgang. De commissie geeft aan dat in alle gevallen vijf dragende elementen onderdeel moeten vormen van de verkenningfase. Een van deze elementen is dat er een participatie van betrokkenen moet worden georganiseerd.

Doelstelling raadpleging

In de Stuurgroep Zuidelijke Ringweg Groningen is afgesproken dit te organiseren in de vorm van een 'raadpleging' van groeperingen (maatschappelijke partijen, bedrijfsleven en bewonersgroepen). Door het korte tijdsbestek en de complexiteit van het project leek een actieprogramma voor participatie, zoals dat gebruikelijk is in gebiedsontwikkelingsprocessen, niet voor de hand te liggen. Het participeren in de zin van een proactieve rol van de bevolking in het meedenken en meepraten is daarmee bewust anders aangepakt. De raadpleging is erop gericht mensen te informeren en informatie te winnen.

De raadpleging is in Groningen georganiseerd door middel van twee informatieavonden in Martiniplaza, een raadplegingsmarkt in de Mediacentrale en een website, met daarop een raadplegingsformulier, waarop bezoekers hun mening konden geven over de zes voorliggende varianten. Tijdens de raadplegingsmarkt zijn de zes varianten op gelijkwaardig informatieniveau gepresenteerd, waarbij wel werd aangegeven dat er twee als realistisch bestempelde bestuurlijke voorkeursvarianten waren. Van tevoren is duidelijk gecommuniceerd dat de uiteindelijke oplossing waarschijnlijk niet puur één van de voorliggende varianten zou zijn, maar een combinatie van kwaliteiten uit verschillende varianten. De stuurgroep ging ervan uit dat een goede variant zou worden gecombineerd met eigenschappen van andere varianten en dat voortschrijdend inzicht wellicht nieuwe creatieve oplossingen zou opleveren.

Resultaten

Inwoners van Groningen, gebruikers van de zuidelijke ringweg en andere belanghebbenden konden van 11 mei t/m 1 juni hun mening geven op de website www.ringgroningen.nl. Via de website vulden 631 bezoekers het raadplegingformulier in. Daarnaast is ook ruimte geboden voor inbreng van eigen initiatieven of oplossingsrichtingen om daarmee recht te doen aan het beginsel van "meedenken/participeren" .

Uit de raadplegingsformulieren blijkt dat een groot deel van de respondenten kiest voor de **tunnel**. Daarbij moet in ogenschouw worden genomen dat bijna alle respondenten uit de omliggende wijken komen. De keuze voor de tunnel kan dus sterk in relatie worden gebracht met luchtkwaliteit, geluid en aantasting van groen, rondom de huidige ringweg (ter hoogte van Maaslaan e.d). Nieuw in de discussie is het aspect beeldkwaliteit. Mensen zien er tegenop tegen een lelijke massieve barrière aan te kijken.

De **weg met de verdiepte ligging** lijkt met name voor deze respondenten een goed alternatief te zijn (2^e voorkeur).

Een ander nieuw aspect is architectonische ontwerp kwaliteit of esthetiek. Met name de **weg op palen** lijkt daarin tot de verbeelding te spreken: maak een bijzonder, innovatief en spraakmakend ontwerp. Daarbij komt ook de mogelijkheid voor meervoudig ruimtegebruik. Zou de weg tevens transferium en/of parkeren kunnen faciliteren? Over het feit dat de weg prominent zichtbaar wordt, laat vrijwel niemand zich uit. Het gezamenlijk bedrijfsleven in en om Groningen heeft zijn nadrukkelijke voorkeur uitgesproken voor een weg op palen. Dit met name vanwege de financiële haalbaarheid en het optimaliseren van de bereikbaarheid van de bedrijven (parken).

Wat opvalt is de voorkeur van velen voor één van de **zuidelijke varianten**. Men vindt het echter lastig om zich voor te stellen hoe deze varianten worden uitgevoerd. Dit is wellicht te verklaren op basis van de onmogelijkheid tunnels e.d. uit te beelden in maquettes. De reacties van het College van Burgemeester en Wethouders van Haren en het Comité Regio Groningen-Haren, die beide tegen de zuidelijke oplossingen zijn, zijn bijgevoegd. Hier kan worden gesteld dat mensen die voor een sterkere omgevingskwaliteit zijn op en nabij het huidige tracé vóór een tracé om de stad heen zijn.

De **parallelstructuur** krijgt weinig bijval. Waar de respondenten nog keuze hebben uit de twee voorkeursalternatieven kiest ruim 40 procent voor de weg op palen, het overige deel: van bijna 50 procent kiest liever voor 'geen van de varianten' of 'geen mening' dan voor de parallelstructuur (ca. 8 procent). In de reacties wordt veelvuldig genoemd dat men ook graag wil dat zijn/haar eigen wijk ontsloten wordt via de ringweg. Dit pleit voor de parallelstructuur. Overigens zijn ook noord-zuidverbindingen tussen wijken erg gewenst, met name voor fietsverkeer. Juist door de vele autoverkeersbewegingen is de parallelstructuur voor langzaam verkeer niet optimaal.

De weg in alle richtingen krijgt een lage score. Geen enkele respondent spreekt zich hierover positief uit. Negatieve reacties komen bij omwonenden vandaan die zien dat hun woning gesloopt moet worden ten bate van een 'racebaan' door de stad. Vergelijkingen met Los Angeles, Buenos Aires ed. worden getrokken.

Een alternatief: duurzame mobiliteit/verkeersmanagement als oplossing?

Er wordt vaak opgemerkt dat er onvoldoende aandacht is voor de weg in de stad en daarnaast dat er meer aandacht zou moeten zijn voor de ringweg in een verkeer(smanagement)systeem voor de hele stad (en regio). Een aantal respondenten draagt aan dat de stad op deze wijze (met de huidige varianten) de stad nooit de 'duurzaamste stad' wordt die ze graag wil zijn.

Daarbij wordt er volgens hen te veel vanuit de infrastructuur en de weg gedacht en onvoldoende vanuit een ketenbenadering, waarbij je tegelijkertijd autogebruik ontmoedigt en kan switchen naar OV of fiets. Het succes van de transferia in de stad wordt aangehaald. Een enkeling noemt zelfs dat je de ringweg juist zou moeten downgraden om gebruik van overige vervoermiddelen te stimuleren, bijvoorbeeld de tram. Een andere reden om de doorstroming juist niet te verbeteren, is de aanzuigende werking, ook voor doorgaand vrachtverkeer.

Tijd en geld

Over de financiën wordt gezegd dat de stad het waard is om meer inspanning en dus meer geld te stoppen in een goede oplossing. 'Denk groot', 'maak een spraakmakend ontwerp': zijn de steekwoorden. Een aantal suggesties wordt gedaan hoe er meer geld bij zou kunnen komen.

Over de planning wordt gezegd dat ingrepen in het huidige tracé een bouwput oplevert voor een groot aantal jaren: hier zien omwonenden, maar ook het bedrijfsleven tegenop. Ook de overschrijdingen à la de Noord-Zuidlijn in Amsterdam vormen een spookbeeld.

Conclusies

Op basis van de raadpleging via internet en de ingezonden reacties via e-mail en per brief kan worden gesteld dat er een sterke voorkeur is voor de tunnel en de weg op palen als tweede optie. De weg met de verdiepte ligging lijkt voor de tunnelvoorstanders het beste alternatief.

Respondenten die voor de zuidelijke varianten kiezen, doen dat om een einde te maken aan de barrière die de ringweg volgens hen nu in de stad vormt.

Een groot aantal respondenten brengt in dat de organisatie van de zuidelijke ringweg een meer integrale benadering moet kiezen, waarbij niet alleen de weginfrastructuur aandacht krijgt, maar ook verkeersmanagement en ketenbenadering.

Een groot aantal respondenten vindt dat de organisatie meer ambitie moet tonen in subvarianten en esthetisch ontwerp. Daar moet/mag extra geld bij.

Een gering aantal respondenten vindt het probleem niet groot genoeg en heeft daar niet zulke dramatische ingrepen en vier jaar bouwput voor over.

Terugkoppeling en bestuurlijke verantwoording

De stuurgroep heeft tijdens de raadpleging duidelijk gemaakt dat respondenten, maar ook de bevolking (van de regio) als geheel een terugkoppeling zouden krijgen van het bestuurlijk voorkeursbesluit. Deze terugkoppeling zal in een informatiebijeenkomst in het vroege najaar plaatsvinden. Het gaat in deze bijeenkomst over informeren en verantwoorden.

De aanleiding

De kiem van de raadpleging ligt in feite bij de in april 2008 gemaakte afspraak tussen minister Eurlings van Verkeer & Waterstaat en de regio over het compensatiepakket voor het niet-doorgaan van de aanleg van de Zuiderzeelijn (Regiospecifiek Pakket (RSP)). Er is toen ook afgesproken dat voor de tweede fase van de Zuidelijke ringweg in Groningen extra geld beschikbaar komt; € 424 miljoen bovenop de al toegezegde € 200 miljoen uit het MIRT-budget. Daarmee kon natuurlijk het zoekgebied van oplossingen fors worden uitgebreid. Daarom werd ook besloten om niet direct met de planstudie te starten, maar om als een soort tussenstap een verlengde verkenning uit te voeren. Daarin konden meer varianten worden onderzocht en ook – in lijn met het advies van de Commissie Elverding – een zogenaamd Bestuurlijk Voorkeursalternatief worden vastgesteld, waarbij rekening wordt gehouden met de belangen van de omgeving. De Commissie Elverding spreekt in dat verband van het organiseren van een participatie.

PROCESBESCHRIJVING RAADPLEGING

De opzet

In oktober 2008 startte de werkgroep participatie met haar werkzaamheden. In deze werkgroep zaten vertegenwoordigers van de 3 overheden onder voorzitterschap van de omgevingsmanager van het project. Daarnaast was er een communicatiemedewerker aangetrokken en werd vanaf eind november de werkgroep uitgebreid met een externe adviseur participatie. De werkgroep kreeg een duidelijke opdracht: organiseer een raadpleging van de omgeving en geef een overzicht van de resultaten.

Om dit waar te maken is in januari 2009 een uitvoeringsplan raadpleging opgesteld. Het proces van de verlengde verkenning werd gekenmerkt door een hoge tijdsdruk en een grote mate van onzekerheid welke varianten in de raadpleging uiteindelijk gepresenteerd zouden worden. Veel zaken moesten gaandeweg het proces nog worden uitgezocht. Daardoor veranderde de planning ook enkele malen. Op zich was dit in oktober 2008 al duidelijk en daarom werd ervoor gekozen de raadpleging op te knippen in een informatiefase (november/december 2008) en een raadplegingfase (januari/februari 2009). In de informatiefase werden de relevante doelgroepen zo goed mogelijk geïnformeerd, zodat er voldoende informatie aanwezig was om in de raadpleging onderbouwd een mening te kunnen formuleren.

Rol bestuurders in participatie

De stuurgroepleden speelden in de participatie een actieve rol, vooral door hun aanwezigheid tijdens de diverse informatiebijeenkomsten. Daarmee kwam hun betrokkenheid ook goed over bij de aanwezigen van die bijeenkomsten.

In december 2008 trad de stuurgroep ook gezamenlijk naar buiten in een persconferentie over de invulling en data van de raadpleging.

Informatiefase (november/december 2008)

Hoogtepunt van de informatiefase was een informatiemarkt in Martiniplaza op 24 november 2008 met ruim 400 bezoekers. Door middel van advertenties, persberichten en website werd deze bijeenkomst onder de aandacht gebracht. Omwonenden van de Zuidelijke ringweg ontvingen per brief een uitnodiging. Tijdens de bijeenkomst werd de informatie gepresenteerd op grote informatiepanelen. Een brochure zette de verschillende varianten nog eens uiteen. De terugkoppeling van de bijeenkomst geschiedde via een verslag dat te downloaden is van de website. Er werden drie bijeenkomsten georganiseerd voor omwonenden van eind november tot half januari. In maart vond een gesprek plaats met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven.

Raadplegingfase (april/mei 2009)

Zoals eerder genoemd namen de voorbereidingen meer tijd dan gedacht. Hierdoor schoof deze fase in tijd op. Op 21 april ging de raadplegingfase van start met een bijeenkomst in Martiniplaza (ca 150 bezoekers). Tijdens deze bijeenkomst vindt een plenaire discussie plaats. Terugkoppeling geschiedt via een verslag op de website. Tussen 11 en 29 mei

was er een grote tentoonstelling te zien in de Mediacentrale te Groningen. Oorspronkelijk zou de markt overigens tot 20 mei duren, maar al snel werd besloten de markt/tentoonstelling nog enige tijd te verlengen. De mogelijkheid om via de website een formulier in te vullen en daarbij een mening te geven, werd tot en met 1 juni geboden. Dit heeft bijna 700 respondenten opgeleverd. Op de markt werden alle oplossingen die in beeld zijn (geweest) getoond met behulp van grote maquettes, infopanelen en 360-gradenfoto's. Dezelfde foto's waren ook op de website www.ringzuidgroningen.nl te zien. De raadplegingmarkt trok ongeveer 2000 bezoekers, de website werd ruim 6600 keer bezocht.

Om de tentoonstelling en de mogelijkheid een mening te geven voor het voetlicht te brengen zijn diverse acties ondernomen. Er zijn 25.000 brieven verzonden naar bewoners van de wijken die grenzen aan de Zuidelijke ringweg, de website werd up-to-date gemaakt en voorzien van een raadplegingformulier. Er werd een nieuwe folder geproduceerd. Verder werd de krant benaderd met persberichten en advertenties. Tijdens de raadplegingperiode werden twee informatiebijeenkomsten georganiseerd en twee zogenaamde 'ontmoetingsavonden', waarbij bezoekers in gesprek konden gaan met bestuurders. Verder vonden er regiobijeenkomsten plaats, respectievelijk in Hoogezand, Roden en Haren.

RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING

De raadpleging heeft via het raadplegingformulier op internet 679 respondenten opgeleverd. Schriftelijke reacties – eveneens van belangenorganisaties- waren 19 per brief en 30 per e-mail. Onderstaand is een kwantitatief overzicht, waarbij opgemerkt moet worden dat dit overzicht daarmee niet volledig recht doet aan de keur van opmerkingen die via internet zijn gemaakt. Om redenen van privacy zijn aan dit stuk niet de lijsten met namen en adressen toegevoegd. Deze zijn op verzoek in te zien.

In het raadplegingformulier kwam onder meer de vraag aan bod welke zaken men het belangrijkste acht ten aanzien van de ringweg. De aspecten, lucht, geluid en verkeersveiligheid wegen voor de respondenten het zwaarst (schaal 1 tot 10).

Kosten	5,56
Bereikbaarheid	6,90
Toename verkeersdruk	7,25
Ruimte	7,76
Doorstroming	7,79
Inpassing	8,01
Oversteekbaarheid	8,01
Geluidhinder	8,22
Verkeersveiligheid	8,34
Lucht	8,35

Ook wordt de respondent gevraagd eigen criteria aan te dragen die niet in het lijstje voorkomen. Als extra criteria worden onder meer toegevoegd:

- Verbeteren groen en ecologie
- Duurzame ontwikkeling
- Bouwtempo
- Verbetering verbindingen van de stadswijken

Waar het gaat om de keuze uit de twee realistische voorkeursalternatieven van de stuurgroep zeggen de 'internetrespondenten':

Op palen (%)	43,74
Geen vd varianten (%)	39,30
Parallel (%)	9,19
Geen mening (%)	7,77

Als de respondent wordt gevraagd zijn voorkeur aan te geven, ontstaat onderstaande top drie:

1^e voorkeur

De tunnel	225
De weg op palen	109
Zuidtunnel	83

2^e voorkeur

De weg met een verdiepte ligging	138
De weg met een parallelstructuur	83
De tunnel	75

3^e voorkeur

De weg met een verdiepte ligging	102
De weg op palen	98
Zuidtunnel	85

Kwalitatieve analyse van respons uit de raadpleging ZRG periode 11 t/m 31 mei

Leefbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Versterken van het groen, afschermen met bomen • Versterk flora en fauna • Voorkom de weg als barrière voor verbindingen en in beleving (hoogte) • Let op esthetiek: ontwerp, aanzicht • Zorg voor goede fiets- en voetgangersverbindingen • Let op ontsluiting omliggende wijken • De weg in alle richtingen heeft veel ruimte nodig. Er moet van alles gesloopt worden: ontluisterend
Toekomst	<ul style="list-style-type: none"> • Doorstroming van belang • Bereikbaarheid bedrijven en industrie • Zorg voor een houdbare lange termijn oplossing • Bouwtempo hoog houden • Kies voor een ketenbenadering (fiets en OV) • Groningen zou toch de duurzaamste stad worden? • Geen bouwput van 4 jaar • Automatische filemelding voor beroepschauffeurs zal bij een verbeterde doorstroming de vrachtwagens die naar Duitsland moeten weer via Groningen leiden.
Proces/aanpak	<ul style="list-style-type: none"> • Zorg voor een integrale aanpak met verkeersbeleid (OV en langzaam verkeer) • Zorg voor acceptatie burgers • Tentoonstelling is een heel goede methode • Aanpak tot nu toe positief • Elverding betekent participatie: dat is tot heden niet actief gebeurd. • Raadplegingperiode te kort • Op dit moment wordt de ringweg té verkeerskundig benaderd. • Uitnodigingsbeleid niet correct: niet alle bewoners van H.L. Wichersstraat zijn uitgenodigd, bewoners van Haren zijn helemaal niet uitgenodigd. • Help mensen een keuze te maken door een 'stroomtabel' in te vullen of een soort stemwijzer. Het is ingewikkelde materie.
Overlast	<ul style="list-style-type: none"> • Voorkom overlast tijdens bouw • Luchtkwaliteit moet verbeteren • (voorkoming) geluidhinder is belangrijk. Zet daar op in. • Voorkom vandalisme • Denk aan gezondheid • Een goede doorstroming van ringweg trekt meer auto's aan: lost het probleem dus niet op. • Breng maximumsnelheid terug • De Linie is (dus) niet luxe wonen • Er wordt steeds in aantallen een verhouding van 80/20 genoemd voor bestemmings-

	<p>respectievelijk doorgaand verkeer. Doorgaand verkeer (vrachtwagencombinaties) zijn het meest vervuilend. De milieubelasting van doorgaand verkeer is dus vele malen hoger dan 20%.</p>
Geld	<ul style="list-style-type: none"> • Denk groot: het mag wat meer kosten als de lange termijn daarmee gediend is. (vgl Euroborgstadion dat te klein is) • Zorg dat je nu het geld regelt, geen megaoverschrijdingen • Maak gebruik van de meeropbrengsten van ontwikkelingen • Haal meer geld uit Den Haag: Groningen komt er bekaaid af • Het geld van de Zuiderzeelijn was bestemd voor openbaar vervoer?! • Laat ondernemers bedragen aan de weg (vgl. A31, Emslandroute)
Cultuurlandschap/stedenbouw	<ul style="list-style-type: none"> • Let op doorsnijding natuur en fraai landschap bij zuidvarianten • Houd vast aan compacte stadgedachte • Herstel oude structuren • Maak een goed bodemarchief als je de tunnel graaft • Versterk de skyline van Groningen • Spaar groen en ecologische verbindingen • Maak eerst een visie op de stad en verkeer in het algemeen, dan pas kijken naar infrastructuur • Groningen moet – net als met bijzondere architectuur- met een groene oplossing een voorbeeldfunctie vervullen.
Nieuwe varianten	<ul style="list-style-type: none"> • 'Noordtangent' via Hoogkerk • Versterk N33: verdubbeling • Kijk naar een 'overtunnelde' weg bij Asschaffenburg, A3 Duitsland • Eenrichtingsweg • Meer aandacht voor verkeersmanagement, beloon mensen als ze de auto laten staan. • Sciarone-variant (ten zuiden van Haren) • Leg meer verband met het zuidelijke stationsgebied in de oplossingen voor Julianaplein (Menger-uitwerking) • Aquaduct onder N-Willemskanaal (Van Gelder-uitwerking) • Ondertunneling én handhaving bestaande tracé (Harmen de Vries-uitwerking) • Maak van de huidige ringweg een stadsweg. Haal hem uit het rijkswegennet en beperk de maximumsnelheid.
Techniek	<ul style="list-style-type: none"> • Zorg voor een innovatief ontwerp • Zorg voor goede routing/bewegwijzering • Kies voor meervoudig ruimtegebruik: maak

	<p>ruimte voor parkeren onder de weg en/of bouw boven de weg</p> <ul style="list-style-type: none"> • Denk na over de stand van de autotechniek. Als we over 10 jaar elektrisch rijden: welke gevolgen heeft dat? • Tunnel boren kan ernstig bemoeilijkt worden door zwerfkeien • Waarom zijn er meer rijbanen voor doorgaand verkeer? 80 procent moet toch in de stad zijn? • Baantaxi, een automatische peplemover, aan OV-systeem toevoegen. • Tram (deels) ondergronds vanaf ringweg/Europapark naar UMCG/Zernike
--	---

N.B. Een uitgebreide lijst van alle reacties is op te vragen bij het projectteam. Vanwege de omvang is dit document niet bijgevoegd in de bijlage.

Postcodegebieden

Het merendeel van de respondenten is afkomstig uit Groningen en met name uit de omgeving van de huidige ringweg. Slechts een handvol respondenten komt uit de Regio Groningen/Assen of daarbuiten.

Organisaties

De respondenten die in georganiseerd verband hebben gereageerd zijn:

- Actiegroep Tunnelvariant
- Het gezamenlijke bedrijfsleven in en om Groningen
- Fietsersbond
- College van B&W Haren
- Comité Regio Groningen-Haren
- ANWB

Samenvatting reacties:

Actiegroep Tunnelvariant

- streeft naar een schonere en stillere Zuidelijke ringweg,
- zet zich in voor het verdwijnen van de barrièrewerking van de ringweg.
- is voor een vlotte doorstroming op knooppunt A7/A28
- is voor vermindering van aantasting van gezondheid door het verkeer:
 - minder verkeerslawaaï
 - minder stikstofdioxide
 - lagere concentratie fijnstof
- geen verdere aantasting van de leefbaarheid
 - weg niet verder verbreden
 - weg niet verhogen
 - geen extreme verhoging van Julianaplein
- vindt dat de bevolking te weinig betrokken is in het proces. Inwoners van de stad hadden varianten moeten kunnen bijvoegen.
- vindt dat mogelijkheden van ondertunneling beter moeten worden onderzocht.

Bedrijfsleven:

Het bedrijfsleven in en om onderschrijft de keuze van de stuurgroep voor twee realistische voorkeursalternatieven. Daarbij hebben de ondernemers een voorkeur voor de weg op palen. Daarbij geven ze 5 aanbevelingen:

- door hoge palen de visuele barrière verminderen

- door weg op palen architectonische interessant te maken kan de weg een landmark voor de stad worden.
- maximumsnelheid van 100 km/u
- reconstructie van knooppunt Driebond; dit is aangelegd op basis van de Zuidtangent.
- instelling van Taskforce Groningen Bereikbaar om de stad tijdens de bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk bereikbaar te houden.
- marktpartijen betrekken bij vervolgproces.

Fietsersbond

- wil dat er aandacht is voor fietsverbindingen bij verschillende varianten.

College van Burgemeester & Wethouders van Haren

- vindt het vreemd dat het gemeentebestuur van Haren niet is betrokken bij de planvorming rondom de Zuidelijke ringweg.
- dit staat haaks op de goede samenwerking in de regio Groningen-Assen
- neemt de studie naar zuidelijke varianten niet serieus.

Comité Regio Groningen-Haren

- is tegen een zuidelijke oplossing voor de problemen op de Zuidelijke ringweg.
- verbaast zich erover dat omwonenden van het zuidelijke tracé niet op de hoogte zijn gebracht van de plannen.
- de oplossing moet worden gevonden op het bestaande tracé.

ANWB

- vindt dat de mogelijkheid voor een tunnel te snel is afgeserveerd.
- pleit ervoor dat de tunnelvariant volwaardig wordt meegenomen in de besluitvorming.

Terugkoppeling

Tijdens de raadpleging heeft de stuurgroep toegezegd een terugkoppeling te doen aan de diverse doelgroepen van de oogst (verloop, resultaten en wat is er meegedaan) van de raadpleging.

- alle mensen die een reactie/mening hebben gegeven via e-mail en waarvan de adresgegevens bekend zijn, krijgen per e-mail een schriftelijke terugkoppeling.
- op de website wordt een algemene terugkoppeling geplaatst.
- via een persbericht wordt deze oogst van de raadpleging ook verwoord en wordt verwezen naar de website.
- alle individuele brieven en rapporten worden individueel beantwoord.

Is de raadpleging succesvol geweest?

Kwantitatief is naar de maatstaven van (vergelijkbare wegprojecten bij) Rijkswaterstaat de markt goed bezocht. Rijkswaterstaat vindt een aantal van 200 bezoekers per dag een goede opkomst. Daarentegen trokken de grotere stadsprojecten van de gemeente, zoals bijeenkomsten rond de Regiotram en het Groninger Forum, veel meer bezoekers. Mogelijk dat de locatie van de tentoonstelling en het ontbreken van grootscheepse publiekscampagnes hierin mede een rol hebben gespeeld. Mensen moesten moeite doen om kennis te nemen van de oplossingen en varianten. Wel zijn er 25.000 brieven verstuurd naar omwonenden van de Zuidelijke ringweg. Hier gaat het om de meest directe vorm van communicatie.

Wordt er gekeken naar het bezoek aan de website, dan valt het oordeel positiever uit. De website www.ringzuidgroningen.nl trok ruim 6600 bezoekers. Ongeveer 10 % van de bezoekers gaf zijn mening. Naar maatstaven van Rijkswaterstaat is dat een mooi resultaat. Bij de raadpleging rondom de A2 in Maastricht kwamen 261 reacties binnen. Voorafgaand aan de raadpleging is gesteld dat deze kwalitatief moest zijn. De werkgroep participatie beoordeelt daarin de raadpleging als geslaagd, omdat de respondenten en bezoekers van de tentoonstelling zich inhoudelijk verdiepten in de oplossingen en via de

tentoonstelling en website de mogelijkheid hadden hun vragen beantwoord te krijgen. Ook de opmerkingen die werden geplaatst bij de raadplegingformulieren vormen een goede aanvulling en nuancering op de voorliggende varianten.

BIJLAGE 1: Foto's tentoonstelling Mediacentrale







