

Geachte leden van de Gemeente Raad Groningen,

Groningen Verdient Beter wil u in de eerste plaats zeer hartelijk danken voor de gelegenheid die ons op 5 juni jl geboden is onze visie op de plannen voor de aanpak Ring Zuid over te brengen. Wij hebben de bijeenkomst als zeer nuttig en ook zeer informatief van beide partijen ervaren.

Naar onze mening kunnen een aantal zeer belangrijke conclusies getrokken worden uit het debat.

1. Het plan betekent een onevenredig groot ruimte beslag midden in de stad, veel groter dan thans het geval is. Met name rond het Juliana plein komen wegen vlak bij huizen te lopen en verdwijnt een essentieel park en een deel van het veld van zwembad de Papiermolen.
2. De huidige plannen zullen zorgen voor een enorme barriere tussen Groningen Zuid en het centrum. Dit zal, zoals aangetoond door onderzoek van de TU Delft, zeer nadelige effecten hebben op de economische ontwikkeling van de binnenstad.
3. Fietsverbindingen rond het nieuwe Juliana plein, tot aan de Hereweg verdwijnen of worden veel langer met zeer gevaarlijke kruispunten tussen grote stromen fietsers en auto's. Opvallend is dat fietsverbindingen worden hersteld daar waar ze in eerdere verbouwingen rond de Ringweg verdwenen waren. Dit betekent echter ook dat wij niet van onze fouten leren, nu worden fietsverbindingen hersteld, maar andere fietsverbindingen doorsneden of zeer gevaarlijk gemaakt.
4. De ringweg tussen het Julianaplein en Europaweg wordt een snelweg (het woord snelweg is afkomstig van RWS). Hierdoor vervalt juist een van de drukste op- en afritten, die bij de Hereweg. Dit heeft tot gevolg dat het verkeer op een aantal straten in woonwijken zeer ernstig toeneemt, terwijl dit op straten waar juist vrijwel geen huizen staat, afneemt.
5. Juist de straten in de woonwijken waar het autoverkeer sterk gaat toenemen, zijn straten waar zeer veel, tot 12.000 fietsers per dag rijden, waaronder zeer veel school kinderen. Dat dit een groot risico voor die fietsende kinderen gaat opleveren is evident.
6. Het verkeer op het onderliggend wegennet stijgt de komende jaren, de voorgestelde plannen zorgen in het geheel niet voor een reductie van deze stijging van het verkeer, het heeft geen enkel effect op het verkeer op het onderliggend wegen net, terwijl dit wel een van de doelstellingen van het project was.
7. Voor het plan, dat € 675 milj bedraagt, is bewust geen maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) gemaakt. Het enige dat gemaakt is een quick scan in 2006, nog ruim voordat de huidige plannen ontwikkeld waren.
8. De gegevens over de luchtvervuiling ten gevolge van de nieuwe snelweg berusten uitsluitend op modellen en schattingen, er is geen enkele meting verricht. Door vele deskundigen en wetenschappers is nadrukkelijk betoogd dat deze modellen niet geschikt zijn om de luchtvervuiling te berekenen. Volgens een aantal deskundigen zullen de normen voor luchtvervuiling overtreden worden. De bewering van het project bureau dat zij wat betreft de luchtvervuiling aan de normen voldoet is niet meer dan een schatting. Daar komt nog bij dat in 2015 nieuwe normen voor fijnstof deeltje van kracht worden, normen die over drie jaar verder verlaagd worden. Zelfs deze normen beschermen kinderen niet, omdat de normen zijn ontwikkeld op basis van verschijnselen bij volwassenen en kinderen veel gevoeliger zijn dan volwassenen. Tenslotte, er liggen 16 scholen binnen een gebied dat door het RIVM zelf als gebied is benoemd waar geen scholen gebouwd mogen worden.
9. Het oude Winschoterdiep wordt afgesloten, wat geen recht doet aan de historische betekenis voor de stad, en waardoor economische ontwikkelingskansen ontnomen worden.

Ook U heeft kunnen constateren dat alle bovenstaande punten door het project bureau niet betwist zijn.

De gevolgen van de huidige plannen kunnen in de volgende punten worden samengevat, waarbij opgemerkt moet worden dat deze punten niet worden ontkend door het Project bureau.

1. Groningen verliest een Stadsringweg en krijgt een snelweg terug.
2. De hindernis in het Sterrenbos wordt een enorme blokkade bij het Juliana plein.
3. Enkele fietsverbindingen worden hersteld, belangrijke vervallen.
4. Het autoverkeer in de wijken wordt niet minder en gaat van straten waar het wel kan naar straten waar het niet kan.

5. De economische positie van de binnenstad wordt niet beter maar slechter door een slechtere toegankelijkheid van de binnenstad.
6. Met een plan van € 675 milj zou de luchtvervuiling minder moeten worden, het wordt slechter.
7. Een bedrag van € 675 milj wordt uitgegeven zonder een MBKA, daar gaat het belasting geld.
8. Het oude Winschoterdiep wordt afgesloten, daar gaat het laatste historische kanaal.

De conclusie van bovenstaande kan niet anders zijn dan dat de huidige plannen de belangen van de burgers van Groningen schaden en niet dienen. Daarom is het essentieel dat de verder uitvoering van de huidige plannen nu per direct wordt stop gezet en gezocht wordt naar plannen die wel de belangen van burgers dienen. De politiek in de stad Groningen moet kiezen wat het beste is voor de stad en haar inwoners. En dat is niet dit plan.

Voor en tijdens de debat avond is vaak gezegd dat het huidige plan niet goed is, maar er zou geen beter plan te maken zijn. Deels is dit waar, als zoveel goede mensen binnen het project bureau geen betere plannen kunnen maken, moeten wij dat geloven. Echter, het project bureau heeft alleen gewerkt binnen het BVA. Alternatieve plannen zijn niet onderzocht. Natuurlijk zijn er wel betere plannen te maken, ook binnen het huidige budget. Alternatieven voor de huidige plannen variëren van een onderdoorgang onder het Noordwillemskanaal en het huidige Juliana plein, een tunnel vanaf ongeveer het Vrijheids plein tot Europaweg tot een Ringweg ten Noorden of Zuiden van Groningen. Een enkele oprit erbij bij de Hereweg verandert dit slechte plan niet een aanvaardbaar plan.

Het veel gehoorde argument dat een tunnel te duur zou zijn is niet juist. De berekening van een tunnel in 2008 betrof een tunnel met acht rijbanen, geschikt voor een snelheid van 100 km/u, inclusief op en afritten. Nooit is berekend hoe duur een -geboorde- tunnel met twee maal twee rijstroken met een max snelheid van 70 of 80 km/u zou zijn. Gezien de gegevens uit Maastricht waar een tunnel met vier maal twee rijstroken wordt gebouwd voor een bedrag van ongeveer € 550 milj, moet een tunnel met twee maal twee rijstroken in Groningen zeker uit het budget betaalbaar zijn.

Het huidige plan is niet goed voor Groningen
Groningen Verdient Beter