

Doodzonde

De hopeloze weg



Elmer Spaargaren

De nieuwe 'snelweg' tussen Zoutkamp en Lauwerszijl

De rubriek 'Doodzonde' leidt tot boze reacties. Vooral van haar lezers. Neem bijvoorbeeld de brief van Erik Ader: 'Al langer liep ik met een opgewonden artikel in mijn hoofd rond over de verloederding van het Groninger landschap' zo schrijft hij, 'Dat prachtige landschap, dacht ik, dat wordt in een sluipend proces om zeep geholpen en niemand doet er iets aan!' Ader wijt de aftakeling van de Groningse landschappen aan: '... een combinatie van economische oorzaken, nonchalance en welbewuste domheid.'

Vooral binnen de beleidskaders wordt er inderdaad vreemd tegen het landschap aangekeken. Ingrijpende aanpassingen als 'vermeende oplossingen voor nijpende problemen' worden met vreemde argumenten onderbouwd. Laten we Ader nog eens aan het woord: 'Het Groninger landschap is kaal en leeg en moet nodig aangekleed worden,

het moet knusser, kneuteriger, gezelliger, toegankelijker, gestoffeerd met prullaria en visuele aksenten. Voor wie, door wie en namens wie? Niet voor mij dus. Ook niet namens al die andere Groningers die hechten aan behoud van landschappelijke identiteit en die een verband veronderstellen tussen die identiteit en leefbaarheid. Ook niet namens andere Nederlanders die prijs stellen op eenheid in verscheidenheid.'

Nog is het niet zover. Nog steeds neemt het Groninger landschap een bijzondere plaats in door een uitzonderlijke diversiteit in een relatief klein gebied. Zo zijn bijvoorbeeld de middeleeuwse structuren van het Hogeland in Europees verband uniek te noemen. Het Groninger zeekleigebied met zijn kroelende wegen en maren staat echter onder druk. Vooral de beeldbepalende kronkelen-

de wegen, dikwijls omzoomd door iepen, worden door sommige gebruikers en door de politiek als 'niet-funkioneel' ervaren. De sterke groei van het verkeer is er de oorzaak van dat bij aanleg en reconstructie van wegen de aandacht steeds meer wordt gericht op de funktionele aspecten. Hierdoor komen landschappelijke en kulturhistorische elementen, die voorheen de loop en de vormgeving van wegen bepaalden, in de knel. De belangrijkste verkeersverbindingen waar met hoge snelheden moet kunnen worden gereden, behoren aan hoge, voor elke plek gelijksoortige technische eisen te voldoen. Hierdoor worden ze niet alleen gevaarlijk, maar ook eenvormig en door hun karakter komen ze als het ware los van de omgeving te staan. Het landschap verloedert.

Oude polderwegen

Een goed voorbeeld hiervan zijn de twee wegen tussen Grijskerk en Zoutkamp respectievelijk de Waardweg en de Stadsweg. Het profiel van beide wegen is (was) karakteristiek voor oude zeekleipolders: een relatief smalle weg met smalle bermen en bochten op plaatsen waar oude natuurlijke waterlopen worden gekruist. De beide wegen vallen samen met de opstrek die in de polders aanwezig is. De wegen lopen door oude polders, zoals de ca. 500 jaar oude polder Ruigewaard, waarin de Waardweg grotendeels loopt, dan de Waardsterpolder (ca. 400 jaar), de Oude Ruigezandsterpolder (200 jaar) en de Ruigezandsterpolder (150 jaar), waarin de Stadsweg is gelegen. Ruim twee jaar geleden dienden omwonenden een verzoek in voor de aanleg van een fietspad. Men vond beide wegen te gevaarlijk worden voor de schoolgaande jeugd. Nu moet u weten dat deze wegen eigenlijk alleen van betekenis zijn voor rekkanten die even toeren langs mooie wegen richting Lauwersmeergebied. Het aantal fietsers dat

De rubriek Doodzonde wil in de komende tijd graag extra aandacht aan ongelukkige landschappelijke ingrepen in Friesland. De redactie vraagt daarom haar Friese lezers nadrukkelijk om zo'n klein voorval met verstreckende gevolgen aan te kaarten

deze route gebruikt is 100 per etmaal. Zij worden niet bedreigd door de 'toerende' toeristen, maar door automobilisten (vooral jongere) uit het eigen dorp. Dat vond de provincie ook. Dus geen fietspad, zoiets hoort daar niet. Landschappelijke overwegingen speelden bij die beslissing een belangrijke rol. Totdat er opeens weer zo'n 'geldpotje' was. Plotsklaps vonden de bestuurders wel argumenten om de weg te verbreden, een fietspad aan te leggen, sloten te dempen, bochten af te snijden, de as te verleggen, etc. In hun zoektocht naar argumenten werden er al snel enkele gevonden. Zo zocht de NAM voor ontsluiting van een gaswiningslokatie aansluiting op de Waardweg en dat brengt zwaar verkeer. Voorts waren er in de nabije toekomst natuurlijk transporten te verwachten van defensie (transport Marnewaard-Kollumerwaard). En natuurlijk werd er te hard gereden.

Hoe is de situatie nu? De nieuwe wegen hebben een verharding van 5,50 m met begeleidende bermen van 3,00 m. Het rekreatieve c.q. utilitaire fietspad heeft een verharding van 2,50 m. Nu kunnen de lokale coureurs nog eens hard rijden! Die honderden toeristen, die gaan hier niet meer langs. Hooguit treft u eens een keer een traktor of een vrachtwagen van defensie aan.

Gevaarlijk punt

Die jongens met hun shovels waren maar één, hooguit twee dagen bezig en weer is er omherstelbare schade aan het landschap toegebracht. Waarom? Verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid? Ach onzin, er was toevallig een 'potje'. Klaarblijkelijk neemt niemand de verantwoordelijkheid voor dit landschap. De provincie niet, de gemeente niet, de plaatselijke bevolking niet.

Voor de trieste aanschouwer is het wachten nu op de eerste verkeersslachtoffers en daarna komen dan de verkeersdrempels, de fraai vormgegeven waarschuwingsborden en de waarschuwingslichten 'U rijdt te snel'. De eerste ingreep ligt er al. Bij het voormalig café 'Hoekje' op de eeuwenoude kruising van de Waardweg met de Hooge Dijk (tegenwoordig Ooster Waarddijk) is het kruispunt vervangen door een mini-rotonde. Erik Ader heeft gelijk. Doodzonde!

foto's Elmer Spaargaren



Oude en nieuwe situatie van de kruising van de Waardweg en de Hooge Dijk tussen Lauwerszijl en Grijskerk

Redactie Noorderbreedte (WF)