

Ringweg rond Groningen



Foto John Stoel

Stedelijk knooppunt Groningen. Compacte stad Groningen. Het zijn termen uit *De stad van straks; Groningen in 2005*, het Structuurplan van de gemeente. Ze klinken stevig en veelbelovend. Maar er is een keerzijde aan de compacte stad: congestie en files. Hoe blijft het grootste regionale centrum van Noord-Nederland bereikbaar? Moet de mobiliteit beperkt worden, en zo ja op welke manier? Hoe kan het openbaar vervoer versterkt worden? Of wordt na 2000 het landschapelijk en ecologisch waardevolle gebied ten zuiden van de stad doorsneden door een nieuwe snelweg? Vragen die aan de orde zijn bij de plannen voor een mogelijk nieuwe Zuidelijke Ringweg rond Groningen.

Carla Alma

Alle studies en publicaties over de zuidelijke ringweg van Groningen spreken van doemscenario's: Groningen slijt dicht, met alle gevolgen van dien: geluidshinder en stank voor de omwonenden van de zuidelijke ringweg, vooral bij het Julianaplein, het Europaplein en het Vrijheidsplein. Daar staat het verkeer in de spitsuren regelmatig stil, er wor-

den sluiproutes gezocht en zo 'verblikken' de zuidelijke stads wijken steeds meer. Verkeersadviseur Ben Boersma: *'Na een relatief verkeersrustige periode in de jaren zeventig en begin jaren tachtiger, kwam door een economische opleving vanaf 1986 een sterke groei van de mobiliteit op gang, een inhaaleffect van het noorden ten opzichte van het zuiden en westen van ons land. De laatste tien jaar is het verkeer in en rond de stad met ruim 40% gegroeid, en op de zuidelijke ringweg zelfs met 55%. Op de diepenring daarentegen was de groei beperkt: 15%. Het beleid van de gemeente om het autoverkeer uit de stad te weren is dus redelijk geslaagd. In 1992 hadden we een eerste notitie klaar over oplossingen van deze problemen, maar die hadden allemaal nadelige invloeden op de directe omgeving en op de stad zelf.'* In die tijd was een zuidelijke omlegging van de autosnelweg nog absoluut onbespreekbaar.

De groei van de verkeersstromen op de zuidelijke ringweg heeft een aantal oorzaken: de concentratie van functies in de stad, zoals het Academisch Ziekenhuis, de Universiteit, de bibliotheek; tegelijk gaat het openbaar vervoer op het platteland achteruit, en nemen meer mensen de auto als ze naar de stad moeten. Behalve voor dit op de stad gerichte verkeer, heeft de zuidelijke ringweg ook een belangrijke functie voor het doorgaande verkeer op de A7, dus tussen de Randstad en de Noord-Duitse grens. Een dubbelfunctie die tot problemen leidt, en dat zal in de toekomst alleen nog maar erger worden: het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voorspelt een groei van zo'n 70% tot het jaar 2000, maar wil deze groei proberen terug te dringen tot 'slechts' 35%.

Bereikbaarheid stad

'Een duivels dilemma', zo noemt Piet Ottens van Rijkswaterstaat-Noord het probleem. *'In een rekenmodel moet het lukken om die 50% reductie van de groei te halen, maar zal dat in werkelijkheid ook lukken?'* Ottens, die zelf niet in het bezit is van een

auto en alles per fiets en openbaar vervoer doet, leidt de voorbereidingen van een grootscheepse aanpak van deze problematiek. De pogingen aan het begin van de jaren negentig om de knelpunten op de bestaande ringweg op te lossen boden onvoldoende soelaas, en daarom is nu de vraag aan de orde of er verder zuidwaarts toch een omleiding moet komen. Daarvoor wordt momenteel een studie verricht met verschillende varianten. Een belangrijke vraag daarbij is of zo'n nieuwe weg niet vooral het probleem van het doorgaande verkeer (A7, A28) oplost, terwijl dit maar 15% van het totale verkeersaanbod betreft. Want wie per auto van Drachten naar Groningen-stad moet zal toch de bestaande ringweg nemen; en dat is juist het grootste deel van het verkeer. *'Zo'n oplossing werkt dus niet, maar zal wel een enorme aanslag plegen op relatief onbedorven landschappen aan de zuidrand van Groningen'*, aldus Harma Kaput van de Milieufederatie Groningen.

Een tweede vraag is hoe dit mobiliteitsvraagstuk wordt ingepast in andere beleidsvelden zoals de economische versterking van de stad en het overige planologische beleid. Hoe meer verkeer op de ringwegen, hoe meer opstoppingen op de in- en uitvalswegen in de stad zelf. Rob van Vliet, planoloog bij de gemeente Groningen, noemt dit probleem een voorbeeld van *'de paradox van de compacte stad'*.

Albert Geertjes: *'Het is bestuurlijk een veel sterkere daad om een weg weg te halen'*, foto John Stoel



Van Vliet: *'We moeten de verkeersproblematiek over een breed front aanpakken. De gemeente heeft bewust gekozen voor behoud van werkgelegenheid en dienstverlening binnen haar grenzen en zal nu ook de problemen van de toegankelijkheid daarvan onder ogen moeten zien'*. Hij stelt een

grotere nadruk op openbaar vervoer voor, naast een scheiding van doorgaand en stedelijk verkeer.

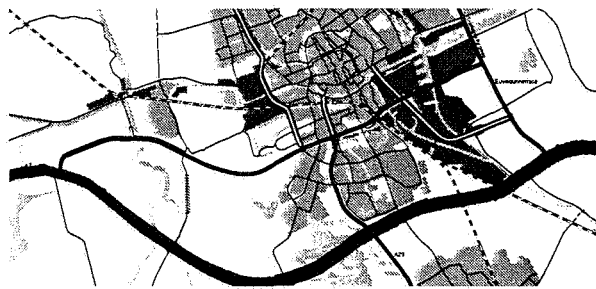
'Desnoods gaan we met een nieuwe weg door een tunnel onder landschappelijk waardevolle gebieden door, want doorsnijding van het Paterswoldsemeer is voor de gemeente onbespreekbaar.'

Oplossingen

Wat tot nu toe nooit bespreekbaar was, moet volgens Rijkswaterstaat nu opeens tot de opties behoren: een snelwegverbinding tussen de westelijke en oostelijke delen van de A7, ten zuiden van stad Groningen. Tussen de A28 (naar Assen) en de A7 (naar Hoozezand) voert deze weg langs het dorpje Essen en door de Esserpolder. Het gebied ten zuidwesten van de stad loopt hiermee het gevaar met een nieuwe snelweg doorkruist te worden. Daar zou de weg dwars door het Hoornse en het Paterswoldsemeer moeten gaan, en in een langere variant bovendien dwars door het gebied tussen het Leekstermeer en het Hoornse Meer. Vreemde oplossingen, zeker voor een stroom verkeer die toch al maar groter wordt en waarvan het grootste deel de stad zelf als bestemming heeft: slechts 15% is echt doorgaand verkeer tussen de Randstad en Noord-Duitsland, maar daarvoor moet dan wel een waardevol buitengebied worden opgeofferd.

Bestaande weg verbeteren

Niemand is echt gelukkig met de voorgestelde plannen, maar toch kiezen Rijkswaterstaat en de gemeente Groningen voor het oplossen van deze knelpunten door de aanleg van nieuwe wegen. Maar er is veel tegendruk. Vanuit Haren en Eelde-Paterswolde komen de protestgeluiden, zoals van de



Het omstreden tracé van de zuidelijke ringweg

heer Eilander van het IVN-Eelde: *'Je valt om van verbazing als je zulke plannen ziet. Een snelweg midden door een gebied dat in de Ecologische Hoofdstructuur valt. Natuurmonumenten is hard bezig veel van het land tussen het Leekstermeer, Eelde, Peize en de stad aan te kopen, zodat dit grote aaneengesloten veengebied behouden blijft voor de vele weidevogels en ganzen. Bovendien is hier een otterroute gepland van het Paterswoldsemeer naar het Leekstermeer.'* Frans Blanckenborg van Natuurmonumenten: *'Hier ligt een unieke kans om een relatief groot gebied aan de rand van het Drents plateau (3000 à 3500 ha) met bijzondere waterhuishoudkundige en natuurlijke waarden te behouden. Wij hebben inmiddels 325 ha in bezit en zijn faliekant tegen doorsnijding ervan.'*

En hoewel het stuk Hondsrug tussen Groningen en Haren wat natuurwaarden betreft misschien minder hoog scoort, is het wel een belangrijk open gebied tussen beide plaatsen. Het is vooral agrarisch in gebruik, *'maar er gingen al voordat dit wegvoorstel met veel geweld en haast over ons heen kwam, stemmen in de gemeente Haren op om er een mooi natuurgebied van te maken, vooral in het deel rondom Essen, waar veel weidevogels zitten'*, zo stelt de heer Duim van het IVN-Haren en van de Milieuvadvisraad. *'Dit gebied staat al zo lang onder druk; Groningen heeft altijd op Harens grondgebied willen bouwen, maar deze plannen voor een weg slaan echt alles. Men is er ook hier ronduit tegen, laten ze de bestaande weg maar verbeteren en de auto-mobiliteit afremmen.'*

Bestuurlijk een sterke daad

Een notoire tegenstander is ook beeldend kunstenaar Albert Geertjes, woonachtig te Eelderwolde. De nieuwe weg is langs zijn huis gepland. 'Maar', aldus Geertjes, 'dat is niet het belangrijkste, als het niet bij mij is, dan wel bij een ander. De problematiek blijft hetzelfde. Nieuwe snelwegen vergroten de mobiliteit, daar moet je niet meer aan beginnen. En dan dwars door zo'n prachtig gebied, onbespreekbaar'. De betrokken overheden bekijken de varianten van het ondertunnellen van delen van de nieuwe weg, maar Geertjes heeft zo'n twijfels: 'Dan moet je dus ook onder het Noord-Willemskanaal door, en onder de Peizermaden, en onder Eelderwolde, en dat geldt dan ook voor Engelbert. Dat gaat handen vol geld kosten'. Geertjes heeft een veel beter idee: 'Als het dan toch moet, laten we dan het bestaande deel van de zuidelijke ringweg tussen de Papiermolen en de

Het gehucht Essen, gefotografeerd in westelijke richting. Aan de bovenkant de zuidkant van de stad Groningen, foto Aerophoto Eelde



Hunzecentrale weghalen en op datzelfde tracé ondergronds een bredere weg in twee verdiepingen aanleggen. Dan komt het Sterrebos ook weer beter tot z'n recht. Het zou het leefklimaat in de Oosterpoort ten goede komen en twee nu gescheiden stadsdelen weer samenvoegen. Het is toch bestuurlijk een veel sterkere daad om een weg weg te halen dan weer een nieuwe aan te leggen!

Potloodstreep

Geertjes is van mening dat de huidige problemen niet met infrastructurele maatregelen is op te lossen. Geertjes: 'Eigenlijk weet iedereen dat ook. Het enige dat soelaas biedt, is draconisch ingrijpen in de mobiliteit en tegelijkertijd een enorme uitbreiding van het openbaar vervoer bewerkstelligen. Dat kan bijvoorbeeld door het in de spits verbieden de stadsgrens te overschrijden met minder dan vier personen in de auto, of tol te heffen binnen de stadsgrenzen. En natuurlijk moet een maximum snelheid van 90 km per uur afgedwongen worden; wat in Amerika kan,

Discussie over de capaciteitsproblemen van de ringweg wordt volgens Noorderbreedte en het Keuningcongres op een onthutsend en achterhaalde manier gevoerd. Beide organisaties zijn het er over eens dat visie, creativiteit en vormgeving van een dergelijke rondweg een uitdaging vormt voor een stad als Groningen. Wij komen hierop terug.

kan hier ook. Helaas is er geen politieke partij die dit soort maatregelen in zijn programma durft te zetten, en zo kan Rijkswaterstaat zich verschuilen achter de politieke realiteit. En dat terwijl het niet een politici zijn die een snelweg ontwerpen; dat doe ambtenaren. Ik koester grote argwaan jegens Rijkswaterstaat. Aan de ene kant erkennen ze dat deze tracés niet oplossen: volgens de computermodellen loopt in 2006 toch alles vast, met of zonder ingreep. Aan de andere komen ze wel met dit soort verwoestende opties. Bovendien hoor ik de heer Ottens beweren dat het slechts om een 'potloodstreep' gaat, maar er wordt wel heel veel werk van gemaakt. Er is zelfs twee dagen lang met een scannende helikopter boven mijn tuin heen en weer gevlogen. Dat doe je toch niet voor een potloodstreep! Het cynisme aan de macht.

Wanhoopdaad van Waterstaat

Terwijl de provinciale besturen formeel betrokken zijn bij de tracéstudies, gaat op de provinciehuizen niemand uit van de 'theoretische opties' die nu geschetst zijn. Een 'wanhoopdaad van Rijkswaterstaat' en 'geen haar op ons hoofd die hierin geloof', zo stelt men in het Drentse provinciehuis. Hetzelfde geluid valt te beluisteren in Eelde en Haren. Liever ziet men oplossingen met de bestaande wegen, en méér transferia, maar dan op betere plekken dan nu bij Kardinge, omdat die nu weinig gebruikt wordt. Het open gebied moet open blijven om een bufferzone ten opzichte van een volle en drukke stad te kunnen blijven. Het Hoornse en Paterswoldsemeer zijn met veel geld tot hét recreatiegebied van de stad uitgeroepen. Daar is dus een nieuwe snelweg uit den boze. Het dilemma is geschetst, de oplossingen zijn onmogelijk.