

Voorzitter Groningen Verdient Beter Pieter Sauer over Aanpak Ringweg Zuid

Nieuwe Ringweg Zuid: paradedstraatje of horrorweg?

GRONINGEN – Dat Groningen een fors probleem heeft als de Ringweg Zuid een feit wordt, is zoveel als zeker, stelt Pieter Sauer, voorzitter van Groningen Verdient Beter. Om het dilemma in één zin samen te vatten: een té complex project voor een véél te kleine ruimte. Een snelweg dwars door een stad kun je niet mengen met lokaal verkeer. De kans op ongelukken is veel te groot, luidt de conclusie van twee onafhankelijke rapporten die Rijkswaterstaat in opdracht van de Raad van State moest laten uitvoeren. Beide rapporten waren vernietigend over het plan: op 23 punten (rapport 1) en 16 punten (rapport 2) zou er een aanzienlijke kans zijn op ernstige ongelukken. En wat doet Rijkswaterstaat? Het eerste rapport afkeuren en gewoon doorgaan met de aanbesteding, weet Sauer. Groningen Verdient Beter laat het er niet bij zitten en liet samen met Stichting Leefomgeving een derde rapport maken. Conclusie van dat rapport: de weg is gevaarlijk en de mensen die eromheen wonen lopen grote risico's. Rapporten nummer twee en drie liggen nu bij de Raad van State. En tot die tijd heeft Sauer hoop. Hoop dat de Raad van State een streep zet door het Tracébesluit dat in 2014 door de minister ondertekend is.

3 doelstellingen

Eerst even wat achtergronden om een juiste voorstelling van zaken te krijgen: de aanleg van de Zuidelijke Ringweg heeft drie doelstellingen volgens de projectorganisatie Aanpak Ringweg Zuid, de club die handelt namens het Rijk, de provincie en gemeente Groningen. Allereerst moet het plan zorgen voor een beter bereikbare stad en regio, voor nu maar ook voor de toekomstige generaties. De alsmaar drukker wordende weg moet meer verkeer kunnen verwerken. Om dat te bereiken verdwijnen de stoplichten op het Julianaplein en krijgt de weg extra rijstroken. Ook zou het plan bij moeten dragen aan een leefbare omgeving. Een compacte weg met meer groen, dat is het doel. Omdat de ringweg tussen de Hereweg en het Winschoterdiep verdiept wordt aangelegd, verdwijnt de ringweg hier uit het zicht. Op de betonnen 'deksels' die over de verdiepte gedeelten worden gelegd, moet een nieuw park ontstaan: het Zuiderplantsoen. Dit park verbindt de stadswijken Oosterpoort, De Linie en de Herewegbuurt met elkaar. Tot slot moet de nieuwe Zuidelijke ringweg zorgen voor meer veiligheid, volgens de projectorganisatie. Er komen nu veel ongelukken voor omdat auto's elkaar kruisen op het Julianaplein. Bovendien ontstaan er gevaarlijke situaties omdat er op korte afstand veel op- en afritten zijn, stelt de organisatie. In de nieuwe situatie hoef je op het Julianaplein en het Vrijheidsplein straks geen ander verkeer meer te kruisen.

'12.000 fietsers die gelijkvloers moeten kruisen met 20.000 auto's. Hoe bedenk je het?'

De zorgen van Pieter Sauer ontstonden jaren geleden, toen hij als hoofdkindergeneeskunde van het Beatrix Kinderziekenhuis kennis nam van de plannen die ervoor moeten zorgen dat het verkeer vlotter doorstroomt en bestemmingen in de stad beter bereikbaar worden. Hij stelt juist dat de situatie er alleen maar ónveiliger op wordt, als de plannen doorgaan. Kinderen vormden voor hem dé drijfveer om zich zo druk te maken. Het lot van kinderen gaat Sauer aan het hart. Om welvaartziekten als obesitas te voorkomen moeten kinderen met de fiets naar school. En lekker buiten een potje voetballen, vindt hij. Bovendien is bewegen en buiten zijn hét medicijn tegen ADHD, stelt de voormalig kinderarts. "Ik schrok me werkelijk rot toen ik de plannen zag. Een snelweg dwars door de stad! Dat levert levensgevaarlijke situaties op. Verkeer dat linea recta de wijken in gedreven wordt

omdat afritten komen te vervallen. Een voorbeeld? Nu nog rijden er door de Vondellaan tussen de 1200 en 1800 auto's per dag, straks zijn dat er 12.000. Op 7 meter afstand van die straat staan huizen. Het advies van de GGD: de afstand tussen huizen en een weg waar dagelijks meer dan 10.000 doorheen rijden moet minimaal 50 meter zijn. En dan het gigantische Julianaplein dat ontworpen is. Ze zijn alleen even vergeten dat er ook fietsers langsfietsen. Die kunnen straks niet meer van zuid naar noord fietsen. Ben je een fietsstad hè? 12.000 fietsers, veel schoolgaande kinderen, moeten gelijkvloers kruisen met 20.000 auto's en vrachtwagens. Iedere dag opnieuw. Hoe bedenk je het? Rijkswaterstaat denkt niet aan fietsers. Alleen aan auto's. Waar ik me ook ernstige zorgen over maak: vrachtwagens met gevaarlijke lading, die met vloeibaar gas vanuit de Eemshaven komen rijden. Vloeibaar gas moet straks diesel gaan vervangen als brandstof voor vrachtauto's. Als zo'n tankauto een aanrijding krijgt en ontploft, is de ramp niet te overzien. Dan vallen er doden. Binnen een straal van 300 meter rondom de ringweg staan ook nog eens 16 scholen."

Vieze lucht

En dan nog een probleem waar de kinderarts in ruste over in zit: de luchtvervuiling die de 12 kilometer lange weg met zich meebrengt. Om onderscheid te maken tussen plaatselijk en doorgaand verkeer, was bedacht de snelweg te scheiden van het plaatselijk verkeer. Om toestemming te geven voor het aanleggen van een snelweg dwars door de stad, moest de weg gedeeltelijk verdiept worden aangelegd. Omdat een tunnel over te kostbaar werd, is er gekozen voor zogenaamde 'deksels', betonnen platen die over de verdieping van de weg liggen, weet Sauer te vertellen. "Een besluit dat in 2009 genomen is door toenmalig wethouder Karin Dekker. Tussen die deksels komt alle vieze lucht en lawaai naar boven. Maar mevrouw Dekker was zó blij met de deksels -door de begroeiing erop zou op de plek van het huidige Sterrenbos het Zuiderpark ontstaan- dat alles mocht. Maar spelen op die plek is volstrekt ongezond. De kans op longziekten stijgt enorm", stelt Sauer die zelf nauw betrokken is geweest bij onderzoek naar luchtvervuiling.

Sauer snapt het allemaal niet. Het had eenvoudig anders gekund, zegt hij. Beter, goedkoper, veiliger. "Want wat was nu de hele aanleiding voor een nieuwe ringweg? Rijkswaterstaat vond dat je in één streep van Amsterdam naar Hamburg moest kunnen rijden. Goed voor de economie, luidde de redentatie destijds. Er was echter één stoplicht dat in de weg stond: Groningen. Knooppunt Julianaplein om precies te zijn. En omdat de hogesnelheidslijn tussen Groningen en Amsterdam in 1995 werd afgeblazen, kwam er 2 miljard euro vrij om het openbaar vervoer in de stad en de provincie te verbeteren, de zogenaamde 'Zuiderzee-gelden'. Daarvan moest ook de bouw van het Forum bekostigt worden. Zo'n 450 miljoen bleef er over voor de aanleg van de nieuwe weg. Rijkswaterstaat deed er nog een slordige 200 miljoen euro bij om het kostenplaatje te dekken." Een volstrekt onlogisch en gevaarlijk plan dus, volgens Sauer. Veel liever had hij gezien dat het geld geïnvesteerd werd in een snelle treinverbinding tussen Groningen en Heereveen. "Daarmee kunnen we het hele fileprobleem oplossen. Hoef je de ringweg niet eens aan te pakken. Veel forenzen wonen namelijk in plaatsen als Leek en Heerenveen." Ook iets waar Sauer zich over verbaast: dat politiek doof is voor alle gevaren die de nieuwe ringweg met zich meebrengt. "Burgemeester Den Oudsten zegt doodleuk: 'Niet mijn portefeuille.' Maar hij is wel voorzitter van de veiligheidsregio hè? Bovendien is hij bestuurslid van het instituut (het Instituut Fysieke Veiligheid (IFV), red.) dat nota bene een vernietigend rapport uitbracht over de Aanpak Ringweg Zuid. Dan kun je toch niet zeggen: ik weet van niks, ik bemoei me er niet mee?" Hoewel Rijkswaterstaat al in volle voorbereiding is met de plannen, de aanbesteding nagenoeg rond heeft en zelfs al is gestart met werkzaamheden aan de

gasleidingen bij de Helperzoom, hoopt Sauer alsnog op een dikke vette streep door het project. Wordt de nieuwe Ringweg een paradesstraatje of een horrorweg? Wordt vervolgd.

Door: Judith van der Heide