

OPINIE

Ringweg: onkunde en bestuurlijk falen

Dreigt er een onvoorziene budgetoverschrijding bij de stilgelegde bouw van de Zuidelijke Ringweg van Groningen, of klopte het budget door slechte voorbereiding toch al niet?



Zo zou de Zuidelijke Ringweg eruit moeten gaan zien. De vraag is wanneer en tegen welke kosten. ARTIST IMPRESSION

FRANK MENGER

Dagblad van het Noorden stond de afgelopen weken weer vol artikelen en opinies over de perikelen met de bodemgesteldheid en de bouwmethode bij Aanpak Ring Zuid. Ze verklaren echter maar gedeeltelijk hoe het zit, aangezien de echte kapitale fouten ruim voor het tracébesluit van 2014 zijn gemaakt.

Iedereen vraagt zich af op welke gronden in 2008, binnen het convenant Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn, 624 miljoen euro is vastgesteld voor Aanpak Ring Zuid. Blijkbaar heeft dit te maken met wat daarvoor is gebeurd.

In 2002 besloten Rijk, provincie en gemeente Groningen om de zogenaamde Zuidtangent dwars door het Paterswoldsemeer niet verder uit te werken. De toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat gaf provincie en gemeente vervolgens de opdracht een oplossing te zoeken op het bestaande tracé. Feitelijk kun je dit zien als het afschuiven van verantwoordelijkheid.

Een startnotitie van wegbeheerder en opdrachtgever Rijkswaterstaat, zoals al decennia gebruikelijk bij de ombouw van een knooppunt, is nergens te vinden. Heeft Rijkswaterstaat daarmee zijn plicht verzaakt?

Aanpak Ring Zuid kwam pas in een versnelling toen het Rijk in haar

Heeft Rijkswaterstaat haar plicht verzaakt?

onkunde de Zuiderzeelijn afschoot. Minister Karla Peijs zette druk op de Groninger gedeputeerden Calon en Bleker om een voorstel te maken voor de A7/Zuidelijke Ringweg dwars door de stad Groningen. Dit leidde tot een tussen februari en juni 2006 inderhaast in elkaar geflanst vooronderzoek. Dit document werd zonder enig kritisch geluid van Provinciale Staten aangenomen in september van dat jaar en doorgesluisd naar Rijkswaterstaat. Die nam het in 2008 over alsof het z'n eigen voorstudie was.

Wethouder Dekker faalde door deze voorstudie niet door te geven aan de gemeenteraad. Hierdoor stond de gemeente als belanghebbende buitenspel bij de onderhandelingen met het Rijk. Gemeenteraadsliden stonden samen met omwonenden met de rug tegen de muur toen ze binnen een halfjaar – tussen november 2008 en juli 2009 – een voorkeursvariant moesten aanwijzen.

In de voorstudie gaat de provincie amper in op het financiële risico van de bodemgesteldheid van de Hondse-

rug. De provincie keek ook niet naar gangbare budgetten voor binnenstedelijke snelwegen inclusief ondertunneling in Nederland. In Maastricht was het budget een miljard euro. Voor het zogenaamde Zuidasdok in Amsterdam is nu zelfs 1,5 miljard euro beschikbaar voor 1,5 kilometer.

Je kunt rustig de conclusie trekken dat Rijkswaterstaat in haar arrogantie en onkunde over het gebied tijdens de onderhandelingen met Calon en Bleker het verkeerde budget heeft vastgesteld. De domste actie was dat zij het Rijk ook nog toestonden een greep in de provinciale kas te doen.

Het hielp bij de onderhandelingen vast niet mee dat Noord-Nederland pas in 2013 zou worden aangesloten bij de Verkeersinformatiedienst, en dat toen pas tot de rest van het land doordrong dat hier ook wel eens files staan.

Gelijktijdig kan de conclusie worden getrokken dat later, tijdens de ambtelijke voorbereiding door projectorganisatie Aanpak Ring Zuid, nooit de juiste onderzoeken zijn uitgevoerd. Rijkswaterstaat had een dominante stem in het geheel en gaf de eerste projectdirecteur Jos Hillen een aantoonbaar expliciete opdracht: blijf binnen het budget van 624 miljoen euro.

Frank Menger is voormalig woordvoerder commissie Ring Zuid De Wijert.