

OPINIE

Groningen kiest voor achterhaald beleid

B en W van Groningen willen dwars door de stad een nieuwe autoroute aanleggen op een busbaan en de bus verhuizen naar woonstraten. Alsof we terug zijn in de jaren zestig. Maar de auto past niet meer. Kies een alternatief.

FRITS POELMAN

Autoforensen, met name bezoekers van het UMCG, smullen vast van de plannen met de Oosterhamrikzone. Daar maakt de eerste busbaan van Groningen, het Oosterhamriktracé, plaats voor de auto. Als de plannen doorgaan tenminste, maar de coalitie van D66, GroenLinks (!), PvdA en VVD is er veel aan gelegen de verkiezingen te halen. Volgens de huidige plannen begint de ombouw van de weg in 2020 en zijn de nieuwe routes in 2023 klaar.

Het plan voorziet in een nieuwe autoweg van de oostelijke ringweg bij Kardinging naar de Bloemsingel bij het UMCG. De route moet de bereikbaarheid van het ziekenhuis en omliggende wijken verbeteren en de Petrus Campersingel van de eeuwige files verlossen. Bij het plan horen de ombouw van de Korreweg in een fietsstraat en de aanleg van een tweede brug over het Van Starckenborghkanaal, in het verlengde van de nieuwe busroute. Het Rijk heeft voor die brug overigens nog geen geld: auto en bus delen de huidige brug voorlopig.

Een beter bereikbaar UMCG, wie zou daartegen zijn? Toch is op het plan heel veel aan te merken. Mede door een wirwar aan eenrichtingsverkeer wordt het op een groot deel van de bestaande routes veel drukker, inclusief de J.C. Kapteynlaan en de Sumatralaan waar bewoners het toch al zwaar te verduren hebben. Dat vervolgens ook nog woonstraten in de Oosterparkwijk en de Korrewegbuurt (Zaagmuldersweg, Heymanslaan) worden belast, is anno 2018 hoogst curieus.

Het OV-bureau eist dat de nieuwe busroute even snel is als de huidige (dan weet iedereen alvast wie er straks voorrang krijgt...). Hoewel het busverkeer tegen 2023 grotendeels elektrisch rijdt, zitten bewoners er danig mee in de maag. Als ze voor hun deur onder de bus komen, maakt de aandrijving immers geen verschil.

Het idee voor een autoweg naar Kardinging is opmerkelijk omdat daar bij gebrek aan bewoners weinig auto's vandaan komen. Forensen uit Winsum, Bedum, Ten Boer/Delfzijl en Hoogezand rijden sneller recht door over Bedumerweg, Damsterdiep, Sontweg/Driebondsweg of Europaweg. Ze moeten eerst worden verleid om te rijden via Kardinging.

Je zou kunnen zeggen dat de route een logisch offer is van Stadgers aan Ommelanders voor het consequente beleid om Groningen als compacte stad in te richten. Weilandwinkels



De fietsen lijken groter dan de auto's op de plannen voor het Oosterhamriktracé, maar de auto krijgt vrij baan. FOTO ARCHIEF CORNÉ SPARIDAENS

De praktijk van Groningen als fietsstad valt vies tegen

(Ikea) en grote instellingen als het provinciehuis en de rechtbank, maar ook het ziekenhuis, zitten om die reden nog steeds in of zo dicht mogelijk tegen de binnenstad aan. Daar horen bereikbaarheidsafspraken bij, al beweren UMCG en gemeente dat ze zich geen geheime beloftes over de Oosterhamrikzone kunnen herinneren, zoals bewoners suggereren. Waarschijnlijk zijn ze niet geheim, maar vergeten...

Het besluit om wijken op te offeren aan de auto, is een logisch vervolg op de opening en het openhouden van de parkeergarages Groninger Forum en Centrum. Zonder toegangswegen krijg je de garages niet vol... Ook aan de zuidkant van de diepenring investeert Groningen flink in de doorstroming van de auto.

Dat lijkt mooi voor de automobilist, maar het wringt omdat die de binnenstad steeds moeilijker in- en uitkomt. Groningen pleegt ook een grote broek aan te trekken als zogenaamde fietsstad. De fietser krijgt er op papier ruim baan. In werkelijkheid valt dat voor een stad waar meer fiets- dan autobewegingen zijn, vies tegen. Er is en wordt heel wat meer wegruimte voor de auto gereserveerd dan voor de fiets. Ook al komt er nu in de Korreweg een voorbeeldstraat.

Volgens politicoloog, planoloog en hoogleraar stedelijke toekomst Maarten Hajer ontbreekt het veel

steden aan duidelijke keuzes: ze stimuleren wel het fietsen en/of het openbaar vervoer, maar laten fiets en bus vervolgens voor rood op auto's wachten. Hij vindt dat er in steden veel meer éénrichtingsverkeer moet komen om ruimte te scheppen.

Als bewijs van Hajers stelling delen fiets, auto en bus straks de diepenring in Groningen. B en W maken zich zulke grote zorgen over de doorstroming op de diepenring (autoverkeer is daar onontkoombaar) dat ze een alternatief plan van ChristenUnie en SP voor de Oosterhamrikzone afwijzen. Die partijen willen de druk wegnemen door sluisverkeer – bijvoorbeeld tussen Oosterpark en Korrewegwijk – naar de ringweg te verwijzen. Voor bezoekers zetten ze vol in op fiets, openbaar vervoer en P+R.

Ze zeggen terecht dat autoverkeer op de ringweg thuishoort. Het lijkt op z'n minst de moeite waard om dat te proberen, voordat je met een nieuwe weg extra autoverkeer uitlokt. Want de vreugde van de autoforens mag op het moment groot zijn: in de binnenstad en bij het UMCG rijdt die zich uiteindelijk toch weer vast. De straten in de oude stad zijn niet breder. Er is niet genoeg plek voor alle auto's. Dat hoeft ook niet. Als het zou lukken om auto's via het Oosterhamriktracé te laten omrijden, moet P+R Kardinging ook een succes kunnen worden. Een fietsbrug over het Van Starckenborghkanaal doet wonderen. De autoroute is uiteindelijk alleen maar een obstakel.

Frits Poelman is redacteur van deze krant met onder meer vervoer als specialisatie.