

NIEUWE NOORDZIJDE: TÓCH EEN MAATJE TE GROOT

Recensie van de plannen voor de Grote Markt Noordzijde

7 november 2000 - Charles Vlek, omgevingspsycholoog (RUG)

De Grote Markt wordt verbouwd, voor zo'n 300 miljoen. Een 'overheidsgestuurd marktinitiatief' moet een Nieuwe Noordzijde opleveren, later gevolgd door een Nieuwe Oostzijde. Hefboom voor bedrijfsinvesteringen is een parkeergarage, als 'gat in de Markt'. In diverse planvisies komt een bonte verzameling doelstellingen naar voren: Sterkere centrumpositie. Grotere multifunctionaliteit. Beslotener marktplein. 'Verbinnenstedelijking' van Rode Weeshuis- en Stalstraat. Betere verkeerscirculatie ('bereikbaarheid'). Bevordering leefbaarheid. Uitbreiding 'groene rust' Martinikerkhof. Beperking groei autoverkeer. Selectieve uitbreiding auto-infrastructuur. 'Noodzakelijke' ontwikkeling auto-alternatieven. Een noord-zuid OV-as vóórlangs het stadhuis. Een sneltram van Zernike via centrum naar AZG. "Een waarachtig stadshart, vol sfeer en dynamiek."

B&W, Multi Vastgoed en architect Coenen maakten een plan. Het werd een 'Grote Markt Koopcentrum', ontwikkeld vanuit Coenens visie op "het verkeer als spil van de ruimtelijke organisatie." Dat sluit aan op de voortwoedende weerstand van de winkelbedrijven tegen het autoluwe centrumbeleid van B&W. Met de parkeergarage zou de auto weer terug zijn van weggeweest. Helaas is er geen toverfee die de geplande metamorfose in één nacht kan voltrekken. De negatieve kanten van het plan (inclusief de kosten) worden door de ontwerpers enigszins versluierd. Verbouwing en ruimtelijke herinrichting kunnen een prachtig resultaat opleveren. Maar de vraag is of Groningen de tijdelijke en blijvende lasten ervan kan en wil dragen. De bedenkingen zijn van verschillend kaliber.

Sociaal-culturele bedenkingen

De noordwand "functioneert niet ideaal en verdient trouwens ook geen schoonheidsprijs." Maar wil de Groningse bevolking dat er een consumentenparadijs van wordt gemaakt? Sinds enige tijd is 'duurzame ontwikkeling' een sleutelbegrip. Het gaat om lang vol te houden ontwikkelingen in sociale, economische en milieu-kwaliteiten. In het plan-Coenen wordt vooral ingezet op verdere materieel-economische groei. Met Grote Markt Koopcentrum gaat Groningen voor(t) in de wedloop van de groei-economie. Méér materiële productie en consumptie. Méér competitie, efficiëntie, mobiliteit, haast, oppervlakkigheid, 'zapcultuur'. In sociaal en ecologisch vlak opzicht scoort het plan laag. Sluipenderwijs kan méér collectieve armoede ontstaan aan vrije ruimte, rust, groen, veiligheid en culturele diversiteit. Wat staat er tegenover Grote Markt Koopcentrum aan collectieve voorzieningen voor ontspanning, spel, ontmoeting, reflectie en discussie? Welke faciliteiten komen er voor gehandicapten, kinderen, vreemdelingen, 70-plussers? Wáár komen de speeltuin, de muziektent, het stiltecentrum en de ruimte voor documentaire exposities en publieksdebatten?

Economische bedenkingen

Grote Markt Koopcentrum wordt een magneet voor koopkrachtige consumenten van buiten: uit de regio, Noord-Nederland en naburig Duitsland. De toegenomen zuigkracht van de stad is mooi voor de Groningse winkelbedrijven. Maar Grote Markt Koopcentrum is concurrerend voor andere plaatsen - Assen, Delfzijl, Drachten, Hoogezand, Winschoten - die met eigen winkelcentra zelfvoorzienend proberen te blijven. Ook binnen de stad zelf werkt het centraliserend ten opzichte van andere winkelcentra - Helpman, Overwinningplein, Paddepoel, Lewenborg - en de winkelstraten tegen de diepenring aan. Zou de klantendruk op de binnenstad niet gelijkmatig verdeeld moeten zijn? Daarbij zouden de totale winkelomzet en de werkgelegenheid toch óók kunnen toenemen? Een economische effectrapportage zou deze zaken kunnen verhelderen.

Verkeerskundige bedenkingen

De Achilleshiel van 'Nieuwe Noordzijde' is de aan- en afvoer van de massa klanten die nodig zal zijn om het uitgebreide winkelbestand te laten renderen. Die klanten moeten wel van heinde en verre komen, want anders zijn het er nooit genoeg. Velen zullen dus géén 'runshoppers' zijn die binnen één of twee uur weer vertrekken. De 'programmatische voorwaarde' van de grootwinkelbedrijven is dat Grote Markt Koopcentrum direct toegankelijk moet zijn per auto. Daarom verlangen ze een grote parkeergarage onder de Grote Markt. De aanname hierbij is dat de klantentoevoer zónder parkeergarage aanzienlijk minder (koopkrachtig) zal zijn. Deze aanname is niet op zijn realiteitswaarde getoetst. Wél aannemelijk is dat, áls er een centrale parkeerruimte komt, deze ook druk zal worden gebruikt: elk aanbod schept zijn eigen vraag. Een parkeergarage blokkeert ook meteen, en voorgoed, een lange-termijn beleid gericht op de volgens B&W zo noodzakelijke auto-alternatieven zoals sneltram, fiets en citybus. Hoe nuttig zou een 'gat in de Markt' zijn als centraal station voor OV, fietsen, vrachtdistributie en afvalverwijdering? Het garageplan concentreert aan- en afvoerproblemen op de St. Jansbrug en -straat. Daarbij gaat de spreiding over de Naber- en Haddingegarages (toch ook dicht bij de Grote Markt) verloren. Wáár blijven fietsers, OV en toeleveranciers op de belangrijke oost-westroute naar het centrum? Wáár is straks nog plaats voor een sneltram in de noord-zuidrichting? Moet al het bedienend vrachtverkeer via de Ebbingestraat? Stimulering van autogebruik voor inkopen-doen ontkracht het toekomstperspectief voor auto-alternatieven. Daardoor zal ook de druk op de stedelijke ringwegen verder toenemen en zal een Zuidtangent tussen Groningen en Haren sluipend nabij komen. 'Nieuwe Noordzijde' wringt het meest terzake van de verkeersproblematiek die

het plan oproept. De échte uitdaging voor B&W is om een visionair plan uit te werken voor duurzaam verkeer en vervoer, zónder de auto in het hart van de stad.

Milieukundige bedenkingen

De Grote Markt en omstreken zal jarenlang het centrum zijn van sloop-, graaf- en bouwoverlast met alle zware machines en transporten van dien. De Martinitoren en -kerk lopen gevaar dat niet is uit te sluiten. Daarna wordt het langzaam maar zeker veel drukker, lawaaiiger en (ook 'gezellig') onrustiger. Het frequente autoverkeer naar en van de parkeergarage betekent meer geluidsoverlast, stankhinder, luchtverontreiniging, opstoppingen en (dus) irritaties. Het grotere aantal mensen zal navenant meer problemen met zich meebrengen van zwerfvuil, vandalisme en kleine criminaliteit. Het toegenomen winkelbestand en de grotere omzet van goederen en diensten zal een intensiever leveranciersverkeer, groter energiegebruik en grotere afvalstromen met zich meebrengen. Is of wordt over dit alles een milieu-effectrapportage uitgevoerd?

Lokaal-egoïstische bedenkingen

Het hart van de stad wordt overhoop gehaald. De onmiddellijk gedupeerden zijn marktkooplieden, kleine ondernemers en omwonenden. Jaren van opstoppingen, overlast, noodvoorzieningen en omzetverlies staan voor de boeg. Daarna moet je maar zien of het beter wordt. In hoeverre zijn de negatieve gevolgen voor direct betrokkenen behoorlijk in kaart gebracht? In hoeverre mogen zij meebeslissen over de inpassing van hun persoonlijke belangen? In hoeverre wordt compensatie geboden voor uiteenlopende planschade? Unfair voor omwonenden is altijd dat veel meer niét-omwonenden zo'n plan 'wel goed' vinden zonder dat ze direct te maken krijgen met de omgevingsbelasting ervan. Natuurlijk zijn er ook baten voor marktkooplui, winkeliers en omwonenden. Er komen nieuwe kansen, een deels overdekte markt, de Naber- en Haddingegarages gaan uit bedrijf. Is er voldoende duidelijkheid over zulke lokale kosten en baten om Nimby- ('Not in my back yard'-) reacties overtuigend te pareren?

Besliskundige afsluiting

Vernieuwing van de noordwand is een prestigieuze, economisch-beloftevolle, maar volgens sommigen onnodig grootschalige zaak. De 'programmatische voorwaarde' van een parkeergarage berust op nog ongetoetste veronderstellingen en komt over als een vervelend drukmiddel van machtige marktpartijen. Vanuit de Groninger bevolking wordt aangedrongen op een referendum. Omdat planwijzigingen denkbaar zijn, zou de keuzevraag niét "alles of niets" moeten zijn. Aan de bevolking kan het beste een viertal keuzevragen worden voorgelegd, tezamen met een beknopte en evenwichtige brochure met informatie over probleemstelling, keuzemogelijkheden en gevolgen. Daardoor kan iedere deelnemer beseffen waar hij/zij voor kiest en wat er volgens die keuze zou gaan gebeuren. In het referendum zouden de volgende keuzevragen kunnen worden gesteld.

1. "Kunt u instemmen met een vernieuwing van de noordwand van de Grote Markt (tussen Oude Boteringestraat en Kreupelstraat) volgens het plan-Coenen?"
2. "Zo nee: Wilt u dat een minder vergaande vernieuwing van de noordwand wordt uitgevoerd?"
3. "Kunt u instemmen met de bouw van een parkeergarage onder de Grote Markt?"
4. "Zo nee: Accepteert u dat de vernieuwing van de noordwand dan minder vergaand zal zijn?"

Uit de beantwoording zal duidelijk worden waaraan de Groninger kiezers de voorkeur geven, zónder te worden gedwongen tot acceptatie van een 'programmatische voorwaarde'.