

# Twijfel groeit over Transferium De Punt

## ACHTERGROND TRANSFERIUM DE PUNT

Twijfel over de noodzaak van Transferium De Punt, bedoeld om de ringweg in de stad Groningen te ontlasten, groeit. Ook zijn er zorgen over de beoogde locatie, naast kwetsbare natuur.

Herman Sandman

**DE PUNT** Hoogkerk en Haren hebben een transferium. Een vervoersknooppunt waar de forens de auto kan inruilen voor bus of trein. Om het fileprobleem het hoofd te bieden. Ook bij De Punt moet er een komen, werd vijf jaar geleden bedacht. Maar tijden veranderen, economische groei is er niet of nauwelijks en dus groeit de twijfel over de noodzaak van een nieuw verkeersknooppunt langs de A28.

De verwachte toeloop op Groningen Airport Eelde blijft (vooralsnog) uit, door de verdubbeling van de N33 gaat verkeer vanaf Assen in een keer door naar de Eemshaven en de ringweg rond Groningen wordt tussen 2015 en 2019 aangepakt. Bus- en treinverkeer richting de stad zijn al geïntensiveerd. Daarbij: er is een transferium in Haren. Die wordt uitgebreid van vierhonderd naar negenhonderd plekken. Waarom nog een Transferium De Punt?

Dat is inderdaad de vraag, zegt Herman Beerda, vice-fractievoorzitter van de PvdA Statenfractie. Met de SP, GroenLinks en D66 is zijn partij in de Provinciale Staten 'mordicus' tegen het transferium.

Beerda: „Er waren tien jaar geleden, onder de naam Kolibri, plannen voor een lightrail van Assen naar Groningen, die ging verder in de stad als tram. Best een goed plan. Onderdeel was een station in De Punt waar

*‘Wat gaat de overheid doen om het rendabel te houden?’*

treinen, auto's en bussen bij elkaar kwamen. Kolibri is van de kaart, net als de tram. Het plan nu is alleen een parkeerplaats. Maar dat voegt niks toe.”

Het effect op de verkeersstroom is niet het enige dat zorgen baart. Het transferium, dat uiteindelijk plaats moet bieden aan tweeduizend auto's, komt tegen de natuurgebieden Drentsche Aa en Natura 2000 aan.

Een te grote aanslag op het milieu, zegt Philippe Boucher van Natuurplatform Drentsche Aa: „Dat transferium, dat kost jaarlijks geld. Wat gaat de overheid doen om het rendabel te houden? Ruimte verhuren aan horeca. Met als gevolg een verstedelijking met bijbehorende problemen als grondwatervervuiling.”

De 'parkeerplaats alleen', zoals Beerda het omschrijft, is overigens wel onderdeel van een groter plan. Een visie van de Regio Assen Groningen om de economische centra be-

reikbaar te houden. Voor een acceptabele reistijd moet autoverkeer vóór de stad worden opgevangen. Er is een pakket aan maatregelen bedacht, zoals regionale aanrijroutes en ringwegen, hoogwaardig openbaar vervoer met het spoor als ruggraat en knooppunten voor een goede overstap tussen de vervoervormen.

In 2009 startte een verkennende studie naar De Punt, een strategisch gelegen plek waar A28, N34 en een groot aantal buslijnen samenkomen. Het is volgens Gedeputeerde Staten van Drenthe de enige locatie voor een goed functionerend transferium. In het Programma van Eisen en Wensen wordt immers vermeld dat het transferium zichtbaar moet zijn voor de automobilist, er voldoende ruimte is om te faseren en dat doorgaande bussen binnen twee minuten de snelweg kunnen verlaten. Een uitgebreider onderzoek startte in 2012 en De Provincie Drenthe nam in april dit jaar het definitieve besluit voor aanleg van een transferium bij De Punt.

Het ontwerp van architectenbureau Onix omvat drie parkeerterreinen. De drie onderdelen, genoemd 'parkeerbekken', 'parkeeringo' en 'parkeerweiland', liggen in het groen. De aanleg gebeurt gefaseerd, naar de parkeerbehoefte. Totale kosten: tussen de 20 en 25 miljoen euro.

Of dat er komt is de vraag. Provinciale Staten in Drenthe is sterk ver-





deeld, meldde deze krant op 8 mei 2014, hoewel er een nipte meerderheid lijkt. Twijfels zijn er ook in Tynaarlo, dat de grond beschikbaar stelt en 650.000 euro bijlegt.

De meeste fracties in die gemeente staan er (gematigd) positief tegenover, maar wel met een duidelijk 'mits'. Of die mits een 'ja' of 'nee' wordt hangt af van de milieueffect-rapportage (m.e.r.). Meer nog van het daaraan gekoppelde onderzoek naar nut en noodzaak van het transferium. Dat komt er op aandringen van onder meer Natuurplatform Drentsche Aa, GroenLinks Tynaarlo en de Statenfracties van GroenLinks, D66 en PvdA.

De m.e.r.-procedure startte op 15 augustus, met de tervisielegging van de Notitie reikwijdte en detailniveau. Betrokken organisaties kunnen de komende zes weken aangeven of de onderwerpen die worden onderzocht voldoende zijn. Daar is op zijn vroegst eind oktober duidelijkheid over. Daarna kan het onderzoek beginnen. Naar verwachting is de m.e.r. begin 2015 klaar.

## 'Waarom iets maken waar geen behoefte aan is'

Gedeputeerde Henk Brink (VVD, verkeer en vervoer) vindt dat het plan nog steeds hout snijdt: „De noodzaak wordt zelfs alleen maar groter.” Maar een transferium bij De Punt moet volgens hem niet. Hij heeft geen moeite met een analyse van nut en noodzaak: „Want waarom iets maken waar geen behoefte aan is?”

Wethouder Theun Wijbenga (CDA, mobiliteit & milieu) van Tynaarlo deelt die mening: „Als er een andere conclusie komt, is er sprake van een nieuwe situatie en gaan we weer naar raad en Staten. Henk en ik staan er heel realistisch in. Er is geen heilig moeten.”

Over de onafhankelijkheid van dat onderzoek bestaan overigens ook twijfels. De opdracht van de m.e.r. is te beperkt, zegt Natuurplatform Drentsche Aa: die bekijkt alleen de effecten van het huidige plan. Alternatieven worden niet in beschouwing genomen.

Ook fractievoorzitter Oscar Rietkerk van GroenLinks Tynaarlo is 'zeer kritisch'. Net als Herman Beerda: „Als ik twijfel zal ik niet schromen de Staten een krediet te vragen voor een eigen onderzoek.”





## Het alternatief: kleine transferia

In plaats van een Transferium De Punt met tweeduizend parkeerplekken zijn kleine transferia in forensenplaatsen een beter alternatief. „We zijn daar voorstander van,” verduidelijkt Philippe Boucher van Natuurplatform Drentsche Aa. „Het streven om mensen uit de auto te krijgen is prima natuurlijk. Maar een Transferium bij De Punt is de oplossing niet. De mens is geneigd zover mogelijk door te rijden. Dus zal eerder gekoerst worden op Haren.”

Het alternatief is een aantal kleine lokale transferia, vlakbij op- en afritten van de N34 en A28 en dichtbij de woonkernen in plaatsen als Annen, Gieten, Zuidlaren, Tynaarlo. In plaats van dat forensen richting Groningen eerst een heel traject afleggen over de N34 of A28 tot aan transferium De Punt of Haren, de auto veel eerder aan de kant zetten of op de fiets naar het knooppunt gaan.

Dat idee spreekt anderen eveneens aan, waaronder Koos Dijkstra, fractievoorzitter PvdA Tynaarlo. Hij woont in Zuidlaren en

kan zich voorstellen dat hij eerder op de fiets naar een transferium in zijn woonplaats rijdt dan met de auto naar De Punt: „Voorwaarde is wel dat er goede buslijnen zijn.”

Daarvan is er al een aantal. Zoals Lijn 5 van Q-Link die van Annen over Zuidlaren naar Westlaren gaat en daar de N34 oprijdt richting Haren en Groningen. De opstap tussen de rotonde in Annen en de N34 is zo'n succes dat er een grotere fietsenstalling moest worden aangelegd. De bus rijdt in de stad door naar Grote Markt, UMCG, Euroborg en Europark. Er zijn ook al extra bussen ingezet.

Het nieuwe Q-link-netwerk van Qbuzz bestaat inmiddels uit vijf lijnen. Andere beginpunten zijn Leek, Roden, Zernike en Zuidhorn. De routes vanuit de regio gaan via de P+R haltes, direct naar de voornaamste bestemmingen in Groningen Stad. Qbuzz presenteerde vorige week de nieuwe 25 meter lange bussen die ook op de vijf lijnen gaan rijden.

## Aanpak aansluiting 37

Terwijl de politiek zich er nog over moet uitspreken, lijkt de voorbereiding voor de aanleg van Transferium De Punt in volle gang. Maar de aanpak van de aansluiting 37 op de A28 staat er los van.

De kruising van die oostelijke op- en afrit/Groningerstraat is door Rijkswaterstaat aangewezen als een 'black-spot': een verkeers- onveilige situatie. Ook als het transferium niet doorgaat, wordt de aansluiting aangepakt. De op- en afritten zijn nu vormgegeven als een zogeheten 'Halfklaverblad-aansluiting', maar wordt een 'Volledige Haarlemmermeeraansluiting'.

Het probleem nu is dat de bochten te scherp zijn. Verkeer kan geen snelheid ontwikkelen en in de spitsuren zorgt dat voor vertraging. Wethouder Theun Wijbenga (CDA, mobiliteit & vervoer) van Tynaarlo denkt dat alleen al daardoor de filevorming richting stad vermindert. Een volledige Haarlemmermeeraansluiting met rotondes onderaan de toe- en afritten wordt verkeerskundig gezien als de meest optimale en verkeersveilige inrichting.

Het transferiumplan is wel de aanleiding om de aansluiting te reconstrueren. Op die manier wordt ruimte creëerd voor de aanleg van dat vervoersknooppunt en voor busverkeer. Om het transferium met doorgaande bussen (vanuit Groningen) te bedienen wordt ook de westzijde gereconstrueerd.

Voor de aanpak van de kruising oostelijke toe- en afrit /Groningerstraat heeft het Rijk FES II-middelen (Fonds Economische Structuurversterking) ter beschikking gesteld.