

'Klein transferium ook onnodig'

JON VAN SCHILT

DE PUNT Ook voor een sterk verkleind transferium bij De Punt bestaan geen nut en noodzaak. Een verdere uitbreiding van de P+R bij Haren voorziet al in die behoefte.

Tot deze conclusie komt het Natuurplatform Drentsche Aa, na bestudering van het onlangs gepresenteerde onderzoek van het onafhankelijke bureau AnteaGroup.

De onderzoekers van de AnteaGroup kwamen tot het oordeel dat een megatransferium, dat plaats biedt aan 2000 auto's om de vertering bij de aansluiting van de N34 op de A28 in spits tegen te gaan, veel te veel van het goede is. Een parkeerplaats voor maximaal 200 voertuigen (eventueel uit te breiden naar 500) bij De Punt zou de verkeersstagnatie ruimschoots opheffen.

Ook een sterk verkleinde parkeerplaats is volgens Philippe Boucher van het Natuurplatform Drentsche Aa onnodig. En dat is te danken aan de gemeente Haren. De P+R vlak langs de A28 werd in 2012 uitgebreid met 500 parkeerplaatsen en er wordt rekening gehouden met een

'Ontbreken extra treinen in rapport maken conclusies uiterst zwak'

uitbreiding van nog eens 500 plaatsen. „Wat is dan nog de dwingende noodzaak om bij De Punt een geheel nieuwe infrastructuur aan te leggen, terwijl die in Haren er al is”, stelt Boucher.

Daarbij moet worden opgemerkt dat het platform sowieso tegen een transferium bij De Punt is, zo pal tegen het Drentsche Aa-gebied. Een dergelijk project, groot of klein, zorgt volgens het platform altijd voor extra rumoer en lichtoverlast in het kwetsbare natuurgebied.

Het platform heeft meer kritiek. In het onderzoek van de AnteaGroup zijn alleen de filegegevens van de A28 tot 2012 opgenomen. „Wij hebben de gegevens van de laatste jaren opgevraagd bij Rijkswaterstaat en daaruit blijkt dat de files op de A28 bij Haren en Groningen-Zuid

juist zijn afgenomen.”

Om mensen die gebruik maken van het transferium per bus naar Groningen te laten reizen, stellen de onderzoekers voor het busstation bij De Punt (naast de scheepswerf) te verplaatsen naar de oostelijke kant van de snelweg, nabij de op- en afrit. Het platform nam de dienstregelingen onder de loep en stelt een maximale tijdswinst van 5 minuten vast. „Maar dan moeten de buslijnen precies op elkaar aansluiten. Lukt dat niet, en dat is nu al vaak het geval, dan verliezen reizigers 10 minuten.”

Het onderzoek gaat volgens Boucher ook niet in op het effect van meer treinen tussen Assen en Groningen, terwijl de trein de grootste daling van het aantal spitsritten op de A28 teweeg kan brengen, zegt hij. „Dat maakt de conclusies en aanbevelingen in dit rapport uiterst zwak.”

Het werkelijke probleem zit volgens het platform in de beperkte mogelijkheden van Groningen om de toestroom van auto's op te nemen. Door de snelheid op de A28 te verlagen naar 100 kilometer per uur, heeft de stad meer tijd de auto's van forensen te bergen.