

STOP TRANSFERIUM BIJ DE PUNT

Al sinds 2012 wil de provincie Drenthe een kostbaar transferium bij De Punt realiseren. Tot twee keer toe steunde Provinciale Staten het plan met een meerderheid van één stem. Nut en noodzaak werden in het onderliggende en deels op verouderde feiten gebaseerde onderzoek echter niet aangetoond.

Het transferium moet de bereikbaarheid van de stad Groningen helpen vergroten. Het Voorontwerp Bestemmingsplan bij de Gemeente Tynaarlo behelst de aanleg van 365 parkeerplaatsen. Recent is echter het transferium bij Haren met 500 parkeerplaatsen vergroot, en daar kunnen nog 500 plaatsen bijkomen. Haren is dan ook tegen de aanleg. Bovendien ontstaan de files pas na Haren. Als er al een file bij De Punt ontstaat, komt dat door ongelukken rond de samenloop van de N34 met de A28, waar nu al weinig ruimte voor in- en uitvoegen bestaat. Een transferium met bijbehorende op- en afritten vergroot de verkeersonveiligheid juist door het verschil in snelheden bij invoegen.

De provincie Drenthe spreekt over een 'ideale plek voor een OV-knooppunt', maar de vraag is voor wie die plek ideaal is. Er zijn al 5.300 parkeerplaatsen op bestaande transferia rond Groningen en 4.100 plekken in parkeergarages. Daarbij ligt De Punt te ver van de stad af en is het vervoer ernaartoe te kostbaar om aantrekkelijk te

zijn. Er is kortom geen sprake van noodzaak, hooguit van twijfelachtig nut.

Ook is het transferium naast het beekdal van de Drentse Aa gepland: het icoon van Drenthe. De geplande verkeersconstructie resulteert in één brok verstedelijking met nauwelijks aandacht voor cultuurhistorie en landschap. Ze frustreert plannen om de barrièrewerking van de A28 op te heffen. Er zijn ter plaatse faunaverbindingen gepland omdat er al vier otters zijn gesneuveld. Er zullen ongetwijfeld substantiële milieueffecten optreden op het punt van bodem, geluid, lucht, licht en veiligheid.

Het Voorontwerp Bestemmingsplan ligt voor bij de gemeente Tynaarlo. De parkeerplaatsen zijn nu binnen de huidige afrit naar Eelde-Glimmen gepland en dat scheelt een hoop procedureel gedoe. Omdat het plan geen verbeterde doorstroming realiseert, er geen stimulering van het OV-gebruik uit voortkomt, de noodzaak voor een P+R-functie ontbreekt en er sprake is van forse nadelen voor natuur, landschap en cultuurhistorie, zou Tynaarlo er verstandig aan doen niet met het voorontwerp akkoord te gaan.

Is de Drentse politiek inzake dit transferium van 12 miljoen in staat om op haar schreden terug te keren? Of laat de reflex om hoe dan ook te willen investeren in twijfelachtige harde infrastructuur dat niet toe? •



Eric van der Bilt
was directeur van
Stichting Het Drentse
Landschap.