

## De vergeten cultuurhistorie van De Punt



*De in aanleg 15<sup>de</sup>-eeuwse herberg de Groninger Punt op een Ansicht uit circa 1910. Op de achtergrond de Punterbrug.*



*Herberg de Drentsche Punt uit 1636 (later hotel van Bruggen genaamd) op een Ansicht uit circa 1903. Afgebrand in 1981.*

Beste leden van de gemeenteraad van Tynaarlo.

Op 20 november gaf ik een korte presentatie in de Bloemenveiling van Eelde over de grote cultuurhistorische en landschappelijke schade die wordt aangericht als de plannen voor het transferium bij De Punt en de oprit naar de A28 doorgang vinden. Zoals beloofd zet ik mijn verhaal hierbij nogmaals voor u uiteen, waarbij ik ook inga op een aantal zaken die in verband met de beperkte tijd niet aan de orde konden komen.

Maar allereerst nog even een korte introductie. Mijn naam is Jim Klingers. Sinds tweeënehalf jaar ben ik werkzaam als zelfstandig bouwhistoricus en restauratieadviseur te Wijster.

In 2016 - 2017 heb ik de cultuurhistorie en historische geografie van het gebied rond De Punt onderzocht in het kader van mijn bouwhistorische afstudeerscriptie over huize de Groninger Punt (Rijksstraatweg 138, Glimmen). Met dit onderzoek ben ik cum laude geslaagd en heb ik de *Scriptieprijs Groninger Geschiedenis 2017* gewonnen. Het leidde tot een publicatie in het *Historisch Jaarboek Groningen 2017* en tot diverse lezingen (onder meer bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed). Mijn onderzoek gaat op een lager pitje nog steeds door en nieuwe publicaties over De Punt en het historische Drents/Groningse (post)wegennet liggen in het verschiet.

Over de bezwaren tegen het Transferium vanuit cultuurhistorisch oogpunt verscheen op 19 juni 2018 een opiniestuk van mijn hand in het *Dagblad van het Noorden*.

Voor alle duidelijkheid: mijn onderzoek heeft geen betrekking op het laat-19<sup>de</sup>-eeuwse wegdoorp De Punt bij Yde, maar op de oorspronkelijke nederzetting bij de Drentsche Aa, aan de huidige Rijksstraatweg en Groningerstraat. Dus het gebied dat direct de gevolgen van de transferiumplannen zal ondervinden.

### **Cultuurhistorisch onderzoek verplicht**

De Groningerstraat en Rijksstraatweg vormen tezamen een van de laatste nog herkenbare (pre)historische moeras- en beekdalpassages van het Noorden. Ter weerszijde van de weg, aan zowel Drentse als Groningse zijde wemelt het van de landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische bijzonderheden.

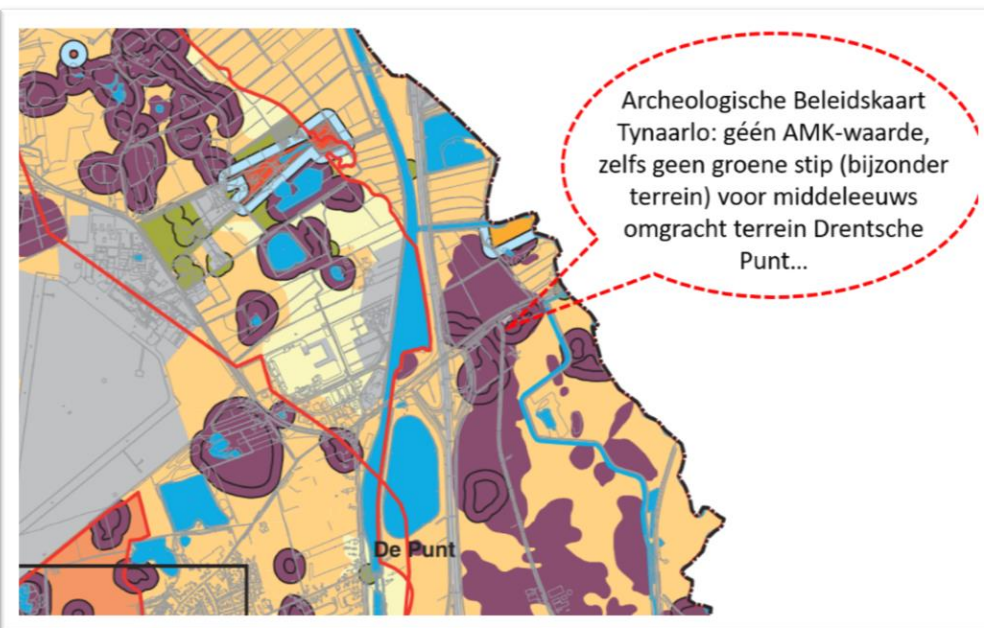
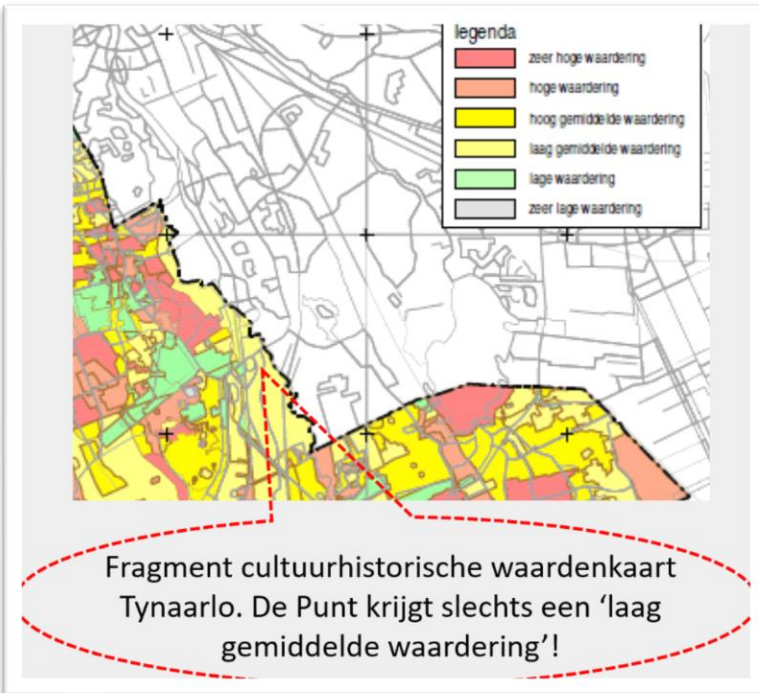
Toch is er voorafgaand aan de Transferiumplannen geen enkel onderzoek gedaan naar de cultuurhistorie van de locatie. Dit, terwijl sinds 1 januari 2012 gemeenten in het kader van het Besluit Ruimtelijke Ordening (BRO) tot dergelijk onderzoek wettelijk verplicht zijn.

Ik stuur de brochure waarin dat allemaal staat als bijlage mee.

Met zo'n cultuurhistorisch onderzoek worden niet een paar zinnetjes met algemeenheden bedoeld, zoals in de *Toelichting op het voorontwerp Bestemmingsplan*, maar onafhankelijk, wetenschappelijk onderzoek, waarin onder meer de patronen en objecten die nog in het landschap te zien zijn nauwgezet in kaart worden gebracht. Archeologische, historisch-geografische, stedenbouwkundige, architectuur-, bouw- en tuinhistorische gegevens worden geïventariseerd en aangevuld. Verder dient zo'n rapportage o.a. te zijn voorzien van een waardestelling en uitgebreid advies.

Dit onderzoek had de gemeente Tynaarlo wettelijk gezien eigenlijk al zeven jaar geleden moeten laten uitvoeren, dus ruim voor de totstandkoming van het *Inrichtingsplan Transferium De Punt* uit 2013 (dat over de cultuurhistorie en archeologie slechts enkele nietszeggende passages vol onjuistheden bevat). Een tweede kans kreeg de gemeente na het kritische advies van de Commissie MER van 13 november 2014, waarin paragraaf 4.7 aangeeft wat er op dit gebied had moeten gebeuren.

Toch is onderzoek tot nu toe uitgebleven. Had dit wel plaatsgevonden, dan zou onder meer aan het licht zijn gekomen dat de waardering van het gebied op de *Cultuurhistorische Waardenkaart* en de *Archeologische Beleidskaart* van uw gemeente ernstig tekortschiet (zie afbeeldingen).



### Regels zijn er niet voor niets

Nu heb ik wel enig begrip voor deze nalatigheid. Gemeenteraadswerk is hard bikkelen en daarbij kunnen wel eens zaken over het hoofd worden gezien. Over de cultuurhistorie van De Punt was bovendien weinig algemeen bekend en ook de tegenstanders van het transferium hebben de discussie vooral toegespitst op de nut en noodzaak, de kosten en de natuurwaarden.

Toch zult u het hopelijk met mij eens zijn dat overheden niet zomaar de door henzelf opgestelde regels en richtlijnen op het vlak van de cultuurhistorie kunnen negeren. Zeker niet, als het om ingrijpende infrastructurele plannen gaat in een gebied dat maar liefst een viervoudige beschermde status geniet.

Allereerst vallen Transferium en oprit binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), het Nationaal Park/ Nationale Landschap de Drentsche Aa. Daarbij gaat het zeker niet alleen om natuurbescherming. Zo is een van de belangrijkste eisen die aan het beheer van Nationale Landschappen wordt gesteld (de onderstrepingen zijn van mij):

*“Behoud en versterking van de kernkwaliteiten met betrekking tot natuur, architectuur en cultuurhistorie. Bijvoorbeeld een bijzondere verkaveling, een zeldzaam reliëf van oeverwallen of stuifzanden.”<sup>1</sup>*

Daarnaast valt het plangebied binnen de grenzen van het UNESCO Global Geopark de Hondsrug. Van dergelijke ‘parken’ zijn er slechts 140 op de wereld. Om tot dit zeer selecte groepje van aardkundige wereldwonderen toe te kunnen treden, stelt Unesco als voorwaarde:

*“Geoparken zijn gebieden waar geologisch erfgoed en landschappen van internationale waarde op een integrale manier worden beheerd. Daarbij staan behoud, educatie en duurzame ontwikkeling centraal. De geologische geschiedenis, de cultuurhistorie, de hedendaagse cultuur en de natuur bepalen samen de identiteit van het gebied. In een Geopark maken inwoners, ondernemers, instellingen en scholen met elkaar dit verhaal zichtbaar. Hoe meer men over een gebied weet, hoe zorgvuldiger en duurzamer met de omgeving wordt omgegaan.”*

Tot slot is het gebied langs de A28 in 2008 door het Rijk én de provincies Drenthe en Groningen tot Nationaal Snelwegpanorama aangewezen. Versturende bebouwing of bedrijvigheid (zoals een grote parkeerplaats) is daar niet toegestaan. Er zijn slechts negen andere locaties in ons land die deze bescherming kregen.

### **Provincie blijft in gebreke**

Het bewaken en beschermen van de duidelijk zeer hoog ingeschatte natuur- en cultuurwaarden van het gebied is in de eerste plaats een taak van de Provincie Drenthe – merkwaardig genoeg de fanatiekste voorvechter van het Transferium. Voor de Provincie hebben natuur- of cultuurhistorische argumenten echter geen enkele reden gevormd om van de plannen af te zien. Onbegrijpelijk, aangezien in de *Provinciale Omgevingsvisie* voor de deelgebieden Kop van Drenthe en Drentsche Aa ambities staan als:

*“Het behouden van de openheid van de brede beekdalen als contrast met hun scherpe begrenzingen, in de vorm van houtwallen en bossen.”*

*“Het zichtbaar houden en beter beleefbaar maken van de historische en prehistorische route, waar karresporen, voorden, grafheuvels en andere prehistorische relictten een unieke verzameling archeologische sporen vormen, in het bijzonder op het Balloërveld.”*

Wie heeft hier zitten slapen? Het Transferium en de oprit naar de A28 tasten namelijk bij uitstek de ‘openheid van een breed beekdal’ aan. De Groningerstraat en Rijksweg maken deel uit van precies dezelfde (pre)historische route als de karresporen op het Balloërveld. Bovendien hebben we hier te maken met een van de fraaiste voorbeelden van een voormalige voorde door de Drentsche Aa!

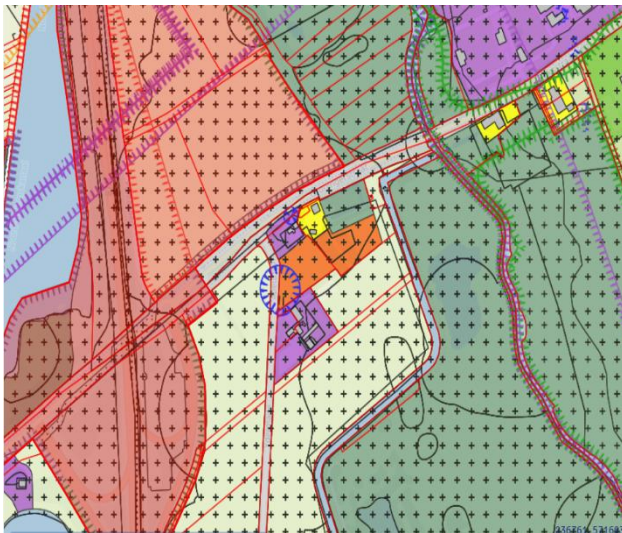
---

<sup>1</sup> Nota Ruimte, Ruimte voor Ontwikkeling, Katern over nieuw ruimtelijk beleid, Ministerie van VROM 2006, pag. 55, 4.1.2 Nationale Landschappen.



Overduidelijk hebben de plannenmakers enkel met een tunnelblik naar de (vermeende) verkeersvoordelen gekeken, zonder enig besef van het eigen beleid op het gebied van cultuurhistorie, noch van de consequenties die de aanwijzing tot Nationaal Landschap, Unesco Geopark of Nationaal Snelwegpanorama voor het ruimtelijke beleid dienen te hebben.

Het is mijn vaste overtuiging dat als daar wel op was gelet, een transferium op deze plek van het begin af aan geen schijn van kans had gemaakt.



*Links: Bestemmingsplan. Oranje: horeca. Paars: bedrijventerrein. Wie slaat hier het eerst zijn slag?*

Het is ook mijn vaste overtuiging dat als de bescherming van dit bijzondere gebied niet alsnog wordt gehandhaafd, deze plek binnen afzienbare tijd wordt volgebouwd. Daarover werd wat lacherig gedaan op 20 november, maar dat is de praktijk op talloze plaatsen in Nederland waar transferia of andere voorzieningen langs snelwegen worden toegestaan. Het feit dat er een bedrijfs- en horecabestemming rust op de grond achter het tankstation, maakt de zaak er niet beter op. Als een handige ondernemer hier zijn kansen ruikt, is er weinig of niets dat hem kan tegenhouden.

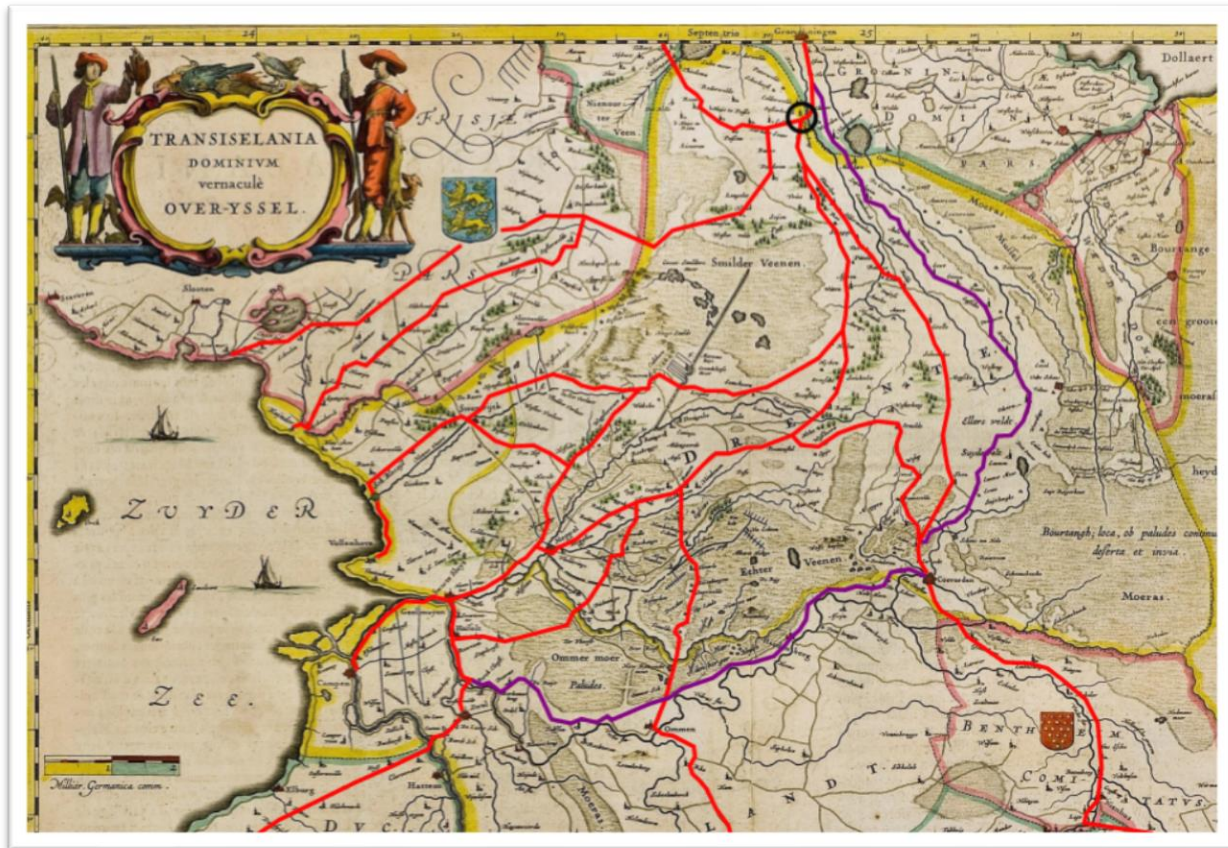
Maar goed, het is nog niet te laat. U kunt als gemeenteraad de plannen nog een halt toeroepen.

Graag zet ik nogmaals voor u uiteen wat De Punt cultuurhistorisch gezien zo bijzonder maakt.



*Kunnen we deze borden bij de Punterbrug maar beter weghalen? Of gaan we eindelijk respecteren waar ze voor staan? De keuze is aan u!*

## Wat maakt De Punt cultuurhistorisch gezien zo bijzonder?



*In rood alle hoofdroutes die bijeenkwamen bij De Punt (cirkel). De stad Groningen ligt helemaal bovenin op de gele rand van de kaart. In paars het drogere, maar veel langere traject langs de Vecht en over de Hondsrug. De twee routes kwamen samen bij Harendermolen.*

### 1. Belangrijkste knooppunt van landroutes van en naar Groningen

De huidige Groningerstraat en Rijksweg bij Glimmen zijn overblijfselen van een zeker duizendjarige en mogelijk nog veel oudere 'heirbaan' of 'heerweg', waarvan de naam nog voortleeft in de Groningse Hereweg en Herestraat. De weg splitste zich bij Harendermolen in de Hoge Hereweg, die verder ging over de Hondsrug richting Coevorden en de lage Hereweg over De Punt; dit gedeelte werd meestal de Punterdijk genoemd. Samen waren het de voornaamste landverbindingen van en naar de destijds al zeer belangrijke stad Groningen.

Vanaf de late middeleeuwen werd het traject over De Punt de belangrijkste van de twee. Routes uit alle windstreken kwamen hier bijeen, zoals te zien is aan de rode lijnen ingetekend op de 17<sup>de</sup>-eeuwse kaart. Sommige daarvan bestonden al sinds de steen- of bronstijd. Andere, zoals de weg door het veen naar Friesland, kwamen pas tot stand in de 15<sup>de</sup> eeuw op initiatief van de stad Groningen. Ook de route van de karresporen op het Balloërveld, de vroegmiddeleeuwse *Via Regia* die helemaal naar het klooster van Werden in Westfalen liep, kwam bij De Punt uit.





*De Punterbrug zag er aan het begin van de 19<sup>de</sup> eeuw nog net zo uit als in de middeleeuwen.*

## **2. Een van de weinig plekken waar de Drentsche Aa kon worden overgestoken**

De samenkomst van al die wegen vlak voor De Punt was niet toevallig. De hoge delen van Drenthe en Groningen waren tot zo'n drie eeuwen geleden vrijwel geheel ingesloten door veenmoerassen en drassige beekdalen. Slechts op een handjevol plekken was het mogelijk deze barrières te passeren.

Ook het dal van de Drentsche Aa vormde een geducht obstakel, zeker naarmate men dichter bij Groningen kwam. Bij De Punt bevond zich echter een 'voorde' in de beek, met zandhoogtes aan beide oevers. Hier was de laatste mogelijkheid om met wagens of vee het water over te steken.

De Punt (*Ter Punte* in 1424) dankt zijn naam mogelijk aan een brug (pontus in het Latijn) of drijvende constructie (punt of pont) die de oversteek vergemakkelijkte. De oudst bekende vermelding van de Punterbrug dateert uit 1456, toen de stad Groningen hier een nieuwe brug liet bouwen. De stad zag ook toe op het onderhoud van de weg. Daarmee was Groningen zijn tijd ver vooruit.

## **3. Zeldzame landschappelijke tegenstellingen**

De moerasgebieden rond de hoge delen van Drenthe en Groningen zijn inmiddels zo goed als verdwenen. Beken zijn 'genormaliseerd', beekdalen ontwaterd. Vrijwel nergens zijn de vroegere landschappelijke tegenstellingen meer zichtbaar en kunnen we ons de smalle passages door het moeras nog voorstellen. Wie bij de Punt het drukke autoverkeer wegdenkt, komt echter een heel eind:

- De Drentse Aa heeft hier nog zijn natuurlijke loop en ook de aanpalende beekdalgronden hebben hun drassige karakter grotendeels behouden.
- Het vlakke, open landschap langs de A28 toont een sterk contrast met de lommerrijke Hondsrug aan de andere kant van de Drentsche Aa.

- De natuurlijke verhogingen waaraan De Punt zijn bestaan dankt, zijn nog duidelijk aanwezig. Aan Drentse zijde als een welving (horst of donk) in het land achter het tankstation aan de Groningerstraat. Aan Groningse zijde als de hoogte waar de Groninger Punt op staat en die na enkele meters steil naar het beekdal afloopt.
- De Groningerweg en Rijksweg waren vanouds omzoomd door bomen. Ook dat beeld is nog intact.

Met andere woorden: de unieke landschappelijke context van wat ooit de belangrijkste entree tot het Noorden was, is nog aanwezig. Ook de andere tak van de Hereweg over de Hondsrug is tot aan Zuidlaren in al zijn glorie bewaard gebleven. Daarmee bezit deze regio een uniek historisch-geografisch fenomeen dat niet beschadigd maar gekoesterd moet worden!

Helaas heeft het gebied in het recente verleden al de nodige aantastingen ondergaan. Aan Groningse zijde vormt met name het terrein van het Waterbedrijf Groningen een verstorend element; aan Drentse zijde heeft de A28 de landschappelijke én historische samenhang met gebied rond Yde en vooral Eelde met al zijn buitenplaatsen letterlijk en figuurlijk afgesneden.



*Uitzicht vanaf A 28, afslag Glimmen – Eelde (locatie transferium).*

*De tegenstelling tussen het laaggelegen beekdal, en de hoge lommerrijke Hondsrug in de verte.*



*Dezelfde landschappelijke tegenstelling ten noorden van Groningerstraat, waar de oprit naar de A28 moet komen.*





*Drentse Aa vanaf de Punterbrug.*



*Moeras achter de Groninger Punt.*



*De donk bij de Drentsche Punt.*



*De steile oever bij de Groninger Punt.*



*Achter de hoge bomen begint het moeras*





*Binnen het open landschap aan Drentse zijde was vanouds alleen de weg met bomen omzoomd.*

#### 4. Grens van Nederlands enige echte stadstaat

De Drentsche Aa scheidt Drenthe van Groningen. Ooit was dit een echte landsgrens. In de 15<sup>de</sup> eeuw en 16<sup>de</sup> eeuw was Groningen een machtige hanzestad, qua omvang en inwonertal vergelijkbaar met Bremen en Hamburg. Net als deze steden voorzag het zichzelf van een eigen stadstaat: het Gorecht - globaal de voormalige gemeenten Haren en Noorddijk plus Groningen zelf. De inwoners van dit gebied werden beschouwd als burgers van de stad.

Groningen wist in 1467 de hand te leggen op de lucratieve tol bij De Punt aan de grens van het Gorecht, een van de oudste en belangrijkste landtollen van het Noorden. Hier moesten passanten in de buidel tasten om de Punterbrug te mogen passeren. Daarnaast hief de stad accijns (pond) op producten, met name op bier uit Bremen en Hamburg - concurrentie voor het Groningse kluinbier. Verbannen misdadigers uit Groningen werden onder escorte de Punterbrug overgezet. Ze deden er verstandig aan die niet weer over te steken...



*De Punt: poort tot het Gorecht, stadstaat van Groningen (gele stippellijn).*

## 5. Uniek monument: tolhuis, herberg en posthuis de Groninger Punt

Het stadstolhuis, huize de Groninger Punt, bestaat nog steeds, al zijn alleen de grondslagen nog middeleeuws. Het was tevens een voorname herberg en een posthuis. Hier stopten van de 17<sup>de</sup> eeuw tot de opkomst van de spoor- en tramwegen de twee oudste en belangrijkste postkoetsroutes vanuit Groningen. Een ging naar Zwolle, de andere naar Lemmer (reistijd: 21,5 resp. 18 uur).

De tolheffing werd hier afgeschaft in 1824, de postkoetsen verdwenen in de late 19<sup>de</sup> eeuw door de opkomst van tram en trein en in 1933 verloor de Groninger Punt ook zijn functie als herberg. Het werd verbouwd tot een soort landhuis, waar onder meer de bekende architect Egbert Reitsma (ontwerper van o.a. het Noordersanatorium van Drennoord) heeft gewoond. Het gebeeldhouwde paard is van zijn hand. Aan het roemrijke verleden herinnert nog veel, onder meer het koetshuis, de gelagkamer, de herbergkeuken en de kamers voor voorname gasten.

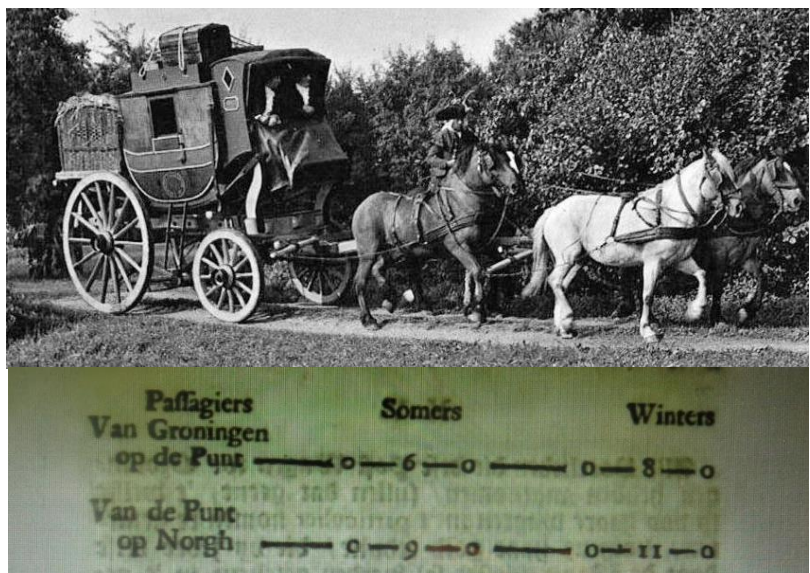


*Het witte paard van Reitsma uit ca. 1947.*

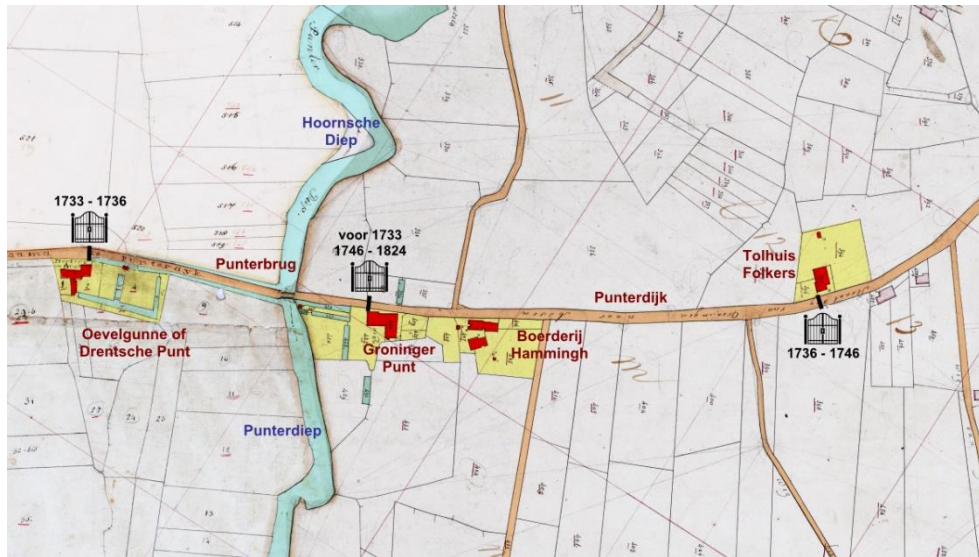


*De postkoetsen van en naar Zwolle en Lemmer moesten verplicht stoppen bij de Groninger Punt om te 'pleisteren'.*

*Vrachtrijders stalden nog tot het begin van de 20<sup>ste</sup> eeuw hun wisselpaarden bij de Punter herbergen.*







*In de 18<sup>de</sup> eeuw is de plek van tolhuis en tolhek een aantal keer verschoven.*



*Het Punter tolhek kreeg een tweede leven als toegang van de Noorderbegraafplaats te Groningen.*

## 6. Archeologische site: Weerdenbras

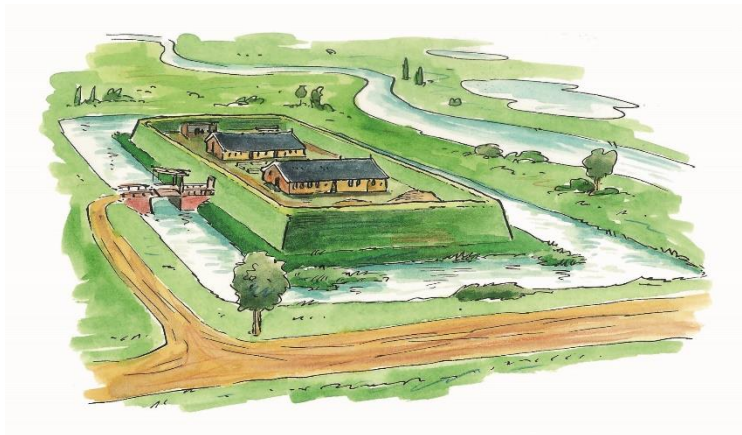
Rond 1500 was de weg over de Punt zo belangrijk geworden dat degene die de controle over deze toegang kon uitoefenen de macht over Groningen bezat. Althans, dat was de mening van hertog George van Saksen, die zichzelf als rechtmatige landsheer beschouwde van Friesland én van de Vrije Rijksstad Groningen.

Direct achter de Groninger Punt liet hij in 1505 een sterke dwangburcht aanleggen: blokhuis Weerdenbras. Het was een vesting zoals men in Nederland nog nooit had gezien, geheel voorzien van aarden wallen om weerstand te kunnen bieden aan geschut. De hertog van Saksen hield het fort tien jaar lang met een legermacht bezet en verbleef er ook geregeld zelf. Toch kon hij niet voorkomen dat eerst zijn leenman Edzard van Oostfriesland, vervolgens hertog Karel van Gelre en uiteindelijk keizer Karel V de heerschappij over Groningen opeisten. Weerdenbras werd verwoest, maar al snel weer opgebouwd. In 1581 werd er verbeterd om gevechten tussen Spaanse en Staatse troepen. De laatsten wonnen en wierpen ook aan de ander kant van de Punterdijk een schans op. Na het Twaalfjarig Bestand werd het

fort opnieuw in gereedheid gebracht en vervolgens zetelde hier het corps de garde, de stadsmilitie van Groningen. In 1672 werd Weerdenbras nog bezocht door Bommen Berend, de bisschop van Münster. Rond 1700 was het zijn militaire betekenis verloren en werd het geslecht. De grachten zijn bij proefopgravingen in 1992 herontdekt.



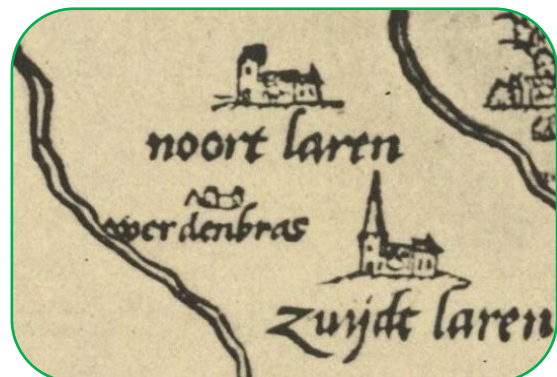
*Het huidige terrein van Weerdenbras, met op de achtergrond de Groninger Punt.*



*Een impressie van het fort in zijn vroegste vorm, met houten barakken voor het Saksische leger.*



*George van Saksen (1471 – 1539).*



*Weerdenbras staat op bijna alle 16<sup>de</sup> en 17<sup>de</sup>-eeuwse kaarten prominent aangegeven.*



## 7. Archeologische site: de Oevelgunne of Drentsche Punt.

Aan de Drentsche kant zat de concurrentie van de Groninger Punt: herberg de Drentsche Punt, later hotel van Bruggen geheten. Het stond op de eerdergenoemde verhoging in het moeras. Het fraaie hotel is helaas afgebrand in 1981, nu staat hier een modern huis. Ondanks het 19<sup>de</sup>-eeuwse uiterlijk op de ansichtkaart stamde het pand uit 1636, toen het werd gebouwd als brouwerij 't Fortuyn. Er zijn aanwijzingen dat hier tol werd geheven op de scheepvaart – de Drentse Aa was een belangrijke vaarroute voor bijvoorbeeld hout, hooi, turf en bakstenen. In de 18<sup>de</sup> eeuw heeft de Drentsche Punt kortstondig de rol als tolhuis voor Groningen overgenomen van de Groninger Punt. De tolmeester, Hindrik Jans Folkers, was een notoire ruziemaker die echter kon bogen op hoogstaande connecties. Zo werd niemand minder dan prins Willem IV ter gelegenheid van zijn inhuldiging als stadhouder van de Landschap Drenthe in 1730 op de Drentsche Punt ontvangen.

De herberg stond naast een veel ouder omgracht terrein, een restant van een laatmiddeleeuwse versterking die de Oevelgunne werd genoemd. Mogelijk gaat het in feite om de dwangburcht Blankenvoorde, opgetrokken rond 1405 door bisschop Frederik van Blankenheim, die met de bouw van diverse andere versterkingen in de omgeving trachtte Groningen te onderwerpen. De grachten zijn nog zeer duidelijk aanwezig (maar staan dus niet op de *Archeologische Beleidskaart*).

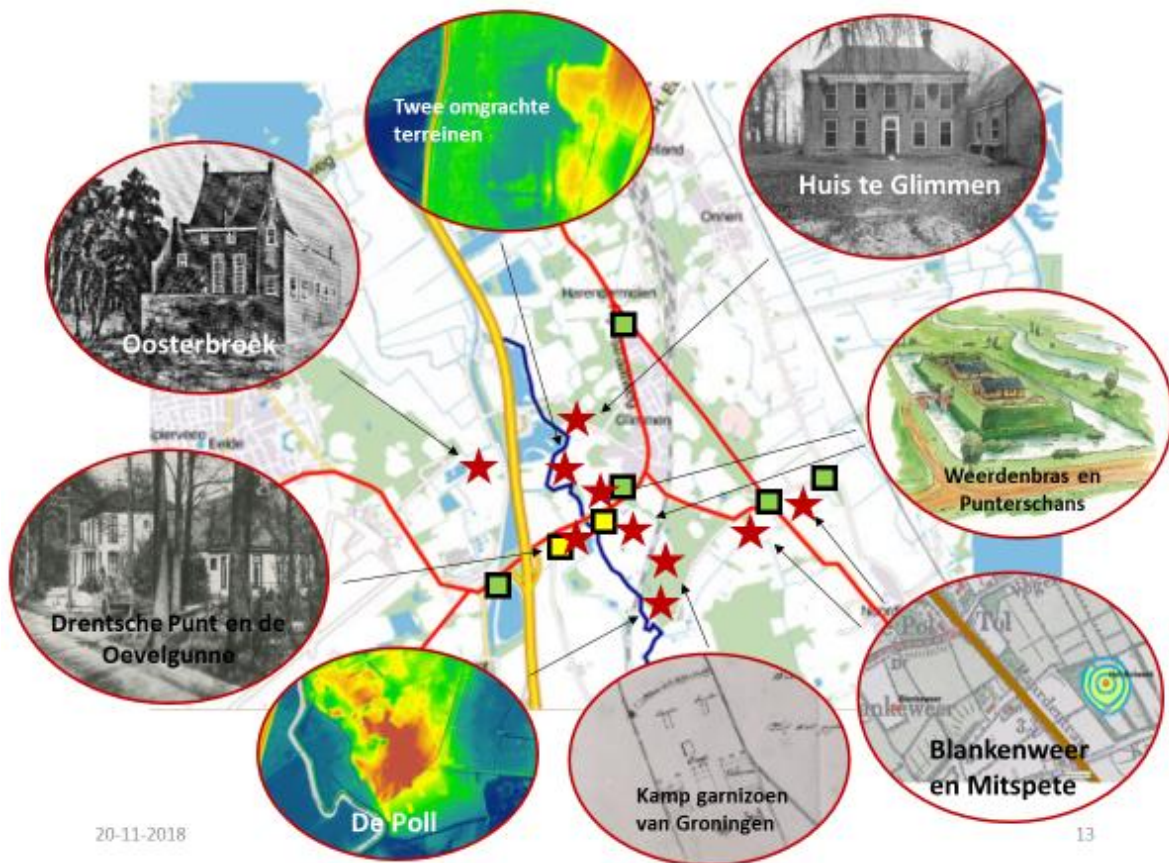


*Stadhouder prins Willem IV.*



*Het terrein van de Oevelgunne.*





## 8. Unieke cluster van versterkingen, tolhuizen en herbergen

Behalve Weerdenbras en de Oevelgunne bevonden zich nog diverse andere versterkingen in de directe omgeving (de sterren op de kaart). Waarschijnlijk is dit nog maar het topje van de ijsberg, want onder archeologen en historici begint nu pas door te dringen hoe groot de militaire en economische betekenis van deze flessenhals op het puntje van de Hondsrug moet zijn geweest.

Iets verderaf, met name rond Haren en Eelde, lagen nog meer versterkingen (zelfs zodanig veel dat kastelenonderzoekster Diana Spiekhout spreekt over een 'kastelenlandschap'). Ook waren er diverse kloosters in de nabijheid (Yesse, Maria ten Hoorn) of juist veraf (Werden, Assen) die invloed hebben gehad in deze regio.

De gele blokjes op de kaart geven de locatie aan van de Groninger Punt en de Drentsche Punt, de groene blokjes die van jongere, 18<sup>de</sup> en 19<sup>de</sup>-eeuwse herbergen en tolhuizen.



*Herdenking van de eerstesteenlegging Rijksweg door de Groningse gouverneur Gustaaf Willem Baron van Imhoff.*



## 9. Latere betekenis als verkeersdorp

In de Franse Tijd was verbetering van de infrastructuur een van de belangrijkste speerpunten. Het Bataafse bestuur nationaliseerde de postdiensten en in het kader daarvan kreeg de Groninger Punt een groter koetshuis. Op last van Lodewijk Napoleon en Napoleon werden de plannen uitgewerkt om het traject tussen Groningen en Assen te bestraten. Dit gebeurde uiteindelijk pas onder Willem I in 1824 – '25. Een gedenksteen van de eerstesteenlegging ligt nog in de berm vlakbij de Punterbrug.

Met de ingebruikname van het Noord-Willemskanaal (1861), de aanleg van spoorweg Meppel-Groningen en opening van station De Punt (1870) en de aanleg van de paardentram Groningen-Zuidlaren (1892) verloren de beide herbergen veel van hun betekenis maar kwamen aan beide zijden van de provinciegrens tegelijkertijd nieuwe infrastructurele elementen tot stand met hun eigen dynamiek. De Groningerstraat en Rijksstraatweg bleven nog lang de verbindende factor.



## Tot besluit

Er valt nog veel meer over de geschiedenis van deze unieke plek te vertellen, maar hier laat ik het even bij. Ik neem aan dat de boodschap duidelijk is.

Op de bijeenkomst op 20 november kreeg ik sterk de indruk dat de aanleg van het transferium en de snelwegoprit vooral zijn ingegeven door het al dan niet vermeende profijt dat de Bloemenveiling en Groningen Airport Eelde erbij hebben. Belangrijke werkgevers weliswaar, maar...

... In Tynaarlo is 1 op de 10 mensen werkzaam in de toeristisch-recreatieve sector, in Aa en Hunze zelfs ruim 1 op de 4 (cijfers Ecorys 2016). Een banenmotor van jewelste, die maar blijft groeien. In Drenthe levert het toerisme inmiddels al ruim 1,1 miljard euro aan inkomsten op.

Al die toeristen en dagjesmensen komen niet voor de goede parkeergelegenheden, ze komen voor de rust en ruimte, de natuur en het mooie landschap, de fiets en wandelroutes en zeker ook voor het geweldige cultuurhistorische verhaal dat deze regio te vertellen heeft.

Dat verhaal is niet vanzelfsprekend. Je moet er zorg voor dragen, of in de woorden van de Provincie 'het zichtbaar houden en beleefbaar maken'.

Op dit moment wordt de beleving echter vooral bepaald door het drukke verkeer. Je kunt de Groningerstaat en Rijksweg amper oversteken. De Punterbrug – een prachtig landschappelijk uitkijkpunt – ziet er onaantrekkelijk uit. De mooie Punterweg parallel aan de A28 wordt nu alleen benut door wat vissers en hondenuitlaters. Er is zelfs geen voetpad waarmee het intrigerende landschap achter de Drentsche en Groninger Punt, bijvoorbeeld vanaf de Ydermade, kan worden bereikt. Nergens is een informatiebordje te zien over de cultuurhistorische bijzonderheden. Kortom: deze vergeten hoek van het Nationaal Beek- en Estdorpenlandschap kan wel wat aandacht gebruiken...

Daarom roep ik u op: zet een dikke streep door het transferium- en opritplan en besteed het geld aan versterking van natuur en landschap, verkeer remmende maatregelen, een opknappbeurt voor de brug, aantrekkelijke wandel-, fiets- en ruiterroutes, het zichtbaar maken van de archeologische sites en een goede informatievoorziening, bijvoorbeeld via een leuke app.

Dat trekt de juiste bezoekers aan én brengt geld in laatje.

Met vriendelijke groet,

Jim Klingers

Wijster 7 januari 2019

*Beilerweg 4  
9418 TE Wijster  
06 41373813  
jimklingers@hotmail.com  
www.klingersbouwhistorie.nl*

Voor vragen of opmerkingen kunt u mij uiteraard bellen of mailen!

- BIJLAGE: Cultuurhistorisch onderzoek in de vormgeving van de ruimtelijke ordening, RCE 2013