

Transferium bom op Drentsche Aa

OPINIE TRANSFERIUM

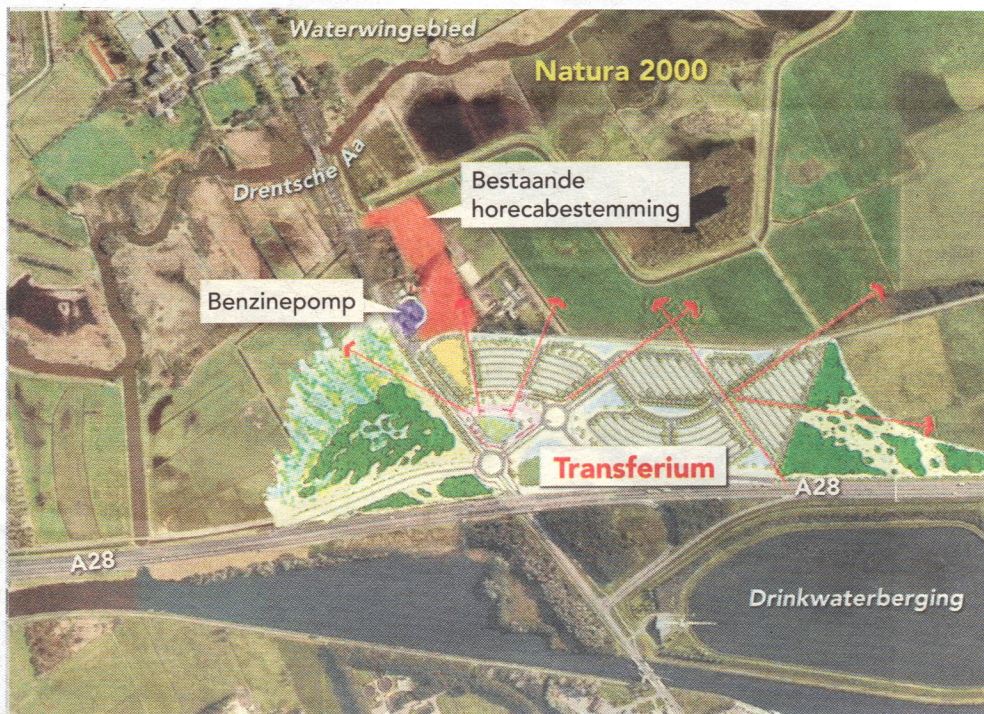
● Langs de A28 dreigt een landschappelijk ongeval

Door Jan Wittenberg

De provincie Drenthe heeft vele tientallen miljoenen besteed aan het herstel van de Drentsche Aa. Dezelfde provincie projecteert nu een transferium van enorme omvang in het dal van de Drentsche Aa bij De Punt. Waar het Aadal erg smal en kwetsbaar is, is een P+R-terrein van 12 hectare gepland. Een aanslag op de omgeving van ongekende omvang. De behoefte aan een transferium van deze omvang is twijfelachtig en alternatieven zijn niet onderzocht. Er is geen rekening gehouden met de uitbreidingsmogelijkheden van het succesvolle transferium Haren. Hoe kan dit landschappelijke ongeval langs de A28 bij de entree van Groningen worden voorkomen?

Het transferiumplan is bedacht om files op de A28 te voorkomen. Er zou te weinig P+R-gelegenheid zijn langs de A28. Bij de Punt zouden wegen, buslijnen, spoorlijn en regiotram bij elkaar komen. De parkeerbehoefte van luchthaven Eelde moet worden opgevangen. Men heeft het over een 'mobiliteitsknoop' nabij De Punt. Maar de regiotram sneuvelde. De Punt verbinden met een NS-station dwars door het dal van de Drentsche Aa blijkt niet haalbaar. In de directe omgeving van de luchthaven zijn genoeg parkeerplaatsen. Deze uitgangspunten verdwenen daarom uit het eindrapport. Aan het vooropgezette idee om 2000 parkeerplaatsen bij De Punt te maken hield men vast. Zoiets heet 'tunnelvisie'.

Het geld voor het transferium komt van de regionale overheden, die zich laten adviseren door een 'kwaliteitsteam'. Het advies van dit team is terzijde geschoven. De Omgevingsvisie Drenthe benoemt de kernkwaliteiten die in dit Natura 2000-gebied moeten worden bewaakt: natuur, landschap, openheid. Hoe is dat te rijmen met 2000 parkeerplaatsen en 4500 vierkante meter snelwegrestaurant? Een transferium van deze omvang heeft grote impact op het dal van de Drentsche Aa. Daarom is een milieueffectrapportage (mer) noodzakelijk. Wettelijk verplicht of niet,



▲ Het transferium bij De Punt is een aanslag op de Drentsche Aa. Artist impression

je moet zoiets niet willen zonder de milieueffecten scherp in het vizier te hebben.

Het eindrapport negeert de noodzaak voor een mer, ondanks de uitdrukkelijke aanbeveling van het kwaliteitsteam. In een mer worden alternatieven - waaronder het 'meest milieu vriendelijke alternatief' - tegen elkaar afgewogen op basis van degelijke informatie. Dat is precies wat er mankeert aan het huidige plan.

De negatieve externe effecten worden in het plan veronachtzaamd. Naast de bestaande benzinepomp kan binnen de huidige bestemming een groot hotel worden gebouwd. Daar is in de huidige situatie geen belangstelling voor, maar met het transferium wordt realisatie aannemelijk en is de aanslag op de Drentsche Aa compleet. Uit het hele proces blijkt dat geen sprake is van politieke sturing om tot een integrale afweging te komen van een regionaal probleem.

Het lijkt wel of de regio ophoudt bij de provinciegrens, want de rol van het transferium Haren wordt gebagatelliseerd. Het eindrapport noemt de ambitie om 4 tot 5 procent van het autoverkeer af te vangen op P+R-locaties. Het transferium Haren is nu goed voor 1 procent, met de uitbreiding wordt dit 2 pro-

cent. Men concludeert: "De noodzaak om een nieuw transferium op de corridor A28 aan te leggen is dan ook groot."

Maar er is nu al een extra uitbreiding met vijfhonderd plaatsen in Haren voorzien en meer is mogelijk. Als alle mogelijkheden in Haren worden benut is transferium De Punt waarschijnlijk overbodig.

De uitbreiding in Haren kost 4 miljoen euro, inclusief de grondkosten. En dan is er nog 12000 vierkante meter over van het Nesciopark, dat bedoeld was als kantorenpark. Wat ligt er meer voor de hand dan het effect van de uitbreiding te bekijken en ondertussen verdere uitbreiding te onderzoeken. Het transferium de Punt is begroot op 16 miljoen euro. Met dit bedrag kan er in Haren heel wat worden uitgebreid.

Het jaarlijks exploitatietekort bij de Punt is 1,5 miljoen. De maatschappelijke kosten zijn bij uitbreiding van het transferium Haren veel kleiner, zowel wat betreft investering als exploitatie. En voor de gebruikers is transferium Haren uiteraard een veel betere optie.

Jan Wittenberg is opgeleid als civiel ingenieur en stedenbouwkundige. Hij werkte voor overheden en adviesbureaus - o.a. DHV en Royal Haskoning - op het snijvlak van civieltechnische ingrepen, landschap, ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie.

”
Het lijkt wel of de regio ophoudt bij de provinciegrens