



Philippe Boucher Midlaren oktober 2022

## Korte geschiedenis Transferium De Punt 2010-2022

### 2010

De laatste tijd zijn er met enige regelmaat files richting Groningen en men denkt dat deze met de verwachte groei van het verkeer in de toekomst zullen toenemen. De Groningse plannen voor de aanleg van een regiotram maken De Punt tot een "interessante locatie" voor een Transferium. In de *Omgevingsvisie Drenthe*, die 2 juni 2010 werd vastgesteld, wordt De Punt dan ook al genoemd als mogelijke locatie voor een transferium. Ook in het *Collegeprogramma Tynaarlo (2012-2014)*, het *Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2020 van de Provincie Drenthe* en het *bereikbaarheidsprogramma van de Regiovisie Groningen – Assen*, wordt gesproken over de regiotram en over een Transferium bij De Punt.

Wat opvalt in al deze beleidsstukken, is de nadruk op een combinatie van zaken die met elkaar de noodzaak van een Transferium bij de Punt onderstrepen. Zij vormen a.h.w. de peilers onder de keuze van de locatie:

- de groei van het autoverkeer door toenemende bedrijvigheid in de stad Groningen
- de aanleg van de Zuidelijke ringweg, die zal zorgen voor een (tijdelijke) verergering van het verkeersprobleem
- de baanverlenging op Eelde als aanjager van verdere economische groei en verkeerstoename
- de regiotram die in de toekomst deze verkeersdruk moet gaan opvangen
- De Punt als ideale locatie voor een Transferium, omdat alle vervoersstromen daar bij elkaar komen (snelweg, secundaire wegen, treinspoor, luchtverkeer, waterweg en toekomstige regiotram).

### Voorafgaand onderzoek naar een geschikte locatie voor een Transferium (Goudappel-Coffeng)

Reeds in 2010 kreeg het bureau Goudappel-Coffeng opdracht een onderzoek uit te voeren naar een geschikte locatie voor een transferium in het gebied tussen Vries en De Punt. Kerngedachte daarbij was, dat er zo optimaal mogelijk gebruik gemaakt moest worden van de vele verkeersstromen die in dat gebied samenkomen. Er werden drie locaties onder de loep genomen:

- 1 **Het voormalige station Tynaarlo** (een vervuild terrein, dat op termijn opgeschoond gaat worden)
- 2 **Groningen Airport Eelde** (vanuit de gedachte dat ook het vliegveld van een transferium kan profiteren)
- 3 **De kruising van de N34 met het spoor**, tegenover het Okkenveen (samenkomst van snelweg en spoor)

**Variant 1 (Tynaarlo):** Om een verbinding tussen snelweg en spoor tot stand te brengen, zou de N34 vanaf Zuidlaren omgelegd moeten worden via het te heropenen station Tynaarlo, en dan even voorbij het dorp weer aantakken op de A28. Het oude tracé van de N34, dat via het beekdal Drentsche Aa loopt, zou komen te vervallen, wat het natuurgebied meer rust verschaft.

**Variant 2 (Groningen Airport Eelde):** Deze variant biedt mogelijkheden om ook bezoekers van het vliegveld naar het transferium te leiden en een aansluiting te realiseren op de toekomstige regiotram Groningen-De Punt. Een verbinding met het spoor ligt daar wat moeilijker.

**Variant 3 (Kruising N34 met het spoor):** Vanaf de N34 kunnen reizigers overstappen op de regiotram, die daarna via het vliegveld naar Groningen leidt. Ook is er een directe aansluiting op het spoor mogelijk.

**Bij de afweging van voor- en nadelen, krijgt Variant 2 de voorkeur, ook vanwege de kosten.**

## 2011

In de volgende fase bogen drie werkteams (mobiliteit, ruimte en exploitatie) zich in twee werksessies over hun opdracht, een voorstel uit te werken voor Transferium De Punt. Ze kregen daarbij de volgende doelstellingen mee:

- Het bereikbaar houden van de Regio Groningen-Assen.
- Een bijdrage leveren aan het doorontwikkelen en uitbreiden van het aantal overstapplekken in de vorm van P+R-terreinen en Transferia om optimale randvoorwaarden te scheppen voor het mobiliteitsmanagement-programma 'GA slimmer reizen en werken'.
- Een bijdrage leveren aan de exploitabiliteit van het openbaar vervoer.
- Het Hoofdstation Groningen ontlasten d.m.v. een vervoersknooppunt ter hoogte van De Punt.
- Een eerste stap zetten in de richting van een 'systeemsprong' in het openbaar vervoer.
- Het creëren van een goede openbaar vervoerontsluiting van Groningen Airport Eelde.
- Voorzien in het opvangen van de toekomstige parkeerbehoefte van Groningen Airport Eelde.
- Een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid van ontwikkelingen op de Koningsas.
- Het creëren van een groene toegangspoort tot het Land van de Koningsas met daarin onder andere het Nationaal Park & Landschap de Drentsche Aa.

## Het Contrastmodel

In deze variant is het Transferium gelocaliseerd aan de oostzijde van de A28, zowel ten noorden als ten zuiden van de Rijksweg, om aan het benodigde oppervlak voor de 2000 parkeerplaatsen te komen.

**Restricties:** Omdat het Transferium gedeeltelijk in het beekdal en het grondwaterbeschermingsgebied ligt, geldt het *Nee, tenzij* - principe. Dit betekent, dat activiteiten ter plekke alleen zijn toegestaan:

- 1 als er sprake is van zwaarwegend maatschappelijk belang
- 2 als er geen alternatieven zijn
- 3 als de uitgevoerde werken geen belemmering vormen voor toekomstige afvoercapaciteit van het regionale waterafvoersysteem
- 4 als het negatieve effect op het watersysteem wordt gecompenseerd

Wat de Natuur betreft, geldt dat veranderingen mogelijk zijn, zolang die verenigbaar zijn met, of in dienst staan van natuurontwikkeling. Wat betreft het Nationaal Landschap en Nationaal Park Drentsche Aa (waarin de locatie van het Transferium ook gelegen is) geldt, dat ontwikkelingen mogelijk zijn, mits de kernkwaliteiten worden behouden of versterkt.

## 2012

Eind 2012 verschijnt een eerste rapport waarin diverse varianten voor een transferium aan de oostzijde van De Punt worden besproken en een voorkeursvariant naar voren komt, het ZO kwadrant.

De afgelopen periode heeft de stuurgroep een aantal belangrijke ontwerpkeuzes gemaakt. De komende maanden wordt op basis van deze keuzes een gedetailleerd ontwerp uitgewerkt. Voor de zomer van 2013 spreken het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe en het college van Burgemeester en Wethouders van Tynaarlo zich definitief uit over de plannen voor een transferium nabij De Punt.



**17 juni 2013 - Concept eindrapport  
Transferium de Punt toegestuurd aan de  
leden van de Klankbordgroep**

***Een aantal pijlers onder de keuze voor  
een transferium bij De Punt is inmiddels  
vervallen:***

- GAE zal niet zodanig groeien dat het parkeerruimte bij de Punt nodig heeft.
- De regiotram is afgelast; er is dus geen noodzaak voor een verbinding met het spoor. (De nabijheid van het spoor was destijds een argument voor de keuze van locatie De Punt.)
- Transferium Haren kan tot 1500 parkeerplaatsen uitbreiden; zijn die 2000 plaatsen bij De Punt dan nog wel nodig?
- De congestie die veroorzaakt zal worden door de aanleg van de Zuidelijke rondweg bij Groningen, is een van de argumenten om op korte termijn een transferium bij De Punt aan te leggen.

**Vanaf begin 2014** verschijnen er regelmatig ingezonden artikelen in de kranten met kritiek op de plannen voor een transferium voor 2000 auto's.

**EEN KRALENSNOER VAN KLEINE  
TRANSFERIA, DICHT BIJ DE  
WOONKERNEN**

**Het Naruurplatform** stelt een koerswijziging voor in de richting van het opzetten van een aantal kleine lokale transferia, gelegen vlak naast de opritten van de N34 of A28 en dichtbij de verschillende woonkernen. In plaats dat forensen richting Groningen eerst een heel traject afleggen over de N34 of A28 tot aan transferium De Punt of Haren, kunnen hun auto's in een vroeg stadium afgevangen worden, en vermindert zodoende het autoverkeer op N34 en A28. Een snelbus (zoals b.v. de Q-link 5) vervoert de reizigers via het kortste traject naar de stad. Een goed reizigersonderzoek kan uitwijzen waar deze kleine transferia het best gelocaliseerd kunnen worden en wat hun ideale omvang moet zijn. Ook bij De Punt zou een dergelijk klein transferium goed passen en reizigers uit de omgeving van Yde-de Punt, Eelde, Glimmen en Noorderlaren ertoe kunnen verleiden hun auto te verwisselen voor een snelbus naar Groningen.

Door het idee van een groot transferium los te laten, wordt het gemakkelijker om het geheel in het landschap in te passen en dit heeft veel voordelen. Er ontstaan meer keuzemogelijkheden voor een goede locatie.

**KOERSWIJZIGING: VAN GROOTSCHALIG NAAR KLEINSCHALIG TRANSFERIUM**

Een koerswijziging naar een kleinschalig transferium doet meer recht aan de omgeving waarin het gerealiseerd moet worden. Ook is het meer in overeenstemming met de situatie op dit moment.



**13 mei 2014**

**Gezamenlijke brief van Natuur- en Milieufederatie Drenthe, Natuur-monumenten, Staatsbosbeheer en Drents Landschap aan de leden van de Provinciale Staten over Transferium De Punt**

Hoewel de NMF het belang van investeringen in het openbaar vervoer en het streven naar vermindering van de verkeersdruk op de A28 onderschrijft, vraagt ze zich toch af of de gekozen oplossing wel de juiste is en zou ze, mede gezien de veranderde situatie, ook andere alternatieven onderzocht willen zien. Ook Nut en Noodzaak van het huidige plan zouden opnieuw bekeken moeten worden.

**04 juli 2014**

**Beroep bij de Raad van State tegen een horecabestemming bij De Punt**

Het Natuurplatform Drentsche Aa is naar de RvS gestapt om het handhaven van een horecabestemming op een perceel bij De Punt er af te krijgen. Hun zorg was dat er nog meer druk op het gebied pal langs de Drentsche Aa zou ontstaan door extra verkeer. Het bezwaar werd afgewezen.

**10-09-2014**

Gedeputeerde Staten vraagt aan de **commissie m.e.r.** advies over een onderzoek naar Nut en Noodzaak van Transferium De Punt, zoals dat is toegezegd aan de Statenleden

**13-11-2014**

Verslag van de commissie m.e.r. is verschenen

**Het advies luidt in algemene termen:**

- Laat duidelijk zien welke problemen men d.m.v. het Transferium wil oplossen.
- Onderzoek op basis van deze verkeersanalyse welke locaties verkeerskundig het meest geschikt zijn.
- Onderzoek van enkele locaties de milieuverschillen.
- Onderzoek de mogelijkheden om de gevolgen voor luchtkwaliteit, geluid, landschap, grond- en oppervlaktewater en natuur te minimaliseren.

**Onderbouw nut en noodzaak kwantitatief**

Een verkeerskundige onderbouwing van de potentie voor een transferium met 2000 parkeerplaatsen moet onderdeel uitmaken van het op te stellen Milieu Effect Rapport. *(Hier wordt verwezen naar de zienswijzen van Natuur en Milieufederatie Drenthe, IVN en Natuurplatform Drentsche Aa)*

- verzamel gegevens over mate en duur van de congestie op de wegen, die het potentieel vormen voor het transferium
- inventariseer herkomst en bestemming van het verkeer
- wat is de invloed van andere nieuwe voorzieningen (zoals zuidelijke rondweg Groningen en P+R Haren)
- vergelijk voor- en nadelen wat betreft tijdsverlies door overstap, OV-reistijd en verlies aan comfort en privacy, met het tijdsverlies door stilstaan in een file (uitgaande van recente verkeersprognoses voor 2025 of 2030)

**Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport**

Het rapport 'Actualisatie P+R beleid Groningen – Assen' vermeldt dat er een potentie is op de corridor Assen/Haren – Groningen van 2.660 parkeerplaatsen en een tekort van 1.740 parkeerplaatsen (pag.28). Hiervoor worden de aannamen gehanteerd dat het aandeel P+R-gebruik van 4,4% (van de autogebruikers) even groot is als op de corridor Grijpskerk/Zuidhorn/Zernike – Groningen. Indien deze aannamen anders zijn dan voorspeld kan de noodzaak van de aanleg van het transferium geheel anders uitpakken.

**Commentaar NPLF**

Hier wijst de cie mer op de zwakste plek in het hele plan voor 2000 parkeerplaatsen. Je kunt de corridor Grijpsker-Zernike moeilijk vergelijken met de A28 bij De Punt. Bij Zernike werken duizenden mensen waardoor het aannemelijk is dat daar 4,4% van het verkeer van de weg af gaat. Bij De Punt ben je nog ver van je werk en zul je niet makkelijk de bus gaan nemen.

## 26 november 2014

In de vergadering van de commissie Omgevingsbeleid zegde gedeputeerde Brink toe, na een uitgebreide discussie en dreiging van een PvdA motie, dat hij opnieuw een onderzoek zou laten instellen naar nut en noodzaak van een transferium bij De Punt, alvorens er verdere stappen zouden worden genomen.

## 16 september 2015

Daarmee was het oorspronkelijke plan in feite van tafel. Er volgde het zoveelste onderzoek, nu door de Atea Group. 16 september 2015 werd dit gepresenteerd in provinciale staten.

### ***De aanleg van een OV-knooppunt met P+R- en fietsvoorzieningen wordt als kansrijke oplossing gezien.***

De definitie van het woord **kansrijk** blijft vaag terwijl de vraag aan de onderzoekers was om Nut en Noodzaak te onderzoeken. Daarover werd niets gezegd. **Alle aanbevelingen van de cie mer werden verder genegeerd.**

Onderzoekers stellen voor een klein transferium voor 200 tot 500 plaatsen te maken in de oksel van de oprit naar Groningen. Dit had als voordeel dat op dat terrein al een verkeersbestemming lag waardoor geen moeilijke bestemmingsplanwijzigingen nodig waren.

## 25 nov. 2015

**Gedeputeerde Brink** constateert dat het Antea-rapport een goed onderzoek is, dat meerwaarde oplevert in de discussie. Hij hoort graag de visie van de Statenleden en hoopt dat ze accoord gaan met de aanbevelingen.

Hij tekent aan dat de Natuur niet onderzocht is in het rapport, maar dat dit vanzelf aan bod komt in de MER-procedure.

Hij voert de druk op om snel een besluit te nemen, door te zeggen dat er 5,4 miljoen beschikbaar is en dat de Staten van Groningen in februari de bedragen willen fiatteren. Het transferium is afgewaardeerd van 2000 naar 200 plaatsen en er moet nu snel met z'n allen een besluit genomen worden.

### **COMMENTAAR NATUURPLATFORM:**

Op zich is het een merkwaardige volgorde, dat Brink voorstelt een besluit te nemen over een locatie waar juist **NATUUR** het knelpunt vormt (*ligging in beekdal Drentsche Aa en in waterwingebied*) zonder dat die natuur in het onderzoek naar nut en noodzaak betrokken is.

***Het is zo dat veel Statenleden nieuw zijn na de recente verkiezingen, en de voorgaande problematiek niet of nauwelijks kennen. Hen wordt nu dus gevraagd op basis van onvoldoende achtergrondinformatie een besluit te nemen.***

Als Natuurplatform hebben wij ons er daarom op toegelegd de verschillende fracties van extra informatie te voorzien, door middel van persoonlijke gesprekken en verwijzing naar bestaande stukken over dit onderwerp.

De stemverhoudingen in de Provinciale Staten blijken zodanig te liggen dat 21 stemmen voor lijken te zijn en 20 tegen. Om te proberen de Statenleden een duwtje in de goede richting te geven hebben we als Natuurplatform een petitie opgesteld en die toegestuurd aan een aantal prominente wetenschappers en (ex) hoogleraren, waarvan de meesten hebben meegewerkt aan de verschijning van het boek *Landschapsbiografie van de Drentsche Aa*, of die anderszins zeer betrokken zijn bij het gebied, met het verzoek om die te ondertekenen. Alle vijf voldeden ze graag aan ons verzoek. Vervolgens is de petitie toegestuurd aan de Statenleden en Gedeputeerde Brink.

Ook de Natuur- en Milieufederatie Drenthe vonden we bereid om mede namens Natuurmonumenten en het Drents Landschap een brief aan de Staten te schrijven met het verzoek ook alternatieve locaties in ogenschouw te nemen. Nu met een aantal van slechts 200 parkeerplaatsen een locatie aan de oostzijde niet langer onvermijdelijk is, komt er ruimte voor andere afwegingen. De meerwaarde van een grote investering in een Haarlemmermeer-aansluiting lijkt onvoldoende onderbouwd.

**10 dec. 2015**

**Petite tegen de aanleg van een transferium aan de oostzijde van de A28 bij De Punt**

Geen Transferium bij De Punt aan de Oostzijde

Ondergetekenden zijn het eens met het standpunt van het Natuurplatform Drentsche Aa dat het ongewenst is dat aan de Oostzijde van de A28 bij De Punt een transferium met busknoop wordt aangelegd.

Het beoogde terrein ligt binnen de contour van het stroomdal van de Drentsche Aa en het Nationaal Beek en Esdorpenlandschap, een gebied met unieke natuur en cultuurhistorische waarden. Een ongeschonden beekstelsel dat enig in zijn soort is in Nederland. Iedere aantasting dient hier vermeden te worden.

Met nadruk verzoeken wij provinciale staten dit plan af te wijzen en te zoeken naar alternatieve oplossingen.

Dr. Hans Elerie Geograaf en publicist, initiatiefnemer en mede auteur van de Landschapsbiografie van de Drentsche Aa

Prof.dr.ir. Theo Spek Hoogleraar landschapsgeschiedenis/ Hoofd Kenniscentrum Landschap RUG. Initiatiefnemer Landschapsbiografie van de Drentsche Aa

Dr. Marinke Steenhuis Docent landschapsarchitectuur Wageningen Universiteit. Mede auteur Landschapsbiografie van de Drentsche Aa

Prof.dr. Jan P. Bakker Oud hoogleraar natuurbeheer RUG en mede auteur Landschapsbiografie van de Drentsche Aa

Prof. dr. Joost M. Tinbergen Hoogleraar ecologie RUG

**Uiteindelijk is met 20 voor en 19 stemmen tegen het voorstel van GS aangenomen op 16 dec. 2015.**

**Geloof, vertrouwen en helderheid**

De termen die gedeputeerde Brink in zijn betoog gebruikt om de statenleden mee te krijgen, dienen allemaal eenzelfde doel: de toehoorders overtuigen van zijn kennis van zaken, van de transparantie waarmee hij informatie verstrekt, van zijn wil om gezamenlijk iets goeds tot stand te brengen.

Kortom: men moet vertrouwen in hem hebben en meegaan in wat hij voorstelt. Er kwamen dan ook veelvuldig woorden voorbij als:

*"U mag van mij aannemen - Neemt u van mij aan - Daar probeer ik dan ook maar helderheid in te geven - Volgens mij moeten we ook helder met elkaar zijn - Ik hoop een aantal partijen toch mee te kunnen nemen in de overtuiging die ik heb - Ik hoop dat u mij gelooft - Laten we daar met z'n allen nou ook even vertrouwen in hebben..."*

*"Ik neem afstand van alsof wij geen oog zouden hebben voor natuur dan wel het landschap en de plek waar het in ligt - Ik weet dat het een kwetsbaar gebied is. Dus laat ons met elkaar helder zijn, dat ook ik, en dat het college daarvan overtuigd is."*

*"Voorzitter, dan het vijf sterengebied. Ik heb daar al iets van gezegd (...) Wij plempen daar geen paar honderd auto's... Wij gaan daar zorgvuldig, met, met, wat mij betreft met groene ledverlichting - zullen we ook op andere plekken krijgen - het moet landschappelijk ingepast worden."*

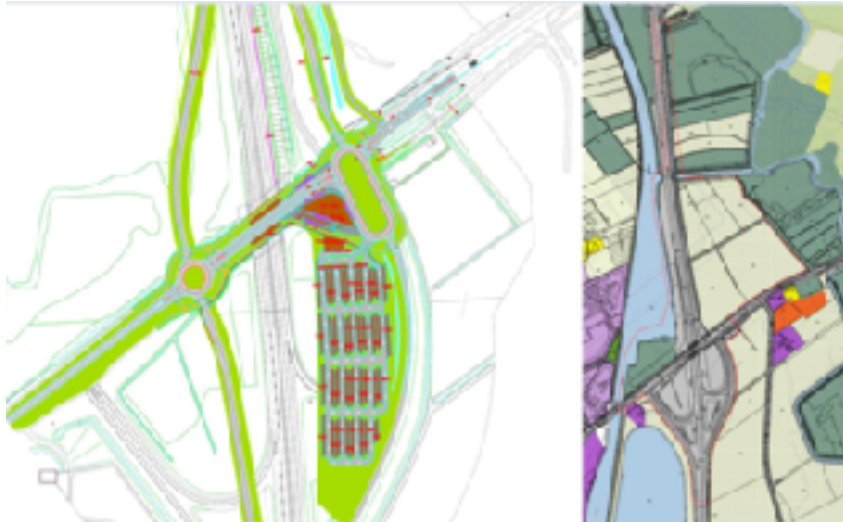
*Na de Statenvergadering van 16 december 2015, waarin met één stem meerderheid het voorstel voor het inrichten van een Transferium bij De Punt werd aangenomen, bleef het ruim 2 jaar stil. Pas in februari 2018 kwamen de eerste berichten binnen over het verdere vervolg van dit project.*

**11-04-2018**

**Voorontwerp bestemmingsplan ligt vanaf 13 april ter inzage**  
*Aankondiging Staatscourant*

B&W van Tynaarlo maken bekend dat het bestemmingsplan voor de aanleg van een OV-Knooppunt met P+R- voorziening bij De Punt inmiddels zover is gevorderd dat het ter inzage kan worden gelegd. In dit plan is ook de aanleg van twee vernieuwde op- en afritten van de A28 (Haarlemmermeer aansluiting) opgenomen.

Vanaf 13 april 2018 kan iedereen tegen het voorontwerp van het bestemmingsplan schriftelijk een reactie indienen bij de gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders van Tynaarlo.



**22 mei 2018**

[rapport Natuurplatform](#)

### **Transferium De Punt achterhaald en overbodig**

Samenvatting + conclusies zienswijze Natuurplatform

1. Transferium De Punt totaal overbodig. Haren heeft voldoende ruimte
2. Rond Groningen inmiddels 5.500 parkeerplaatsen op transferia
3. Zuidelijke rondweg maakt transferia Groningen beter bereikbaar vanaf A28
4. Berekeningen Antea onderzoek berusten op foute aannames
5. Advies cie. MER voor nieuwe berekeningen niet opgevolgd
6. Tussen De Punt en Haren zijn volgens RWS geen noemenswaardige files
7. Reizigers zijn in dat traject voor 90% tevreden over de doorstroming
8. Haarlemmermeer geen oplossing voor het bereikbaarheidsprobleem
9. Snelheidsbeperking in de spits effectiever voor betere doorstroming
10. De Punt geen echte busknoop. Alle bussen gaan naar Groningen
11. Haren is vlakbij en al een busknoop met 5 buslijnen naar stad en ommeland
12. Verkeerskundig ontwerp nodeloos ingewikkeld. Risico vastlopen verkeer
13. Haarlemmermeer zit verbeteren ecologische verbindingen in de weg
14. Bouw transferium brengt schadelijk proces van verstedelijking op gang
15. Geen enkel argument voor de bouw van dit transferium houdt stand
16. Door vormvrije MER blijven milieuvriendelijker alternatieven buiten beeld
17. De investering van 12 ml is volstrekt onverantwoord

Verder verschijnen er steeds meer artikelen in kranten die benadrukken dat de transferium plannen overbodig zijn en schadelijk voor landschap en natuur. Onder andere door de voormalig directeur van het Drentse Landschap Eric vd Bilt en Prof. Jan P. Bakker, hoogleraar Natuurbeheer aan de Rijksuniversiteit Groningen en medeauteur van de [Landschapsbiografie van de Drentsche Aa](#):

Ook van Jim Klinger bouwhistoricus over de vergeten cultuurhistorie van De Punt.

Vanuit de gemeente Haren betoogt wethouder Michiel Verbeek: "We vragen onze buurgemeente om op basis van de meest recente cijfers nog eens goed na te gaan of die voorziening echt wel nodig is." Haren heeft inmiddels 900 parkeerplaatsen naast de A28 met snelle busverbinding met Groningen.

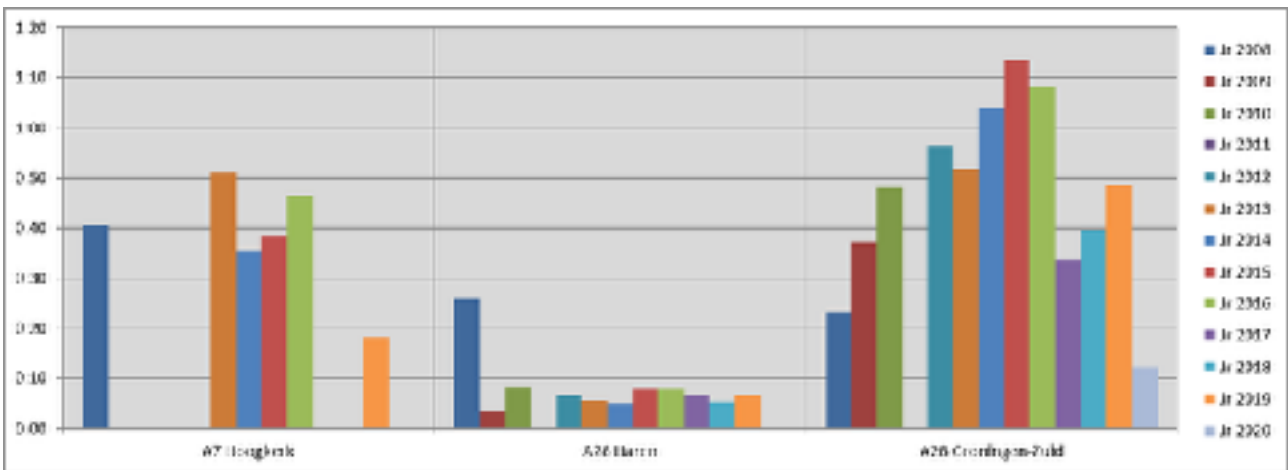
**30-03-2019**

### **Bericht van het Natuurplatform aan gemeenteraadsleden en aan onze volgers en donateurs**

L.S.,

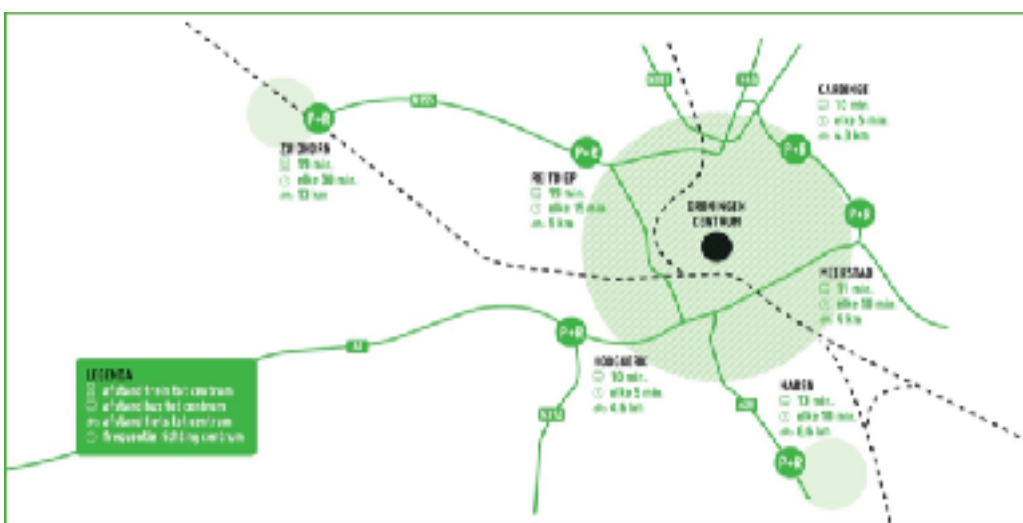
U bent in het verleden betrokken geweest bij de discussie over nut en noodzaak van een Transferium bij De Punt. Hoewel twee jaar geleden al duidelijk werd dat er geen enkele noodzaak was om dit grote infrastructurele werk in dit gebied aan te leggen, bevestigen recente cijfers van RWS en Groningen Bereikbaar dat deze plannen inmiddels volstrekt achterhaald zijn.

## Files bij Haren en Groningen Zuid sterk afgenomen tussen 2015 en 2020



## Bezetting P&R Haren P1 (rood) en P2 (groen)

Hele jaar door P2 ruim voldoende plaats (ca. 3 a 400)



Transferia rond de stad groningen met ruim 6000 parkeerplaatsen  
 In de stad 4000 betaalde plaatsen in parkeergarages



## Landschapontwerp Transferium De Punt



## Plangebied zwart omlijnd



Voor het transferium zelf is geen bestemmingsplanwijziging nodig. Voor de geplande op- en afritten echter wel. Veel beplanting zal moeten verdwijnen ten nadele van vleermuisroutes en in de noordwestelijke kwadrant waar veel beschermde dieren leven zoals bever, otter en waar ijsvogels hun nesten in de oever hebben, zal hun habitat vernietigd worden. Voor de oprit naar Groningen zal de Punterweg naar het Oosten verschoven moeten worden in NNN gebied. Dit geldt ook voor de in het verlengde liggende afrit naar Glimmermade.

Na de laatste gemeenteraadsverkiezingen is in de gemeente Tynaarlo geen meerderheid meer voor het transferiumplan. Als nut en noodzaak niet door de provincie aangetoond kunnen worden zal men niet meewerken aan een nieuw bestemmingsplan in het plangebied.

### **INRICHTINGSPLAN FAUNA- VOORZIENINGEN A28**

Aan weerszijden van de A28 zijn natuurgebieden ingericht als ecologische verbindingzone. Die verbinding wordt echter doorsneden door de A28; voor dieren een onneembare barrière. Het Natuurplatform heeft in 2015 het initiatief genomen om alle betrokken partijen bij elkaar te brengen voor overleg. De provincie Groningen heeft toen het voortouw genomen bij het initiëren van onderzoeken en het opstellen van een inrichtingsplan voor 'Ontsnippering' van de A28 tussen Groningen en De Punt.

Dit plan kwam 30 november 2016 klaar en werd door Philippe Boucher (voorzitter Natuurplatform) aangeboden aan een vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat en de gedeputeerden van de provincies Groningen en Drenthe.

Inmiddels is dit plan in uitvoering. Alleen bij De Punt heeft men nog niets ondernomen in afwachting van een definitief besluit over het Transferium.



**25-08-2019**

**Dorpsklanken Haren: "Aanleg transferium bij de Punt stilgelegd".**

De aanleg van het nieuwe transferium bij de Punt ligt voorlopig stil door een uitspraak van de Raad van State. het hoogste rechtsorgaan haalde een streep door de Nieuwe Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) en dat heeft grote gevolgen in heel het land.

**21-09-2019**

**Rapport Remkes - Maximum snelheid omlaag vanwege stikstof-crisis**

**Algemeen Dagblad:** "Oud-minister Johan Remkes adviseert ingrijpende maatregelen in de landbouw en het verkeer om de stikstofcrisis het hoofd te bieden.

Uit het advies - dat deze week in kleine kring is verspreid - blijkt dat Remkes het kabinet oproept om een pakket met noodmaatregelen in te voeren."

*Deze maatregelen zullen zeker ook gevolgen hebben voor de transferiumpunten.*

**05-12-2019**

**Philippe Boucher in Oostermeer - Stikstofmaatregelen werpen nieuw licht op Transferium**

Door de stikstofcrisis wordt duidelijk, dat het onnodig is om de Haarlemmermeer-aansluiting bij De Punt nog te realiseren. Als de maximum snelheid terug moet naar 100 km vervalt ook het argument dat deze oprit nodig is om het invoegend verkeer voldoende snelheid te geven en zo de kans op mogelijke ongelukken te verkleinen. Het Natuurplatform pleitte al veel langer voor een verlaging van de maximum snelheid op dit traject, als alternatieve oplossing voor invoeg-problemen.

**Ongelukken**

Sinds de invoering van de 100km op snelwegen zijn er geen ongelukken meer bij de optit naar Groningen terwijl in voorgaande jaren daar nog 6 ongelukken waren. In het weefvak aan de zuidkant van De Punt waren van 2017-2019 zestien ongelukken waarvan twee met letsel, na invoering 100 km op A28 nog maar twee ongelukken in de afgelopen drie jaar.

**30-06-2022**

**AANBIEDING PETITIE 'TRANSFERIUM NEE' aan wethouder van de gemeente Tynaarlo**

*De Petite 'Transferium Nee!'* leverde ruim 2300 handtekeningen op en werd op 30 juni aangeboden aan Wethouder Jelbrich Peters van de gemeente Tynaarlo door twee vertegenwoordigers van de gelijknamige protestgroep: Erik Bazuin en Sylvie Westerhof. De wethouder kon geen directe belofte doen, maar gaf wel aan dat ook het nieuwe college twijfels heeft over de huidige Transferiumpunten. Na de zomer volgen over dit onderwerp nieuwe gesprekken met de provincie.



Wethouder Jelbrich Peters van Tynaarlo krijgt de petitie en een pluche otter van Erik Bazuin