

Zie website: Transferium laatste ontwikkelingen



TRANSFERIUM DE PUNT

Op 16 december 2015 werd na een langdurige, verwarrende discussie het voorstel van gedeputeerde Brink voor de aanleg van een OV-knooppunt met parkeerruimte voor 200 auto's aangenomen, met 1 stem verschil (20 voor, 19 tegen).

Het is een ingrijpend besluit omdat 200-500 parkeerplaatsen met bijbehorende voorzieningen een ernstige aantasting betekenen van het dal van de Drentsche Aa. Het gebied is beschermd als Nationaal Park en Landschap en ligt op 250 m afstand van een Natura 2000 gebied. Cruciaal in deze besluitvorming was de herhaalde verzekering van gedeputeerde Brink dat er aan de westzijde geen ruimte was voor een transferium van 200-500 plaatsen. Voorts dat de bussen voor een transferium aan de westzijde te lang onderweg zouden zijn omdat zij de brug over het kanaal moeten passeren.

Omdat de discussie hierover allerminst helder was, hebben wij de teksten van de discussie op 16 december uitgeschreven en vervolgens geanalyseerd.

Het meest opvallende aan deze discussie was:

- De Staten besluiten over een grote ingreep in het beschermde dal van de Drentsche Aa, zonder dat er een tekening beschikbaar is met begrenzing en inrichting. Waar hebben de Staten eigenlijk mee ingestemd?
- De mogelijkheden voor een transferium aan de westzijde van 200-500 plaatsen is niet onderzocht. Bijgaande inrichtingsschetsen, gemaakt door het Natuurplatform, geven aan dat dit goed mogelijk is.
- Gedeputeerde Brink wijst een transferium aan de westkant zonder onderbouwing af: *"Omdat daar de ruimte niet is, of we komen verder van de A28 af"*.
- De Staten worden met oneigenlijke argumenten onder druk gezet. Brink: *"Een transferium aan de oostzijde, of geen transferium"*.
- Statenleden werden volkomen in het vage gelaten over de verdere procedure. Moet de gemeenteraad van Tynaarlo nu eerst instemmen? Maar waarmee? Is er een nieuwe *Notitie Reikwijdte en Detailniveau* nodig? Voor welk plan wordt er een mer gemaakt? Welke alternatieven worden in de mer meegenomen?

januari
2016

RECONSTRUCTIE VAN DE DISCUSSIE IN DE STATENVERGADERING VAN 16 DECEMBER 2015

"HELDERHEID en ZORGVULDIGHEID" van van de kant van Gedeputeerde Brink

Geloof, vertrouwen en helderheid

De termen die Brink in zijn betoog gebruikt, 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..."



Zorg voor de natuur

Brink verweert zich ook met overtuiging tegen het beeld dat hij geen oog zou hebben voor de kwetsbare plek waar het transferium gepland is: *"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."*

Zorgvuldigheid bij de inpassing

Om deze zorg voor de natuur te illustreren, benadrukt Brink de zorgvuldigheid waarmee het plan uitgevoerd gaat worden: *"Voorzitter, dan het vijf sterrengebied. 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."*

(Brink reageert daarmee op de eisen van stilte en duisternis, die gelden voor gebieden die gelegen zijn binnen de contour van het NBEL en Landschap Drentsche Aa.)

Nationaal Beek- en esdorpen landschap (NBEL) en Nationaal Landschap Drentsche Aa

Het argument dat dit transferium binnen de contour van het Nationaal Park en Landschap Drentsche Aa komt te liggen, doet Brink af door te zeggen:

"Ik heb al eerder gezegd: Heel veel landschappelijke gebieden en landschapsparken en landschapselementen, daar brengen wij parkeerplekken in. Pak het Holtingerveld, pak ook het Drentsche Aa-gebied. Bezoekers toegangspoorten".

Deze *Toegangspoorten* mag je echter niet rechtstreeks vergelijken met een OV-knooppunt annex transferium. Het heeft een totaal ander karakter. Een Toegangspoort is een kleine parkeerplaats waar mensen hun auto neer zetten om te gaan wandelen; de auto's staan er hooguit een paar uur en het publiek bestaat uit natuurliefhebbers. Het feit dat er in de buurt van natuurgebieden kleine parkeerplaatsen aangelegd worden, mag dus geen argument zijn om de aanleg van een transferium goed te praten.

Agrarische grond

Tegelijkertijd bagatelliseert Brink het belang voor de natuur van deze plek door te zeggen: *"Voorzitter, dit ligt aan de A28. Vorig jaar groeide er nog maïs... Ik heb niet de indruk dat wij hier het gebied verkwanselen. En neem van mij aan, dat is ook nimmer de intentie - maar ik vind wel dat wij deze keus moeten nemen in het kader van de bereikbaarheid."*

Ook Brinks partijgenoot Baltès riep in zijn betoog in de 1e termijn van de vergadering uit: *"Natuurlijk vinden wij die natuur ook van belang. Maar, we moeten met elkaar wel vaststellen, dat de plek waar dit transferium is beoogd; dat ligt niet in het natuurgebied. Op dit moment is dit gewoon agrarische grond. En nogmaals, niets afdoend aan het belang van natuur en het Drentsche Aa gebied... Maar wat gaat er nou echt mis, als je daar dat transferium aanlegt. Dat is ons niet duidelijk."*



Natura 2000 gebied, Ecologische Hoofdstructuur (EHS), Beekdal Drentsche Aa en andere omgevingsaspecten

Inderdaad ligt het geplande transferium niet IN het natuurgebied. Het ligt er echter wel vlak tegenaan. Op amper 250 meter afstand van het beoogde parkeerterrein ligt de *Kappersbult*, een bijzonder, moerassig veengebied van 22 ha, dat de status van Natura 2000 gebied heeft verworven om het beter te kunnen beschermen tegen verdroging en andere nadelige invloeden. Hoewel de hoeveelheid onttrokken grondwater in de omgeving al is gehalveerd, ligt het Natura 2000 gebied nog steeds in de invloedzone van de waterwinning bij De Punt en de Onner Polder. Ook het landbouwgebied Ydermade (waarin het transferium gepland is) onttrekt nog veel water aan het gebied, doordat het vanwege de landbouw wordt bemalen.

Wanneer er een risico bestaat dat er door "externe werking" negatieve effecten kunnen optreden in een natura 2000 gebied, is ook voor projecten buiten een Natura 2000 gebied een speciale vergunning nodig en is natuurcompensatie vereist.

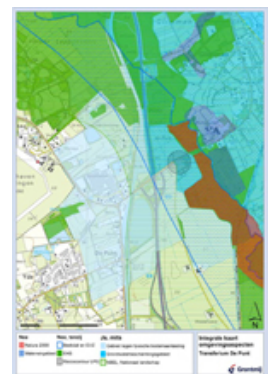
De aanleg van een transferium op deze plek kan zeker nadelige gevolgen hebben voor het Natura 2000 gebied, met name in termen van verdroging, omdat (vanwege de waterwinning) speciale eisen worden gesteld aan de afvoer van het water van de parkeerplaats. Het totale oppervlak van het transferium moet buiten de plaatselijke waterhuishouding blijven en wordt dus onttrokken aan het gebied.



Overzicht Natuurgebieden bij Transferium De Punt

Hier blijkt al meteen dat Brink geen idee heeft van de zorgen die natuurorganisaties hebben over de gevolgen van een transferium op die plek. De gevolgen voor de waterwinning (vervuiling door schoonmaakmiddelen die gebruikt worden bij de schoonmaak van parkeerplaatsen), de extra onttrekking van water uit de ondergrond, doordat het waterwinbedrijf meer grondwater bij moet mengen omdat het oppervlaktewater van de Drentsche Aa door de sproeimiddelen vervuild raakt. Het gevaar voor verstedelijking in het gebied, de stikstof-uitstoot van het extra verkeer dat een transferium teweeg zal brengen, (zeker wanneer de mogelijkheid bestaat, om het op die plaats nog verder uit te breiden).

Brink is (waarschijnlijk oprecht) van mening dat een landschappelijke inpassing, bestaande uit groene ledverlichting en een nette inrichting met boompjes, struikjes en mooie stenen, voldoende waarborg biedt voor bescherming van de natuur. Tegelijkertijd vergeet hij duidelijk te vermelden dat het transferium gepland is in een gebied (het Beekdal Drentsche Aa) waarvoor geldt: **"Nee tenzij"**, een regel die duidelijk staat aangegeven op de **Integrale kaart omgevingsaspecten**, die de Grontmij tijdens het onderzoek naar de haalbaarheid van een transferium bij De Punt in haar rapport heeft opgenomen. Het transferium mag geen nadelige effecten hebben op het regionale systeem van waterwinning. Alleen wanneer er een zwaar wegend maatschappelijk belang is en er geen alternatieven zijn, mag van deze regel worden afgeweken. En in dat geval moeten er voor de waterhuishouding compenserende maatregelen genomen worden. (Zie de kaart in de rechterkolom.)



Integrale kaart omgevingsaspecten Transferium De Punt

MEERDERE OPLOSSINGEN MOGELIJK -

Transferium De Punt - Transferium Haren - NS-sprinters - Kralensnoer

- **BRINK BETOOGT: "EEN TRANSFERIUM BIJ DE PUNT is niet DE oplossing maar één van de vele." Samen moeten al die oplossingen het gewenste resultaat geven: een vermindering van de files en het behoud van de bereikbaarheid van Groningen in de toekomst.**

Iegelijkertijd is Brink zo overtuigd van de absolute noodzaak van dit transferium op deze plek, dat hij niet meer in staat is zich open te stellen voor alternatieven, die samen eenzelfde of misschien nog wel gunstiger invloed op die bereikbaarheid zouden kunnen hebben. Want er zijn wel degelijk alternatieven voor het huidige plan.

Maar Brink doet er in zijn betoog alles aan om deze alternatieven onderuit te halen en ze als nutteloos of onhaalbaar af te schilderen. Hij schetst een beeld, alsof alles staat of valt met een transferium aan de oostzijde.

En hij speelt het hard. Wat hem betreft gaat het bij deze stemming tijdens deze Statenvergadering om de keus tussen: **"Een transferium aan de oostzijde, of geen transferium."** Over alternatieven wordt niet gestemd.

- **TRANSFERIUM HAREN HEEFT VOLDOENDE OPVANGCAPACITEIT, na de uitbreiding met 500 plaatsen.**

Statenlid Tuin van D66 heeft er onlangs geteld, en trof een gemiddelde bezetting aan van ca 20% op het nieuwe gedeelte.

Deze nieuwe uitbreiding is nog lang niet vol. Bovendien heeft de gemeente Haren in haar verkeers- en vervoersplan aangekondigd eventueel nog eens 500 extra plaatsen te kunnen realiseren. In Haren is de infrastructuur van op- en afritten al aanwezig. Een eventuele investering in een uitbreiding daar, kost dus veel minder, dan de plannen voor De Punt, waar volgens Brink een Haarlemmermeer-aansluiting zou moeten worden aangelegd.



1. Brink: "Verdere uitbreiding van Haren zit er niet in en is te duur."

Allereerst zegt Brink dat Haren nu op het maximum zit van het aantal parkeerplaatsen:

"Als we daar iets zouden willen, dan moet je inderdaad in de grond, of d'r een laag bovenop."

Ook benadrukt hij dat er geen plannen zijn en ook geen bereidheid is, om daar verder uit te breiden.

Dat klopt: men heeft net uitgebreid en die uitbreiding is nog niet vol, dus is er op korte termijn geen behoefte om meer te doen. Maar de intentie tot verdere uitbreiding is wel vastgelegd in het verkeers- en vervoersplan en behoort dus tot de mogelijkheden. En met nog eens zo'n uitbreiding is het beoogde percentage af te vangen auto's reeds gehaald. Dat Haren nu nog niet wordt uitgebreid, komt alleen doordat er op dit moment geen behoefte is aan meer parkeerplaatsen.

Dat betekent dus ook, dat een transferium bij De Punt niet dringend noodzakelijk is.

2. Brink over de bezetting van Haren: "Haren was altijd vol !"

N.a.v. de tellingen van Statenlid Tuin (D66) zegt Brink:

"Maar ik zeg d'r ook bij voorzitter, en de heer Tuin heeft geturfd, en ik ga niet twijfelen aan de telling van de heer Tuin, maar ik geef wel aan - Toen Haren niet was uitgebreid - Altijd stond na half negen 's morgens op de A28: Parkeerplek vol. En als u met uw 20% gelijk zou hebben, zou dat niet kloppen. Maar daarom, ik twijfel niet aan uw tellingen..., maar ik geef maar wel aan, laten we ook niet het beeld schetsen - want daar doel ik op - en ik ga niet zeggen nogmaals dat het altijd 80 of 90% is, maar ik heb ook de vorige keer gezegd: Ook Hoogkerk was niet vol, maar Hoogkerk is in een jaar tijd van 35 naar 85 gegaan. Het moet ook even de tijd hebben.

Haren is nu uitgebreid. En of het 't moment is geweest, meneer Tuin - ik weet het niet - ik wil daar ook niet eh - ik heb ook niet het gevoel dat we daarover in discussie moeten... Maar iedereen weet voor mijn gevoel dat Haren vol was. Dat hebben we met elkaar ook kunnen constateren."

Brink wil de woorden van de heer Tuin niet openlijk in twijfel trekken, maar legt er de nadruk op dat Haren in het verleden altijd vol was, voordat de uitbreiding gedaan werd. Hij zegt dat het tijd nodig heeft (kijk maar naar Hoogkerk). En tenslotte probeert hij de zaal voor zijn inzichten te winnen door te zeggen, dat iedereen toch weet dat Haren vol was: *"Dat hebben we met elkaar kunnen constateren."*

Al met al doet Brink reuze zijn best om toch vooral het beeld in stand te houden, dat Haren vol is, en een transferium bij De Punt dus dringend noodzakelijk.

Een berekening over de mate waarin Haren kan bijdragen aan vermindering van de files, is echter niet opgenomen in het Antea-rapport. Net zomin als een onderzoek naar de herkomst van de reizigers.

(Zie ook ons commentaar op het Antea-onderzoek)

- **EXTRA NS-SPRINTERS TIJDENS DE OCHTENDSPITS - Is dit meegenomen in het Antea-onderzoek?**

De NS hebben besloten nog voor het begin van de werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg, elk uur twee extra sprinters in te zetten tussen Assen en Groningen, om daarmee tijdens de spits meer reizigers te kunnen verwerken.

Dit zou tevens de file-problemen op de A28 kunnen verminderen.

Een aantal statenleden vroeg zich daarom af of de inzet van deze extra treinen wel was meegenomen in het Nut & Noodzaak onderzoek. Ze konden hierover in het Antea-rapport nergens iets vinden.

Gedeputeerde Brink zegt hierover:

*"De vijfde en de zesde trein... Het is meegenomen in het Altea-onderzoek. Let wel, d'r zijn geen berekeningen over gevoerd. Wáárom zijn er geen berekeningen over gevoerd. (...)
Ik heb dat vorige (keer) – in de commissie – misschien onvoldoende uitgelegd, maar de vijfde en de zesde trein is nooit de bedoeling geweest om meer reizigers te doen. (...) Maar NS was min of meer verplicht om die vijfde en zesde trein te doen. Omdat ze niet eens meer aan de normen konden voldoen tussen, zeg maar, de ruimte die men passagiers geeft. (...) Het is wel een mooie bijvangst en ik hoop ook - en al die maatregelen die we nemen - dat er ook nog een paar mensen uit de auto gaan. (...) Maar de vijfde en zesde trein, was bedoeld als service aan de reiziger – om mensen die moesten staan."*

Hier omzeilt Brink in feite de vraag of deze NS-sprinters invloed zullen hebben op het fileprobleem. Aan de ene kant zegt hij dat de gegevens hierover zijn meegenomen in het Nut & Noodzaak onderzoek (m.a.w. de conclusies van dit onderzoek veranderen er niet door), maar hij geeft toe dat er geen cijfermatige onderbouwing aanwezig is. Het 'meenemen in het onderzoek', bestaat in feite alleen uit de vooringenomen opvatting, dat deze sprinters alleen dienen om het gedrang *IN* de treinen op te lossen, en dat deze extra treinen nauwelijks invloed zullen hebben op de keuze van de automobilist om de auto te laten staan. Wel benadrukt Brink met dit betoog nog eens de ernst van het drukke verkeer richting Groningen; dat het zo erg is dat zelfs de treinreizigers geen zitplaats kunnen vinden.

- **EEN KRALENSNOER VAN KLEINE TRANSFERIA DICHT BIJ DE DORPEN - Is er iets gedaan met dit voorstel?**

In het advies van de commissie m.e.r. van november 2014, dat aan de basis lag van het Nut & Noodzaak onderzoek, werd een heel lijstje genoemd, van zaken die onderzocht zouden moeten worden. Daarin stonden bovenstaande punten genoemd (de uitbreiding van Haren en de NS-sprinters), maar ook het alternatief van het Natuurplatform voor een kralensnoer van kleine transferia.

Advies van de commissie m.e.r.:

*De afweging om in plaats van één groot transferium meerdere kleinere transferia aan te leggen ontbreekt. Daarmee kunnen potentiële gebruikers in principe eerder worden opgevangen in het OV, namelijk direct nabij de herkomst in plaats van bijna bij bestemming.
(Zie ook ons verslag op Transferiumpagina 5)*



schets kralensnoer

In het voorstel dat Brink aandraagt en waarover in deze Statenvergadering gestemd gaat worden, komt dit alternatief niet meer voor. Er is ook geen onderzoek naar gedaan, evenmin als naar de andere suggesties die de commissie m.e.r. in november 2014 heeft gedaan.

ONDERZOEK NAAR ALTERNATIEVE LOCATIES

-

OOSTZIJDE OF WESTZIJDE ???**Oostzijde of westzijde van de A28**

In het voorstel dat tijdens de vergadering ter tafel ligt, komt maar één locatie voor; namelijk die aan de oostzijde van de A28. Ooit is de westkant afgevalen als mogelijke locatie, omdat daar geen ruimte was voor 2000 auto's. Nu het aantal is teruggebracht tot 200, met een maximale uitloop naar 500, komt de westzijde opnieuw in beeld en vormt duidelijk een beter alternatief. De westzijde ligt niet in het beekdal Drentsche Aa en vormt in mindere mate een bedreiging voor de waterwinning, Natura 2000 en het landschap.

Als Natuurplatform hebben we dit steeds naar voren gebracht en de meeste politieke partijen (PvdA, D66, Groen Links, SP, Sterk Lokaal en Christen Unie) hadden deze suggestie overgenomen. Daarmee bestond er een meerderheid voor een locatie aan de westzijde.

Als Natuurplatform hadden we enkele goede schetsen uitgewerkt, die lieten zien dat er aan de westkant verschillende mogelijkheden waren, zowel met als zonder Haarlemmermeer-aansluiting. Een kleine parkeerplaats met snelle busverbinding naar de stad vanaf die plek, zou een goede bijdrage geweest zijn aan het idee van een Kralensnoer van kleine transferia, gelegen langs de A28 of N34, dichtbij de woonkernen en paste uitstekend in het door Brink geschetste beeld van meerdere kleine oplossingen, die samen de bereikbaarheid van Groningen gunstig zouden beïnvloeden.



3 schetsen

Tijdens de discussie die volgde wist Gedeputeerde Brink echter zoveel verwarring te zaaien, dat de Christen Unie uiteindelijk omging en voor de oostzijde stemde. Vooral omdat Brink het alternatief aan de westzijde als 'onmogelijk' afschilderde en tegelijkertijd de druk opvoerde door te benadrukken dat er een enorm fileprobleem was, dat acuut om een oplossing vroeg. Dat hij daarbij volstrekt onjuiste informatie verstrekke blijkt uit onderstaand betoog van Brink:

Waarom niet aan die andere kant van de A28?

Gedeputeerde Brink:

"Voorzitter, omdat daar de ruimte niet is of we komen verder van de A28 af. Ik heb vanmorgen ook nog weer met het OV-bureau gebeld en voorzitter, neemt u van mij aan, en ook Statenleden, neemt u van mij aan: Voor het OV is het een must om binnen een paar minuten de snelweg op dan wel af te zijn.

Een transferium moet zichtbaar zijn – moet juist in de ochtenduren, als men naar de stad rijdt, een plek zijn waar men de parkeerplekken vindt – en niet aan de andere kant.

Dat gaat dus niet werken – daar zit ook nog een brug tussen – dan kom je inderdaad op een industrieterrein."

Hier boven somt Brink drie eisen op, die destijds in 2012 tijdens de uitwerking van de plannen, al op tafel werden gelegd door de **werkteams Mobiliteit en Exploitatie**:

**Zie: 20 maart 2012
EERSTE BIJEENKOMST
KLANKBORDGROEP**

1. De aanrijrichting van het Transferium moet in de richting Groningen liggen, zo dicht mogelijk bij de A28 en zichtbaar vanaf de snelweg.
2. De omrijtijd voor bussen die er langs komen mag niet meer dan 2 minuten bedragen, anders lopen de kosten teveel op en wordt het tijdverlies voor de busreizigers te groot.
3. Het industrieterrein is ongeschikt omdat het aan de andere kant van de brug ligt en dat teveel oponthoud veroorzaakt.

Ad 1: De eis dat het transferium zichtbaar moet zijn vanaf de snelweg en de aanrijrichting in de richting van Groningen moet liggen, komt voort uit de wens, de route naar het parkeerterrein zo snel en overzichtelijk mogelijk te maken. In Haren is het transferium echter niet zichtbaar vanaf de A28 en moet men een rotonde en andere kronkels draaien voor men op het parkeerterrein is.

Toch werkt het daar wel, dus deze eis hoeft niet zo letterlijk opgevat te worden.

Ad 2: In ons voorstel ligt het parkeerterrein aan de westzijde vlak naast de A28, en is de omrijtijd niet meer dan 2 minuten. Ook de loopafstand van auto naar bus is niet langer dan in Haren.

Ad 3: In ons voorstel is nooit sprake geweest van een parkeerterrein aan de overzijde van de brug, omdat ook wij van mening zijn dat die afstand te groot is.

In de discussie die volgt, blijft Brink verwarring zaaien omtrent de locatie aan de westzijde.

Inmiddels is het niet meer duidelijk of met de **westzijde** een plek tussen de A28 en de brug wordt bedoeld (zoals in het alternatief van het Natuurplatform), **of** dat er naar het **industrieterrein aan de overkant van de brug** wordt verwezen...

Brink: "Het is allang onderzocht"...

"En ik geef dan ook maar aan - dit hebben wij voor 4 jaar terug – want zo lang loopt het inmiddels – allang onderzocht, en toen hebben we de conclusie getrokken..."

En ook ik had gewild - als het daar zou kunnen, zou ik bijna zeggen - en het kán natuurlijk altijd – Maar als het niet gaat werken, moeten we het niet doen – volgens mij zei de heer Loof dat. Want dan moeten we dat niet gaan doen. En toen is al de conclusie getrokken; wil je een werkbaar transferium – moet het aan deze kant."

Hierop volgt een interruptie van de SP, waarin gezegd wordt dat er destijds uitgegaan werd van 2000 auto's, maar dat het er nu nog maar 200 zijn. Dat geeft toch andere mogelijkheden...

Brink antwoordt: *"Voorzitter, dat maakt voor de busverbinding niet uit. Die bus moet óók naar de andere kant – en ook dat heeft con... - We hebben de Q-link lijnen ingesteld om snel rechtstreekse lijnen te krijgen naar de stad. We gaan niet voor niks overal niet meer door de dorpen. Men wil snelle lijnen – men wil een rechtstreekse verbinding. Mocht de bus heel lang van die snelweg af zijn dan denk ik dat dat eerder leidt tot minder mensen in de bus dan meer. En dát is waar ook wij vanuit het OV-systeem naar kijken. En dat is geen onwil van mij voorzitter, want nogmaals, dan zitten we op de lijn – dan kun je het beter niet doen, of je moet hem op de goede plek lijnen. En da's nog steeds – en daar probeer ik dan ook maar helderheid in te geven – dat is de insteek van dit College."*

Vervolgens blijkt dat zelfs de SP zich nu in de war heeft laten brengen en begint te praten over de problemen die het oversteken van de brug met zich mee kan brengen...

Interruptie Statenlid Vester, SP:

"Ik deel het probleem, dat de reistijd wat verlengd wordt. De brug moet erop ... gaan. Maar we gaan ook nieuwe Haarlemmermeers aanleggen e.d. Wat - ik voor mij - veel meer aansprak, waarom ik heel lang getwijfeld heb aan de westkant, dat is de brug, de brug die open moet gaan voor het scheepverkeer en hoe dat geregeld moet worden. Dus ik heb wel degelijk oog voor het probleem, maar nochtans denk ik dat het wel degelijk mogelijk is om aan de westkant een beperkte parkeergelegenheid en een OV-station op te richten."



En Gedeputeerde Brink antwoordt dan: *"Ja Voorzitter, het is mogelijk, maar nogmaals, als verkeersdeskundigen en iedereen uitwijst dat het een ongeschikte plek is voor een transferium – het kán – maar als het niet gaat werken – voor mijn gevoel moeten we het dan niet doen. Laten we nou maar met elkaar daar dan ook de discussie maar bij houden – het kan, maar het gaat niet werken."*

Ook Statenlid Tuin van D66 waagt zich aan een interruptie in een poging de zaak helder te krijgen:

"Voorzitter, we hebben het nog steeds dan over die 200 plaatsen. Waarom zou die locatie dan ongeschikt zijn in de ogen van de gedeputeerde?"



Antwoord van Gedeputeerde Brink:

"Omdat – wat ik u zei – Al op het moment dat wij een transferium – en ik - laten wij – een OV-knooppunt - en ook – dat is iets anders als een P&R-locatie in Haren – dat moeten we ook met elkaar niet eh door elkaar halen. Omdat, als de bus daar moet halteren, dat te lange tijd vergt van de mensen, die ook in die bus zitten, om daar te komen. 't Is maar de vraag of de automobilisten gaan naar een locatie die men niet kan zien - Ik nogmaals - zeg – ik geef maar even aan – uit psychologisch oogpunt, wanneer werkt een transferium en een P-R locatie? Wanneer werkt het – nogmaals daar is heel veel ervaring in dit land in – Of wanneer werkt het niet? En dan zegt men: Als je hem niet kan zien – maar ook voor OV..., de bus."

"Laat ik het nog maar eens wat helderder zeggen – d'r is mij gezegd van: Het OV-bureau wil d'r niet eens langs, als het meer tijd kost als een aantal minuten op en af de snelweg. Dát is de reden en die verzin ik niet – maar mensen dat is – laten we nou met elkaar ook niet proberen nog meer ruimte en twijfel te zaaien. En ik hoop dat u mij gelooft, maar dat is de realiteit vanuit het OV-systeem."



Samenvattend:

De Statenleden en Gedeputeerde Brink bedoelen met een locatie aan de westzijde iets totaal verschillends.

Dit is het moment waarop de voorzitter eigenlijk had moeten ingrijpen en duidelijk in beeld had moeten brengen wat de term WESTZIJDE voor de verschillende sprekers eigenlijk inhoudt. Desnoods met een beeldscherm of flatbord, waarop de situatie werd uitgetekend.

- **Brink bedoelt met westzijde** een locatie aan de westzijde van de brug (een locatie die destijds in de klankbordgroep werd aangeduid met *industriële erfgoed*). Als de bus daar helemaal heen zou moeten rijden geeft dat teveel vertraging voor de reizigers die al in de bus zitten en maakt dat de buslijn onaantrekkelijk.
- **SP EN D66 bedoelen met westzijde** een locatie tussen de brug en de A28, zoals in de tekening van het Natuurplatform. De bus zelf blijft aan de oostzijde, de automobilisten lopen vanaf de parkeerplaats onder de A28 door naar de bushalte.



kaart met mogelijke oost-west locaties

Brink: "Het is allang onderzocht".

- **Brink verwijst met deze opmerking naar het onderzoek dat gedaan is in 2012**, bij de eerste uitwerking van de plannen. De westzijde viel toen af, omdat er alleen aan de oostzijde voldoende ruimte was om een parkeerplaats voor 2000 auto's te realiseren, die zo dicht naast de A28 gelegen was dat de bussen weinig omrijtijd nodig hadden om die parkeerplaats aan te doen. Er waren destijds echter ook andere locaties in beeld, waarvan er een aan de westzijde, qua ligging even goed scoorde als die aan de oostzijde. Deze viel toen echter af vanwege de hoge kosten. Dat bezwaar geldt nu niet meer, doordat het nog maar gaat om 200 tot 500 auto's.

Kort overzicht van het onderzoek uit 2012:

In 2012, tijdens de uitwerking van de plannen, kwam het **WERKTEAM RUIJTE** met drie voorstellen:

1. Contrastmodel
 2. Koningstoren
 3. Industrieel landgoed
- oostzijde A28 (later uitgewerkt tot alleen ZO-zijde)
 - in NW-oksel van A28 langs zwaaihoek bij kanaal
 - op industrieterrein aan overzijde brug



Contrast-model

Ad 1: Het Contrastmodel werd door alle partijen als het beste alternatief gezien, omdat dit de enige plek was waar men met de minste kosten 2000 auto's kwijt kon. Bovendien werd in dit ontwerp voldaan aan alle wensen van de werkteams mobiliteit en exploitatie. Wel zou er natuurcompensatie moeten plaatsvinden vanwege de ligging in het beekdal Drentsche Aa. Dit model is later uitgewerkt tot het definitieve transferiumplan aan de zuidoost-zijde.



schets Oostzijde

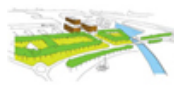


Koningstoren

Ad 2: De Koningstoren viel af omdat het grondoppervlak te klein was voor 2000 auto's en men daarom een toren van acht verdiepingen zou moeten bouwen (250 auto's per laag). Het was een origineel plan, maar viel af vanwege de te hoge kosten. Tegen de locatie op zich was destijds vanuit het oogpunt van mobiliteit geen bezwaar. Vandaar dat wij als Natuurplatform deze plek opnieuw in beeld hebben gebracht, nu het aantal auto's is teruggebracht van 2000 naar 200.



locatie Natuurplatform



Industrieel landgoed

Ad 3: Het Industrieel landgoed viel af vanwege de te lange omrijtijd voor de bussen en de voorziene complicaties met de brug. Deze bezwaren gelden ook nu nog en daarom wordt deze plek door Brink (maar ook door het Natuurplatform) niet geschikt geacht.



Locatie industrieterrein

ER IS GEEN UITGEWERKTE SCHETS VAN HET HUIDIGE PLAN VOOR EEN OV-KNOOP MET 200 - 500 AUTO'S

Er is ook geen enkele garantie dat er bij dit transferium geen horeca-gelegenheid zal verschijnen.

Dit betekent in feite dat niemand exact weet waarvoor Provinciale Staten op 16 december 2015 toestemming heeft verleend. Tijdens de discussie in de Statenvergadering werd hier al door verschillende Statenleden op gezinspeeld.

Statenlid Vester (SP) zei hierover:

"De begrenzing is niet aangegeven. Het geeft onbeperkte uitbreidingsmogelijkheden. Ook staat er niet in voor hoeveel parkeerplaatsen grond wordt verworven. Voor 500 of toch, vanaf het begin beoogde stuk voor 2000 plaatsen + hotel en benzinepomp."



Statenlid Veldsema (ChristenUnie) vroeg:

"Een punt wat ook door het Natuurplatform is genoemd; men is als de dood voor allerlei activiteiten daar ter plaatse. Kan de gedeputeerde toezeggen, ook met Tynaarlo in gesprek te gaan en de bestemming daar ter plaatse zo te wijzigen, dat er geen mogelijkheid bestaat dat daar hotels en dergelijke verschijnen. (...) Wij willen het maximale realiseren om te voorkomen dat er extra druk op dat gebied komt. En dan zien wij een parkeerterrein anders dan een horecagelegenheid."



Statenlid Oosterveen (Sterk Lokaal) in reactie op de inbreng van Veldsema:

"Ja voorzitter, dan heb ik een vraag aan de heer Veldsema: Wat hij allemaal naar voren brengt, zouden we op een of andere manier in ons besluit moeten opnemen? Dat vraagt om een amendement, een heel ingewikkeld amendement, denk ik. Waar dan ook nog eens in moet staan dat de gemeente Tynaarlo op zeker moment niet mag besluiten om ergens een hotel neer te zetten. En daarmee kom je volgens mij aan de autonomie van de gemeente Tynaarlo als overheid. Dat kan toch niet?"



Gedeputeerde Brink antwoordt op al deze bedenkingen als volgt:

"Voorzitter, ik, wij gaan hier niet over een bestemmingsplan van eh eh Tynaarlo. Als u mij vraagt, dat vroeg de heer Veldsema, dat vroeg de ChristenUnie: Wilt u met Tynaarlo in gesprek? En ik heb geen enkele aanleiding dat Tynaarlo nou heel anders zou willen - trouwens, laat dat ook even helder zijn, de wethouder zit hier ook in de zaal - en ja, dan wil ik met Tynaarlo in gesprek om daar ontwikkelingen die daar, zeg maar buiten een transferium-achtige overstaplekk gaan, om te zeggen van: 'Dat zouden wij als provincie liever niet willen'. Maar ik heb ook geen aanleiding om aan te nemen, dat het anders is. Die toezegging wil ik richting Tynaarlo en die vraag... eigenlijk is die vraag al overgekomen". (wijst richting wethouder Tynaarlo in de zaal)



Op 4 juli 2014 diende het beroep van het Natuurplatform bij de Raad van State tegen het toewijzen van een horeca-bestemming op perceel Groningerstraat naast de benzinepomp en het geplande Transferium door de gemeente Tynaarlo



transferium-plan
+ horeca
De Punt

Horeca-bestemming in Bestemmingsplan buitengebied 2013

Bij het napluizen van het Bestemmingsplan buitengebied van de gemeente Tynaarlo in 2013, troffen we bij De Punt een horeca-bestemming aan, die ons nogal vreemd voorkwam, vooral in verband met de Transferiumplannen voor dit gebied.

Heel het perceel van het vroegere 'Landhuis de Punt', tussen benzinepomp en dierenpension, had de bestemming horeca gekregen, terwijl wij in de Klankbordgroep steeds gepleit hebben voor een terughoudend beleid wat betreft horeca in combinatie met het Transferium.

De gemeente zei de horecabestemming (die al dateert van 30 jaar geleden) te hebben gehandhaafd, "omdat de eigenaar aangaf, dat de *vigerende rechten* nog noodzakelijk waren voor de *gewenste ontwikkelingen*"... De gemeente Tynaarlo had deze horecabestemming er in eerste instantie af willen halen, maar is gezwicht voor de argumenten van de huidige eigenaar van het perceel, dat hij daardoor financiële schade zou lijden.



horeca - Punt

In de visie van het Natuurplatform zal een horecabestemming voor perceel Groningerstraat 128 De Punt een cumulatief effect hebben op de druk die een Transferium toch al op deze plek gaat leggen. Daarom hebben we bij de gemeente Tynaarlo een zienswijze ingediend voor dit perceel en er de nadruk op gelegd dat het prematuur is er een horecabestemming aan te geven zonder de plannen voor het Transferium hier in mee te wegen. *Klik op de situatieschets links voor deze zienswijze.*

De gemeente stelde destijds in haar verweer, dat de ontwikkelingen rondom het Transferium buiten de reikwijdte vallen van het huidige bestemmingsplan. De ontwikkelingen waar de eigenaar op doelt, hebben echter alles te maken met de plannen voor een transferium. De gemeente hoort in een dergelijk geval een afweging te maken tussen enerzijds de nieuwe situatie en de waarden die in de provinciale Omgevingsvisie zijn vastgelegd, en anderzijds de mogelijke schadeclaim die zij van de kant van de eigenaar van het perceel kan verwachten. De gemeente heeft deze afweging echter niet gemaakt, maar is onmiddellijk gezwicht voor het verzoek van de eigenaar.

Wij vinden dat de gemeente hiermee is tekort geschoten in haar taak het algemeen belang te behartigen. Daarom hebben we ons bezwaar doorgezet tot aan de Raad van State.



Horeca De Punt

Dit bezwaar is afgewezen en er rust dus nog steeds een horeca-bestemming op dit perceel.**Lees de uitspraak van de Raad van State en ons commentaar daarop.**

Risico-contour LPG

Bovenstaande informatie toont aan dat de toezeggingen van Brink dat er in de omgeving van het transferium wat hem betreft geen ontwikkelingen gestimuleerd zullen worden die verder gaan dan alleen een OV-knoop en transferium, berusten op drijfzand, zelf al zwaait hij naar de wethouder van de gemeente Tynaarlo in de zaal... De bestemming voor horeca ligt er al, en Brink zegt zelf dat de provincie niet gaat over de bestemmingsplannen van de gemeente Tynaarlo.

Dat betekent dat het inrichten van een OV-knooppunt annex transferium met ongewisse groeimogelijkheden aan de oostzijde vloeit met de intenties die de provincie zelf zegt te hebben voor dit gebied.

NATUURPLATFORM :**DRIE SCHETSEN VAN EEN KLEINE PARKEERPLAATS AAN DE WESTZIJDE VAN DE A28**

als onderdeel van een KRALENSNOER VAN KLEINE TRANSFERIA op de route naar de stad Groningen

Op al deze schetsen is de parkeerplaats bij De Punt zelfs sneller en eenvoudiger te bereiken dan in Haren. De bus zelf hoeft niet naar de parkeerplaats, maar krijgt een halte aan de oostzijde van de A28, vanwaar hij zonder veel tijdverlies de snelweg weer op kan.

VARIANT 1**Parkeren NW-oxsel met Haarlemmermeer**

Parkeerplaats voor 200 - 500 auto's aan de NW-zijde.

Voetpad aan noordzijde van de Rijksstraatweg

Bushalte richting Groningen bij Haarlemmermeer-oprit noord

Bushalte richting Assen-Emmen aan westkant parkeerplaats (halte = rood blokje in schets)

Variant 1: De parkeerplaats ligt buiten op- en afritten, op geringe loopafstand van de bushalte.

RWS: Tegen een parkeerplaats op deze locatie zal Rijkswaterstaat geen bezwaar hebben.

Landschappelijke inpassing: Het wilgenbos moet gekapt en de grond moet opgehoogd worden.

Extra infrastructuur:

Aanleg van twee rotondes en twee halteplaatsen.
Aanleg Haarlemmermeer-oprit.

Dit is de duurste variant

VARIANT 2**Parkeren NW-oxsel zonder Haarlemmermeer**

Parkeerplaats voor 200 - 500 auto's aan de NW-zijde.

Voetpad aan noordzijde van de Rijksstraatweg

Bushalte richting Groningen bij aparte rotonde aan noordkant van Rijksstraatweg naast de oprit

Bushalte richting Assen-Emmen aan westkant parkeerplaats (halte = rood blokje in schets)

Variant 2: De parkeerplaats ligt buiten op- en afritten, op geringe loopafstand van de bushalte.

RWS: Tegen een parkeerplaats op deze locatie zal Rijkswaterstaat geen bezwaar hebben.

Landschappelijke inpassing: Het wilgenbos moet gekapt en de grond moet opgehoogd worden.

Extra infrastructuur:

Aanleg van drie rotondes en twee halteplaatsen.

Dit is de meest haalbare variant met gemiddelde kosten.

VARIANT 3**Parkeren ZW-oxsel zonder Haarlemmermeer**

Parkeerplaats voor 200 - 500 auto's aan de ZW-zijde.

Voetpad aan zuidzijde van de Rijksstraatweg

Bushalte richting Groningen bij aparte rotonde aan zuidkant van de Rijksstraatweg, naast de oprit

Bushalte richting Assen-Emmen aan westkant parkeerplaats (halte = rood blokje in schets)

Variant 3: de parkeerplaats ligt tussen de op- en afrit en de A28, met voetpad naar bushalte.

RWS: mogelijk heeft Rijkswaterstaat problemen met deze locatie, omdat die liever geen parkeerplaatsen binnen de op- en afritten heeft.

Landschappelijke inpassing: de parkeerplaats is vanzelf al landschappelijk ingepast door de bossages er omheen.

Extra infrastructuur:

Aanleg van twee rotondes en twee halteplaatsen. Er is een rotonde minder nodig, omdat de bus richting Emmen-Assen direct kan halteren naast de parkeerplaats.

Dit de goedkoopste variant.

Voor de geïnteresseerden hierbij een link naar de VIDEO van de Statenvergadering

- Aanklikken bij agendapunt G-13 - het video-icoontje - Daarna 3 fragmenten: 1, 2 en 3

