

5.3 Keuze voor een voorkeursvariant

Variant 1: Tynaarlo

Deze variant is de minst reële optie. Doordat het oude tracé van de N34 vervalt, wordt er meer ruimte gegeven aan natuur en landschap. De winst die wordt behaald op ecologisch gebied door het omleggen van de N34 weegt niet op tegen de waarden die verloren gaan met de aanleg van het nieuwe tracé. Ook de omgelegde N34 tast het landschap aan. Daarbij komen nog de hoge (infrastructurele) kosten van deze omlegging. Deze variant is veruit het duurste ten opzichte van de andere twee. De gebruikers van het transferium moeten relatief ver van de doorgaande route afwijken, wat het gebruik niet bevordert. Een transferium op deze locatie zorgt er wel voor dat de kern van Tynaarlo een treinstation krijgt. Dit station vergt wel een investering van circa 5 miljoen.

Variant 3: Kruising N34 met spoor

Deze variant eindigt op een tweede plaats. Er moet veel infrastructuur worden aangelegd en aangepast voordat het transferium operationeel is. Na deze aanpassingen is het transferium wel goed bereikbaar vanaf de A28 en N34 en gelegen aan het spoor. Hiervoor moet circa 5 miljoen geïnvesteerd worden in een treinstation. Er zijn echter geen synergiemogelijkheden (kernen of Groningen Airport Eelde), waardoor het transferium buiten kantoor- en winkeltijden verlaten zal zijn. Ook doet het transferium veel afbreuk aan het open landschap.

Variant 2: Groningen Airport Eelde

Deze variant is de beste optie. In vergelijking met de andere twee varianten is deze veruit het goedkoopste. Daarnaast hoeft het verkeer van zowel de A28 als de N34 nauwelijks van de route af te wijken om het transferium te bereiken. Een transferium op deze locatie is gemakkelijk gefaseerd aan te leggen zonder dat de aanleg van veel nieuwe infrastructuur direct een vereiste is. Er zijn synergiemogelijkheden met Groningen Airport Eelde. Een nadeel is dat er geen koppeling is met het spoor. Gebruikers zullen dus op het transferium moeten overstappen op de bus. In de toekomst zijn er misschien mogelijkheden voor de Regiotram. Onderzoek in hoofdstuk drie geeft aan dat de modaliteit (bus of tram) niet veel invloed heeft, dit in tegenstelling tot het aantal stops.

5.2.2 Kosten voor aanleg infrastructuur

Voor elke variant moeten kosten worden gemaakt om het transferium te verbinden met de bestaande infrastructuur. Soms moet daarbij de bestaande infrastructuur worden aangepast. Bijvoorbeeld om de bereikbaarheid van het transferium te garanderen en de kans op congestie te reduceren. De kosten voor aanleg en/of aanpassing van benodigde infrastructuur is per variant bekeken. Er is niet gekeken naar de kosten van het transferium zelf. Ook is er niet gekeken naar verwervingskosten van gronden. De genoemde bedragen zijn afgeleid uit algemene kengetallen en zijn indicatief.

Variant 1: Tynaarlo

Omleggen N34 (ca 4.000 meter)	€ 5.500.000	
Volledige aansluiting omgelegde N34 op A28	€ 7.000.000	
Aansluiting omgelegde N34 op N386 ter hoogte van Tynaarlo	€ 6.500.000	
Opruimen bestaande N34 (ca 4.500 meter) en aansluiting A28	€ 1.500.000	+
Totaal	€ 20.500.000	

Variant 3: Kruising N34 met spoor

Volledige maken van de halve aansluiting van de N34 op de A28	€ 2.000.000	
Nieuwe aansluiting transferium op N34	€ 6.500.000	
Omklappen oostelijke aansluiting A28 op Groningerstraat	€ 1.300.000	
Downgraden bestaande N386	€ 200.000	+
Totaal	€ 10.000.000	

Variant 2: Groningen Airport Eelde

Omklappen oostelijke aansluiting van A28 op Groningerstraat	€ 1.300.000	
Twee rotondes in Groningerstraat ter hoogte van aansluiting A28	€ 800.000	+
Totaal	€ 2.200.000	