

EEN TRANSFERIUM BIJ DE PUNT?

COMMENTAAR EN ADVIEZEN
VAN HET
NATUURPLATFORM DRENTSCHE AA



*Een reactie
op het Rapport*

Van locatie naar inrichting

VAN GRONTMIJ, ENNO ZUIDEMA STEDEBOUW
IN OPDRACHT VAN PROVINCIE DRENTHE, GEMEENTE TYNAARLO

OKTOBER 2012

1 – IS ER WERKELIJK EEN NOODZAAK VOOR EEN TRANSFERIUM BIJ DE PUNT?

(Opsomming van onjuiste of ontbrekende gegevens in het voortraject)

- ***Er is geen vooronderzoek gedaan bij de reizigers zelf*** over hun voorkeur, noch bij de bewoners van Glimmen, De Punt, Yde, Vries, Zuidlaren e.d.. In Haren is dit destijds wel gedaan (Hagendoorn 2010). Ook Hoogkerk kan gegevens opleveren over de mate waarin de files zijn verminderd.
- ***Vertegenwoordigers van de gemeente Assen ontbraken in de werkteams***, terwijl een groot deel van de reizigers uit die richting komt. Alleen de gemeente Haren, Groningen en Tynaarlo waren vertegenwoordigd.
- ***Assen richt zich bij het vervoersprobleem vnl. op de trein***: extra station Assen–noord, twee treinen extra per uur. Is er onderzocht of dit al niet voldoende reizigers kan afvangen? Er is reeds reeds een station bij Euroborg Groningen. Een extra station bij Tynaarlo zou reizigers uit Zuidlaren en Vries kunnen opvangen en geeft hen tevens het comfort dat men ook na een uitgaansavond in Groningen of Assen nog met het OV terug naar huis kan komen.
- ***Aansluiting op een toekomstige regiotram*** is een van de peilers onder de wens een transferium te realiseren bij De Punt. Deze regiotram staat na het vallen van het college in Groningen volledig op losse schroeven. Is het dan nog wel verstandig vast te houden aan De Punt als meest geschikte plaats voor een Transferium? Er zijn ook stemmen die suggereren dat het doortrekken van een treinspoor naar het Zernike een betere oplossing is dan een regiotram. In combinatie met de plannen van Assen zou dit een goede oplossing zijn.
- ***De overloopfunctie voor Groningen Airport Eelde*** is eveneens een van de peilers onder de keuze voor locatie De Punt. De groei van GAE is, ook na baanverlenging, uiterst onzeker, i.v.m. de kleine omvang van het achterland. De rapporten waarop de keus voor De Punt is gebaseerd (Goudappel-Coffeng) bevatten verouderde informatie over GAE. Er is geen overloopfunctie voor Schiphol meer weggelegd voor Eelde en na 2015 zal luchthaven Lelystad het vakantieverkeer van Schiphol gaan overnemen en wordt daarom een aantrekkelijker alternatief voor low-cost carriers dan Eelde. Dit punt is door het Natuurplatform meerdere malen benadrukt in de Klankbordgroep; desondanks blijven de verouderde gegevens terugkeren in de rapportage.

ADVIES NATUURPLATFORM:

- *Onderzoek of bij reizigers in het achterland behoefte bestaat aan een transferium bij De Punt.*
- *Overleg met de gemeente Assen over hun plannen met de trein en een mogelijke aansluiting bij Tynaarlo.*
- *Vergeet regiotram en GAE en beslis alleen ten gunste van De Punt als de forens uit de omgeving er in geïnteresseerd is.*

2 – TRANSFERIUM DE PUNT - VORMGEVING EN FASERING

De inrichting van het Transferium is gebaseerd op een eindfase van 2000 parkeerplaatsen. Tevens bestaat er een keuzemogelijkheid voor een kleine, middelgrote of grote voorziening (resp. een kiosk bij het busplatform, een snelservice restaurant langs de Rijksweg, of een hotel aan de zuidkant van het Transferium).

De grootte van het Transferium zelf zal gefaseerd worden opgezet. Als blijkt dat er geen behoefte bestaat aan groei naar een volgende fase, bestaat de mogelijkheid dat het Transferium klein blijft.

Het Natuurplatform is van mening dat ook de keuze voor het voorzieningenniveau gefaseerd zou moeten worden opgezet, gelijk opgaand met de fasen van het aantal parkeerplaatsen. D.w.z. Fase-1 kleine voorziening, fase-2 mogelijkheid voor middelgrote voorziening, fase-3 mogelijkheid voor grote voorziening.

Ook is het wenselijk dat aan dit hele proces nog een fase wordt toegevoegd, voorafgaand aan fase 1, n.l.:
Fase 0 - Alleen de aanleg van een Haarlemmermeeraansluiting aan de oostzijde.

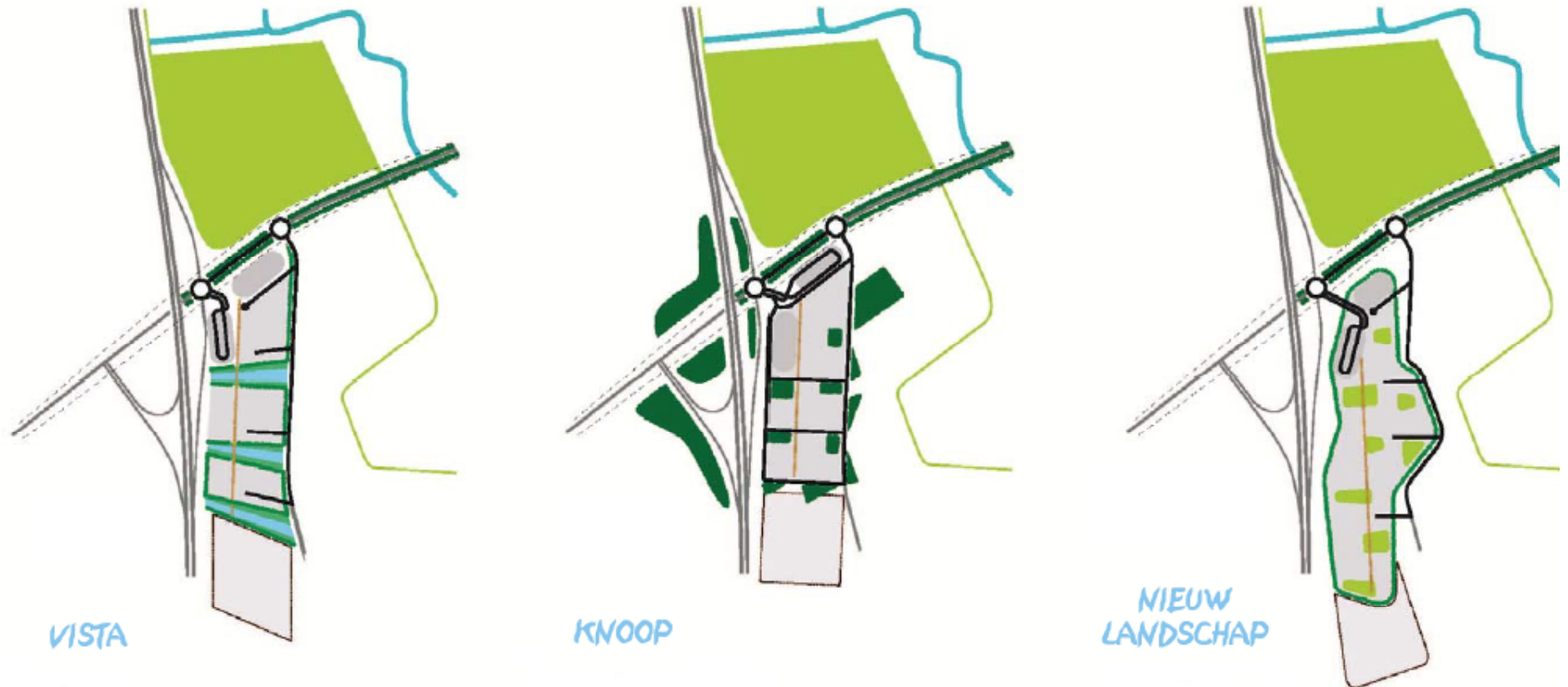
Naarmate de parkeerplaats groter is en het voorzieningenniveau hoger, zal dit meer verstoring opleveren voor de directe omgeving. Als Natuurplatform vinden wij dit ongewenst en in tegenspraak met de kernkwaliteiten van kleinschaligheid in het landschap en de natuurdoelen, die voor het gebied gelden.

ADVIES NATUURPLATFORM:

- *Begin met fase 0 - Het is heel goed mogelijk dat een Haarlemmermeeraansluiting (in combinatie met de uitbreiding van Transferium Haren) al voldoende soelaas geeft en de files oplost.*
- *Houdt het Transferium zo klein mogelijk, met zo weinig mogelijk extra voorzieningen.*
- *Richt geen voorzieningen in die extra verkeer aantrekken, dat er van oorsprong niet was. Het transferium is bedoeld voor forenzen, niet voor recreanten en evenementen.*

3a – TRANSFERIUM DE PUNT – LANDSCHAPPELIJK CONCEPT – 3 SCHETSEN.

Op dit moment liggen er schetsen van drie landschappelijke varianten, resp. *Vista*, *Knoop* en *Nieuw Landschap*. Alle drie zijn gebaseerd op een ruimtelijk concept, dat is ontleend aan een specifiek landschapskenmerk waarbij het zou moeten aansluiten, of mee contrasteren. Je kunt er alle kanten mee op. De kretologie waarmee deze schetsen gepaard gaan, dient vooral om een metafoor te creëren waaraan men zich kan vasthouden, om zo de illusie te wekken dat er een gefundeerde keuze mogelijk is, gebaseerd op de kwaliteiten van het landschap. Gebiedskennmerken, waarnaar in de verschillende omgevingsplannen en visies verwezen wordt, en waar men dus in de besluitvorming wat mee moet. Toch blijft die keuze per definitie een kwestie van smaak en emotie.



Visueel en landschappelijk verbonden met Drentsche Aa.
Vista's (watergangen omzoomd met riet, grasbermen en bomen) geven zicht op landschap buiten transferium. Geen relatie met bestaande landschaplijnen, omzoomd door dubbele bomenrij en onttrokken aan het gezicht vanuit de omgeving. Halfverharding op parkeerplaats.

Transferium als onderdeel van snelweglandschap.
Omzoomd door onderling verspringende bosblokken buiten het transferium, die zicht geven op omgeving. Bosblokken binnen Transferium benadrukken concept *Knoop*. Zakelijke rechte opbouw, stenige inrichting.

Transferium als nieuwe bestemming in landschap;
Omzoming door aarden wal met dubbele bomenrij benadrukt eigenheid. Gegraven poelen met ruige natte vegetatie verwijzen naar sfeer Drentsche Aa. Looproute via vlonders langs en over poelen zorgt voor bijzondere ervaring. Dit vraagt extra ruimte.

3b - Visie Natuurplatform - TRANSFERIUM DE PUNT - FUNCTIE IN RELATIE TOT OMGEVING

1. **Hoofdfunctie van het Transferium is opvang van forenzen die snel willen overstappen** op de bus richting Groningen.

Dat dicteert al onmiddellijk een aantal eisen waaraan voldaan moet worden:

- *Snelle looppaden naar het busplatform.*
- *Snelle, regelmatige busverbinding naar de stad en terug.*
- *Geen flauwekul in de vorm van poelen of vista's die al dan niet via vlonders moeten worden overgestoken (wat tijd kost).*
- *Geen restaurants of hotels – men is op weg naar zijn werk of naar huis.*
- *Geen bankjes, zitplekken of speeltoestellen; het transferium is geen plaats voor verblijfsrecreatie.*
- *Goede voorzieningen voor mensen die per fiets naar het transferium komen (fietsenstalling dichtbij busplatform).*

2. **Het landschap ter plekke heeft het karakter van akkers, gelegen naast het beekdal Drentsche Aa.**

Op dit moment wordt het terrein bemalen en is droog. Daarin passen geen vista's en poelen, hooguit een houtwal, zoals overal in het gebied akkers en weiden door houtwallen gescheiden worden. Voor de inrichting betekent dit het volgende:

- *Het parkeerterrein wordt van de omgeving afgescheiden door een houtwal met bomen, zodat de geparkeerde auto's nauwelijks zichtbaar zijn vanuit de landelijke omgeving (waar ze niet in passen).*
- *Om continuïteit in het ontwerp te brengen kunnen ook de parkeervlakken onderling door houtwallen of bomenrijen gescheiden worden, met eventueel doorkijkjes richting Noord.*
- *Als men uitzicht wil bieden op het Drentsche Aa dal moet de zichtlijn richting de Rijksstraatweg liggen (Noord). Aan de overkant daarvan ligt een echt stuk beekdal; niet ten oosten van het transferium; daar zijn akkers en een wal die het waterwingebied omzoomt en het zicht op de Drentsche Aa juist belemmert.*
- *Verdere inrichting zo simpel mogelijk: halfverharding op de parkeerplaatsen en langs de randen en toegangswegen natuurlijke bermen met ecologisch beheer (bijdrage aan biodiversiteit).*

3. **Veiligheid en sociale controle.** Over het algemeen blijkt dat mensen het vooral 's avonds prettig vinden als er vanaf de parkeerplaats zicht is op de omringende wegen. Dichte bosjes die het zicht belemmeren vindt men onveilig. Dit betekent:

- *Geen bosblokken binnen het transferium (zoals in het model Knoop).*
- *Transferium ligt open naar de A28 toe. Dit vergroot ook de zichtbaarheid voor verkeer dat naar het Transferium wil.*
- *Doorkijkjes tussen de bomen door, richting Rijksstraatweg en toegangsrouten via Ydermade.*
- *Tijdens de spits is de veiligheid sowieso gegarandeerd omdat meerdere mensen tegelijk per bus aankomen of vertrekken.*
- *In plaats van "middelgrote voorzieningen", die extra bezoekers aantrekken, ruimte bieden aan individuele initiatieven, zoals de visboer die nu al meerdere dagen op de carpoolplaats staat (vergt geen investeringen en geen onderhoud).*

3c - TRANSFERIUM DE PUNT - ADVIES NATUURPLATFORM m.b.t. ONTWERP:

Model Vista als basis, met kleine aanpassingen.

- *Watergangen vervangen door houtwallen*
- *Bossages in de vorm van een houtwal*
- *Parkeervlakken dichter in elkaar schuiven (tusseliggende houtwallen niet zo breed als de oorspronkelijke vista's). Hiermee worden de loopafstanden iets korter.*
- *Middelgrote voorziening vrij laten in de vorm van een plein waarop "marktkooplui" een plaats kunnen vinden. (geen kosten)*
- *Dit plein kan incidenteel ook gebruikt worden voor een evenement.*
- *De parkeerruimte voor de voorziening apart houden van het Transferium, zoals in alle ontwerpen.*



4 – TRANSFERIUM DE PUNT – FASERING EN EXPLOITATIE

A - overzicht van het saldo van de buskosten voor 3 varianten

	SALDO 500 parkeerplaatsen <i>(gemidd. 200 gebruikt)</i>	SALDO 750 parkeerplaatsen <i>(gemidd. 500 gebruikt)</i>	SALDO 1500 parkeerplaatsen <i>(gemidd. 1500 gebruikt)</i>
VARIANT-1 pendelbussen CS in spits stop 308/318 buiten spits	-239.410	-16.490	+208.293
VARIANT-1a (toegevoegd door Natuurplatform) pendelbussen CS in spits verlenging lijn 22 buiten spits (22 = pendeldienst Haren)	-538.294	-315.374	+85.993
VARIANT-2 pendelbussen Euroborg in spits stop 308/318 buiten spits	-774.910	-679.490	-1.449.207
VARIANT-3 pendelbussen Euroborg in spits verlenging lijn 22 buiten spits (22 = pendeldienst Haren)	-1.073.794	-1.019.174	-1.673.507

- **De opbrengsten** zijn gecalculeerd op basis van een tarief van 5 euro per auto (het huidig geldende tarief) en verschillen niet per variant. Dit tarief is niet kostendekkend.
- **De kosten** verschillen wel per variant en hangen samen met de wijze waarop pendelbussen of lijndiensten worden ingezet en van de eindbestemming van de bus.

Variante 1 is veruit de goedkoopste (met gebruik van bestaande lijndiensten en eindbestemming CS Groningen)

Het Kernteam kiest voor Variante 3 vanwege de overzichtelijkheid voor de gebruiker
(bestemming Euroborg en het laten doorrijden van de pendel uit Haren buiten de spits)

Variante 1a is extra uitgewerkt door het Natuurplatform (op basis van de gegevens in het rapport) en heeft dezelfde voordelen als variante 3. De bestemming is echter niet Euroborg maar CS-Groningen. De kosten zijn dan de helft tot een derde van de bestemming Euroborg.

4 – TRANSFERIUM DE PUNT – FASERING EN EXPLOITATIE

B - Schatting van het saldo van beheerskosten en onderhoud, vervoer naar vliegveld Eelde, opbrengsten van evenementen en kapitaallasten en huuropbrengsten van gebouwen voor voorzieningen.

	SALDO 500 parkeerplaatsen <i>(gemidd. 200 gebruikt)</i>	SALDO 750 parkeerplaatsen <i>(gemidd. 500 gebruikt)</i>	SALDO 1500 parkeerplaatsen <i>(gemidd. 1500 gebruikt)</i>
BEHEERKOSTEN TRANSFERIUM	-100.000	-100.000	-100.000
PARKEREN LUCHTHAVEN Opbrengsten parkeergeld Kosten shuttlebus naar vliegveld	+22.850	+22.850	+22.850
PARKEERGELD EVENEMENTEN <i>(extra inkomsten bovenop het gewone parkeren)</i>	+12.000	+12.000	+12.000
KAPITAALLAST + BEHEERKOSTEN GEBOUWEN EN HUUROPBRENGSTEN	-4.790	-4.790	-4.790
TOTAAL SALDO	-69.940	-69.940	-69.940

- **De beheerskosten van het Transferium** worden slechts voor 35% gedekt door opbrengsten uit de parkeeropvang van vliegveld Eelde en parkeergelden van evenementen. Deze inkomsten zijn gebaseerd op onzekere schattingen en kunnen mogelijk tegenvallen. Met name het shuttlevervoer brengt veel extra kosten mee, omdat bij het vliegen vaak vertraging optreedt.
- **Het plaatsen van gebouwen voor voorzieningen** levert een klein negatief saldo op en voegt dus aan de positieve exploitatie van het geheel weinig toe.

Het Natuurplatform vraagt zich dan ook af of al deze inspanningen nut zullen afwerpen. Wel is zeker, dat ze de verkeersdruk op het gebied zullen vergroten. Dat is ons inziens niet wenselijk.

ADVIES NATUURPLATFORM: *Als het Transferium er komt, geen extra voorzieningen en evenementen en geen opvang voor vliegveld Eelde.*

5 – TRANSFERIUM DE PUNT – NATUURONTWIKKELING IN HET NOORDOOSTELIJKE KWADRANT

In het rapport worden twee mogelijkheden genoemd om het noordoostelijke kwadrant in te richten:

a. **Gebied afkoppelen van het gemaal en betrekken bij het beekdal van de Drentsche Aa (kades verleggen)**

Directieven van het Waterbedrijf t.a.v. deze variant:

- Natuurontwikkeling is positief.
- Liever geen toegang tot het gebied en terughoudend met informatievoorziening.
- Aanleg en beheer van het Transferium zo duurzaam mogelijk en opletten bij het bewerken van de bodem.
- Afwatering moet wel gescheiden blijven om de waterkwaliteit van het drinkwater te waarborgen.
- Extra aanspraak op de capaciteit van het gemaal door vergroting van het verharde oppervlak bij aanleg parkeerterrein, kan wellicht ondervangen worden door afkoppeling van het noordoostelijke deel; dat levert capaciteitswinst op.

b. **Gebied niet afkoppelen van het gemaal.**

Consequenties voor de aard van het terrein:

- Het gebied blijft daarmee buiten de invloed van het beekdal Drentsche Aa.
- Recreatief gebruik van het gebied kan worden toegestaan; eventueel faciliteren d.m.v. een struinroute.

Het kernteam spreekt zijn voorkeur uit voor variant a: afkoppelen van het gemaal en betrekken bij het beekdal.

ADVIES NATUURPLATFORM:

- *Gebied afkoppelen van het gemaal en betrekken bij de Drentsche Aa (identiek aan advies kernteam)*
- *Tijdens aanleg van Haarlemmermeeraansluiting tevens een faunapassage onder de A28 realiseren in overleg met SBB en Groninger Landschap.*
- *Afrasteren A28 voor overstekend wild.*

RESUME (in volgorde van de door het kernteam voorgestelde keuzes)

A - Op het gebied van randvoorwaardelijke infrastructuur wordt allereerst een voorkeur uitgesproken voor:

KERNTEAM: *(direct) Realiseren van een Haarlemmermeeraansluiting*

NATUURPLATFORM: *Haarlemmermeeraansluiting beschouwen als fase-0 vervolgens kijken hoe dit uitwerkt*

B - De voorkeursvariant voor de infrastructurele inrichting is als volgt:

KERNTEAM: *Het busplatform evenwijdig aan de A28 te realiseren*

NATUURPLATFORM: *mee eens*

C - De voorkeursvariant voor het landschappelijk concept is als volgt:

KERNTEAM: *zie voorkeur werkteam ruimte*

NATUURPLATFORM: *model Vista met aanpassingen zoals boven aangegeven.*

D – Ten aanzien van het voorzieningenniveau:

KERNTEAM: *Voorzieningen (klein, middelgroot, groot) en parkeren binnen de voorzieningenstrook*

NATUURPLATFORM: *Voorzieningenniveau laag houden en in stijl met de kleinschaligheid van het landschap. In plaats van de middelgrote voorziening ruimte laten voor kleine koopluï, en eventueel fietsverhuur bij de benzinepomp (geen of weinig kapitaallasten vastgoed). Bezoekers van de voorziening parkeren op de speciale gereserveerde voorzieningenstrook.*

E – Ten aanzien van de natuurontwikkeling in het noordoostelijke kwadrant:

KERNTEAM: *Noordoostelijke kwadrant: Afkoppelen van het gemaal, de kades verleggen en het gebied betrekken bij (het beekdal van) de Drentsche Aa*

NATUURPLATFORM: *mee eens. Extra maatregel: faunapassage aanleggen en A28 afrasteren*

F – Ten aanzien van de exploitatie en het gebruik van al dan niet bestaande buslijnen:

KERNTEAM: *Variant 3: -pendelbussen De Punt _ Groningen Euroborg v.v. in de spits;
-lijn 22 (P+R Haren) wordt doorgetrokken buiten de spits.*

NATUURPLATFORM:

Bestemming van de bus afhankelijk stellen van behoefte gebruikers (vooronderzoek doen hiernaar). Voorlopig CS-Groningen.

Keuze voor Variant 1 - combinatie tussen pendelbus in de spits en bestaande buslijnen buiten de spits. Bestemming CS-Groningen

Of Variant 1a - pendelbus in de spits en verlenging lijn 22 buiten de spits. Bestemming CS Groningen. (Deze variant is niet in het rapport uitgewerkt.)

Geen opvang voor Vliegveld Eelde en alleen gefaseerde uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen, als er vanuit de forens echt behoefte aan is.

Namens het Natuurplatform Drentsche Aa

*Marianne van Albada
Philippe Boucher*

14 oktober 2012