

AFWEGING EN ADVIES

INRICHTING TRANSFERIUM DE PUNT

1. DOEL

De provincie Drenthe en de gemeente Tynaarlo voeren gezamenlijk een locatieonderzoek en ontwerptraject uit ten behoeve van de ontwikkeling van een transferium nabij de aansluiting Eelde op de A28 (hierna te noemen: Transferium De Punt). In juni 2012 hebben het college van GS van de provincie Drenthe en B&W van de gemeente Tynaarlo op basis van de 'afwegingsnotitie Locatiekeuze' (d.d. 22 mei 2012) een voorlopige locatiekeuze voor het transferium gemaakt waarbij tevens de verkeerskundige nut & noodzaaknotitie is vastgesteld om het Transferium De Punt te rechtvaardigen.

Met dit besluit is opdracht gegeven om een locatie in de oostelijke kwadranten nader uit te werken met:

- in het eindbeeld de nadruk op parkeer capaciteit het zuidoostelijke kwadrant;
- de uitwerking van een integraal ontwerp met optimale mogelijkheden voor versterking van het beekdal Drentsche Aa in het noordoostelijk kwadrant.



In de werkteams Mobiliteit, Ruimte en Exploitatie zijn de volgende partijen vertegenwoordigd: Provincie Drenthe, Gemeente Tynaarlo, Regio Groningen Assen, OV-Bureau Groningen Drenthe, Gemeente Groningen, Provincie Groningen, Rijkswaterstaat, Gemeente Haren, Waterbedrijf Groningen, Milieufederatie Drenthe en Groningen Airport Eelde.

In de klankbordgroep zijn de volgende partijen vertegenwoordigd: Dorpsbelangen Yde/De Punt, Kamer van Koophandel Noord-Nederland, Stichting POP Groen, Waterschap Hunze & Aa's, Waterschap Noorderzijlvest, Drents Landschap, Natuurplatform Drentsche Aa, ANWB en Staatsbosbeheer.

Het onderzoek Transferium De Punt wordt gekenmerkt door een open planproces. Een groot aantal partijen werkt samen om tot een inrichting voor het transferium te komen. Om tot een voorkeursvariant te komen voor inrichting van het Transferium De Punt vindt in deze oplegnotitie een afweging plaats binnen de infrastructurele varianten en landschappelijke concepten voor het transferium. Op het gebied van infrastructurele inrichting en landschap wordt beargumenteerd een voorkeur uitgesproken. Een confrontatie van de infrastructurele varianten en landschappelijke concepten leidt tot drie modellen voor Transferium De Punt. Het achtergronddocument 'Van locatie naar inrichting' beschrijft aan de hand van de gemaakte procesmatige en inhoudelijke stappen uitvoeriger hoe de drie modellen zijn ontstaan.

In deze oplegnotitie is de invulling van de oostelijke kwadranten en het ambtelijk advies behandeld. Hoofdstuk 2 licht achtereenvolgens het zuidoostelijk kwadrant, het noordoostelijk kwadrant, fasering en exploitatie toe. Onderscheid is gemaakt in infrastructurele en landschappelijke aspecten, voorzieningen en een confrontatie van voorgaande. In hoofdstuk 3 is het advies samengevat waarin beargumenteerd een voorkeur op alle aspecten is uitgesproken.

Per aspect is een voorkeur benoemd en als volgt tekstueel aangegeven.

2. OOSTELIJKE KWADRANTEN

In het ontwerptraject voor Transferium De Punt staan de volgende drie hoofddoelstellingen centraal:

1. het transferium functioneert optimaal voor de forens richting de stad Groningen;
2. het transferium functioneert optimaal als (H)OV-knooppunt;
3. het transferium voegt ruimtelijke kwaliteit toe.

Om deze doelstellingen te bereiken zijn zowel infrastructurele varianten als landschappelijke concepten ontwikkeld voor Transferium De Punt. Deze zijn achtereenvolgens behandeld.

2.1 TRANSFERIUM – ZUIDOOSTELIJK KWADRANT

Infrastructurele varianten

Om Transferium De Punt goed te laten functioneren zijn de volgende tien ontwerpaspecten van belang:

1. Locatie busplatform
2. Ontsluiting auto
3. Aansluiting op de A28
4. Haltering Q-liner
5. Bereikbaarheid HOV
6. Aansluiting Ydermade
7. Ontsluiting fiets
8. Parkeren en vervoer Groningen Airport Eelde
9. Voorzieningen
10. Parkeren voor voorzieningen

De locatie van het busplatform is leidend in het ontwerp, omdat een snelle bediening van de gebruiker op het transferium met pendelbussen het meest belangrijk is. De in- en uitrijdroute van de auto vertoont een relatie met de locatie van het busplatform. Plaatsing van het busplatform ten opzichte van de autoroute op het transferium dient zo te gebeuren dat voetgangers tussen parkeerplaats en busplatform de autostroom niet hoeven te kruisen. De afhankelijkheid tussen de locatie van het busplatform en de ontsluiting van de auto levert twee basisvarianten voor de infrastructurele inrichting van het transferium op.

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

A (direct) Realiseren van een eenzijdige Haarlemmermeeraansluiting aan de oostzijde A28

Zoals beargumenteerd in het GS-voorstel (3.13/2012004207) behandeld op 26 mei 2012, is er voor gekozen de oostelijke oprit van de A28 om te klappen en de oostelijke toe- en afrit zo dicht mogelijk tegen de A28 aan te leggen, om:

- *De doorstroming op de A28 richting Groningen structureel te verbeteren*
De krappe boog van de oprit richting Groningen maakt dat met name vrachtverkeer een lage snelheid heeft bij het invoegen. Gecombineerd met het weefvak van de N34-A28 en de hoge intensiteit op de A28 ontstaat op dit gedeelte van de A28 in de spits congestie.
- *De impact op de Drentsche Aa te minimaliseren*
Door een volledige Haarlemmermeer aan te leggen ontstaat ruimte om de opgave van het transferium dicht langs de A28 te leggen. Op die manier komt het transferium verder van het beekdal Drentsche Aa te liggen
- *De rotonde aan de oostzijde direct op de juiste plek te leggen*
De verkeerssituatie onderaan de oostelijke toe- en afrit van de aansluiting Eelde is een zogenaamde 'blackspot'. Om die reden is Rijkswaterstaat voornemens om rotondes aan te leggen onderaan de huidige toe- en afritten. Hiervoor zijn tot 2014 (FES-)gelden beschikbaar. Door in de eerste fase de voor het eindbeeld benodigde infrastructurele maatregelen te nemen, wordt voorkomen dat de rotonde onderaan de op- en afrit over enkele jaren verplaatst moet worden.
- *De omrijdtijd van de bus te minimaliseren*
Om het transferium goed met het OV te ontsluiten is het van belang dat de omrijdtijd van de bus zo minimaal mogelijk is. De huidige inrichting van de aansluiting leidt voor veel buslijnen tot een te lange omrijdtijd.

Daarnaast gelden de volgende overwegingen met betrekking tot de randvoorwaardelijke infrastructuur:

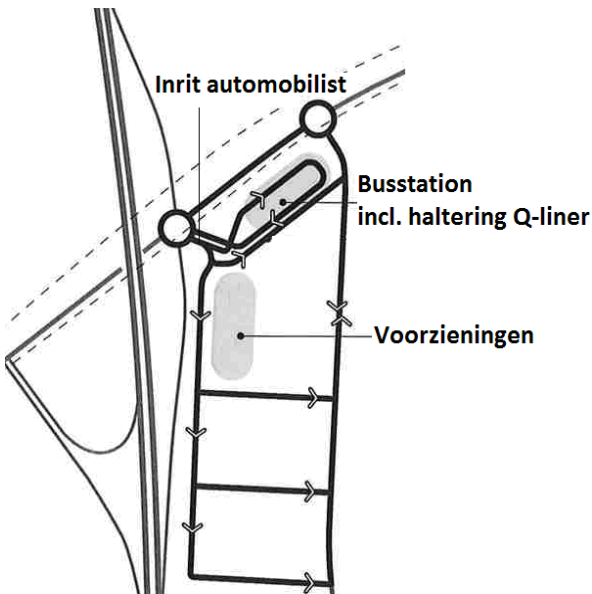
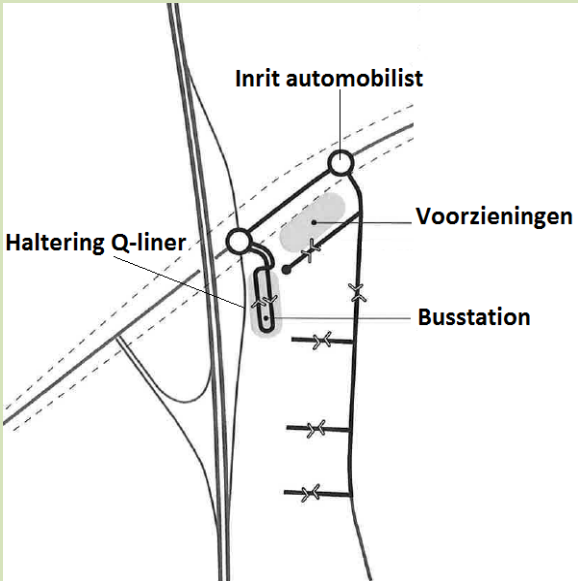
- *Overweeg aanleg halve Haarlemmermeer aan oostzijde, ZONDER transferium als fase 0*
In theorie is het mogelijk dat een halve Haarlemmermeer aan de oostzijde, inclusief de geplande projecten zoals bus op de vluchtstrook en uitbreiding P+R-Haren, filevorming op de A28 richting Groningen in de spits voorkomt. Indien het project tot fase 0 beperkt zou blijven, zou Rijkswaterstaat als initiatiefnemer meer voor de hand liggen.
- *Een volledige Haarlemmermeer blijft het ideale eindbeeld¹*
De investeringen voor een nieuwe op- en afrit zijn relatief groot. Argumenten voor aanleg van de oostelijke Haarlemmermeer zijn: gebruik kunnen maken van de regionale bestaande buslijnen in verband met de acceptabele omrijdtijd, opheffen knelpunt doorstroming A28 tijdens ochtendspits en meer ruimte beschikbaar voor Transferium De Punt. Voor de aanleg van de westelijke Haarlemmermeer is alleen het eerste argument van toepassing en we zijn van mening dat, zeker bij een geringe transferiumgrootte, de voordelen van 1 tot 2 minuten voor de bus niet opwegen tegen de infrastructurele kosten. Bovendien betekent het laten stoppen van bussen op een westelijke Haarlemmermeer verslechtering voor de transferiumgebruiker omdat de loopafstand wordt vergroot ten opzichte van een busplatform voor alle bussen op het transferium.

¹ De rotonde aan de westzijde komt, indien in fase 1 niet wordt gekozen voor een volledige Haarlemmermeer, niet direct op de juiste plek te liggen en zal, indien in een latere fase alsnog wordt gekozen voor een volledige Haarlemmermeer, verlegd moeten worden richting het oosten.

De voorkeursvariant voor de infrastructurele inrichting is als volgt:

B Het busplatform evenwijdig aan de A28 te realiseren

Het busplatform kan op twee manieren op het transferium worden ingepast: evenwijdig aan de A28 of evenwijdig aan de Groningerstraat. De locatie van het busplatform is leidend voor de inrichting van het transferium. Zowel de locatie van de voorzieningenstrook als de inrit voor de automobilist en de haltering van de Q-liner worden bepaald door de locatie van het busplatform. In de tabel zijn de twee varianten verbeeld en de effecten van beide opties naast elkaar gezet.

		
Effect op:	Busplatform evenwijdig aan Groningerstraat:	Busplatform evenwijdig aan A28:
1. Omrijtijd Q-liner richting Groningen	Langer vanwege halteren aan Groningerstraat	Korter vanwege halteren aan afrit
2. Omrijtijd gebruiker (afslag-transferium)	Korter vanwege inrijden via rotonde	Langer vanwege inrijden via Ydermade
3. Veiligheidsniveau	Onveilig vanwege gecombineerde inrit transferium voor auto en bus	Veilig vanwege aparte inrit transferium voor auto en bus
4. Verkeerscirculatie	Slechter vanwege kans op terugslag op A28	Beter vanwege geringe kans op terugslag op A28
5. Loopafstanden	Langer vanwege decentrale ligging busplatform op transferium	Korter vanwege centrale ligging busplatform op transferium
6. Koppeling Regiotram	Beter vanwege mogelijkheid tot gezamenlijke bus- en tramhalte	Slechter vanwege onmogelijkheid gezamenlijke bus- en tramhalte

Op basis van bovenstaande afwegingstabel benoemen wij de voorkeur voor een busplatform evenwijdig aan de A28 als voorkeur (groen gearceerd in tabel). De infrastructurele variant staat los van de landschappelijke concepten voor Transferium De Punt. De concepten zijn hierna toegelicht.

Landschappelijke concepten

Het transferium ligt in een rijk landschap, dat bestaat uit drie landschappelijke verhalen: snelweglandschap, ontginningslandschap / landbouwgebied en Drentsche Aa. Uit het ontwerptraject blijkt dat het goed mogelijk is om het snelweglandschap en het ontginningslandschap als drager te gebruiken voor het transferium, zowel wat betreft het aanzicht als wat betreft de inrichting. Niet goed mogelijk is het om het transferium geheel te verbinden met het verhaal van de Drentsche Aa, daarvoor is de afstand tot het beekdal te groot. Het verwijzen naar de natuur van de Drentsche Aa, of het visueel richten van de inrichting op het beekdal en het achterliggende landschap kan wel. De drie landschappelijke concepten laten zich als volgt omschrijven.

VISTA

Het concept Vista is gebaseerd op het landschappelijk concept van behoud. Het landschappelijke verhaal van de Drentsche Aa dicteert de inrichting van het transferium

Een vista is een ingekaderd vergezicht. In dit model wordt het vergezicht naar de Drentsche Aa door de aangrenzende bomen begrensd. Door de ruimtelijke ingrediënten (watergang, rietbermen en grasbermen) naar het aangrenzende landschap in breedte te laten toenemen ontstaat het optische effect dat het landschap dichterbij ligt.

KNOOP

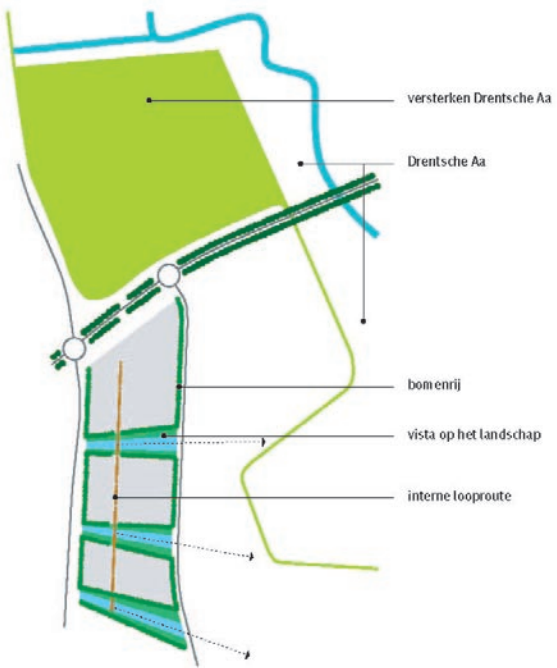
Concept Knoop gaat uit van een minimalistisch landschappelijk concept. Het transferium is onderdeel van de snelwegknoop. Het transferium contrasteert sterk met het organische beekdallandschap van de Drentsche Aa.

NIEUW LANDSCHAP

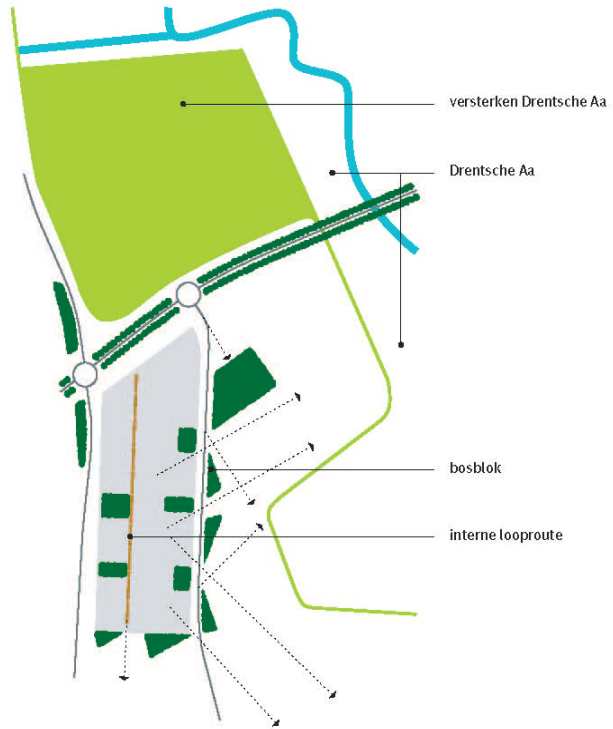
Het concept Nieuw Landschap toont het transferium aan haar omgeving. Het transferium is een bestemming in het landschap en levert een nieuwe bijdrage aan de Koningsas en het beekdal van de Drentsche Aa.

Ten behoeve van het landschappelijk concept voor het transferium is werkteam Ruimte gevraagd te adviseren welke elementen van de landschappelijke concepten de voorkeur hebben. Deze keuze wordt meegenomen in de verdere uitwerking van het ontwerp voor Transferium De Punt. Werkteam Ruimte spreekt de voorkeur uit voor:

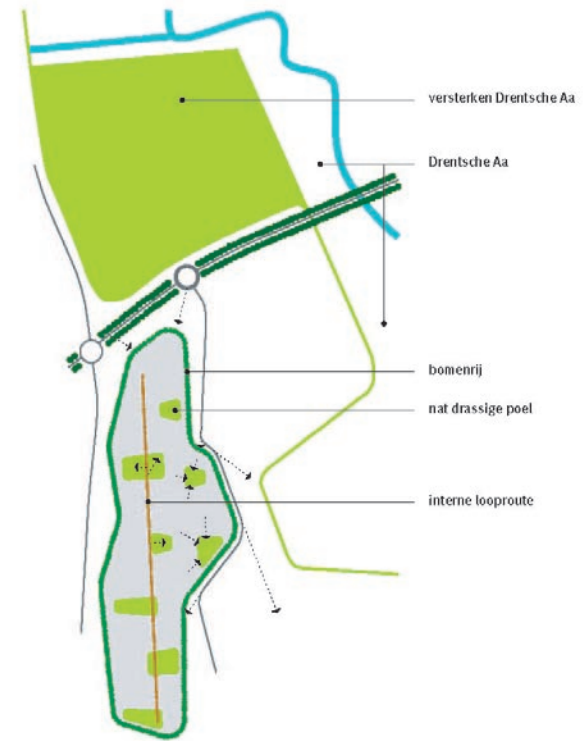
C Landschappelijk concept Vista in combinatie met halfverharding en extra versterking parkwayconcept ten zuiden van transferium in fase 1a



landschappelijke inpassing
model vista



landschappelijke inpassing
model knoop



landschappelijke inpassing
model nieuw landschap

De voorkeur is gebaseerd op de volgende overwegingen:

- Het transferium is duidelijk onderdeel van de snelle wereld.
- Het terrein is niet alleen een harde plaat asfalt maar nodigt ook uit om te verblijven.
- Een verwijzing naar het omliggende landschap van het transferium, bijvoorbeeld naar de polder waar het transferium in ligt, is gewenst.
- Ydermade als ontsluiting gebruiken is positief omdat hierdoor een harde grens wordt gemarkeerd.
- Een concept zonder bosblokken of poelen scoort het beste op het gebied van sociale veiligheid.
- Organische afronding met bossen zodat auto's vanuit het beekdal niet zichtbaar zijn in combinatie met openheid tussen A28 en het transferium.

De overwegingen aangaande bovenstaande elementen leiden tot een voorkeur voor het basisconcept Vista.

Daarnaast dient het concept Vista aangevuld te worden met:

- De bosblokken van concept Knoop aan de zuidzijde van het transferium voor benadrukken parkway-concept.

Los van de verschillende concepten zijn de volgende punten van belang:

- Voorkeur gaat uit naar halfverharding. Het terrein oogt hierdoor minder als een parkeervlakte en regenwater kan infiltreren.
- In de voorzieningstrook evenwijdig aan de Groningerstraat bestaat de mogelijkheid om een Belvédère-uitkijkpunt richting het noordoostelijk kwadrant te maken zodat de transferiumgebruikers het beekdal van de Drentsche Aa kunnen beleven.
- Als suggestie kan meegenomen worden dat, gelijktijdig met aanleg fase 1a de landschappelijke kaders van fase 2 en 3 ook worden aangelegd en worden ingevuld met een tijdelijk landschap van bijvoorbeeld zonnecellen om op deze wijze (duurzaam) geld te genereren.

Voorzieningen

Conform het Integraal Programma van Eisen en Wensen dient in het ontwerp rekening gehouden te worden met mogelijkheden voor commerciële en/of publieke voorzieningen op het transferium. Geadviseerd wordt in het ontwerp ruimte te reserveren voor:

1. Een kleine voorziening op het busplatform.
2. Een middelgrote voorziening op de noordzijde van het transferium.

De voorkeur met betrekking tot de voorzieningen is als volgt:

D Ruimte reserveren voor kleine en middelgrote voorzieningen op het transferium

Toelichting voorzieningen in twee schaalniveaus:

- | | |
|---------------|---|
| - klein: | - primair ten dienste van overstappende reizigers |
| | - een kiosk voor kleine aankopen zoals versnapering, koffie, tijdschrift |
| | - een toeristisch steunpunt, zoals uitgifte streekinformatie, huurfietsen |
| - middelgroot | - zowel ten dienste van overstappende reizigers als 'eigen' klanten |
| | - een snelservice restaurant |

Confrontatie infrastructuur en landschap: 3 modellen

Na confrontatie van de twee infrastructurele varianten (busplatform evenwijdig aan Groningerstraat of A28) en drie landschappelijke concepten (Vista, Knoop of Nieuw Landschap) zijn drie modellen voor Transferium De Punt uitgewerkt². In de bijlage zijn de modellen gedetailleerd uitgewerkt. De modellen voldoen aan de richtlijnen vanuit de werkteams en het Integraal Programma van Eisen en Wensen.



ontsluiting model 1
+
landschappelijke inpassing
model vista



ontsluiting model 2
+
landschappelijke inpassing
model knoop



ontsluiting model 1
+
landschappelijke inpassing
model nieuw landschap

² In principe zijn beide infrastructurele varianten te combineren met alle drie omschreven landschappelijke kaders en zijn bovendien elementen van het ene landschappelijke kader toepasbaar in beide andere landschappelijke kaders en heb je daarmee een eindeloze hoeveelheid aan modellen. Om echter inzichtelijk te maken wat een confrontatie tussen een infrastructurele variant en een landschappelijk kader inhoudt, zijn er drie confrontaties uitgewerkt tot 3 modellen.

2.2 VERSTERKEN DRENTSCHE AA – NOORDOOSTELIJK KWADRANT

Conform het GS- en B&W-besluit wordt een integraal ontwerp met optimale mogelijkheden voor versterking van het beekdal Drentsche Aa in het noordoostelijk kwadrant uitgewerkt. Voor de inrichting van het noordoostelijk kwadrant zijn enkele omgevingsaspecten van belang. Het noordoostelijk kwadrant ligt in een drinkwaterwingebied. Momenteel wordt het noordoostelijk kwadrant bemalen en wordt het water afgevoerd op het Noord-Willemskanaal. Daardoor is er geen hydrologische relatie met de Drentsche Aa (waar het drinkwater uit gewonnen wordt). Voor de ontwikkeling van het noordoostelijk kwadrant bestaan twee mogelijkheden: het gebied afkoppelen van het gemaal, de kades verleggen en betrekken bij de Drentsche Aa of het gebied niet afkoppelen van het gemaal en als op zichzelf staand gebied ontwikkelen. In de onderstaande tabel zijn de effecten van beide opties afgewogen.

Effect op:	Afkoppelen van het gemaal	Niet afkoppelen van het gemaal
1. Kansen voor versterken beekdal Drentsche Aa	Groter, het noordoostelijk kwadrant wordt (hydrologisch) betrokken bij de Drentsche Aa (Drentsche Aa wordt uitgebreid)	Kleiner, omdat het gebied hydrologisch geen onderdeel uitmaakt van de Drentsche Aa
2. Beschikbare capaciteit van het gemaal	Groter, het noordoostelijk kwadrant maakt geen aanspraak meer op het gemaal ³	Onveranderd
3. Beleefbaarheid Drentsche Aa	Groter, want Drentsche Aa wordt meer c.q. beter zichtbaar	Onveranderd
4. Toegankelijkheid van het gebied	Slechts beperkt mogelijk ⁴	Mogelijk
5. Recreatief gebruik van het gebied	Niet mogelijk ^{zie 3}	Mogelijk

Op basis van de genoemde effecten heeft het afkoppelen van het gemaal en het gebied betrekken bij het beekdal de voorkeur (groen gearceerd in tabel).

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

³ Eventuele compensatie van toename in verhard oppervlak als gevolg van aanleg van het transferium kan wellicht ontstaan als het noordoostelijk kwadrant, zoals voorgesteld, wordt afgekoppeld en daardoor geen aanspraak meer maakt op de capaciteit van het gemaal. Wanneer de extra aanspraak, die ontstaat op de capaciteit van het gemaal door de aanleg van het transferium, niet groter is dan de ontstane capaciteit als gevolg van afkoppeling van het noordoostelijk kwadrant ontstaat ruimte voor compensatie. Voorgaande is afhankelijk van de uit te voeren watertoets in het kader van het bestemmingsplan.

⁴ Het Waterbedrijf Groningen wil waterkwaliteit Drentsche Aa te allen tijde waarborgen, in verband met het drinkwaterpunt. Natuurontwikkeling is positief, afwatering moet gescheiden blijven, het transferium zo duurzaam mogelijk ontwerpen en beheren en opletten bij bewerken bodem. Liever geen toegang tot het gebied en terughoudend wat betreft informatievoorziening.

2.3 FASERING EN EXPLOITATIE BUS

Fasering

De mogelijkheden tot fasering van het transferium vormen een belangrijk onderdeel in het Integraal Programma van Eisen en Wensen. Om het transferium aan deze eisen te laten voldoen is het direct aanleggen van alle (nieuwe) randvoorwaardelijke infrastructuur een voorwaarde. Vooral het aanleggen van een nieuwe toe- en afrit richting de A28 aan de oostzijde is hierbij van belang. Handhaving van de bestaande toe- en afrit in een eerste fase is geen optie omdat geen optie omdat de randvoorwaardelijke infrastructuur (rotonde, busstation, et cetera) dan in een latere fase tegen hoge kosten verplaatst moet worden. Wanneer de randvoorwaardelijke infrastructuur is aangelegd, kan het transferium daarna groeien binnen het landschappelijk raamwerk. Mate van gebruik van het transferium is leidend voor de faseringsstappen. In de figuur is verbeeld hoe fasering in kleine stappen (stap 1a, 1b, 1c etc.) binnen het landschappelijk raamwerk vorm krijgt. In bijlage II is de fasering per uitgewerkt model verbeeld waarbij de fases 1, 2 en 3 per model zijn onderscheiden.

*Fasering opgedeeld in kleine stappen:
v.l.n.r. Model Vista, Knoop en Nieuw
Landschap*



Exploitatie bus

Om de transferiumgebruikers naar hun bestemming te vervoeren worden in eerste instantie bussen ingezet die op termijn vervangen kunnen worden door een Regiotram of een andere vorm van Hoogwaardig Openbaar Vervoer. De forens richting Groningen is benoemd als belangrijkste gebruiker van het transferium. Een snelle bediening van deze gebruiker op het transferium met pendelbussen is het meest belangrijk en heeft daarom in het ontwerp prioriteit (zie Bijlage III Exploitatie).

Doelstelling is om het transferium te laten functioneren als (H)OV-knooppunt. Het huidige OV-knooppunt De Punt wordt verplaatst naar het transferium en komt daarmee te vervallen. Om het functioneren als (H)OV-knooppunt mogelijk te maken is het van belang om het busplatform zodanig in te richten dat buslijnen er kunnen stoppen en er onderling kan worden overgestapt. Dit betreft onder meer de volgende buslijnen:

- lijn 2: De Punt – Luchthaven – Eelde – Paterswolde – Groningen, vv;
- lijn 50/51 Assen – Vries – De Punt – Glimmen – Haren – Groningen, vv;
- eventueel een extra pendeldienst voor de luchthaven.

In een latere fase kunnen eventueel andere buslijnen hier stoppen en/of hun eindpunt hebben. Dit hangt mede af van de eventuele aanleg van de Regiotram.

De exploitatie voor dit transferium is in deze fase alleen onderzocht voor het vervoer per bus. De exploitatiekosten voor het openbaar vervoer zijn gebaseerd op de kostenstructuur van het OV-Bureau Groningen - Drenthe. De busbediening hangt samen met de omvang van het transferium. Immers, hoe groter het transferium en hoe meer gebruikers, des te meer passagiers moeten worden vervoerd.

Er zijn drie varianten voor de busbediening overwogen:

- *Variant 1:*
-pendelbussen De Punt – Groningen CS v.v. in de spits;
-lijn 308-318 stopt buiten de spits.
- *Variant 2:*
-pendelbussen De Punt – Groningen Euroborg v.v. in de spits;
-lijn 308-318 stopt buiten de spits.
- *Variant 3:*
-pendelbussen De Punt – Groningen Euroborg v.v. in de spits;
-lijn 22 (P+R Haren) wordt doorgetrokken buiten de spits.

De exploitatie van de buslijnen speelt een belangrijke rol in het exploitatiemodel van het transferium. In het werkteam Exploitatie zijn de varianten overwogen en is een voorkeur uitgesproken voor Variant 3 vanwege de wervende werking die uitgaat van een goede kwaliteit van de busbediening (ondanks het feit dat dit de duurste variant is). De forens richting Groningen is als de belangrijkste gebruiker benoemd en daarmee ontstaat een voorkeur voor busvariant 3: pendelbussen en verlenging van lijn 22 buiten de spits⁵. Vanuit het perspectief van de gebruiker heeft busvariant 3 de voorkeur, het busvervoer is overzichtelijk geregeld. In de spits rijdt de pendelbus voor Transferium De Punt altijd, in de daluren rijdt buslijn 22 altijd. Deze opzet creëert duidelijkheid voor de gebruiker. Eenzelfde opzet wordt bij P+R Haren gehanteerd. In bijlage III is een toelichting gegeven op de exploitatie van zowel de bus

⁵ Deze busvariant is meegenomen in de logistieke uitwerking van het transferium.

als het transferium. Daarbij zijn de exploitatiekosten van het OV in beeld gebracht. De opbrengsten en optimalisatiemogelijkheden (in de stad Groningen) vergen nader onderzoek.

F Busvariant 3:

- pendelbus De Punt- Groningen Euroborg v.v. in de spits;*
- lijn 22 (P+R Haren) wordt doorgetrokken buiten de spits.*

3. ADVIES

Het onderzoek naar Transferium De Punt bevindt zich nu in de ontwerpfase. Deze notitie licht de stand van zaken toe en vormt daarmee een belangrijke tussenstap in de ontwerpfase. Een locatie in de oostelijke kwadranten is verder uitgewerkt, met onderscheid in invulling voor het zuidoostelijk kwadrant (transferium) en het noordoostelijk kwadrant (versterken Drentsche Aa). Het ontwerp voor het transferium is verder ontleed in infrastructurele en landschappelijke inrichting. Verder is aandacht besteed aan de voorzieningen en fasering en exploitatie.

Voor elk aspect is beargumenteerd een voorkeur uitgesproken. Op basis van het besluit van de stuurgroep ten aanzien van deze aspecten kan de ontwerpfase voortgezet worden resulterend in een optimaal en integraal model voor Transferium De Punt. Het advies is samengesteld uit de uitgesproken voorkeuren per aspect waarbij opgemerkt dat de voorstellen voldoen aan het integraal programma van eisen en wensen. Samengevat is het advies als volgt:

- A (direct) Realiseren van een halve Haarlemmermeeraansluiting, aan de oostzijde van de A28**
- B Het busplatform evenwijdig aan de A28 te realiseren**
- C Landschappelijk concept Vista in combinatie met halfverharding en extra versterking parkwayconcept ten zuiden van Transferium in fase 1a**
- D Ruimte reserveren voor kleine en middelgrote voorzieningen op het transferium**
- E Noordoostelijke kwadrant: Afkoppelen van het gemaal, kades verleggen en gebied hydrologisch betrekken bij (het beekdal van) de Drentsche Aa**
- F Busvariant 3 (pendelbus De Punt – Groningen Euroborg v.v. in de spits en doortrekken lijn 22 (P+R Haren) buiten de spits)**

Vervolgstappen

De inrichting op detailniveau is onderwerp van een volgende fase. Na het uitspreken van een voorkeur voor de diverse elementen kan een nadere uitwerking plaatsvinden. Ontwerpkeuzes die hierbij van belang zijn:

- reservering HOV noord- dan wel zuidzijde;
- pendelvervoer en reservering GAE;
- vormgeving busplatform;
- handhaven bestaande toe- en afrit A28 in eerste fase⁶;
- logistieke inpassing voorzieningen⁷;
- ideeën voor tijdelijke inrichting van het transferium (bijv. invulling fase 2 als landschappelijk concept direct wordt aangelegd);
- aansluiting zoeken bij aanwezige kavelstructuur.

⁶ Handhaving van de bestaande toe- en afrit in een eerste fase is geen optie omdat de rotonde aan het einde van de afrit maar één keer aangelegd kan worden (en verplaatsen onnodig hoge kosten met zich meebrengt).

⁷ Het benzinstation aan de Groningerstraat op de bestaande locatie kan hierbij mede worden gezien als aanvullende functionaliteit voor het transferium – het feit dat getankt kan worden direct nabij het transferium is een extra kwaliteit.

In de vervolgfase kan tevens rekening gehouden worden met ontwerpideeën als:

- Transferium De Punt als sensorisch landschap
- Duurzaamheid – Transferium De Punt geeft je energie!
- Transferium De Punt – Dynamiek op de Koningsas

In het vervolgontwerp zijn duurzaamheid (energiezuinig, niet belastend voor milieu en ondergrond) en innovatie goed in te vullen en uit te werken. Voor duurzaamheid geldt dat ruimtebeslag, landschappelijke inpassing en het maken van een robuuste, toekomstvaste oplossing van belang is. Zo is voor te stellen dat de keuze voor duurzaamheid met zich meebrengt dat in de afweging van de alternatieven de argumenten van ruimtebeslag, landschap en robuustheid voorop staan. Innovatie: er is veel te zeggen over innovatie, dat kan gaan over de zuivering van afstromend water (van het asfalt), maar ook over de routing van auto's, informatie-apps, verlichting, sensoren etc. Deze innovaties worden in een volgende fase nader uitgewerkt.

BIJLAGE I GEDETAILEERDE UITWERKING MODELLEN

Achtereenvolgens zijn in deze bijlage de volgende afbeeldingen te vinden:

Model VISTA

- Overzicht integraal ontwerp (A3-formaat)
- Ingezoomd zuidoostelijk kwadrant (A3-formaat)

Model KNOOP

- Overzicht integraal ontwerp (A3-formaat)
- Ingezoomd zuidoostelijk kwadrant (A3-formaat)

Model NIEUW LANDSCHAP

- Overzicht integraal ontwerp (A3-formaat)
- Ingezoomd zuidoostelijk kwadrant (A3-formaat)

BIJLAGE II FASERING MODELLEN

Achtereenvolgens zijn in deze bijlage de volgende afbeeldingen te vinden:

Model VISTA

- Overzicht integraal ontwerp fase 1, 2 en 3 (A3-formaat)
- Ingezoomd zuidoostelijk kwadrant fase 1, 2 en 3 (A3-formaat)

Model KNOOP

- Overzicht integraal ontwerp fase 1, 2 en 3 (A3-formaat)
- Ingezoomd zuidoostelijk kwadrant fase 1, 2 en 3 (A3-formaat)

Model NIEUW LANDSCHAP

- Overzicht integraal ontwerp fase 1, 2 en 3 (A3-formaat)
- Ingezoomd zuidoostelijk kwadrant fase 1, 2 en 3 (A3-formaat)

Bijlage III EXPLOITATIE

Exploitatie

Randvoorwaarde voor de ontwikkeling van het transferium is om te komen tot een duurzame exploitatie. Hierbij is het uitgangspunt dat de investering voor de realisatie van het transferium en de jaarlijkse exploitatie als afzonderlijke componenten worden beschouwd. Om zicht te krijgen op de jaarlijkse exploitatie is op een rij gezet welke opbrengsten- en kostencomponenten kunnen worden onderscheiden. Dit betreft de volgende onderdelen:

Opbrengsten

- **Parkeren transferium.** Vooral nog is het uitgangspunt dat de reiziger voor het gebruik van het transferium betaalt via het openbaar-vervoerkaartje. Dit sluit aan op het regime van de andere P+R-voorzieningen in de regio. Afzonderlijke parkeerinkomsten zouden kunnen worden gegenereerd door parkeren voor evenementen.
- **Parkeren luchthaven.** Afhankelijk en in afstemming met de ontwikkeling van de luchthaven kan het transferium aanvullende parkeerruimte bieden met een shuttle service. Omdat het transferium verder weg is gelegen, is een gematigder parkeertarief - ten opzichte van het parkeertarief direct bij de luchthaven - realistisch.
- **Openbaar vervoer.** De reiziger betaalt volgens het geldende P+R-beleid een P+R-tarief, waarin parkeren en OV-retour voor vijf personen is inbegrepen. In de huidige situatie is het tarief € 5,-. Dit is een niet-kostendekkend tarief en ligt lager dan het huidige OV-tarief voor een busrit De Punt - Groningen CS voor vijf personen. Busreizigers van verder weg gelegen herkomsten (bijvoorbeeld Gieten) kunnen kiezen voor een goedkopere reis door over te stappen op de transferium-pendelbus. Dit zou derving van opbrengsten tot gevolg kunnen hebben. Verwacht wordt evenwel dat het aantal reizigers dat deze keuze zal maken zeer klein is (het is alleen aantrekkelijk bij samenreizen).
- **Voorzieningen.** Als bij de ontwikkeling één of meer voorzieningen tot stand komen (zoals een kiosk of een snel service restaurant), is een mogelijke opbrengst een huur of pachtsom. Dit hangt mede af van de wijze waarop de perceelsuitgifte en de realisatie van een gebouw wordt vormgegeven. Mogelijkheden zijn:
 - tegelijk met het transferium wordt een voorzieningengebouw gerealiseerd dat wordt verhuurd aan een (horeca)ondernemer; gebouw en grond blijven eigendom van provincie / gemeente;
 - een (horeca) ondernemer pacht het grondvlak voor de voorziening en realiseert zelf het gebouw;
 - grond wordt in eigendom uitgegeven en de ondernemer realiseert zelf.

Welke mogelijkheid de voorkeur verdient hangt af van de marktsituatie en de mate van invloed die de provincie / gemeente wil houden.

Kosten

- **Beheerkosten transferium.** Dit zijn kosten voor onder andere schoonhouden en verlichting. Deze kosten zijn afhankelijk van het aantal parkeerplaatsen / de omvang van het transferium.
- **Parkeren luchthaven.** Faciliteren van parkeren voor de luchthaven vergt een dienst als een shuttle bus om de reizigers te vervoeren tussen parkeerplaats en luchthaven. Deels kan dit worden ingevuld door het reguliere openbaar vervoer (doortrekken buslijn 2), maar voor een adequaat dienstbetoon zal aanvullend shuttlevervoer nodig zijn, dat qua tijden is afgestemd op de vliegtijden.
- **Voorzieningen.** Rekening moet worden gehouden met beheerkosten en/of kapitaalslasten voor het vastgoed.
- **Openbaar vervoer⁸.** De exploitatiekosten voor het openbaar vervoer zijn gebaseerd op de kostenstructuur van het OV-Bureau Groningen - Drenthe. De busbediening hangt samen met de omvang van het transferium. Immers, hoe groter het transferium en hoe meer gebruikers, des te meer passagiers moeten worden vervoerd. Er zijn drie varianten voor de busbediening overwogen:
 - *Variant 1:*
 - pendelbussen De Punt – Groningen CS v.v. in de spits;
 - lijn 308-318 stopt buiten de spits.
 - *Variant 2:*
 - pendelbussen De Punt – Groningen Euroborg v.v. in de spits;
 - lijn 308-318 stopt buiten de spits.
 - *Variant 3:*
 - pendelbussen De Punt – Groningen Euroborg v.v. in de spits;
 - lijn 22 (P+R Haren) wordt doorgetrokken buiten de spits.

De exploitatie van de buslijnen speelt een belangrijke rol in het exploitatiemodel van het transferium. In het werkteam Exploitatie zijn de varianten overwogen en is een voorkeur uitgesproken voor Variant 3 vanwege de wervende werking die uitgaat van een goede kwaliteit van de busbediening (ondanks het feit dat dit de duurste variant is). De forens richting Groningen is als de belangrijkste gebruiker benoemd en daarmee ontstaat een voorkeur voor busvariant 3: pendelbussen en verlenging van lijn 22 buiten de spits⁹. Vanuit het perspectief van de gebruiker heeft busvariant 3 de voorkeur, het busvervoer is overzichtelijk geregeld. In de spits rijdt de pendelbus voor Transferium De Punt altijd, in de daluren rijdt buslijn 22 altijd. Deze opzet creëert duidelijkheid voor de gebruiker. Eenzelfde opzet wordt bij P+R Haren gehanteerd. Op Hoogkerk wordt juist gebruik gemaakt van verschillende bestaande buslijnen wat onduidelijkheid voor de gebruiker oplevert. Busvariant 3 verhoudt zich financieel als volgt tot variant 1 en 2:

⁸ Kosten en opbrengsten van het OV vergen nadere uitwerking in het vervolproces

⁹ Deze busvariant is meegenomen in de logistieke uitwerking van het transferium.

OVERZICHT EXPLOITATIEVARIANTEN BUSLIJNEN											
Variant 1		opbrengst			kosten			saldo			
<i>gemiddelde bezetting</i>	<i>pp</i>	200	500	1500	200	500	1500	200	500	1500	
pendelbussen CS in spits		€ 199.613	€ 499.033	€ 1.497.100	€ 321.300	€ 397.800	€ 994.500				
stop 308/318 buiten spits					€ 117.723	€ 117.723	€ 294.307				
<i>subtotaal</i>					€ 439.023	€ 515.523	€ 1.288.807				
<i>saldo Variant 1</i>								€ -239.410	€ -16.490	€ 208.293	
Variant 2											
pendelbussen Euroborg in spits		€ 199.613	€ 499.033	€ 1.497.100	€ 856.800	€ 1.060.800	€ 2.652.000				
stop 308/318 buiten spits					€ 117.723	€ 117.723	€ 294.307				
<i>subtotaal</i>					€ 974.523	€ 1.178.523	€ 2.946.307				
<i>saldo Variant 2</i>								€ -774.910	€ -679.490	€ -1.449.207	
Variant 3 (voorkeur)											
pendelbussen Euroborg in spits		€ 199.613	€ 499.033	€ 1.497.100	€ 856.800	€ 1.101.600	€ 2.754.000				
verlenging 22 buiten spits					€ 416.607	€ 416.607	€ 416.607				
<i>subtotaal</i>					€ 1.273.407	€ 1.518.207	€ 3.170.607				
<i>saldo Variant 3</i>								€ -1.073.794	€ -1.019.174	€ -1.673.507	

De opbrengsten in bovenstaande tabel zijn gebaseerd op het aangegeven aantal gebruikers (gemiddelde bezetting) en een verdeling van 50% abonnementgebruik en 50% losse kaarten volgens het transferium tarief. De kosten zijn gebaseerd op de aangegeven busdiensten en de kosten per dienstregelinguur die het OV-Bureau hanteert. Voor de pendeldiensten (pendelbussen De Punt en lijn 22) is steeds uitgegaan van dienstuitvoering in twee richtingen.

Bij een relatief kleine omvang van het transferium (zoals in de eerste faseringstappen) is minder buscapaciteit nodig dan in de situatie waarin het transferium uitontwikkeld is tot 2.000 parkeerplaatsen. In het opgestelde overzicht van de exploitatievarianten is er van uit gegaan dan ook in de eerste faseringstappen buiten de spits buslijn 22 wordt verlengd.

Opmerkingen ten aanzien van de busvariant en de fasering:

- Het verlengen van buslijn 22 buiten de spits in de eerste faseringstappen brengt relatief veel exploitatiekosten met zich mee voor een klein aantal reizigers. Om deze kosten te beperken zou de meest voor de hand liggende oplossing zijn het gebruik maken van stops van doorgaande buslijnen. Dit is echter vanwege het beperken van de extra reistijd voor doorgaande reizigers alleen verantwoord als aan de westzijde van de A28 in een volledige Haarlemmermeer aansluiting wordt voorzien. De investeringskosten hiervoor bedragen circa € 6 miljoen. Hiermee zouden de jaarlijkse extra exploitatiekosten van circa € 300.000,- worden bespaard. Een blijvend nadeel is echter dat reizigers die in de daluren terugreizen naar het transferium

een lange loopafstand hebben onder de A28 door. Bijkomend aandachtspunt is de ligging van de nieuw aan te leggen rotonde westzijde: als de Haarlemmermeer aansluiting wordt gerealiseerd is mogelijk verplaatsing van deze rotonde noodzakelijk.

- De pendelbussen De Punt – Groningen CS – Euroborg introduceren een extra vervoeraanbod binnen de stad dat effect heeft op het totale vervoeraanbod. Het gaat om extra vervoeraanbod in de spits, buiten de spits wordt het vervoer immers door de bestaande buslijn 22 verzorgd. Nader onderzoek kan/moet uitwijzen dat enige inperking in bestaande stadsdiensten mogelijk is vanwege de extra pendelbussen. Omdat het alleen om extra vervoeraanbod in de spits gaat, is er op voorhand geen directe aanleiding om tot substantiële wijzigingen in stadslijnen over te gaan.

Naar een duurzame exploitatie

Om zicht te krijgen op de resulterende exploitatie is voor drie faseringsstappen een berekening opgesteld van de jaarlijkse opbouw van opbrengsten en kosten. Het resultaat daarvan is weergegeven in onderstaande tabel.

Verzameloverzicht		Jaarlijkse kosten en opbrengsten							
		500 pp; 200 gebruik				750 pp; 500 gebruik		2000 pp; 1500 gebruik	
Exploitatie Transferium De Punt		500		750		2000			
		Opbrengst	Kosten	Opbrengst	Kosten	Opbrengst	Kosten		
Parkeren Transferium									
Parkeergeld	(evenement)	€ 12.000		€ 12.000		€ 12.000		€ 12.000	
Beheerkosten			€ 100.000		€ 150.000				€ 400.000
Parkeren Luchthaven									
Parkeergeld		€ 122.850		€ 122.850		€ 122.850		€ 122.850	
Shuttle			€ 100.000		€ 100.000				€ 100.000
Openbaar vervoer									
Bus Groningen	Variant 3	€ 199.613	€ 1.273.407	€ 499.033	€ 1.518.207	€ 1.497.100		€ 3.170.607	
Voorzieningen									
Huuropbrengst		€ 25.210		€ 25.210		€ 25.210			
Parkeergeld									
Beheerkosten, kapitaallast			€ 30.000		€ 30.000				€ 30.000
TOTAAL		€ 359.673	€ 1.503.407	€ 659.093	€ 1.798.207	€ 1.657.160		€ 3.700.607	
SALDO			€ -1.143.734		€ -1.139.114			€ -2.043.447	

Ter toelichting op de gehanteerde uitgangspunten geldt het volgende:

De faseringsstappen zijn gebaseerd op aantallen parkeerplaatsen en het uitgangspunt dat gemiddeld genomen een deel van de parkeerplaatsen wordt bezet. Dit wordt veroorzaakt door verschil in de dagen van de week, vakanties en andere oorzaken.

Parkeren transferium: inschatting van de opbrengst op basis van 20 evenementen per jaar met 300 parkeerders tegen € 2,- per keer. Beheerkosten zijn gebaseerd op € 200,- per parkeerplaats per jaar.

Parkeren luchthaven: inschatting van de opbrengst als op het transferium een aanvullende parkeerfunctie wordt geboden; de opbrengst is berekend op basis van 3.000 parkeerders met een gemiddelde parkeerduur van 6,3 dag tegen € 6,50 per dag. De kosten van aanvullend shuttle vervoer zijn ingeschat. Een dergelijke shuttle moet nader worden ingericht op basis van afstemming met behoeftes van de reizigers en de luchthaven en het aankomst- en vertrekpatroon van vluchten.

Openbaar vervoer: de kosten voor het busvervoer zijn gebaseerd op 6 ritten per uur in een brede spitsperiode in twee richtingen met standaardbussen bij 500 parkeerplaatsen en met gelede bussen bij 750 parkeerplaatsen. Bij 2.000 parkeerplaatsen is uitgegaan van 2,5 maal de kosten voor businzet bij 750 parkeerplaatsen. Voor het aanvullende vervoer door het extra laten stoppen van lijn 308/318 buiten de spits is gerekend met de kosten van extra rijtijd en met derving van opbrengsten doordat bestaande reizigers circa 4% extra reistijd hebben en een elasticiteit van -1.6 (bron: RWS/DVS- gegevens). Bij 2.000 parkeerplaatsen is gerekend met 2,5 maal hogere kosten dan bij 750 parkeerplaatsen omdat meer stops van passerende lijnen nodig zijn om voldoende vervoercapaciteit/-kwaliteit te kunnen bieden.

Voorzieningen: de berekening is gebaseerd op het uitgangspunt dat op en tegelijk met het transferium een horecagebouw wordt gerealiseerd van 150 m² dat een huuropbrengst genereert van € 200,- per m² per jaar (een gebruikelijk huurniveau voor snel service restaurants). De investering is geraamd op € 300.000 en in de berekening meegenomen als jaarlijkse kapitaalslast van 10% van de investering.

Investeringskosten

De investeringskosten zijn gebaseerd op ervaringsgetallen uit andere, vergelijkbare, projecten. Aanvullende landschappelijke inrichting, gebouwen voor voorzieningen, eventuele complicaties kabels en leidingen en procesbegeleiding zijn niet bij deze kosten inbegrepen. Kosten voor een rotonde bij de Ydermade zijn circa € 300.000,-. Kosten voor bodembeschermende maatregelen zijn afhankelijk van de inrichting van het transferium en op dit punt nog niet te berekenen.