



## **Natuurplatform~Drentsche Aa**

website: [www.natuurplatform-drentsche-aa.nl](http://www.natuurplatform-drentsche-aa.nl)  
e mail: [natuurplatformdrentscheaa@kpnmail.nl](mailto:natuurplatformdrentscheaa@kpnmail.nl)

Bankrekening:  
RABO 1496.88.709

Correspondentie adres:  
Haasakkers 3  
9475 PJ, Midlaren

# **Commentaar op het concept eindrapport Transferium De Punt**

Midlaren, juni 2013

Zie voor al onze bijdragen aan de klankbordgroep :  
[http://www.natuurplatform-drentsche-aa.nl/Aa\\_themas/-transferium1.html](http://www.natuurplatform-drentsche-aa.nl/Aa_themas/-transferium1.html)

## **Introductie**

Het natuurplatform heeft deelgenomen aan de klankbordgroep van het project Transferium De Punt. Het heeft regelmatig positieve en kritische bijdragen geleverd aan de projectgroep. Daar is welwillend op gereageerd, maar in het eindverslag is er weinig van terug te vinden. Deels is dit te wijten aan de beperkte opdracht aan de projectgroep. Daardoor was het moeilijk of zelfs onmogelijk om over alternatieven na te denken. Dit is de grootste zwakte van dit project en heeft de kans op een mislukking sterk vergroot, ondanks alle energie en professionele kennis, die er door de werkteams in is gestoken.

Om deze risico's op een mislukking te verkleinen doet het Natuurplatform een aantal aanbevelingen die hieronder zullen worden toegelicht

### **1. Rapport Transferium De Punt paragraaf 2.1 : Nut en noodzaak**

#### **2.1 BEREIKBAARHEID REGIO GRONINGEN-ASSEN**

*Al jaren wordt in Nederland een bereikbaarheidsbeleid gevoerd om stedelijke centra bereikbaar te houden en daar waar nodig verder te verbeteren. Robuustheid en samenhang met inzet van alle beschikbare modaliteiten zijn noodzakelijk om een goede bereikbaarheid te kunnen garanderen, ook in de toekomst. In Noord-Nederland gaat het vooral om de stedelijke regio Groningen-Assen en meer specifiek de stad Groningen.*

## **Commentaar Natuurplatform**

### **ad 1. Een te beperkte opdracht aan de projectgroep**

Wij onderschrijven het nut van transferia in het algemeen en geloven ook dat transferia in een nauwe ring rond de stad Groningen van nut kunnen zijn voor het verminderen van congestie in de spitsuren op de snelwegen naar de stad.

De keuze voor de locatie De Punt is volgens ons de uitkomst van een verkeerde start van dit project.

De opdracht aan de projectgroep van de Gedeputeerde van Drenthe en de wethouder van Tynaarlo was: *onderzoek de mogelijkheden van een transferium bij De Punt*. Door de opdracht zo te stellen werden alle alternatieven, om het probleem van filevorming op de snelwegen naar Groningen en overbelasting van station Groningen met bussen, uitgesloten.

Weliswaar waren er enkele onderzoeken aan dit project voorafgegaan maar daar is onvoldoende op voortgebouwd.

Inbreng van het Natuurplatform gericht op goedkopere en duurzamere oplossingen werden daardoor stelselmatig genegeerd omdat het buiten het kader van de opdracht aan de projectgroep viel. Daardoor werd bij de start van dit project de tunnelvisie al ingebouwd. De kans op het mislukken van dit project is daardoor groot.

## 2. Rapport Transferium De Punt paragraaf 2.4, de betekenis van GAE voor het Transferium

### 2.4 GRONINGEN AIRPORT EELDE

De regionale luchthaven Groningen Airport Eelde is van belang voor de ontwikkeling en bereikbaarheid van de regionale economie. Het belang van een luchthaven moet vooral worden gezien vanuit de functie die het heeft voor het beter functioneren en de internationalisering van het regionale bedrijfsleven. In een kennisintensieve netwerkeconomie waarin internationale contacten van groot belang zijn, vervult een luchthaven een belangrijke functie voor kennisinstellingen als de RuG, UMCG, Gasunie, etc. (zakenreizigers, congresgangers). Door een goede bereikbaarheid voor internationale reizigers wordt het vestigingsklimaat voor nieuwe bedrijven vergroot waardoor nieuwe werkgelegenheid kan worden gecreëerd. Voor het toerisme is het niet alleen van belang dat toeristen vanuit de eigen regio op vakantie kunnen. De regio wordt ook beter toegankelijk voor buitenlandse toeristen.

Het passagiersvervoer op Groningen Airport Eelde groeide in het afgelopen jaar sterk, vooral door de groei van charterverkeer (mensen gaan vaker en korter op vakantie) en de groei van lijndiensten (onder andere via Low Cost Carriers). Omdat in 2013 de baanverlenging gereed is gekomen is het de verwachting dat het aantal reizigers de komende jaren verder zal toenemen. Dit leidt tot extra parkeervraag en extra mobiliteit. Transferium De Punt is dan ook een belangrijk onderdeel van de gebiedsontwikkeling Groningen Airport Eelde voor wat betreft de OVbereikbaarheid van de luchthaven en het opvangen van pieken in de vraag naar plaatsen voor kort parkeren of lang parkeren.

## Commentaar Natuurplatform

### ad 2. GAE heeft geen betekenis voor het transferium

In de klankbordgroep is door het Natuurplatform uitgebreid ingegaan op de betekenis van GAE voor het Transferium. Met name is benadrukt dat er slechts beperkte groeimogelijkheden zijn en dat de luchthaven het parkeren op eigen grond regelt direct rond de vertrekhal. Voor GAE zijn de parkeerinkomsten van groot belang. Het werken met een shuttlebusje tussen Transferium en luchthaven is een onwerkbaar oplossing. Vliegtuigen hebben regelmatig vertragingen of komen juist vroeger aan. Mensen lopen het risico hun vliegtuig te missen of geen vervoer meer te hebben naar het Transferium.

Het zinnetje op pag. 19 (• *Creëer duidelijkheid in de relatie met Groningen Airport Eelde;*) dat de bijdrage van het Natuurplatform in de klankbordgroep moet weergegeven over GAE is een wel heel vage afspiegeling van wat er werkelijk betoogd is. Het is zelfs niet onaannemelijk dat over 5 jaar GAE niet meer bestaat, gezien de economische ontwikkelingen en nieuwe Europese regelgeving in de luchtvaart<sup>1</sup>. Daar komt bij dat sinds kort twee ondernemers een succesvolle parkeervoorziening zijn begonnen vlak bij het vliegveld, voor de helft van de prijs van GAE. De rol van GAE voor het Transferium kan wat ons betreft gevoegelijk uit het rapport geschrapt worden.

<sup>1</sup> Voor wie precies wil weten hoe het er voor staat met GAE verwijzen we naar een recent artikel op **Financieel Groningen.nl**:

<http://www.financieel-groningen.nl/2013/04/eindelijk-de-verlengde-baan-gaat-open>

En BNR radio:

<http://www.bnr.nl/?player=archieff&fragment=20130613182207300>

Kopieer indien nodig bovenstaande adressen in uw browser..

### 3. *Transferium De Punt* paragraaf 4.1

#### **HAARLEMMERMEERAANSLUITING**

*De aansluiting op de A28 wordt vormgegeven als een Haarlemmermeer aansluiting met een toe- en afrit strak langs de A28 (zie afbeelding).*

*De op- en afrit en de Groningerstraat eindigt op een rotonde ten behoeve van een duidelijke en verkeersveilige situatie.*

*Het ontwerp dient te voldoen aan de Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen (NOA).*

#### *Commentaar Natuurplatform*

### **ad 3. Haarlemmermeeraansluiting**

Een Haarlemmermeer lijkt ons een goede oplossing om het verkeer dat de A28 opgaat met voldoende snelheid te kunnen laten invoegen. Bij de huidige oprit is de invoegsnelheid niet hoger dan 100 km/u. Daardoor moet het verkeer op de snelweg afremmen en ontstaat er mogelijk een begin van filevorming. Als er voor het transferium bij De Punt een alternatief wordt gevonden zijn de rotondes waarschijnlijk niet nodig.

### **4. Risico factoren en alternatieven die in het rapport ontbreken**

#### *Opsomming door Natuurplatform*

#### **4.1 *Transferium Haren***

Het transferium in Haren doet het goed, ligt vlak bij Groningen en vergt maar een korte busrit over de A28. Het wordt momenteel uitgebreid van 400 naar 900 plaatsen met een optie voor nog eens 500 extra plaatsen. Daarmee zou het op termijn al 3% van het verkeer van de A28 kunnen afvangen. Het is zeker dat automobilisten de voorkeur zullen geven aan het dichterbij gelegen Haren boven het afgelegen De Punt.<sup>2</sup>

Onderzoek daarnaar is onvoldoende gedaan en beleidsmatig overleg tussen Haren en Groningen en de bestuurlijke initiatiefnemers van project De Punt, heeft niet of onvoldoende plaats gevonden.

Dit is een ernstig manco dat er voor kan zorgen dat De Punt leeg blijft staan en Haren blijft groeien.

<sup>2</sup> *De afslag naar een succesvolle P+R voorziening, MSc K.D. Hagendoorn Augustus 2010  
Onderzoek naar de haalbaarheid van een P+R voorziening bij De Punt in Noord-Drenthe pag.73*

## **4.2 Zuidelijke rondweg**

Een belangrijk argument om het transferium De Punt te realiseren zou liggen in de congestie die veroorzaakt gaat worden door de herstructurering van de zuidelijke rondweg bij Groningen. Men ziet het zelfs als een kans, omdat mensen dan kunnen wennen aan het transferium en de noodzaak ook dringend is door de vele files die men verwacht.

Ook hierin schuilt een denkfout. De congestie door de herstructurering van de zuidelijke rondweg is van tijdelijke aard en na realisatie zou de verkeersafwikkeling zelfs beter moeten worden en de filevorming rond de stad afnemen.

In dat geval zouden voorzieningen ook van tijdelijke aard moeten zijn.

Het Natuurplatform heeft er voor gepleit om een tijdelijke parkeervoorziening te realiseren bij de kruising Vriezerweg/A28 achter de huidige carpoolplaats. Alle op- en afritten zijn al aanwezig en het terrein heeft de juiste bestemming. Dit heeft alleen zin als de problemen op de A28 ernstig zijn, want de afstand naar de stad is groot.

## **4.3 Regiotram**

Aanvankelijk werd er ook gesproken over de mogelijkheid van een halte bij De Punt van de regiotram en aansluiting op het NS spoor. Het nabijgelegen spoor was mede een argument voor de keuze voor De Punt. Deze optie is uit het rapport geschrapt na het afketsen van het hele plan van een regiotram en tramlijnen door Groningen.

Dat neemt niet weg dat het bestaande NS spoor mogelijkheden biedt om mensen vanuit de auto naar de trein te krijgen.

Een alternatief dat wij hebben voorgesteld in de klankbordgroep is om een P+R te maken bij het dorp Tynaarlo naast het spoor. Binnenkort komt daar na sanering, het voormalige bedrijfsterrein vrij van Boerema & van Wijk. In overleg met NS kan men een halte realiseren. In de spits zouden er dan extra sprinters kunnen lopen tussen Assen en Groningen. Vanaf halte Euroborg zijn er dan overstapmogelijkheden om met de bus naar het UMCG te gaan of naar het universiteitscomplex Zernike. Voordeel van de trein boven de shuttle bus is dat men nog laat terug kan naar de P+R, wat ook voor film en theaterbezoekers aantrekkelijk kan zijn. Het kan ook het transferium Haren ontlasten omdat veel inwoners van Zuidlaren en Vries nu in Haren parkeren. Een P+R Tynaarlo is voor hen dichterbij.

Het Natuurplatform pleit voor een NS-station bij Tynaarlo met een kwartiersdienst in de ochtend- en avondspits.

#### **4.4 Extra rijstrook A28 tussen De Punt en Haren**

In een studie van DHV en de RUG uit 2010 vraagt men zich in de eindconclusies af of niet ook een afweging moet worden gemaakt tussen de kosten van een transferium bij De Punt en de kosten van een extra rijstrook tussen De Punt en Haren.

##### *7.4 Aanbevelingen <sup>3</sup>*

•Voer als eerste een kosten-batenanalyse uit voor De Punt. Wanneer er gekozen wordt voor De Punt komt er nogal wat bij kijken. Is het wellicht goedkoper om een speciale toerit voor P+R Haren aan te leggen en Haren uit te breiden? Hierdoor zullen er tevens minder problemen omtrent de natuur en omgeving ontstaan.

#### *Commentaar Natuurplatform*

**ad 4.4** Ook hier wreekt zich weer de beperkte opdracht aan de projectgroep waardoor goedkopere en eenvoudiger alternatieven buiten beeld blijven. Wij pleiten er voor om een dergelijke kostenafweging alsnog te maken.

#### **4.5 Een busknooppunt**

De vele buslijnen op de A28 en N34 die alle langs De Punt komen, maken deze locatie aantrekkelijk om als een overstappunt te gebruiken. Mensen kunnen dan overstappen op een andere buslijn met een ander eindpunt. Nu gebeurt dit allemaal bij het hoofdstation in Groningen. In theorie zou locatie De Punt een aantrekkelijke optie kunnen zijn maar in de praktijk kleven er vele nadelen aan.

Om te beginnen moeten de snelbussen van de snelweg af via rotondes naar de bushalte. Mensen moeten overstappen en daarna moet men weer via de rotondes de snelweg op. Al gauw een vertraging van 5 minuten.

Verder is het de vraag of de reiziger wel een zitplaats heeft in de bus waar hij naar overstapt. Het is immers spitsuur. Hij blijft waarschijnlijk liever zitten.

Het overstappen bij het hoofdstation in Groningen is meestal op een stadsbus en niet op een regiobus. De vraag is dus of de regiobussen de functie van de stadsbussen kunnen overnemen als het gaat om eindbestemmingen.

#### *Aanbeveling Natuurplatform:*

##### ***Groningen-Zuid als alternatief busknooppunt***

Tenslotte blijken alle snelbussen te halteren bij de afrit Groningen Zuid. Zou dat dan niet een natuurlijker locatie zijn voor een eventueel busknooppunt? Ook al omdat de verbinding met het stadsbussennet dan makkelijker te maken is. De ruimte is er in ieder geval. Een aantal snelbussen hoeft dan de stad niet meer in maar kan direct terug de snelweg op.

Wij bevelen aan dat hierover contact wordt gezocht met de gemeente Groningen om deze mogelijkheid te onderzoeken. Uiteindelijk is het een probleem van de stad Groningen.

<sup>3</sup> De afslag naar een succesvolle P+R voorziening, MSc K.D. Hagendoorn Augustus 2010  
Onderzoek naar de haalbaarheid van een P+R voorziening bij De Punt in Noord-Drenthe pag. 79  
Downloaden rapport (kopieer het adres in uw browser):  
<http://symposium.movinnio.nl/wp-content/uploads/2009/10/De-afslag-naar-een-succesvolle-P+R-voorziening-Masterthesis-Planologie.pdf>

#### 4.6 *Natuur en landschap*

De locatie die momenteel is verkozen in het Z-O kwadrant van de afritten van de A28 ligt pal tegen het Drentsche Aa natuurgebied. De locatie is kwetsbaar omdat de ecologische verbinding tussen de bovenloop van de Drentsche Aa en de benedenloop aan de noordzijde van de Groningerstraat daar zeer smal is. Enerzijds vormt de A28 een welhaast onneembare barrière en de Groninger straat, waar veel verkeer langs gaat vormt eveneens een blokkade. Er zijn geen robuuste ecologische verbindingen, behalve het smalle strookje grond onder de brug over de Aa, ter plaatse.

Een transferium zal zeker verkeer aantrekken. Niet alleen verkeer dat van de snelweg af komt maar ook verkeer dat langs de Groninger straat en de Rijksstraatweg naar het transferium gaat. De vage plannen om bij het transferium ook restaurant accommodatie te ontwikkelen vergroot de druk op het gebied alleen maar.

Het argument om te kiezen voor het Z-O kwadrant, omdat het daar toch al verstoord is met een benzine station, woningen en een hondenspension, is zwak.

Waarom zou je de verstoring nog verergeren met een parkeerplaats voor 2000 auto's? Daar komt bij dat de eigenaar van het perceel achter het benzinestation een horeca bestemming heeft gekregen van de gemeente Tynaarlo. Een van der Valk achtige horecavoorziening op dat perceel zou daardoor tot de mogelijkheden behoren als er een transferium komt.

Hoewel er, ter compensatie van de vergrote druk op het natuurgebied, een klein natuurontwikkelingsproject in het N.O. kwadrant in het plan is opgenomen, dat met weinig kosten en moeite kan worden gerealiseerd, blijft het werkelijke probleem van de ontbrekende robuuste verbindingszone onbesproken.

#### ***Een nog ontbrekende faunapassage voor A28 en Noord-Willemskanaal***

In een eerder stadium zijn er door Rijkswaterstaat wel plannen ontwikkeld voor een faunapassage<sup>4</sup> onder de A28 en hoewel die al weer jaren in de la liggen zijn ze nog steeds goed bruikbaar.<sup>5</sup>

Weliswaar is beleidsmatig vastgelegd dat deze verbindingszone een taak is voor de Provincie Groningen, maar ook hier geldt, dat overleg en afstemming tussen beide provincies noodzakelijk is, juist wanneer er plannen ontwikkeld worden om in dit gebied nieuwe infrastructuur aan te leggen.

Het ligt dan voor de hand om van de nood een deugd te maken en de definitieve aanleg van de verbindingszone tegelijkertijd in dit plan mee te nemen. Niet voor niets neemt ook de Regio Groningen-Assen deel aan dit project.

Een bredere visie, die over gemeente- en provinciegrenzen heen reikt is hier op zijn plaats.

<sup>4</sup> [http://www.natuurplatform-drentsche-aa.nl/Aa\\_themas/transferium-bijlagen/variant1.html](http://www.natuurplatform-drentsche-aa.nl/Aa_themas/transferium-bijlagen/variant1.html)  
(kopieer indien nodig dit adres in uw browser)

<sup>5</sup> Haalbaarheidsstudie faunapassage A28 - Drentsche Aa, DHV juni 2004, RWS dir. Noord-Nederland

## 6. *Rapport transferium De Punt: Bijlage 3 Adviezen kwaliteitsteam t.a.v. MER*

### **ADVIES KERNKWALITEITENTEAM DRENTHE:**

#### **Inleiding**

Het Kernkwaliteitenteam heeft in februari 2012 een eerste ontwikkeladvies uitgebracht met betrekking tot Transferium De Punt over de aanpak, het ruimtelijk ontwerp en de MER-procedure. De hoofdlijnen van dit advies zijn:

1. Beschouw de ontwikkeling écht integraal (Transferium ontwikkeling binnen Vestibule concept uitwerken);
2. Geef het Ruimtelijk Ontwerp vanaf het begin een duidelijk plek in de planvorming;
3. Het bestemmingsplan is MER-plichtig. Gebruik de MER-procedure om het proces, de onderzoeken en de communicatie met het gebied te bundelen en te stroomlijnen. Het kernkwaliteitenteam levert m.b.t. de kernkwaliteiten de benodigde input.

#### *ad 6 Commentaar Natuurplatform t.a.v de noodzaak van een MER*

Uit het concept rapport wordt niet duidelijk of het advies van het kernkwaliteitenteam om de MER procedure te gebruiken is overgenomen. Het lijkt er op dat dit niet zo is want het woord MER komt in het hele rapport nergens meer voor. Florine Verver van Grontmij heeft in de klankbordgroep indertijd betoogd dat een MER niet nodig zou zijn omdat door het transferium de stikstofbelasting omlaag zou gaan.

Het Natuurplatform neemt hierover een ander standpunt in:

1. De verwachte beperking van de stikstofuitstoot zal alleen ten goede komen aan het traject De Punt - Groningen, maar ontlast niet het gebied rond De Punt zelf, integendeel.
2. Als alles gaat zoals in het concept rapport wordt voorgespiegeld, zal de belasting op deze smalle ecologische doorgang in werkelijkheid alleen maar toenemen: extra autos's die een parkeerplaats zoeken, extra bussen (die met draaiende motor stilstaan om passagiers op te nemen), extra verkeer vliegveld, extra verkeer horeca en extra verkeer toerisme.
3. De horeca bestemming op het perceel achter de benzinepomp is niet meegenomen in dit plan. De naastgelegen bestemming transferium, zal het betreffende perceel aantrekkelijk maken voor een horeca ondernemer. Een mogelijke van der Valk vestiging zal extra belasting en verkeersdruk geven op het gebied. Beide bestemmingen mogen niet los van elkaar gezien worden, maar moeten in samenhang met elkaar bij een MER procedure betrokken worden.

Het Natuurplatform is daarom van mening dat bovenbeschreven invloeden op het Natura 2000 gebied Drentsche Aa ter plekke, het plan voor het inrichten van een transferium met busknooppunt en horecavoorzieningen MER-plichtig maakt. Nieuw feit hierbij is, dat in de formulering van het plan, zoals het er nu ligt, de horecabestemming van het naastgelegen perceel niet is meegenomen, terwijl die in samenhang met de Transferiumplannen wel degelijk de gehele situatie beïnvloedt.



## 7 Samenvattend advies van het Natuurplatform

1. Kies voor transferium Haren om files richting Groningen te bestrijden.
2. Maak bij De Punt een Haarlemmermeeraansluiting voor de op- en afritten.
3. Leg eventueel een extra rijstrook aan langs de A28 van De Punt tot Haren.
4. Onderzoek de mogelijkheid van een P+R bij het NS-spoor in Tynaarlo dorp.
5. Onderzoek de mogelijkheid van een busknooppunt bij Groningen-Zuid.
6. Kies voor een robuuste faunapassage onder de A28 noordelijk van De Punt.
7. Laat een MER uitvoeren waardoor ook gekeken kan worden naar alternatieven die voor minder milieuschade zorgen.
8. Laat de luchthaven voor haar eigen parkeervoorzieningen zorgen.

***Het zal duidelijk zijn dat wij vinden dat bij het zoeken naar oplossingen voor de congestieproblemen rond de stad Groningen, niet de natuurgebieden in het dal van de Drentsche Aa moeten worden aangetast. In plaats daarvan moeten er inspanningen worden geleverd om naast het verbeteren van de doorstroming van het verkeer, ook de passages voor plant en dier in het dal van de Aa drastisch te verbeteren.***