

TRANSFERIUM DE PUNT EEN GEVAARLIJKE FUIK

*Een achterhaald ontwerp,
gestoeld op foutieve aannames*

Natuurplatform Drentsche Aa

april 2014

EEN TRANSFERIUM BIJ DE PUNT... IS DAT WEL EEN GOEDE KEUZE?

LOGO TRANSFERIUM DE PUNT:



WAT BLIJFT ER NA ANALYSE VAN OVER?



Bestuurders zijn al enige tijd bezig een visie te ontwikkelen op de verkeersproblemen in de regio. Hoofddoel is het duurzaam bereikbaar houden van de economische centra Groningen en Assen en het tussenliggende gebied. Daartoe wil men investeren in:

- regionale aanrijdroutes en ringwegen
- hoogwaardig openbaar vervoer met het spoor als 'ruggengraat'
- een netwerk van vervoerknooppunten, waar de reiziger een overstap kan maken tussen verschillende vormen van vervoer (transferia)

In de afgelopen periode zijn een aantal onderzoeken gedaan om de meest geschikte plaats voor zo'n vervoerknooppunt (transferium) te bepalen, met als uitkomst een locatie aan de oostzijde van de A28 bij De Punt, geschikt voor 2000 auto's.

Het Natuurplatform Drentsche Aa heeft twijfels bij de juistheid van die keuze. Daarom hebben we in het onderstaande stuk alles nog eens op een rijtje gezet, en analyseren we het proces van besluitvorming en de keuzes die daarbij gemaakt zijn. Onze indruk is, dat door het vasthouden aan onjuiste of achterhaalde aannames het besluitvormingsproces in een fuik is terechtgekomen, waardoor men niet meer openstond voor alternatieven en slechts blind kon doorvaren in de richting die men reeds in het begin was ingeslagen.

Natuurplatform Drentsche Aa



15 april 2014

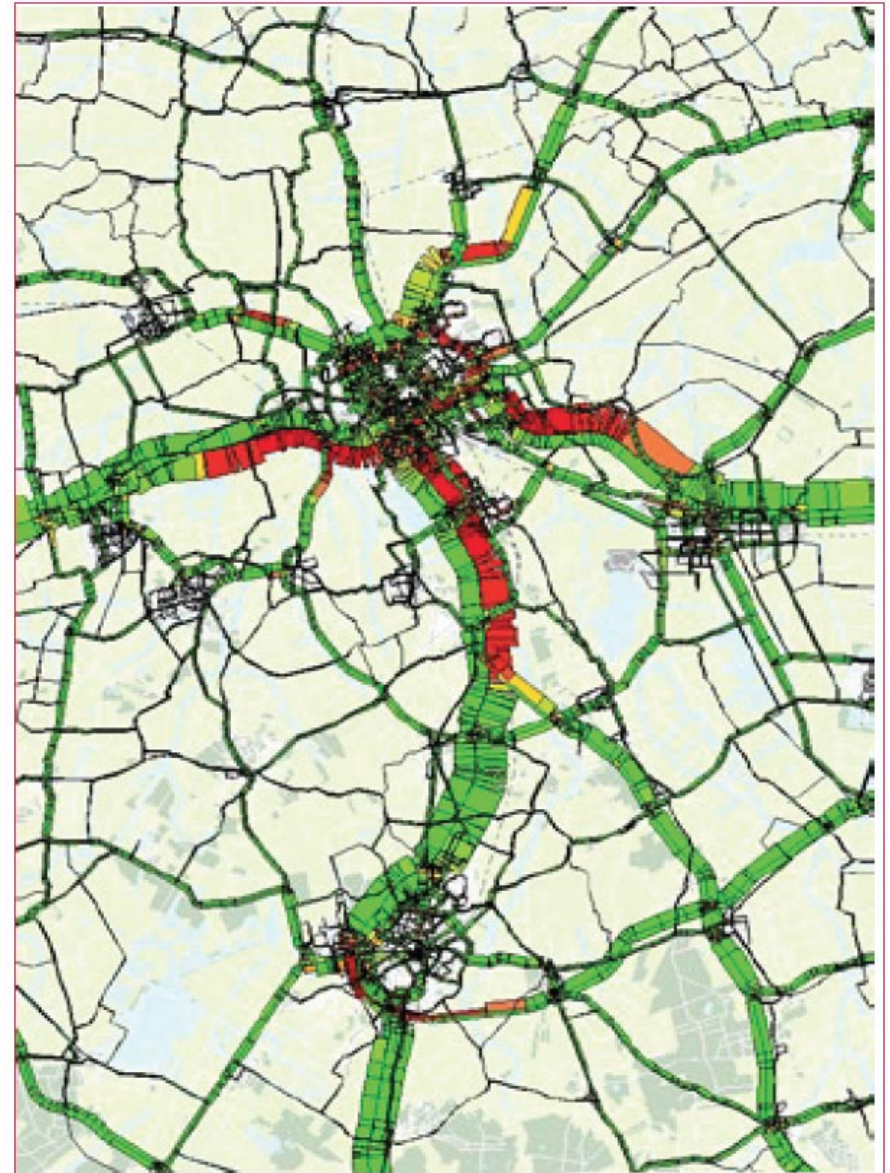
Marianne van Albada
Philippe Boucher

EEN TRANSFERIUM BIJ DE PUNT - VOORGESCHIEDENIS

De laatste jaren zijn er met enige regelmaat files richting Groningen en men denkt dat deze met de verwachte groei van het verkeer in de toekomst zullen toenemen. In verschillende beleidsstukken wordt de nadruk gelegd op een combinatie van zaken die met elkaar de noodzaak van een Transferium bij de Punt onderstrepen. Zij vormen a.h.w. de peilers onder de keuze van de locatie:

- de groei van het autoverkeer door toenemende bedrijvigheid in de stad Groningen
- de aanleg van de Zuidelijke ringweg, die zal zorgen voor een (tijdelijke) verergering van het verkeersprobleem
- de baanverlenging op Eelde als aanjager van verdere economische groei en verkeerstoename
- de nog aan te leggen regiotram die in de toekomst deze verkeersdruk moet gaan opvangen
- De Punt als ideale locatie voor een Transferium, omdat alle vervoersstromen daar bij elkaar komen (snelweg, secundaire wegen, treinspoor, luchtverkeer, waterweg en toekomstige regiotram)

Op basis van deze bevindingen heeft de Provincie Drenthe in 2010 een onderzoek laten doen door Goudappel-Coffeng, adviesbureau voor verkeer en vervoer, naar de meest geschikte locatie voor een transferium in het gebied tussen het dorp Tynaarlo en Groningen Airport Eelde.



*Congestie in de ochtendspits, zoals men die voorziet in 2020.
(bron: Railvisie Drenthe, 2020)*

HET ONDERZOEK GOUDAPPEL - COFFENG (2010)

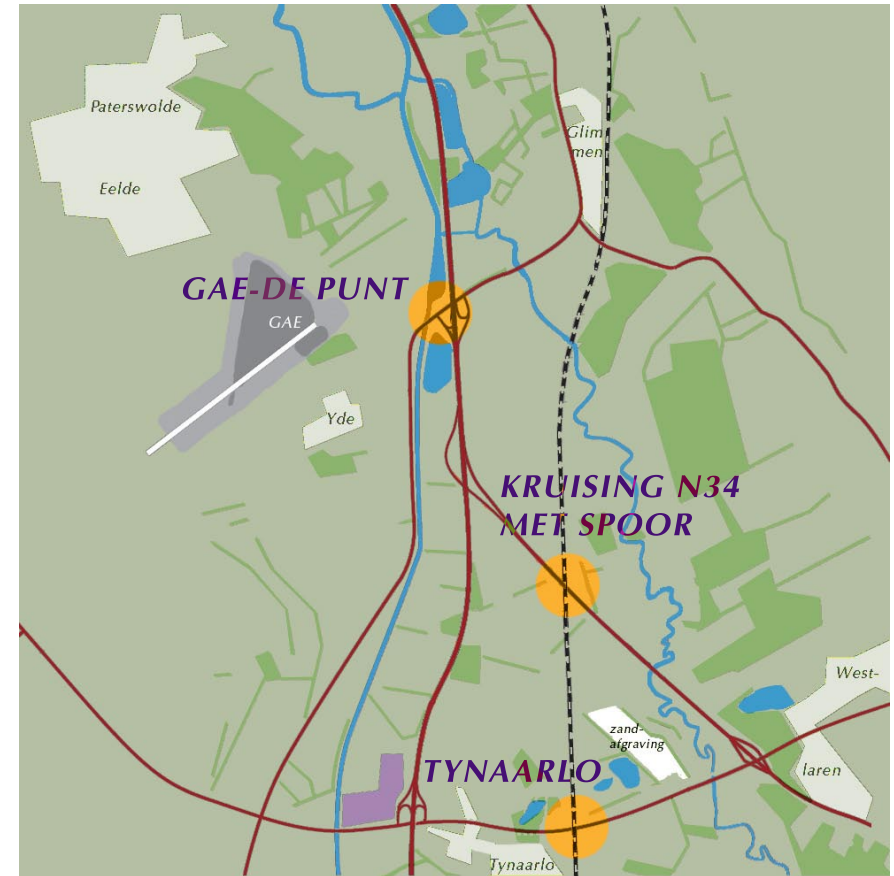
De uitgangspunten nader belicht:

De toenemende mobiliteit en verkeersdruk in de regio Groningen-Assen biedt kansen voor een 'systemsprong' in het openbaar vervoer (aanleg van een transferium). De Punt wordt gezien als een essentieel knooppunt, waar uitwisseling mogelijk is tussen railverkeer, bus en auto. Er kan op die locatie een verbinding gelegd worden tussen de verschillende vervoersnetwerken, zoals:

1. het (inter)nationale netwerk (A28)
2. het regionale netwerk (N34)
3. het OV-netwerk van bussen uit de regio
4. de regiotram
5. het spoor
6. het vliegveld (parkeerruimte op transferium)
7. het toeristisch netwerk (toegangspoort voor Nationaal Park & Landschap Drentsche Aa)

Kerngedachte bij dit onderzoek is, dat er zo optimaal mogelijk gebruik gemaakt moet worden van de vele verkeersstromen die in dat gebied samenkomen.

De keuze van de drie nader uitgewerkte locaties is dan ook gebaseerd op de mogelijkheid een verbinding te realiseren tussen A28, N34, spoor en regiotram.



Er werden drie locaties onder de loep genomen:

1. **Het voormalige station Tynaarlo** (een vervuild terrein, dat op termijn opgeschoond gaat worden)
2. **De kruising van de N34 met het spoor, tegenover het Okkenveen** (samenkomst van snelweg en spoor)
3. **Groningen Airport Eelde** (vanuit de gedachte dat ook het vliegveld van een transferium kan profiteren)

VARIANT 1 (voormalig station Tynaarlo):

Om een verbinding tussen snelweg en spoor tot stand te brengen, zou de N34 vanaf Zuidlaren omgelegd moeten worden via het te heropenen station Tynaarlo, en dan even voorbij het dorp weer aantakken op de A28. Daarbij zou het oude tracé van de N34, dat via het beekdal Drentsche Aa loopt, komen te vervallen, wat het natuurgebied meer rust verschaft.

Begroting van kosten:

Omleggen N34	5.500.000
Aansluiting omgelegde N34 op A28	7.000.000
Aansluiting omgelegde N34 op N386	6.500.000
Opruimen vervallen deel N34	1.500.000
<hr/>	
Totaal	20.500.000

(de extra kosten voor de aanleg van een treinstation – ca 10 miljoen - zijn in deze berekening niet meegenomen)

Afweging van voor- en nadelen:

Door verlegging van de N34, wordt een verbinding tot stand gebracht tussen het verkeer van A28 en N34 en het spoor bij Tynaarlo. De afstand vanaf de A28 tot het transferium is echter groot. Vliegveld en regiotram komen niet in beeld; wel is er de mogelijkheid om een toeristische aansluiting te maken met het Nationaal Park. Ook zou het verleggen van de N34 meer rust en ruimte geven aan het Landschap Drentsche Aa.



Situatieschets Variant 1

De oranje stip geeft de plaats van het transferium aan

VARIANT 1 sneuvelde door de hoge kosten van het verleggen van de N34 en de relatief slechte bereikbaarheid van het transferium vanaf de A28.

VARIANT 2 (Kruising N34 met het spoor):

Vanaf de N34 kunnen reizigers overstappen op de regiotram, die daarna via het vliegveld naar Groningen leidt. Ook is er een directe aansluiting op het spoor mogelijk. Verkeer van de A28 kan via een afrit vlak voor de kruising met de N34 het transferium bereiken.

Begroting van kosten:

Volledig maken van de halve aansluiting van de N34 op de A28	2.000.000
Nieuwe aansluiting transferium op N34	6.500.000
Omkappen oostelijke aansluiting A28	
Op Groningerstraat	1.300.000
Downgraden bestaande N386	200.000
<hr/>	
Totaal	10.000.000

(de extra kosten voor de aanleg van een treinstation –ca 10 miljoen– zijn in deze berekening niet meegenomen)

Afweging van voor- en nadelen:

Deze variant is een poging om een treinstation te realiseren zo dicht mogelijk bij beide snelwegen (A28 en N34). De aansluiting van de regiotram moet daarbij een stuk naar het zuiden verplaatst worden. Het aan te leggen treinstation, ligt geheel in het vrije veld, wat een aantasting betekent van het landschap en het gevoel van veiligheid van de reiziger aantast.



Situatieschets Variant 2

De oranje stip geeft de plaats van het transferium aan

De zwarte stippellijn laat het tracé van de regiotram zien, die bij De Punt de Groningerstraat kruist en vervolgens evenwijdig aan de A28 en N34 naar het transferium leidt.

VARIANT 2 sneuvelde door de hoge kosten en het gebrek aan mogelijkheden voor multifunctioneel gebruik.

VARIANT 3 (Groningen Airport Eelde):

Deze variant biedt mogelijkheden om ook bezoekers van het vliegveld naar het transferium te leiden en een aansluiting te realiseren op de toekomstige regiotram Groningen-De Punt. Een directe verbinding met het spoor ligt hier wat moeilijker, maar kan gerealiseerd worden door het traject van de regiotram door te trekken tot aan Glimmen.

Begroting van kosten:

Omklappen oostelijke aansluiting van A28 op Groningerstraat	1.300.000
Twee rotondes in Groningerstraat ter hoogte van aansluiting A28	800.000
<hr/>	
Totaal	2.200.000

Afweging van voor- en nadelen:

Dit ontwerp concentreert zich rond het vliegveld. A28 en N34 zijn daar reeds samengevoegd en via het transferium bij GAE kunnen reizigers overstappen op de regiotram en doorgeleid worden naar het spoor bij Glimmen. De bereikbaarheid van het transferium vanaf de A28 is goed.



Situatieschets Variant 3

De oranje stip geeft de plaats van het transferium aan

De zwarte stippellijn laat het tracé van de regiotram zien, die in Glimmen moet aansluiten op het spoor.

VARIANT 3 bleek de goedkoopste en wordt daarmee bepalend voor het definitieve zoekgebied bij De Punt.

EEN TRANSFERIUM BIJ DE PUNT - NADERE UITWERKING

Vanwege zijn 'strategische ligging', wordt De Punt gezien als een interessante locatie voor een vervoerknooppunt in de vorm van een transferium. Autoverkeer via A28 en N34 en openbaar vervoerlijnen vanuit Emmen en Assen (OV) komen samen bij De Punt, er is een spoorlijn in de nabijheid, een vliegveld, en een waterverbinding (Noord-Willemskanaal).

Doelstellingen die men hanteert bij de uitwerking van verdere plannen voor een transferium bij De Punt zijn:

- Realiseren van een systemsprong in het openbaar vervoer d.m.v. een vervoerknooppunt.
- Hoofdstation Groningen ontlasten door knooppunt bij De Punt.
- Creëren van goede openbaarvervoerontsluiting van Groningen Airport Eelde.
- Opvangen van toekomstige parkeerbehoefte van GAE
- Creëren van een 'groene toegangspoort' tot het 'Land van de Koningsas' met daarin o.a. het Nationaal Park & Landschap Drentsche Aa.

In deze fase van het project, worden de plannen verder uitgewerkt door **drie werkteams** met elk een verschillende invalshoek en expertise, **en een klankbordgroep**, samengesteld uit vertegenwoordigers van natuurorganisaties en omwonenden, die eigen zienswijzen kunnen inbrengen.

Programma van eisen en wensen

De drie werkteams (*Mobiliteit, Exploitatie en Ruimte*) stellen een Programma van eisen en wensen op, dat een richtlijn vormt voor de verdere concrete uitwerking van de plannen. De exacte locatie van het transferium staat nog niet vast, maar een aantal van deze eisen en wensen blijkt eigenlijk al bepalend te zijn voor de definitieve locatiekeuze en laat weinig ruimte voor andere mogelijkheden. Dit geldt met name voor het lijstje van 'Locatiegebonden eisen':

- Het transferium moet vóór het congestiegevoelige traject liggen (met nadruk op de ochtendspits).
- Het transferium is vanaf de A28 zichtbaar voor dagelijks en ad hoc verkeer.
- Aanrijdroute naar transferium moet duidelijk zijn voor de verkeersstroom richting de stad Groningen.
- Het transferium moet vanaf de hoofdroute zo direct mogelijk te bereiken zijn (via zo min mogelijk onderbrekingen en/of gevoelsmatig omrijden).
- De omrijdtijd voor de automobilist en het natransport bij gebruik van het transferium is zo kort mogelijk.
- De maximale omrijdtijd van het OV bedraagt 2 minuten.

Werkteam Mobiliteit

Nadruk ligt op een snelle, frequente verbinding met voldoende comfort voor de reiziger. Zo mogelijk wil men buiten de spits gebruik maken van bestaande lijnen (met name uit de richting Zuidlaren/Emmen). Daarom moet de aanrijdriching van het Transferium in de richting Groningen liggen, liefst zo dicht mogelijk bij de A28. Vandaar dat men in dit werkteam zonder meer kiest voor de oostkant, direct naast de snelweg. Andere locaties, zoals het industrieterrein, komen niet in beeld omdat de afstand te groot is, het terrein aan de 'foute' kant van de weg ligt en de brug over het kanaal, die dan gepasseerd moet worden, te veel oponthoud veroorzaakt.

Hiermee bepaalt dit werkteam in feite al de randvoorwaarden voor de locatie van het Transferium.

Werkteam Exploitatie

Hier ligt de nadruk op de kosten van aanleg en exploitatie, (liefst zo laag mogelijk). De omrijdtijd voor bussen die er langs komen mag niet meer dan 2 minuten bedragen, anders lopen de kosten teveel op. Het Transferium moet zelfvoorzienend zijn en zichzelf kunnen bedruipen. Vandaar dat men, net als in het Werkteam Mobiliteit, denkt aan aanvullende voorzieningen en het aantrekken van andere financiers, die mede de kosten van het Transferium dragen (horeca, fietsenverhuur, vergaderruimte e.d.)

De 'systeemsprong' die men voor ogen heeft, houdt in, dat Transferium De Punt een soort overslagstation moet worden, waar reizigers direct hun eindbestemming in de stad kunnen kiezen (Martini, Zernike, Grote Markt, UMCG), zodat er later niet meer overgestapt hoeft te worden. Dit vereist een groot-schalig opgezet transferium.



In geel: de voorkeurslocatie van de werkteams mobiliteit (boven) en exploitatie (onder). Links van de A28 de locatie-schets door Goudappel-Coffeng van Transferium GAE-De Punt (zie ook pag. 6).



Werkteam Ruimte

Hier heeft men zich uitgeleefd in het zoeken van creatieve oplossingen voor de verschijningsvorm van het Transferium in relatie tot de gekozen locatie. Daarbij moet tevens rekening gehouden worden met restricties vanuit de omgeving en de opdracht het geheel **'Koningsas-waardig'** te maken.

In een eerste stadium zijn heel veel mogelijkheden onderzocht en daaruit zijn **drie varianten uitgekristalliseerd**:

1. Contrastmodel

Het transferium is hierbij gelocaliseerd aan de oostzijde van de A28, zowel ten noorden als ten zuiden van de Rijksweg, om aan het benodigde oppervlak voor de 2000 parkeerplaatsen te komen. De naam 'contrastmodel' verwijst naar het bewust gecreëerde contrast tussen 'snelle wereld' (autoweg+transferium) en 'langzame wereld' (het naastgelegen beekdal Drentsche Aa).

Nadelen: Vanuit de natuurorganisaties is men minder gecharmeerd van de ruimtelijke impact op het Drentsche Aa-dal.



Contrastmodel



Contrastmodel - schets

Werkteam Ruimte

2. Koningstoren

Deze variant treedt geheel buiten de gewone standaard oplossingen en voegt een aparte 'Koningsas-kwaliteit' toe aan het Transferium. Het zou een parkeertoren moeten worden van 8 verdiepingen, met bovenop een terras en uitzicht over snelweg, vliegveld, Noord Willemskanaal en Drentsche Aa dal. Om het aanzicht van het hoge blok aantrekkelijk te maken, zou het bekleed kunnen worden met *VERTICAL GARDENS*, een nieuw concept voor begroeiing van verticale wanden. De toren heeft maar een klein oppervlak aan grond nodig en zou geplaatst kunnen worden in de noord-westelijke oksel van de afrit, waar nu een wat verwilderd wilgenbos staat. De toren zou een cultuurhistorisch markeringspunt kunnen vormen voor de oude route van Groningen naar het Zuiden die daar passeerde en waarvan nu nog de bomenlaan aan de Groningerstraat resteert.

Nadelen van dit ontwerp zijn de hoge bouw-kosten en de mogelijke aarzeling van weggebruikers om zich in een parkeertoren te wagen.



Koningstoren



Koningstoren - schets vertical gardens

3. Industriële Landgoed

Vanuit de gedachte dat het naastgelegen industrieterrein aan een facelift toe is, is er ook voor die locatie een ontwerp gemaakt. Deze plek sluit aan op de zogeheten 'landgoederenzone' daarachter. De naam 'industriële landgoed' verwijst naar het transferium als overgangsgebied tussen de 'snelle wereld' van economie en industrie en de 'langzame wereld' van de dichtbij gelegen landgoederen. Het industrieterrein zou een parkachtig aanzien moeten krijgen, omzoomd door laanbomen, met daarbinnen een Transferium.

Nadelen: vanuit het gezichtspunt van het werkteam mobiliteit is de afstand tot de op- en afritten te groot, en vormt de brug over het kanaal een risico van oponthoud.



DE GROOTSTE GEMENE DELER

Wanneer de eisen en wensen van al deze verschillende werkteams naast elkaar gelegd worden, blijft er in feite maar één locatie over waar iedereen zich in zou kunnen vinden, en dat is de oostzijde van de A28 pal naast afslag De Punt; de voorkeurslocatie van het werkteam mobiliteit.

Restricties die gelden voor dit gebied:

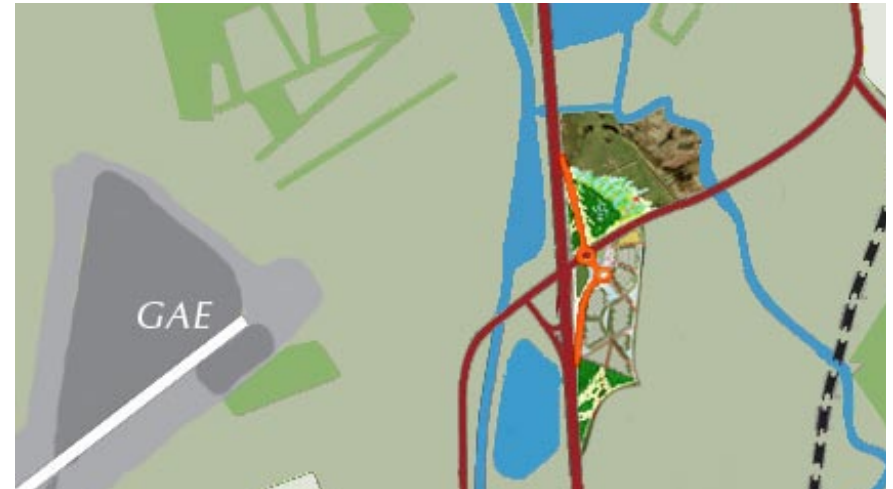
Deze plek ten oosten van de A28 grenst aan het Natura 2000 gebied Drentsche Aa en maakt in feite deel uit van het beekdal. Verder is hij gelegen binnen de grenzen van het Nationaal Landschap en Nationaal Park Drentsche Aa en daarom gelden er voor deze locatie bepaalde restricties (zie pag. 9 van het Uitvoeringsprogramma Nationaal Landschap Drentsche Aa):

Aanleg van nieuwe grootschalige infrastructurele projecten, verstedelijkingslocaties of bedrijventerreinen is er niet toegestaan, tenzij deze van groot openbaar belang zijn en er geen alternatieven gevonden kunnen worden. In dat geval dienen er mitigerende en compenserende maatregelen te worden getroffen.

Volgens de bestaande integrale visie, gebaseerd op verschillende rapporten, heeft het transferium een groot openbaar belang. Aanleg van een transferium is daarom binnen de heersende regels mogelijk, mits er compenserende maatregelen worden getroffen voor natuur en landschap

UITEINDELIJKE KEUZE: HET ZUID-OOSTELIJKE KWADRANT

Zo wordt uiteindelijk gekozen voor een locatie in het zuidoostelijke kwadrant, met ruimte voor natuurontwikkeling in het noord-oostelijke kwadrant.



Het definitieve schetsontwerp (ingezoomd):

- natuurontwikkeling in het NO-kwadrant,
- parkeren in het ZO-kwadrant,
- verlegging op- en afritten en aanleg 2 rotondes

Inmiddels is er van de integrale visie, die de basis vormde van deze keuze, weinig meer over:

- **De Regiotram** komt in dit ontwerp niet meer voor, omdat die door de gemeente Groningen is afgelast.
- **GAE** heeft slechte vooruitzichten en zal geen toename in economische activiteit en verkeer genereren.
- **Een aansluiting op het spoor** is niet meer in beeld.
- **De verkeersprognoses** waarop investeringen in het hoofdwegennet worden gebaseerd, zijn achterhaald
- **Transferium Haren** breidt uit tot 900 plaatsen en vangt daarmee het grootste deel van de parkeerbehoefte op. Bovendien is er mogelijkheid tot uitbreiding met nog eens 500 plaatsen (= 1400 in totaal).

Is een grootschalig verkeerknooppunt bij De Punt dan nog wel van groot openbaar belang?

PEILERS ONDER DE KEUZE VOOR OMGEVING DE PUNT ALS IDEALE LOCATIE VOOR EEN TRANSFERIUM: (zie pag. 3)

1. Verwachte groei van het autoverkeer richting Groningen
2. Extra congestie door aanleg Zuidelijke Ringweg
3. Baanverlenging Eelde genereert verkeerstoename
4. Wenselijkheid van aanleg regiotram tot aan De Punt
5. Aansluitingsmogelijkheid regiotram op het NS-spoor
6. De Punt als verzamelpunt van alle verkeersstromen
7. Congestie begint ergens ter hoogte van De Punt

Wat resteert er op dit moment van deze aannames?

1. De verkeersgroei is veel lager dan die waarvan in de rekenmodellen wordt uitgegaan. Oorzaken: lagere economische groei, hogere olieprijs, vermindering in autogebruik en opkomst van 'het nieuwe werken'.
2. Congestie door aanleg ringweg is slechts tijdelijk
3. De vooruitzichten van GAE zijn slecht
4. De aanleg van de regiotram is geschrapt
5. NS wil de dienstregeling Groningen-Assen per 2016 intensiveren tot 2 sprinters per uur in de spits, oplopend tot 4 à 6 sprinters in 2020
6. Samenkomen van N34 en A28 bij De Punt veroorzaakt juist de congestie
7. De congestie begint in feite in het weefvak vóór De Punt. Hier ontstaat een verdichting in de verkeersstroom, doordat invoegend verkeer vanaf de N34 en afslaand verkeer van de A28 elkaar met verschillende snelheden kruisen.

1. Is De Punt, vanuit verkeerskundig opzicht gezien, dan wel de juiste plaats voor een zo groots opgezet transferium?

2. Is een zo grootschalig transferium überhaupt wel gewenst, gezien de veranderde inzichten?

WAT ZIJN DE WERKELIJKE PROBLEMEN, DIE VRAGEN OM EEN OPLOSSING?

A. Het samenkomen van N34 en A28 is een belangrijke oorzaak van vertraging in het verkeer richting Groningen.

Vlak voor De Punt komen een 100 km weg en een 120 km weg samen. Verkeer vanaf de N34 moet in korte tijd invoegen op de A28 (vóór de afslag en het viaduct); hieronder bevindt zich ca 10% vrachtverkeer, dat slechts 80 km per uur rijdt en vaak een lange sliert personenauto's achter zich heeft.

Er vindt tevens een kruising van verkeersstromen plaats tussen auto's die vanaf de N34 naar de linkerbaan willen en hun snelheid verhogen, en auto's die vanaf de A28 naar de rechterbaan willen om af te slaan en hun snelheid verlagen.

ad A. Mogelijke oplossing voor dit probleem:

Dynamische snelheidsregulatie op het traject vóór De Punt en een verlaging van de snelheid op het traject De Punt-Groningen naar 100 km, kan een oplossing bieden voor de turbulentie die ontstaat wanneer verkeersstromen met verschillende snelheden samengevoegd moeten worden.

Dit levert tevens een bijdrage aan een vermindering van de uitstoot van uitlaatgassen ter grootte van ca 25%.

Reistijdverlies is slechts 1,5 minuut.

Bij de huidige inrichtingsplannen voor het transferium bestaat de kans dat het transferium zelf een bottleneck wordt door de kruising met de drukke Groningerstraat, waar in het huidige ontwerp het in- en uitrijdend verkeer door twee rotondes geperst moet worden.

B. Bij oprit De Punt kan verkeer richting Groningen onvoldoende snelheid maken tijdens het invoegen op de A28

Dit probleem is onderkend in de voorbereidingsfase van de plannen voor een transferium bij De Punt, en heeft geresulteerd in een voorstel tot aanleg van een halve Haarlemmermeeraansluiting richting Groningen.

Ad B. Een oplossing die wellicht overbodig wordt, als ter plaatse een 100 km zone wordt ingesteld en de invoegstrook richting Groningen iets wordt verlengd.

C. De files vlak voor Groningen ontstaan in feite door stagnatie op het Julianaplein

Ad C. Aanleg van de Zuidelijke Ringweg moet dit probleem gaan oplossen.

Tijdens de aanleg zal weliswaar extra congestie ontstaan, maar dit is een probleem van tijdelijke aard.

D. Files, veroorzaakt door stagnatie op het Julianaplein treden al op vóór de afslag Haren

Transferium Haren vangt al een groot deel van dit autoverkeer af en functioneert goed. De geplande uitbreiding van transferium Haren, die in de zomer van 2014 van start gaat zal de capaciteit van deze afvang verder vergroten.

Ad D. Er kunnen aanvullende maatregelen getroffen worden om de verkeersafwikkeling soepeler te laten verlopen, zoals een aparte uitvoegstrook voor transferium Haren en een 'bypass' op de rotonde voor verkeer met bestemming Haren-dorp.

E. De aanleg van de Zuidelijke Ringweg zal tijdelijk extra congestie veroorzaken op de A28 richting Groningen

Tijdens de planfase voor Transferium De Punt, verwachtte men van deze tijdelijke fileproblemen gebruik te kunnen maken, door automobilisten er toe te verleiden hun auto te verlaten en de bus op het transferium te nemen; een stimulans tot gedragsverandering, die hopelijk daarna zou beklijven. Het is echter de vraag of dit een legitieme reden is om een zo groots opgezet transferium in te richten.

Ad E. Problemen die ontstaan door aanleg van de Zuidelijke Ringweg, vragen om een oplossing van tijdelijke aard.

Er zouden tijdelijk extra transferia ingezet kunnen worden, b.v. naast de oprit van de A28 in Vries. Gemeente Tynaarlo is daar eigenaar van een stuk grond dat snel en goedkoop geschikt gemaakt kan worden voor dit doel. Daarnaast wordt dit extra congestieprobleem ook al ondervangen doordat de NS vanaf 2016 extra sprinters wil inzetten tijdens de spits op het traject Assen-Groningen.

F. Het busstation bij station Groningen kampt met ruimtegebrek en vreest in de toekomst niet alle reizigers meer te kunnen verwerken.

Bestuurders uit de regio Drenthe hebben de ambitie, het hoofdstation in Groningen te ontlasten door de overstap naar een aantal bestemmingen reeds bij De Punt te laten plaatsvinden.

Ad F. Inmiddels zijn er plannen om de inrichting van het NS-station in Groningen drastisch te hervormen.

Behalve uitgebreide investeringen in het spoor, wordt ook gedacht aan de inrichting van een busstation aan de zuidkant van het NS-station. Daar ligt nu nog een terrein braak. Tevens zal het verplaatsen van de 'geparkeerde'

*treinstellen naar Haren extra ruimte scheppen.
Door uitvoering van deze plannen wordt de functie van
transferium De Punt als busknooppunt overbodig.*

G. De ambitie om transferium De Punt te laten fungeren als busknooppunt vereist een grootschalig transferium, willen de bussen naar de verschillende bestemmingen goed gevuld zijn.

Provincie en gemeente koesteren de wens hier een ‘majeur’ project van te maken en zoeken naar een integrale aanpak van een cluster aan ontwikkelingen (regiotram, groei vliegveld, verbinding met het spoor, aanleg van een ‘verstibule’), waarbij ze de ambitie hebben een hoogwaardig verdeel-station voor de belangrijkste bestemmingen in de stad Groningen te realiseren.

Omwille van de kosten zoekt men medefinanciers in de vorm van horeca, en middenstand. Een multifunctioneel gebruik (parkeerruimte voor GAE en inrichting als Toegangspoort voor het Nationaal Park en Landschap Drentsche Aa) moet de daaruit voortvloeiende aantasting van het landschap acceptabel maken.

Kortom, deze aanpak levert allemaal ontwikkelingen op die voeren in de richting van verstedelijking van het gebied; iets wat men nu juist niet wil op deze plek en wat in feite strijdig is met de Provinciale Omgevingsvisie.

Ad G. De ontwikkelingen die de basis vormen voor deze ambitie staan echter op losse schroeven.

Juist het streven naar een combinatie van al deze zaken levert het gevaar op van een zeer omvangrijk project, dat te grootschalig is voor de omgeving waarin het gerealiseerd moet worden.

KERNKWALITEITEN

In de beleidsstukken van de provincie Drenthe komt men voortdurend de term Kernkwaliteiten tegen. Bij alle bestuurlijke ontwikkelingen moeten deze kernkwaliteiten meegewogen worden.

In de Omgevingsvisie van de provincie Drenthe (2010), worden als kernkwaliteiten van Drenthe o.a. genoemd:

- Rust en ruimte
- Natuur en landschap
- Kleinschaligheid

In een opiniepeiling onder bewoners over beleving en betrokkenheid bij de natuur, die de Provincie in 2012 liet uitvoeren, staan dezelfde onderwerpen bovenaan de ranglijst: rust en ruimte, bos en heide, afwisseling in het landschap (lees: kleinschaligheid).

Slechts als een grootschalig project van groot openbaar belang is en past in een integrale visie over het betreffende gebied, mogen er concessies gedaan worden wat betreft deze kernkwaliteiten. Inmiddels is de integrale visie over de regio Groningen-Assen dringend aan een herziening toe, omdat een aantal basisaannames niet meer geldig is.

CONCLUSIE:

Het Natuurplatform Drentsche Aa is daarom van mening dat een grootschalig transferium niet meer past in een actuele visie op de ontwikkeling van het gebied rond De Punt.

Wij staan achter de opvatting dat het goed is om mensen er toe te bewegen de auto te laten staan en bus of trein te nemen, maar na analyse van de verschillende factoren die hierin een rol spelen, zijn we van mening, dat een grootschalig transferium bij De Punt geen goede oplossing is en in feite tegenstrijdig is met de doelstellingen van de Provinciale Omgevingsvisie.

EEN KRALENSNOER VAN KLEINE 'SNELDIENST - TRANSFERIA'

(zie figuur op pag. 18)

Waarom zou de provincie Drenthe de parkeerproblemen van de stad Groningen willen oplossen met een grootschalig transferium in het Nationaal Park Drentsche Aa, terwijl kleinschalige projecten daar meer op hun plaats zijn? Is het niet beter om verspreid langs de route naar Groningen kleine transferia op te zetten, waar bewoners dicht bij hun woonplaats auto of fiets kunnen verruilen voor de trein, of een snelbus via de N34 of A28?

De Q-link 5, die sinds kort de route Annen - Zuidlaren - N34 - Transferium Haren - Groningen rijdt, is een voorbeeld van een succesvolle bus-sneldienst, die al enigszins dat principe volgt, behalve dat het traject tussen Annen en Zuidlaren in feite nog een gewone lijndienst is met veel stopplaatsen onderweg. Pas vanaf de oprit naar de N34 in Westlaren wordt het een echte snel dienst.

Ons voorstel voor het instellen van kleine transferia nabij de opritten van N34 en A28 is gebaseerd op het idee, dat mensen met eigen vervoer (auto of fiets) naar de snelweg rijden en daar de snelbus nemen. Hetzelfde geldt voor transferia nabij het spoor. De gewone lijndiensten hebben een andere functie, n.l. het oppikken en afzetten van mensen zo dicht mogelijk bij hun plaats van vertrek of bij hun bestemming.

Hieronder een korte opsomming van locaties waar dichtbij de woonkernen kleine 'snel dienst-transferia' gerealiseerd zouden kunnen worden, die de forensen die in Groningen werken via een snelle bus- of treinverbinding naar de stad kunnen brengen.

Gieten - Er is al een klein transferium bij de kruising N33 - N34.

Annen - Ook naast de oprit van de N34 in Annen, zou een klein transferium, waar passerende bussen even stoppen, mensen ertoe kunnen bewegen, te kiezen voor een snelle busverbinding naar de stad Groningen.

Westlaren - De kleine parkeerplaats met bushalte naast de N34 in Westlaren zou wat vergroot kunnen worden.

Station Tynaarlo - Een treinstation op het voormalige Van Wijk & Boerma terrein in Tynaarlo zou automobilisten uit Vries en Zuidlaren kunnen verleiden daar de trein te nemen.

Oprit A28 Tynaarlo - Een klein transferium bij de oprit van de A28 in Tynaarlo / Vries (nu carpool) kan forensen uit Norg, Donderen, Tynaarlo en Vries een opstap geven naar een snelbus richting Groningen. Ten tijde van de aanleg Zuidelijke Ringweg Groningen kan dit transferium tijdelijk uitgebreid worden om congestie op de snelweg te voorkomen.

De Punt - Een klein transferium bij De Punt, kan forensen uit de omgeving Noordlaren-Glimmen-Yde-De Punt bedienen. Als afgestapt wordt van het idee dat er ruimte moet zijn voor 2000 auto's, zijn er veel meer mogelijkheden voor het kiezen van een locatie, die voldoet aan de eisen van een minimale omrijtijd van 2 minuten.


Transferium Haren - breidt uit tot 900 plaatsen en kan, indien nodig, ruimte maken voor nog eens 500 parkeerders extra.

Busknooppunt Groningen Zuid - In plaats van voor De Punt als vervoerknooppunt, zou men kunnen kiezen voor een overstapstation voor busreizigers aan de zuidoostkant van de A28 ter hoogte van de Ketwich-Verschuurlaan in Groningen Zuid, waar nu reeds alle bussen van de A28 halteren. Bijvoorbeeld als tijdelijk knooppunt zolang het hoofdstation nog niet is heringericht.



LEGENDA

Kralensnoer van kleine transferia langs A28 en N34

 transferpunt langs A28 of N34

 transferpunt langs het spoor

 busknoppunt Ketwisch-Verschuurlaan

N33

Na verbreding van de N33 zal het meeste vrachtverkeer richting Hogezaand en Eemsmond niet meer via De Punt lopen, waardoor het traject De Punt-Groningen nog verder ontlast wordt.

STANDPUNTEN NATUURPLATFORM DRENTSCHE AA

Het Natuurplatform Drentsche Aa streeft naar behoud van rust, ruimte en kleinschaligheid in natuur en landschap van het Drentsche Aa gebied. Ook zijn we voor stimulering van het openbaar vervoer en vermindering van stikstof- en CO2-uitstoot.

1. Achterhaalde uitgangspunten

We constateren dat de uitgangspunten die geleid hebben tot de keuze voor een vervoerknooppunt bij De Punt niet meer geldig zijn en dat de verwachte fileproblemen in het verkeer tussen Groningen en Assen beter anders opgelost kunnen worden. Een groot transferium bij De Punt zal deze congestie zelfs verergeren, omdat het weefvak vóór De Punt, waar N34 en A28 samenkomen, te kort is om nog meer kruisende verkeersstromen te verwerken.

2. Dynamische snelheidsregulatie

De congestie die vlak vóór en na De Punt ontstaat, heeft alles te maken met in- en uitvoegend verkeer. Dynamische snelheidsregulering op dat traject en een 100 km zone tot aan Groningen, kunnen congestie voorkomen. Onderzoek wijst uit dat de CO2 uitstoot met 25% vermindert als de snelheid wordt teruggebracht van 120 naar 100 km; winst voor het Natura 2000 gebied Drentsche Aa.

3. Oorspronkelijk uitgangspunt was fout

Het programma van eisen en wensen, dat tijdens de ontwerp-fase van het transferium bij De Punt werd opgesteld, begon met een eerste belangrijke voorwaarde (zie pag. 8):

- *Het transferium moet vóór het congestiegevoelige traject liggen (met nadruk op de ochtendspits)*

Bij een keuze voor een transferium bij De Punt, wordt aan deze voorwaarde niet voldaan, omdat juist de kruisende verkeersstromen vlak voor De Punt het begin van de congestie vormen.

4. Grootschaligheid leidt tot verstedelijking

Een grootschalig vervoerknooppunt bij De Punt, zoals men nu voor ogen heeft, wil verkeer aantrekken vanuit de hele regio. Om het project rendabel te maken is voorzien in horeca en wordt gezocht naar cofinanciering door andere partijen. Dit betekent dat er in feite een duidelijke stap wordt gezet richting verstedelijking en dat de exploitatie van het geheel volgens andere wetten gaat verlopen dan een kleinschalige plaatselijke parkeerplaats. Wij vinden een dergelijke ontwikkeling in het beekdal Drentsche Aa niet gewenst, zeker niet, nu de aannames waarop deze keuze is gebaseerd vrijwel geheel zijn weggevallen.

5. Grootschalig transferium vergroot CO2 uitstoot

Hoewel men beweert dat een transferium de stikstof en CO2-uitstoot vermindert, doordat er auto's van de weg gehaald worden, menen we dat ter plekke de uitstoot juist zal toenemen vanwege het extra verkeer dat vanuit de regio wordt aangetrokken en het rondrijden van aankomende en vertrekkende auto's en bussen.

6. Busknooppunt dichtbij de stad

Het verdelen van de buspassagiers over verschillende stadsbestemmingen kan beter zo dicht mogelijk bij de stad gebeuren en niet bij De Punt; dat spaart kosten. De halte Ketwich-Verschuurlaan is een plek waar alle bussen vanuit het zuiden ook nu al stoppen. Er is daar ruimte voor een bescheiden busstation, dat het hoofdstation eventueel tijdelijk kan ontlasten, totdat de nieuwe plannen voor een busstation aan de zuidkant van het NS-station gerealiseerd kunnen worden.

7. Kralensnoer van kleine 'sneldienst-transferia'

In een kleinschalig landschap als het Nationaal Park, kan het afvangen van auto's beter gebeuren door de aanleg van een kralensnoer van kleine 'sneldienst-transferia' dichtbij de op- en

afritten van nabijgelegen dorpen. Een grotere parkeervoorziening, zoals die in Haren, is met name geschikt voor mensen die van verder weg komen en het liefst met eigen vervoer tot vlak bij de stad Groningen doorrijden. Het is sowieso aan te bevelen om een goed reizigersonderzoek te doen, om er achter te komen waar de automobilisten die transferium Haren gebruiken vandaan komen.

8. Klein transferium bij De Punt voor lokaal gebruik

Een kleinschalig transferium bij De Punt, bedoeld voor de lokale bevolking, biedt automobilisten uit Noordlaren, Glimmen, Eelde en Yde-De Punt de gelegenheid om de auto te verruilen voor een van de passerende snelbussen richting Groningen en vormt als zodanig onderdeel van het 'kralensnoer' van kleine transferia. Voor deze locatie bij De Punt zijn twee voorstellen uitgewerkt, die met weinig kosten gerealiseerd kunnen worden.

(zie pag. 21 en 22)

9. Ecologische onderdoorgang i.p.v. Haarlemmermeer

Wanneer gekozen wordt voor een klein plaatselijk transferium, vervalt ook de noodzaak van de aanleg van een halve Haarlemmeeraansluiting, zoals was voorzien in het huidige plan voor transferium De Punt. Als Natuurplatform geven we daarom de voorkeur aan het behoud van de bestaande op- en afritten. Het geldt dat daarmee bespaard wordt kan beter aangewend worden voor de realisatie van een ecologische doorgang onder de A28. *(zie ons voorstel op pag. 22 en 23)*

10. Geen Toegangspoort bij De Punt

Als toegangspoort voor het Nationaal Park en Landschap Drentsche Aa is een groot onpersoonlijk transferium bij De Punt ongeschikt. Het ligt te ver verwijderd van de natuurgebieden in de omgeving en is een concept, ontstaan aan de te-kentafel zonder contact met de omgeving. Een kleine parkeer-

plaats, direct grenzend aan een aantrekkelijk wandelgebied, zoals die nu al overal verspreid worden aangelegd, past beter bij het karakter van het Nationaal Park. De ambitie om van transferium De Punt tevens een Toegangspoort voor het Nationaal Park of Landschap te maken, vertroebelt alleen maar de blik op wat werkelijk noodzakelijk is.

OPTIES VOOR EEN KLEIN TRANSFERIUM BIJ DE PUNT

Wanneer het idee verlaten wordt, dat er bij De Punt ruimte geschapen moet worden voor 2000 auto's, zijn er veel meer mogelijkheden voor het kiezen van een locatie, die voldoet aan de eisen van een minimale omrijtijd van 2 minuten.

Tijdens de voorbereidingsfase van het project sneuvelden de locaties in het NW-kwadrant en het ZW-kwadrant, omdat het oppervlak te klein was. Daardoor viel de uiteindelijke keuze op het ZO-kwadrant, dat gelegen is in het beekdal Drentsche Aa. Wanneer de omvang van het aan te leggen transferium wordt beperkt tot 200 à 250 auto's, komen beide westelijke kwadranten weer in beeld en kan de oostzijde van de A28 vrij gehouden worden voor waterwinning, landbouw en natuur.

Op de pagina's hierna volgen schetsen van twee mogelijke locaties voor een klein transferium bij afrit De Punt.

EEN KLEIN TRANSFERIUM IN HET ZW-KWADRANT

In de ZW-oksels van de afrit De Punt, ligt een stuk grond, grotendeels ingeplant met bos, dat voldoende parkeerruimte biedt voor ca 200 auto's. Bij de plannen voor een grootschalig transferium bij De Punt, viel het af, omdat het te klein was voor 2000 auto's. De inrichting is simpel. Een deel van de bomen kan blijven staan als aankleding en de omrijdtijd voor bussen is minimaal.

Er kan begonnen worden met een kleine parkeerplaats, die later zonodig vergroot kan worden.

We hebben hiervan 2 varianten getekend:

Variant 1a - waarbij de bus een zeer korte omrijdroute heeft en de reizigers wat verder moeten lopen. Hiervoor is de aanleg van 2 busplatforms nodig.

Transferiumvariant 1a



Schetsontwerp van een klein transferium in de ZW-hoek met 2 aparte busplatforms voor reizigers richting Groningen en richting Emmen. Het busplatform richting Groningen is vanaf de parkeerplaats bereikbaar via een voetpad langs de Groningerstraat, dat onder de A28 doorvoert.

Variant 1b - waarbij slechts 1 busplatform wordt aangelegd en de bus wat verder moet omrijden. Het busplatform bevindt zich direct naast de parkeerplaats.

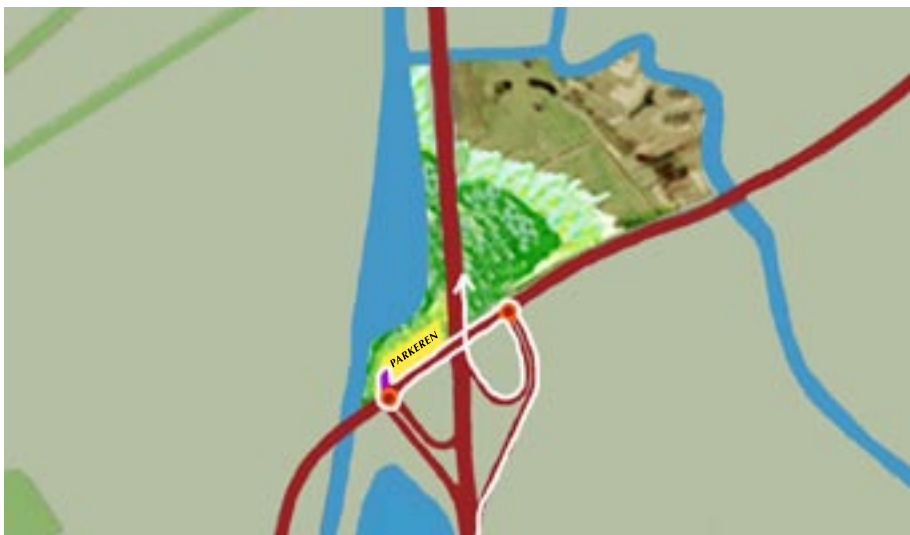
Transferiumvariant 1b



Schetsontwerp van een klein transferium in de ZW-hoek met 1 busplatform. Boven is de omrijdroute van de bus richting Groningen ingetekend. Onder: de omrijdroute van de bus richting Emmen.



Transferiumvariant 2



Schetsontwerp van een klein transferium in de NW-hoek.
Boven is de route van de bus richting Groningen ingetekend.
Onder: de route van de bus richting Emmen



EEN KLEIN TRANSFERIUM IN HET NW-KWADRANT

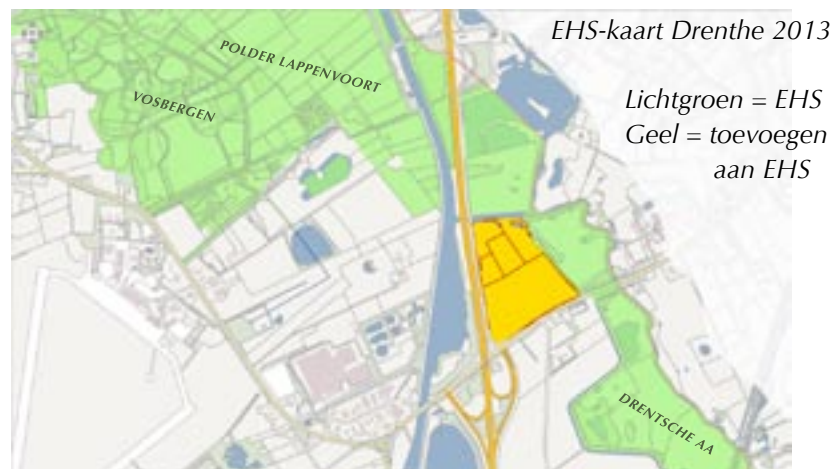
Waar nu een verwilderd wilgenbos ligt, in de NW-hoek van de kruising Groningerstraat en A28, is eveneens ruimte voor een kleine lokale parkeerplaats, als onderdeel van het 'kralensnoer' van kleine transferia langs de route Assen/Emmen – Groningen. Tijdens de ontwerpfase van Transferium De Punt, werd hier een 'Koningstoren' van acht verdiepingen geprojecteerd; dit ontwerp sneuvelde echter door de hoge kosten (zie pag. 11).

Ook deze parkeerplaats kan makkelijk in het landschap worden ingepast, door aan achter- en zijanten een strook bos te laten staan en biedt de mogelijkheid tot een vergroting in fasen. De omrijdtijd voor de bussen richting Groningen is iets langer dan die voor de richting Emmen.

NATUUR IN HET NO-KWADRANT

In beide voorstellen voor de mogelijke locatie van een klein transferium is de NO-oksels ingevuld als Natuur, net als in het oorspronkelijke plan voor een groot transferium.

De Ecologische Hoofdstructuur is op die plaats erg smal en het zou een aanwinst zijn om de percelen langs de A28, die nu nog een gewone agrarische bestemming hebben, bij de EHS te trekken en deze zo robuuster te maken.



EEN ONTBREKENDE SCHAKEL IN DE EHS

Het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) voorziet in het wegwerken van blokkades, die flora en fauna verhinderen zich van het ene natuurgebied naar het andere te verplaatsen. Afhankelijk van de soort worden er grotere of kleinere wildbruggen en tunnels aangelegd, die de passage van wegen, kanalen en andere obstakels weer mogelijk maken.

Een van de belangrijkste knelpunten hier in het Noorden zijn de A28 (met hoge betonnen middenberm) en het Noord-Willemskanaal, die het beekdal van de Drentsche Aa doorsnijden. De provincie Groningen heeft de taak gekregen dit probleem te verhelpen. In het verleden (2004) is er al een studie uitgevoerd naar een mogelijke onderdoorgang voor de Drentsche Aa ter hoogte van de Glimmermade, even ten zuiden van de Witte Molens, waar snelweg en kanaal gescheiden worden door een relatief brede strook grond. Om een goede onderdoorgang te realiseren, zou de A28 omhoog gebracht moeten worden en destijds is dit plan gesneuveld op de hoge kosten van dit project.

Het Natuurplatform Drentsche Aa vraagt zich af, of het niet beter (en goedkoper) is, wanneer deze doorgang gemaakt zou worden in de provincie Drenthe, ongeveer 300 m ten noorden van de Groningerstraat bij De Punt, waar de A28 nog vrij hoog boven het maaiveld ligt en het maken van een onderdoorgang relatief weinig kosten met zich meebrengt.

Een nu reeds aanwezige sloot zou geschikt gemaakt kunnen worden als natte strook, waarlangs dieren via een glooiende oever naar de onderdoorgang geleid kunnen worden. Aan de andere kant van de A28 bevindt zich de zwaikom met bosjes, en via de smalle strook land ten westen van de snelweg kunnen ook landdieren als ree, haas of vos verder naar het noorden trekken tot aan de oorspronkelijk geplande oversteek naar de Lappenvoortpolder bij Glimmermade. Eventuele verbreding van deze strook,

waar noodzakelijk, het aanbrengen van wat begroeiing aan de kant van de snelweg, een raster, en natuurvriendelijke oevers, kunnen deze route vergemakkelijken.

Wij willen in de komende periode in samenwerking met enkele natuurorganisaties, waterschap en provincie Drenthe, onderzoeken of deze optie tot de mogelijkheden behoort. Wanneer er toch infrastructurele werken uitgevoerd moeten worden in verband met de aanleg van een transferium (in welke vorm dan ook), zou het praktisch zijn om ook een dergelijke ecologische doorgang in het hele proces mee te nemen.



Topografische kaart van omgeving De Punt. De rode stippellijn geeft aan, waar mogelijk een ecologische doorgang gerealiseerd zou kunnen worden.

LITERATUURVERWIJZING:

- Uitvoeringsprogramma Nationaal Landschap Drentsche Aa - pMJP-Gebiedsopgave 2007-2013, juni 2007
(*Rijksbeleid: Nota ruimte, pag.9*)
- TransferPunt, een mobiliteitsknoop bij De Punt, Goudappel-Coffeng, 2010
- Opiniepeiling Drents panel, Drentse natuurbeleving, Provinciale Staten Drenthe, februari 2012
(*Aspecten die inwoners van Drenthe waarderen aan de Drentse natuur, pag.5 e.v.*)
- Railvisie Drenthe 2040, maart 2010
(*Sterk groeiende pendel naar omliggende steden, pag.7, 3.11 Knooppunt De Punt, pag. 23*)
- Omgevingsvisie Drenthe, provincie Drenthe, juni 2010
(*2 Missie, ambities en belangen, pag.9 e.v.*)
- GVVP Haren 2012-2017, Grontmij Nederland, sept 2012,
(*13.7 Nesciopark en P+R Haren/A28, pag.71/72*)
- Rapport: Ontwikkelagenda Noord-Nederland 2012-2025, uitgave SNN en NS, november 2012
- Inrichtingsplan Transferium De Punt, concept eindrapport, Grontmij, Enno Zuidema stedenbouw, 2013
- Provinciale betrokkenheid bij Groningen Airport Eelde, Noordelijke rekenkamer, Assen oktober 2013
(*Hoofdstuk 6, Verwachte ontwikkeling na 2013*)
- Rapport: Uitbreiding snelwegen: nodig of overbodig? Review van het gebruik van economische scenario's bij doorrekening van MIRT-projecten. Delft, CE Delft, november 2013. H.P. (Huib) van Essen, M.J.J. (Maarten) 't Hoen
- Bericht op de site van de Gemeente Groningen:
<http://gemeente.groningen.nl/algemeen-nieuws/2014-03/groot-scheepse-vernieuwing-van-het-spoor-in-groningen>

POSTER GRONTMIJ... LANG GELEDEN



