

## **Zienswijze Natuurplatform op Notitie reikwijdte en detailniveau m.e.r. Transferium De Punt**

De notitie reikwijdte en detailniveau schiet tekort in de beschrijving van een aantal aspecten die van belang zijn voor een goed milieueffectrapport. Hieronder wordt eerste ingegaan op een aantal van deze aspecten. Vervolgens wordt opgesomd welke onjuistheden er in de notitie staan.

- Prognoses;
- Kosten
- Verkeersveiligheid;
- Milieuaspecten
- Alternatieven;
- Ongewenste externe effecten

### **Prognoses:**

Er is bij de prognose van de verkeertoename op de A28 geen rekening gehouden met:

- de afname van de beroepsbevolking met name in (Noord)Drenthe. Het CBS prognosticeert een aanzienlijk afname van de bevolking in Drenthe, de beroepsbevolking in het bijzonder. Het aantal forensen en de file druk nemen hierdoor af;
- de afname van het aantal forensen in de ochtendspits en de file druk als gevolg van wijzigende leef-en werkpatronen, zoals het 'nieuwe werken', telewerken, flexwerken, etc.;
- de effecten van de in uitvoering genomen uitbreiding van transferium Haren met 500 parkeerplaatsen;
- de effecten van de mogelijke verdere uitbreiding van transferium Haren na de huidige uitbreiding met nog eens 500 parkeerplaatsen;
- onderzoek van CE-Delft uit 2013 dat heeft uitgewezen dat de modellen van RWS waarmee de verkeersvolumes worden voorspeld structureel te hoog uitkomen;
- het feit dat jongeren steeds minder gebruik maken van de auto
- het onderzoek van de Noordelijke rekenkamer dat heeft uitgewezen dat GAE niet of nauwelijks meer zal groeien
- 

### **Kosten Transferium De Punt:**

- In de berekeningen van de kosten van aanleg is niet meegenomen wat de kosten zijn van de verplaatsing van de zendmast en de kabels die in de grond zitten. Dit moet alsnog in de afwegingen worden meegenomen
- Eveneens is niet meegenomen in de berekeningen wat de kosten van de aanvullende landschappelijke inrichting zijn, terwijl dit een belangrijke randvoorwaarde was voor de realisatie op deze kwetsbare plek.
- Verder is het de vraag of er wel rekening in de berekeningen mee is gehouden dat een waterdichte afsluiting van de grond ook onder de geplande vijvers moet worden aangebracht. Dat wil zeggen dat de afsluiting over het hele terrein op een behoorlijke diepte moet zitten.
- De investering voor fase 1 voor 400 parkeerplaatsen is begroot op 11.103.000. Indien er niet meer gebruik van zal worden gemaakt komt dit neer op en kleine 28.000 per plaats. Indien alle drie de fases worden gerealiseerd daalt dit bedrag naar 8000 euro per plaats. In het voorstel

van het Natuurplatform komen de kosten op ca. 1.000 euro per plaats, niet meegerekend de kosten van de fietsenstallingen.

- De exploitatie van Transferium De Punt is door het project begroot op een jaarlijks verlies van € 263.000 in fase 1. Voor fase 2 loopt dit op naar € 823.000 per jaar en in fase 3 naar € 1.463.000. De exploitatiekosten voor de 4 kleine transferia welke het Natuurplatform in haar alternatief wil realiseren moeten nog berekend worden. De beheerkosten zullen niet meer bedragen dan € 100.000. Voor de businzet zal het OV-bureau een berekening moeten maken.
- In het onderzoek naar Nut en Noodzaak zal de kostenvergelijking moeten worden meegenomen.

### **Verkeersveiligheid:**

Het is nodig om de effecten van het transferium De Punt op de verkeersveiligheid te onderzoeken. Hierbij moet met name –doch niet uitsluitend- gedacht worden aan:

- de onveiligheid t.g.v. kruisende bewegingen op de A28 en N34 door invoegend verkeer. Het transferium bij De Punt zal in de spits zo'n 1000 auto's en vele autobussen extra het weefvak insturen en voor extra kruisend verkeer zorgen waar de N34 samenvoegt met de A28. Ook de snelheidsverschillen tussen N34 en A28 vergroten de onveiligheid op dit stuk van de A28;
- de sterke toename van verkeer (op de drie aan te leggen rotondes) dat het verkeer op de Groningse straatweg in de weg zit. De rotondes in het huidige ontwerp worden nog eens met 1000 auto's in de spits extra belast. Vooral in de avondspits zal dit het verkeer op de Groninger straat zwaar belasten en de doorstroming remmen op de twee rotondes die daar voorzien zijn.;

Deze effecten moeten worden afgewogen tegen de effecten op de verkeersveiligheid van de alternatieven.

### **Milieuaspecten:**

- Hoewel een transferium de uitstoot van stikstof en fijnstof verminderd op het traject De Punt – Groningen, zal de belasting met deze stoffen op het transferium zelf sterk toenemen. Dit zal extra schade toebrengen aan het naastliggende stroomdal, waterwingebied en Natura 2000 gebied. Dit zal ook onderzocht moeten worden.
- Het transferium zal een proces van verstedelijking in gang zetten. Het terrein achter de benzinepomp heeft nog een horecabestemming. Het is niet onaannemelijk dat hier een hotel of restaurant zal verrijzen en daardoor nog eens extra verkeer aantrekken. Ook op het transferium zelf voorziet men horeca en andere zakelijke voorzieningen.
- De noodzaak om de grond waterdicht af te sluiten vanwege het nabijgelegen waterwingebied brengt ook de natuurlijke waterhuishouding uit balans. Het regenwater kan het natuurlijke grondwater niet meer aanvullen. Ook dit aspect van de hydrologie moet onderzocht worden.
- De fauna en flora verbinding tussen het zuidelijk en noordelijk deel van de Drentsche Aa wordt bij De Punt sterk gehinderd door de A28, de Groninger straat, de N34, het kanaal en het spoor. Een transferium zal dit probleem verder vergroten door de lokale toename van verkeer.

### **Alternatieven:**

Het is nodig de alternatieven, met name het meest milieuvriendelijk alternatief (zie voorstel Natuurplatform hierna) te onderzoeken en af te wegen:

- Onderzocht moet worden wat de effecten zijn op filevorming op de A28 van het alternatief van de uitbreiding van transferium Haren met 500 parkeerplaatsen de komende jaren en daarna een mogelijke uitbreiding van respectievelijk 500 parkeerplaatsen op maaiveld en nog eens 1000 in een tweede laag;
- Het installeren van een dynamisch verkeers management systeem kan de file druk op de A28 aanzienlijk verkleinen dan wel opheffen. Dit alternatief moet ook worden onderzocht en worden afgewogen tegen de overige alternatieven;
- Eveneens kan onderzocht worden wat het effect is van een maximumsnelheid van 100 km/u op het traject De Punt – Haren. Zowel wat betreft de verkeersdoorstroming als de uitstoot van fijnstof en stikstof. Een inhaalverbod voor vrachtauto's in de spits kan hierin meegenomen worden.
- Het realiseren van een kleiner transferium op de noord-westelijk kwadrant door gedeeltelijke demping van het daar aanwezige water.
- Het realiseren van een klein transferium op het zuid-westelijke kwadrant voor bewoners uit Yde, Glimmen en Eelde met een bushalte voor de Qlink 5 lijn.
- Het realiseren van een kralensnoer van kleine transferia dicht bij de woonkernen langs de N34 bij Annen en Westlaren en de A28 bij Assen Noord, Vriezerbrug bij Tynaarlo en De Punt. Zie hiervoor het voorstel van het Natuurplatform hierna.

#### **Ongewenste externe effecten;**

Het is nodig om de ongewenste externe effecten op de omgeving te onderzoeken. Hierbij moet met name gedacht worden aan het tot ontwikkeling brengen van het terrein tussen het voorgenomen transferium De Punt en de Drentsche Aa. Op (een deel van) dit terrein ligt een bestemming Horeca. De realisatie daarvan is in de huidige situatie niet aantrekkelijk en de bestemming is daarom niet gerealiseerd. Bij realisatie van een grootschalig transferium wordt het aantrekkelijk gemaakt hier wel een grootschalige horecavoorziening te realiseren. Dit zou de druk op het dal van de Drentsche Aa nog verder vergroten. Gewezen wordt op het binnenkort te realiseren hotel en congrescentrum met ca. 140 kamers en 12 zalen dat Van der Valk bij het Transferium Hoogkerk. Onderzocht moet worden welke effecten er hiervan uitgaan op de omgeving, en de natuurwaarde van het gebied.

#### **Onjuistheden in de 'Notitie reikwijdte en detailniveau milieueffectrapportage'**

**pagina 7:** "Extra parkeerplaatsen op P+R Haren zijn alleen mogelijk in de vorm van een gebouwde voorziening. De noodzaak om een nieuw transferium op de corridor A28 aan te leggen is dan ook groot."

Dit is onjuist: Op maaiveld zijn er nog meer mogelijkheden om transferium Haren verder uit te breiden. Bovendien zou een 'gebouwde voorziening' om daarna nog meer uit te breiden goedkoper kunnen zijn dan het voorgestelde transferium bij de Punt. Dit is niet onderzocht. De effecten op het milieu en de kosten van de verschillende alternatieven moet in het milieueffectrapport aan de orde komen.

**pagina 8:** "vindt advisering plaats door het Kernkwaliteitsteam Drenthe en Kwaliteitsteam Regio Groningen-Assen."

Dit suggereert dat dit team positief heeft geadviseerd dan wel dit gaat doen. Hiervan is vooralsnog geen sprake. Ons is door een teamlid medegedeeld dat het kernkwaliteiten team niet meer bestaat.

**pagina 10:** "Aan de westzijde van de A28 is deze ruimte niet aanwezig, daar zal dus een gebouwde voorziening (met meerdere lagen) nodig zijn."

De ruimte is wel aanwezig maar een deel van het water moet worden gedempt. Bovendien geldt -net als bij Haren-dat de kosten hiervan in beeld moeten worden gebracht.

Voor een klein transferium van 2 a 300 auto's is er wel ruimte in het bestaande bosperceel.

**pagina 11:** "Een hoogwaardige en frequente pendel tussen het OV-knooppunt en de luchthaven is noodzakelijk om het transferium te kunnen koppelen aan de luchthaven."

Hierin ligt de suggestie opgesloten dat er een behoefte zou bestaan aan een 'koppeling aan de luchthaven'. De behoefte hier aan is niet aangetoond. De luchthaven heeft voldoende parkeerruimte. Het aantal passagiers en vluchten neemt bovendien de laatste jaren af. 2012: 181.000pp/ 2013: 175.000pp/ 2014 (op basis vliegschema) 155.000. Inkomsten van parkeren zijn bovendien een deel van het verdienmodel. Tenslotte zijn er ook particuliere aanbieders van parkeerruimte dicht bij de luchthaven.

**pagina 12:** "Alleen de oostelijke kwadranten zijn qua oppervlakte voldoende groot voor een transferium met een eindbeeld van 2.000 auto's op maaiveld."

Ook in het noord westelijk kwadrant is voldoende ruimte na demping.

**pagina 12:"** Autogebonden voorzieningen zoals een tankstation zijn, vanwege de beschikbare ruimte, eenvoudiger in te passen in de oostelijke kwadranten."

Hierin ligt de suggestie opgesloten dat er een behoefte zou bestaan aan een tankstation. Dat is niet aangetoond. Het bestaande tankstation aan de Groningerstraat wordt niet opgeheven.

**pagina 12:** "Reden hiervoor is het feit dat, vanwege de beperkt beschikbare ruimte, in de westelijke kwadranten het transferium in de vorm van een garage gebouwd dient te worden en dat impliceert hogere kosten per parkeerplek en een moeilijker te faseren ontwerp."

Dit is niet aangetoond omdat uitgegaan wordt van een gebouwde voorziening. Demping van het water kan ook. Tevens wordt uitgegaan van een noodzakelijke omvang van 2000 parkeerplaatsen. Die noodzaak is evenmin aangetoond en gezien diverse ontwikkelingen hoogst onwaarschijnlijk.

**pagina 13: Bij "** ontwerpaspecten die van belang zijn om Transferium De Punt goed te laten functioneren" worden o.a. genoemd:

- Reservering HOV/tram
- Aansluiting Ydermade
- Ontsluiting fiets
- Parkeren en vervoer Groningen Airport Eelde"

Hierin ligt de suggestie opgesloten dat er nog een 'reservering voor HOV/tram' nodig is. Deze plannen zijn definitief geschrapt. Ook de behoefte aan 'parkeren en vervoer Groninge Airport Eelde' is een achterhaalde zaak.

'Aansluiting Ydermade'. De locatie De Punt is ongeschikt als toegangspoort voor het Drentsche Aa gebied. Zelfs de nieuwgebouwde toegangspoort Wedbroeken tussen Zuidlaren en Tynaarlo (kosten € 850.000), welke dicht bij de natuurgebieden ligt wordt al nauwelijks gebruikt.

**pagina 19:** "In paragraaf 3.1.1 is reeds toegelicht dat er geen reële locatiealternatieven zijn. De locatie A28-aansluiting Eelde/De Punt is daarmee een gegeven voor deze m.e.r. studie"

Dit is onjuist: er zijn wel reële locatie alternatieven. Zie hiervoor het voorstel van het Natuurplatform.

**pagina 19:**” In paragraaf 3.1.2. is ingegaan op de afweging van de vier kwadranten nabij de A28-aansluiting Eelde/De Punt. Voor een optimaal functionerend transferium is het zuidoostelijke kwadrant de beste locatie. Een transferium in het zuidoostelijke kwadrant in combinatie met versterking van het beekdal van de Drentsche Aa in het noordoostelijke kwadrant vormt het uitgangspunt in deze m.e.r. studie. De overige varianten zijn minder kansrijk en worden niet verder beschouwd”

Dit is onjuist: het noord westelijk kwadrant biedt goede mogelijkheden en moet eveneens worden uitgewerkt en afgewogen.

**pagina 19:** “In paragraaf 3.1.4 zijn de faseringsvarianten van een transferium in het Zuidoostelijke kwadrant behandeld. Deze faseringsvarianten kunnen onderscheidend zijn in hun milieueffecten (meer/minder ruimtebeslag, meer/minder verkeer, et cetera). Om de bandbreedte in effecten tussen de kleinste en grootste omvang van het transferium in beeld te brengen, worden deze faseringsvarianten in het MER beoordeeld op hun milieueffecten”.

Hiermee wordt de suggestie gewekt dat het een reële optie is om alleen fase 1 aan te leggen. gezien de kosten van de ingrepen die alleen al voor fase 1 noodzakelijk zijn, zou dit leiden tot absurd hoge kosten per parkeerplaats. De m.e.r. studie moet inzicht geven in de kosten (per fase) om inzicht te geven in de kosten per parkeerplaats. Dit moet vervolgens worden afgewogen tegen de kosten per parkeerplaats van de alternatieven.

**pagina 19:** “Er worden geen andere kwadranten en inrichtingsmodellen beschouwd.”.

Dit is nadrukkelijk onjuist. De m.e.r. studie moet inzicht geven in de milieu effecten van alle aanwezige alternatieven (inclusief het meest milieuvriendelijk alternatief) en de onderlinge afweging.

**pagina 27:** “De overige thema’s zijn minder relevant en worden indien mogelijk beknopt in het MER beschouwd. Gedetailleerde inrichtingsaspecten en technische aspecten kunnen in de projectplannen aan de orde komen. Deze aspecten vallen buiten het bereik van de m.e.r.-studie.

Dit is onjuist;. Het thema verkeersveiligheid is zeer relevant omdat het verkeer op de A28 en N34 elkaar nu al in de weg zit. Door aanleg van het voorgestelde transferium wordt dit nog erger en neemt de onveiligheid toe.

**pagina 27/28:** In de tabel ontbreekt het kosten aspect. Dit kan doorslaggevend zijn bijvoorbeeld omdat de kosten van de noordwestelijke variant of de kosten van uitbreiding van Haren (eventueel in twee lagen) lager zouden kunnen zijn. Deze beide alternatieven (maar er zijn er meer) scoren op de zeer relevante natuur aspecten veel beter.

# **Uitwerking alternatief Natuurplatform Drentsche Aa:**

## **1. Onderzoeken**

Voorafgaand aan het project transferium De Punt zijn een tweetal onderzoeken gedaan naar de haalbaarheid en de beste locatie voor een transferium in Tynaarlo.

Hagendoorn kwam in 2010 met zijn rapport, “Afslag naar een succesvolle P+R voorziening”. Zijn conclusie was dat een P+R bij De Punt goed mogelijk was maar voegde daar aan het eind aan toe dat uitbreiding van Haren wel eens veel goedkoper kon zijn. Het geld wat over zou zijn kon dan gebruikt worden voor het verbeteren van de toerit in Haren.

Goudappel Coffeng kwam met een rapport in 2010 getiteld “Mobiliteitsknoop bij De Punt”. Daarin werden drie mogelijke locaties onderzocht. 1. Bij Groningen Airport Eelde. 2. Bij de kruising van NS spoor en N34. en 3. Bij het dorp Tynaarlo naast het spoor.

Belangrijke eis voor een locatie was dat er een goede koppeling tussen snelweg, spoor en OV busvervoer mogelijk zou zijn. Om voldoende verkeer van de A28 af te vangen moest er ruimte zijn voor 2000 auto's volgens de berekeningen.

De locatie GAE kwam als goedkoopste en meest haalbare uit de bus.

De exacte plek van het TransferPunt is in dit tweede onderzoek niet vastgelegd. Drie plekken lijken op voorhand kansrijk: nabij Groningen Airport Eelde, bij het busknooppunt/veilingterrein of nabij de toe- en afritten van de A28.

Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek is de projectgroep transferium De Punt verder gegaan. Op basis van de eisen die aan dit transferium gesteld moesten worden : de minimale omrijtijd voor bus en auto, de omvang van 2000 plaatsen , nabijheid van de luchthaven en de koppeling met de geplande regiotram is men uitgekomen in het zuidoostelijk kwadrant bij de afrit van de A28 als enige geschikte plek. Naast het oversappen van auto naar bus was het doel ook een groot busplatform in te richten waar mensen al ver voor de stad konden overstappen op een bus met een ander eindpunt in de stad. De zogenaamde systeemsprong. Doel hiervan was de drukte voor het hoofdstation te verminderen.

## **2. Tussentijdse veranderingen**

In de periode 2009-2014 hebben een aantal veranderingen plaats gevonden die van invloed zijn op de transferiumplannen die er nu liggen. Gezien deze veranderingen is het huidige plan achterhaald en niet meer effectief.

- 2.1 De plannen met de regiotram zijn door de stad Groningen verworpen. Er komt geen regiotram meer.
- 2.2 Het onderzoek van de Noordelijke rekenkamer heeft uitgewezen dat GAE nauwelijks nog groeien zal en dus geen extra verkeer zal genereren. GAE heeft naar eigen zeggen zelf voldoende ruimte voor parkeerplaatsen.

- 2.3 Transferium Haren gaat uitbreiden met 500 plaatsen met een optie voor nog eens 500 indien nodig op maaiveld niveau.
- 2.4 Het hoofdstation in Groningen wordt grondig verbouwd waarbij aan de zuidkant ruimte wordt gemaakt voor een groot busplatform. Hierdoor is het busplatform bij De Punt in feite overbodig geworden.
- 2.5 NS heeft afspraken gemaakt met Groningen en Drenthe om de treindienst tussen Assen en Groningen te intensiveren met sprinters in de ochtend- en avondspits. Men streeft uiteindelijk naar een 10 minuten dienst. Ook wordt op termijn een extra halte overwogen
- 2.6 De norm van 2000 auto's die van de A28 gehaald moesten worden om congestie te voorkomen is waarschijnlijk aan de hoge kant. CE-Delft kwam in 2013 met onderzoeksresultaten die uitwezen dat de modellen van RWS waarmee men de verkeersvolumes voorspelt, achterhaald zijn. De huidige verkeersvolumes blijken ruim onder het laagste WLO-scenario te liggen.
- 2.7 Autobezit is bij de jeugd steeds minder in trek terwijl de bussen steeds meer passagiers vervoeren op de N34 en A28.
- 2.8 De nieuwe QLink 5 buslijn van Annen naar Groningen blijkt een groot succes. De formule is nog op andere routes uitvoerbaar. Kleine transferia nabij de woonkernen/dorpen lijken zeer succesvol.
- 2.9 Initiatieven van grote organisaties in Groningen in het kader van "Ga slimmer reizen" hebben het autogebruik bij hun werknemers met 17% teruggedrongen.

### 3. Alternatieven

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau t.b.v. MER Transferium de Punt wordt slechts gesproken over één locatie bij De Punt met enkele inrichtingsvarianten. Zoals de tekst van de notitie nu luidt is er geen ruimte voor een beter alternatief op een andere locatie. Niet alleen goedkoper en beter voor het milieu maar ook effectiever in het verminderen van de congestie op de A28.

Als men de eis van een parkeerplaats voor 2000 auto's laat vallen en ook kijkt naar verkeerskundige oplossingen die zich elders in het land bewezen hebben, is er ruimte voor een beter alternatief.

Het Natuurplatform Drentsche Aa geeft de contouren aan van een beter alternatief voor het huidige plan. We vragen de Cie. MER dit plan in haar afwegingen te betrekken of te adviseren een apart onderzoek te laten doen naar "nut en noodzaak" tegen de achtergrond van ons voorstel.

#### **Ons alternatief berust op een drietal peilers.**

##### **3.1. Hou rekening met de ontwikkelingen van de afgelopen drie jaar**

- uitbreiding transferium Haren met 500 plaatsen en een optie voor 500 extra.
- inzet van extra sprinters tussen Assen en Groningen in de spits
- verbreding N33 tot Veendam en later verder naar de Eemsmond.

- herinrichting zuidelijke rondweg Groningen
- initiatieven grote organisaties in kader “Ga slimmer reizen”
- nieuwe buslijnen met de QLink formule
- nieuw busplatform aan de zuidkant van hoofdstation Groningen
- uitwijkhavens tussen De Punt en Groningen op de A28 voor Bus op de vluchtstrook
- een Haarlemmermeer bij op- en afrit bij De Punt met aansluitend twee rotondes

### **3.2. Zoek naar verkeerskundige oplossingen.**

- zet A28 op 100km/u in de spits tussen Vries en Groningen
- werk mogelijk met dynamische snelheidsregulering tussen Assen en Groningen
- stel een inhaalverbod in voor vrachtverkeer in de spits
- verlaat het idee van een groot busknooppunt bij De Punt. Dit is beter op zijn plaats bij het hoofdstation in Groningen.

### **3.3. Realiseer nieuwe QLink busverbindingen.**

Tussen Vries en Groningen met een mogelijke verlenging naar Norg is een nieuwe Qlink 2 lijn te realiseren.

- deze QLink 2 lijn gaat van het centrum van Vries naar de A28 bij Tynaarlo alwaar een klein transferium voor 200 auto's wordt ingericht en een overdekte fietsenstalling. Daarna gaat de reis via de A28 naar De Punt alwaar in het zuidwestelijk kwadrant een klein transferium voor 200 auto's wordt ingericht, eveneens met een overdekte fietsenstalling. De QLink 2 doet daarna transferium Haren aan en gaat verder naar het hoofdstation.

#### **Kralensnoer van kleine transferia**

- de bestaande QLink 5 lijn krijgt een klein transferium bij Westlaren voor 100 auto's waar nu een carpool plaats is ingericht.

- langs de N34 bij Annen wordt een klein transferium ingericht voor 100 auto's gericht op reizigers die van de N34 af willen en voor inwoners uit Anloo en Annen zelf.

Langs de A28 en N34 komen er op die manier ca. 600 goedkope parkeerplaatsen bij op kleine transferia dicht bij de woonkernen die ook uitgerust zijn met overdekte fietsenstallingen.

*Het gebied pal naast de Drentsche Aa, Natura 2000 gebied en het drinkwater wingebed wordt door ons alternatief ontzien en voorkomt een proces van verstedelijking.*

#### **QLink principe.**

De bestaande QLink lijnen 3,4, en 5 werken met het principe dat de lijn start in een brongebied waar reizigers opgepikt worden vanaf meerdere relatief dicht bij elkaar gelegen haltes in de woonkernen. Dan wordt een sprong gemaakt via de snelwegen naar Groningen alwaar de reizigers weer afgezet worden op verschillende belangrijke locaties zoals Hoofdstation, Grote Markt, UMCG, MZH, Euroborg, Kardinge, etc.

Voor de QLink 3 van Tolbert/Leek via Hoogkerk naar Groningen omvat het brongebied ca. 16.000 inwoners.

De QLink 4 van Roden via Peize en Hoogkerk naar Groningen heeft een brongebied met 19.000 inwoners.

De succesvolle QLink 5 van Annen over Zuidlaren via Haren naar Groningen heeft een brongebied van 14.000 inwoners, Haren niet meegerekend.

De nieuw op te zetten QLink 2 heeft een brongebied van 11.000 inwoners. Indien Eelde en Paterswolde gebruik zou maken van het kleine transferium bij De Punt komt daar nog ca. 10.000 bij.

Indien men de QLink 2 zou laten starten in Norg via Donderen naar Vries, waar veel voor te zeggen valt, geeft dat een vergroting van het verzorgingsgebied van ca. 7.000 inwoners. De QLink 2 kan een succesvolle buslijn worden die veel autoverkeer van de A28 kan afhalen.

## **MER**

De huidige notitie NRD voor het transferium plan bij De Punt richt zich zoals gezegd slechts op één locatie, namelijk het Zuidoostelijke kwadrant bij de A28 bij De Punt. Uitdrukkelijk staat in de notitie dat geen alternatieven worden bekeken.

Wat het Natuurplatform betreft moet boven beschreven alternatief in een nieuwe MER notitie worden meegenomen. In de raad van Tynaarlo zal dan ook opnieuw gestemd moeten worden over een nieuwe notitie NRD. Daarvoor is waarschijnlijk nodig dat de oude notitie ingetrokken wordt en er nieuw onderzoek komt.

## **Uitwerking**

Het plan dat wij hier presenteren en dat een nieuwe QLink buslijn omvat, evenals het realiseren van vier kleine transferia dicht bij de woonkernen, met in totaal 600 parkeerplaatsen en enkele verkeerskundige maatregelen op de A28 verdient nog verdere uitwerking waarvoor de inzet van het OV bureau en RWS vereist is. De provincie zal daarvoor een nieuw project moeten starten met een korte looptijd.

Al deze kleine transferia zijn met weinig kosten en in korte tijd te realiseren.

Indien nodig is het transferium A28/Tynaarlo nog verder uit te breiden naar 500 plaatsen. in de toekomst. De ruimte is er.

In totaal kunnen op deze wijze ca. 1.000 auto's van de weg gehaald worden.

Samen met de uitbreiding van Haren zijn er dan 2000 parkeerplaatsen aan de zuidkant van Groningen langs de A28 en N34.

De QLink 2 kan nog eens vele reizigers vervoeren die helemaal geen gebruik van de auto meer maken. Kleine transferia die bereikbaar zijn met de fiets halen nog meer autokilometers van de weg.

Ook de plannen van NS met de sprinters kunnen zorgen voor het verminderen van de verkeersdrukke. Tenslotte is de reconstructie van de zuidelijke ringweg bij Groningen er op gericht de files in de ochtend spits vlak voor de stad weg te nemen.