

Een OV-knooppunt met P+R-voorziening bij De Punt

Een analyse van nut en noodzaak

Anteagroup, 1 september 2015



Commentaar op bovenstaand onderzoek
door Natuurplatform Drentsche Aa
september 2015

Inleiding

Op 13 november 2014 bracht de Cie. voor de mer advies uit over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het milieueffectrapport over een transferium bij De Punt. De Cie. mer betrok daarbij ook de zienswijzen van het IVN, de Milieufederatie Drenthe en het Natuurplatform Drentsche Aa.

In dit rapport van 13 bladzijden werden de tekortkomingen van de NRD nauwgezet beschreven en van advies voorzien.

In de vergadering van de Cie. OGB van 26 november 2014 werd het rapport van de Cie. mer besproken.

Een ruime meerderheid in de Staten vroeg gedeputeerde Brink het hele plan nog eens te heroverwegen en een nut en noodzaak onderzoek te doen, gegeven het feit dat er inmiddels veel zaken zijn veranderd en er alom gerede twijfels zijn of het plan in deze vorm wel doorgang moet vinden.

Inmiddels is dit onderzoek afgerond en op 16 september hebben de onderzoekers een toelichting gegeven aan de betrokken statenleden.

Gezien de voorgeschiedenis is er alle aanleiding om dit onderzoek te beoordelen op haar kwaliteit en op de vraag in hoeverre de aanbevelingen van de Cie. mer zijn meegenomen.

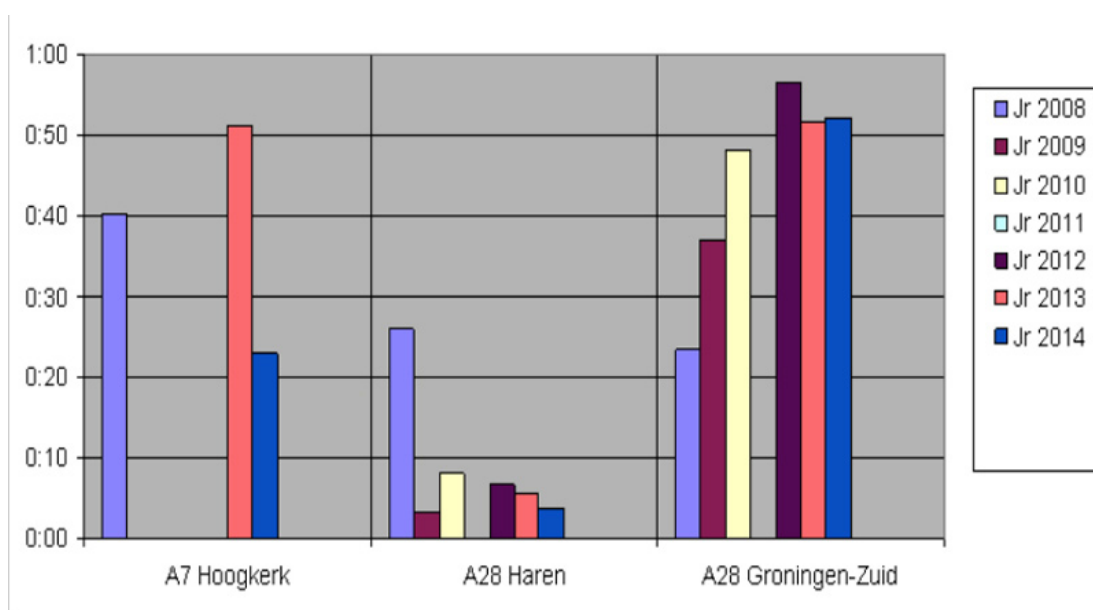
Niets is lastiger dan een eenmaal ingeslagen weg te heroverwegen met het risico dat men op zijn schreden moet terugkeren. Toch kan het proces dat reeds doorlopen is ook waardevolle inzichten opleveren die een koersverandering ten volle rechtvaardigen.

In die zin moet men dan ook onderstaande kritische opmerkingen zien als een bijdrage aan betere oplossingen waar men achteraf gelukkig mee zal zijn.

1. Kwantitatieve verkeerskundige onderbouwing nut en noodzaak

Op pag. 7 worden gegevens van RWS aangedragen. Men presenteert etmaalintensiteiten en uurintensiteiten tot 2012 en concludeert dat niet alleen de intensiteiten weer toenemen na 2010, maar dat ook de filedruk weer toeneemt. Exacte gegevens over files worden echter niet gegeven. Wij hebben die bij RWS opgevraagd en daaruit blijkt dat de files na 2012 op de A28 bij Haren juist zijn afgenomen en op de A28 bij Groningen-Zuid eveneens zijn teruggelopen.

Het is niet onbelangrijk te achterhalen wat de oorzaken hiervan zijn. In ieder geval is er geen sprake van dramatische verslechtering van de congestie op dit moment.



Files A7 en A28 van 2008 - 2014 (Bron: RWS 2015)

2. Een OV-knooppunt met P+R- én fietsvoorzieningen is kansrijk

De onderzoekers concluderen dat een transferium met OV knooppunt bij de Punt kansrijk is; echter niet voor 2000 auto's zoals eerder het plan was, maar wel voor 200 tot 500 auto's. Men gaat uit van de doelstelling om 4 tot 5 procent van het autoverkeer af te vangen op P+R's (*Rapport Goudappel Coffeng, dec. 20011*)

In Haren wordt 1,4% afgevangen en na de uitbreiding met 500 plaatsen is dat ca. 3,3%. Een toename van 1,9% dus.

Dan volgt een redenering dat er nog meer moet gebeuren en dat De Punt daar de meest logische lokatie voor is. Wat de onderzoekers echter niet in beschouwing nemen is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Haren 2012-2017 opgesteld door de Grontmij in 2012. In § 13.7 Valt het volgende te lezen:

De gemeente Haren werkt samen met de gemeente Groningen, provincie Groningen en de Regio Groningen-Assen aan plannen voor de uitbreiding van het P+R Haren / A28 op het Nesciopark. In de eerste fase wordt hierbij uitgegaan van een uitbreiding met 500 parkeerplaatsen. (*Recentelijk gerealiseerd Ph.B.*) Mogelijk vindt in de toekomst verdere uitbreiding plaats met nog eens 500 parkeerplaatsen.

Indien nodig, is in Haren dus nog een tweede uitbreiding voorzien van 500 plaatsen. Dat wil zeggen dat 1,9% extra verkeer van de A28 kan worden afgevangen. In totaal komt men dan op 5,2%. Ruim boven het gestelde doel van 4 a 5%.

Daarmee is het zeer twijfelachtig geworden wat de dwingende noodzaak is om bij De Punt een geheel nieuwe infrastructuur aan te leggen terwijl die er in Haren al is.

3. Verknoping OV en HOV

De onderzoekers doen de aanbeveling om het bestaande busstation bij De Punt naast de scheepswerf te verplaatsen naar de oostelijke toe- en afrit van de A28. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om buslijn 50 uit Assen en lijn 2 uit Eelde te koppelen aan de Qlink5 uit Annen. Reizigers kunnen dan overstappen van lijn 50 op de snelle Qlink5. Nog afgezien van de investering die gedaan moet worden om het vrij nieuwe busstation te verplaatsen is de belangrijkste vraag wat de reiziger hiermee wint. Volgens de dienstregelingen van lijn 5 en lijn 50 kan dit een tijdswinst opleveren van 5 minuten. Voor de reizigers van lijn 5 betekent het echter een extra stop en een vertraging van de reis met minstens 2 minuten. Omdat lijn 5 vele malen meer reizigers vervoert dan lijn 50 is de vraag of hier sprake is van winst. Het is ook de vraag of men de bussen zo precies op elkaar kan laten aansluiten. Lukt dat niet, zoals nu al vaak het geval is tussen lijn 2 en lijn 50, dan verliezen de reizigers van lijn 50 sowieso 10 minuten. Wat lijn 2 betreft, zou er een voordeel kunnen zijn voor mensen die richting Annen willen reizen in de avond, maar die kunnen evengoed lijn 5 direct in Groningen nemen. Daar komt bij dat lijn 2 bij verplaatsing van het busstation te maken krijgt met een dubbele passage van de brug over het kanaal. Ook hier weer meer risico's voor aansluitingsproblemen tussen de lijnen en vertraging als de brug open is.

In onze optiek is de aanbeveling om de busknoop bij De Punt te verplaatsten naar de oostzijde van de A28 zeer af te raden.

4. NS sprinters Assen-Groningen

De NS is van plan de komende jaren de frequentie tussen Assen en Groningen op te voeren in de spits, vanaf het moment dat men met de werkzaamheden bij de Zuidelijke rondweg begint. (*NS Ontwikkelagenda Noor-Nederland 2012-2025*) Tussen Zwolle en Groningen rijden vanaf 2013 al twee Intercity's en twee Sprinters per uur. NS ziet goede kansen voor een derde en vierde Sprinter tussen Assen en Groningen. Dit systeem wil men zelfs uitbreiden in de loop der jaren van de spits naar de gehele dag.

Wat in het rapport Nut en Noodzaak ontbreekt is een analyse van het effect van deze plannen van NS op de verkeersdruk op de A28. Het is zeer aannemelijk dat dit een groot effect zal hebben omdat men in tabel 2.5 op pag. 13 kan zien dat de trein de sterkste daling te weeg kan brengen van het aantal spitsritten.

Dat deze analyse op dit moment in dit rapport ontbreekt maakt de conclusies en aanbevelingen van dit rapport uiterst zwak.

5. De bereikbaarheidsopgave

De noodzaak van een goede bereikbaarheid van de stad Groningen wordt door niemand betwist. De aanpak van de zuidelijke rondweg zou een verbetering moeten opleveren van de doorstroming op het hoofdwegennet. Opvallend is, dat de onderzoekers aangeven dat de Aanpak Ringzuid niet gaat zorgen voor een verbetering van de doorstroming op de A28 tussen Groningen Zuid en het Julianaplein. Ze wijzen er op dat de kern van het probleem is dat de stad een beperkte opname capaciteit heeft in de spits. Dat wil zeggen: hoe sneller het verkeer op de A28 vóór het Julianaplein wordt afgewikkeld hoe meer congestie er is vlak voor en in de stad.

Naast het afvangen van verkeer van de A28 vóór het Julianaplein als oplossing, valt te overwegen de toestroom van auto's naar de stad gelijkmatiger en iets trager te laten verlopen in de spits tussen De Punt en Groningen.

Het is bekend dat de samenvoeging van de N34 en A28 bij De Punt door de snelheidsverschillen van de autoweg (100) en de snelweg (120) voor turbulentie zorgt en daarmee voor de eerste filevorming. Dynamische snelheidsregulering kan hier een oplossing bieden. Door in de spits de A28 vóór de Punt op 100 km te zetten wordt turbulentie vermeden, vormt de invoegstrook bij De Punt geen probleem meer en kan de toestroom van auto's beter afgestemd worden op de opnamecapaciteit van de stad Groningen.

Dat de onderzoekers dynamische snelheidsregulering in één zinnetje afdoen als "onvoldoende probleemoplossend", is nogal kort door de bocht. Dat dit tegen het rijksbeleid in zou gaan is weinig geloofwaardig. Bij alle grote steden is sprake van dynamische snelheidsregulering en brengt men vaak de snelheid in de spits terug van 130 naar 100 km per uur of minder.

Wat ons betreft zou dit punt beter uitgewerkt moeten worden en cijfermatig onderbouwd.

6. Alternatieve lokaties

De Commissie mer adviseert de lokatiekeuze beter te onderbouwen en een afweging te maken tussen een groot transferium en meerdere kleine transferia nabij de herkomst van de reizigers. In hun rapport staat het er als volgt:

“De Commissie adviseert om in het MER op basis van de kwantitatieve analyse van het nut en de noodzaak zoals in §2.1 aangegeven, te onderzoeken welke lokaties geschikt zijn voor transferia. Onderzoek daarbij niet alleen grote lokaties maar beoordeel ook meerdere kleinere nabij de herkomst van potentiële gebruikers.”

Opvallend is dat het Anteagroup onderzoek met geen woord rept over alternatieve lokaties. Temeer is dit opvallend omdat hun advies de omvang van de parkeerplaats te beperken tot 200 plaatsen met een mogelijke groei naar 500, meer mogelijkheden geeft een andere plek te zoeken bij De Punt. Aanvankelijk was de omvang van 2000 parkeerplaatsen de reden dat er maar een lokatie geschikt was. Nu is die beperking er niet meer en kunnen er ook andere lokaties in beeld komen.

Verder wordt er geen afweging gemaakt in hoeverre een transferium bij De Punt nog wel noodzakelijk is, nu het transferium bij Haren nog verder kan uitbreiden.

Volgens ons ontbreekt hier een essentieel onderdeel van een volwaardig nut en noodzaak onderzoek.

7. Milieu en landschap

Wat betreft de impact van het transferium aan de oostzijde van de A28 nabij het Drentsche Aa gebied, ontbreekt een nadere onderbouwing en afweging tussen verschillende mogelijke lokaties. Er is reeds veel gezegd in de voorgaande zienswijzen over het aangrenzende Natura 2000 gebied, het Nationaal beek en Esdorpen landschap en het nabijgelegen waterwingebied. Ook de wens in het BIO-plan 2.0 voor behoud van duisternis is nergens in de afwegingen te vinden terwijl het bekend is dat een transferium een goede verlichting nodig heeft met het oog op de sociale veiligheid.

In de afweging van nut en noodzaak worden bovenstaande thema's op geen enkele wijze betrokken.

8. Kosten en baten

In een onderzoek naar nut en noodzaak hoort zeker een afweging thuis of de kosten opwegen tegen de verwachte baten en of er alternatieven zijn waarin het doel met minder kosten gerealiseerd kan worden.

Zo merkten we al op dat de verplaatsing van het busplatform bij de scheepswerf naar de A28 geen meerwaarde oplevert voor de reizigers, terwijl het wel veel kosten met zich meebrengt.

Dezelfde vraag kan men zich stellen t.a.v. de uitbreiding van het carpoolterrein met 200 plaatsen bij de Punt. Is een uitbreiding in Haren niet vele malen voordeliger omdat daar de infrastructuur al aanwezig is? Een uitbreiding daar met 500 nieuwe parkeerplaatsen is voldoende om de meeste fileproblemen op te lossen.

Een dergelijke afweging hoort zeker thuis in een nut en noodzaak onderzoek. Dat het hier ontbreekt maakt het rapport minder bruikbaar voor besluitvorming

9. Voorlopige conclusies

Wij signaleren de volgende tekortkomingen van dit onderzoek:

- daling van de filedruk in de jaren 2012-2014 niet nader verklaard.
- tweede uitbreiding Haren niet in de berekeningen betrokken
- verknoping OV met HOV heeft geen meerwaarde bij De Punt
- opvoeren frequentie NS Sprinters tussen Assen en Groningen niet in de analyses betrokken
- dynamische snelheidsregulering in de spits niet in de analyses cijfermatig betrokken
- geen alternatieve lokaties in de afwegingen betrokken
- over milieu, landschap Natura 2000 en BIOplan 2.0 wordt met geen woord gerept als het gaat om afwegingen van nut en noodzaak.
- een kosten-baten analyse ontbreekt.

Om een goede afweging te kunnen maken of een transferium bij de Punt überhaupt noodzakelijk en nuttig is, biedt dit onderzoek nog onvoldoende houvast.

10. NIEUWE OPLOSSINGEN

a) Een kralensnoer van kleine transferia

In het rapport *Transferium De Punt een gevaarlijke fuik* van het Natuurplatform Drentsche Aa, daterend van april 2014, wordt uitgebreid ingegaan op het idee dat een *kralensnoer van kleinschalige transferia* dicht bij de forensendorpen, met snelle verbindingen naar de stad Groningen, een kansrijke maatregel is om de verkeersdruk op de A28 te verminderen en de bereikbaarheid van de stad vanuit het zuiden te verbeteren.



Schets van de mogelijke lokaties voor een kralensnoer van kleine transferia

Een uitwerking hiervan is te vinden in dit rapport vanaf pag. 17. (Zie ook onze website: http://www.natuurplatform-drentsche-aa.nl/Aa_themas/-transferium5.html)

b) Schets van een klein transferium bij De Punt

Nu het idee van een groot transferium voor 2000 parkeerplaatsen is losgelaten, ontstaat de mogelijkheid om aan de zuid-westzijde van de A28 bij De Punt een klein transferium in te richten voor de bewoners van Yde, Eelde, Noordlaren en Glimmen, bedoeld als onderdeel van bovengenoemd *kralensnoer*.

Voordeel van een lokatie in de ZW-oxsel van de A28 is, dat het open landschap aan de oostzijde behouden kan blijven en het beekdal van de Drentsche Aa met rust gelaten wordt. Ook het waterwingebied loopt minder risico op verstoring.

Met de aanleg van één extra rotonde aan de Westzijde van de A28, kunnen bussen richting Groningen of Emmen-Assen zonder veel omrijtijd afdalen van de A28 en reizigers oppikken of uitlaten. De parkeerplaats zelf is direct bereikbaar vanaf de twee busplatforms en reizigers hoeven geen wegen over te steken. (Zie onderstaande tekening.) Het parkeerterrein zelf kan met weinig kosten landschappelijk ingepast worden binnen de bestaande begroeiing.



Schets van een parkeerplaats in de ZW-oxsel van de A28 bij De Punt

c) Het busknooppunt bij de scheepswerf

Bij de bestaande busknoop bij de scheepswerf is nu geen parkeerruimte aanwezig. Als automobilisten iemand willen afzetten bij dit opstappunt, is er zelfs geen mogelijkheid om in de buurt van het busplatform te stoppen.

Misschien zou voor dit probleem een oplossing gevonden kunnen worden, door op het braakliggende terrein tussen de bushalte en het kanaal een kleine parkeerplaats in te richten.

Namens het Natuurplatform Drentsche Aa,
Philippe Boucher
20 september 2015