

# TRANSFERIUM De Punt

achterhaald  
en  
overbodig



## Inhoudsopgave:

<b>Samenvatting en conclusies</b> .....	3
<b>Wat vooraf ging</b> .....	5
<i>Een lange geschiedenis</i>	
<i>Hoofdpunten van het huidige plan</i>	
<i>Verschillen met het oorspronkelijke plan</i>	
<i>De belangrijkste vragen die dit plan oproept</i>	
<b>1 – Files op de A28 en bereikbaarheid Groningen vanuit Drenthe.</b> .....	8
<i>A – Twijfelachtige aannames</i>	
<i>B – Schatting parkeerplaatsen – natte vingerwerk</i>	
<i>C – Is doorstroming op A28 echt een probleem?</i>	
<i>D – Nut en Noodzaak</i>	
<b>2 – Haarlemmermeeraansluiting als recept voor betere doorstroming</b> .....	10
<i>A – Invoegen met hogere snelheid</i>	
<i>B – Nadelen van een Haarlemmermeer</i>	
<i>C – Gevolgen van toekomstige ontwikkelingen over het hoofd gezien</i>	
<i>D – Snelheidsverlaging als alternatief wordt afgewezen</i>	
<i>E – Veiligheid</i>	
<b>3 – Het systeem van P+R voorzieningen met overstap OV – HOV</b> .....	12
<i>A – De Punt ‘kansrijk’ als OV-knooppunt</i>	
<i>B – Onderscheid tussen verschillende soorten P+R voorziening</i>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Bestemmingsfunctie</li><li>• Herkomstfunctie</li><li>• Gebiesfunctie</li></ul>	
<i>D – De risico’s van het huidige plan</i>	
<i>E – Het alternatief van het Natuurplatform</i>	
<b>4 – Natuur en Landschap</b> .....	16
<i>Faunavoorzieningen A28 ontbreken nog</i>	
<i>Transferium staat ontsnippering A28 in de weg</i>	
<i>Bij Transferium De Punt prevaleren dubieuze economische belangen boven Natuur</i>	
<b>Bijlagen</b> .....	20



## NATUURPLATFORM DRENTSCHE AA

Haasakkers 3

9475 PJ, Midlaren

[natuurplatformdrentscheaa@kpnmail.nl](mailto:natuurplatformdrentscheaa@kpnmail.nl)

[www.natuurplatform-drentsche-aa.nl](http://www.natuurplatform-drentsche-aa.nl)

### **Samenvatting + conclusies zienswijze Natuurplatform**

1. Transferium De Punt totaal overbodig. Haren heeft voldoende ruimte
2. Rond Groningen inmiddels 5.500 parkeerplaatsen op transferia
3. Zuidelijke rondweg maakt transferia Groningen beter bereikbaar vanaf A28
4. Berekeningen Antea onderzoek berusten op foute aannames
5. Advies cie. MER voor nieuwe berekeningen niet opgevolgd
6. Tussen De Punt en Haren zijn volgens RWS geen noemenswaardige files
7. Reizigers zijn in dat traject voor 90% tevreden over de doorstroming
8. Haarlemmermeer geen oplossing voor het bereikbaarheidsprobleem
9. Snelheidsbeperking in de spits effectiever voor betere doorstroming
10. De Punt geen echte busknoop. Alle bussen gaan naar Groningen
11. Haren is vlakbij en al een busknoop met 5 buslijnen naar stad en ommeland
12. Verkeerskundig ontwerp nodeloos ingewikkeld. Risico vastlopen verkeer
13. Haarlemmermeer zit verbeteren ecologische verbindingen in de weg
14. Bouw transferium brengt schadelijk proces van verstedelijking op gang
15. Geen enkel argument voor de bouw van dit transferium houdt stand
16. Door vormvrije MER blijven milieuvriendelijker alternatieven buiten beeld
17. De investering van 12 ml is volstrekt onverantwoord

*Voor een gedetailleerde toelichting op bovenstaande conclusies verwijzen we naar de uitgebreide tekst hierna.*

*Enkele onderzoeksgegevens uit ons betoog staan in de bijlage helemaal achterin.*





**NATUURPLATFORM DRENTSCHE AA**  
Haasakkers 3  
9475 PJ, Midlaren  
[natuurplatformdrentscheaa@kpnmail.nl](mailto:natuurplatformdrentscheaa@kpnmail.nl)  
[www.natuurplatform-drentsche-aa.nl](http://www.natuurplatform-drentsche-aa.nl)

Zienswijze Voorontwerp Transferium De Punt,  
Bestemmingsplan NL.IMRO.1730.BPTransferiumDP-0201

22 mei 2018

### **Wat vooraf ging**

Op 13 april 2018 werd het voorontwerp bestemmingsplan Transferium De Punt gepubliceerd. Aan dit plan ligt een besluit ten grondslag van Provinciale Staten van Drenthe van 16 december 2015, dat gedragen werd door een meerderheid van slechts één stem. Gezien deze krappe meerderheid, kan geconcludeerd worden dat de twijfels over het plan destijds geenszins waren weggenomen.

Deze twijfels bestonden al in 2014 bij presentatie van het toenmalige voorstel voor een transferium met 2000 parkeerplaatsen bij De Punt. Dat leidde ertoe dat gedeputeerde Brink in de Commissie Omgevingsbeleid van 26 november 2014, onder druk van een meerderheid van de statenleden, toezegde een nieuw onderzoek te laten doen naar Nut en Noodzaak van een transferium bij De Punt door een onafhankelijk bureau.

Dit onderzoek, uitgevoerd door de Antea Groep en gepubliceerd in september 2015, nam echter de twijfels niet weg en aanvankelijk leek dan ook een meerderheid van de statenleden tegen het plan te zijn. Tijdens de vergadering van 16 december 2015 ontstond echter zoveel verwarring, dat het plan toch met één stem meerderheid werd aangenomen. Vandaar dat er nu, ruim 2 jaar later, een nieuw voorontwerp bestemmingsplan ligt.

### **Een lange geschiedenis**

In de omgevingsvisie Drenthe van 2 juni 2010 wordt De Punt al genoemd als mogelijke locatie voor een transferium.

Wat opvalt in de navolgende beleidsstukken is de nadruk 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:

1. **De groei van het autoverkeer** door toenemende bedrijvigheid in de stad Groningen.
2. **De aanleg van de Zuidelijke ringweg**, die zal zorgen voor een tijdelijke verergering van het verkeersprobleem.
3. **De baanverlenging op Eelde** als aanjager van verdere economische groei en verkeerstoename.
4. **De regiotram** die in de toekomst deze verkeersdruk moet gaan opvangen.
5. **De Punt als ideale locatie voor een OV-knooppunt**, omdat alle vervoersstromen daar bij elkaar komen (snelweg, secundaire wegen, treinspoor, luchthaven, waterweg, en toekomstige regiotram).

In januari 2012 startte een lang traject van diverse klankbordgroep bijeenkomsten, onderzoeken, en ontwerpen, gestuurd door provincie en Grontmij dat eindigde met een concept eindrapport op 17 juni 2013. Een opsomming:

**12-01-2012 – Kick-off**

**26-03-2012 – Verslag 1e klankbordgroep bijeenkomst**

**20-07-2012 – Verslag 2e klankbordgroep bijeenkomst**

**11-10-2012 – Van Locatie naar Inrichting – Achtergrondrapport Transferium**

**17-06-2013 – Inrichtingsplan Transferium De Punt – Concept eindrapport**

Daarna volgde de ter inzage legging van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Milieueffect rapportage Transferium de Punt. Het betrof toen nog een groots opgezet plan voor 2000 parkeerplaatsen. Op deze Notitie werd een groot aantal bezwaren en zienswijzen ingediend, waaronder ook die van het Natuurplatform.

Het verslag van de Cie voor de MER dat daarop volgde bevatte een dosis niet mis te verstane kritiek en een aantal aanbevelingen. Hierdoor zag gedeputeerde Brink zich in de vergadering van de Commissie Omgevingsbeleid van november 2014 genoodzaakt, een toezegging te doen tot het starten van een nieuw onafhankelijk onderzoek naar Nut en Noodzaak (het zogenaamde Antea Rapport). Zoals hierboven reeds beschreven, werd het plan daarna in enigszins afgeslankte vorm (een start met 200 – 500 plaatsen) met één stem meerderheid aangenomen op de daarop volgende Statenvergadering. De data:

**15-08-2014 – Notitie Reikwijdte en Detailniveau – Milieueffectrapportage**

**13-11-2014 – Verslag Cie MER - met kritiek en aanbevelingen**

**26-11-2014 – Vergadering Cie Omgevingsbeleid – Brink zegt extra onderzoek toe**

**09-09-2015 – Antea rapport – over Nut en Noodzaak**

**16-12-2015 – Statenvergadering – Transferiumplan aangenomen met 1 stem meerderheid**



*Figuur 1 Schetsontwerp transferium juni 2013*

*Van het plan dat hiermee werd aangenomen bestond op dat moment geen uitgewerkte schets. Men heeft gekozen voor een locatie ten oosten van de A28 die plaats moet bieden aan 200 – 500 auto's, mogelijk met een extra oprit richting Groningen aan de noord-oostkant. Het enige houvast is het laatste schetsontwerp uit het inrichtingsplan van juni 2013 van een gefaseerd opgebouwde parkeerplaats voor 2000 auto's.*

Vervolgens heerst er van de kant van de beleidsmakers een lange stilte, die uiteindelijk (ruim 2 jaar later) resulteert in de presentatie van het nu voorliggende plan.

## Hoofdpunten van het huidige plan



Figuur 2 Uitgewerkte schets van het definitieve plan 2018

### Verschillen met het oorspronkelijke plan uit 2013:

- **Het parkeergedeelte biedt ruimte aan 365 auto's en ligt binnen de huidige afrit.**

Dat betekent dat voor deze locatie geen bestemmingsplanwijziging nodig is, omdat het terrein reeds een verkeersbestemming heeft. Hiermee hoopt men tevens een mer-procedure voor dit parkeerterrein te omzeilen. Bij deze zogenoemde 'vormvrije MER' worden geen alternatieven in beschouwing genomen.

- **Volledige Haarlemmermeer op- en afritten aan de noordzijde.**

Een grote infrastructurele ingreep, met verdere aantasting van het Drentsche Aa dal. Voor dit terrein is wel een bestemmingswijziging nodig.

- **In plaats van de pas aangelegde rotonde aan de oostzijde komt er een OVONDE (=ovale rotonde), om het aan- en afrijdende busverkeer beter te kunnen reguleren. Ook al het doorgaande verkeer op de Rijksstraatweg zal hierdoor gedwongen worden deze ovonde te nemen. Dat zorgt voor extra vertraging in de doorstroming op deze toch al drukke weg.**

- **De kosten van het project zijn beraamd op 12 miljoen euro, d.w.z. ca 33.000 per parkeerplaats.**

### De belangrijkste vragen die dit plan oproept zijn:

- 1 - Lost de aanleg van 365 parkeerplaatsen bij de Punt het fileprobleem van Groningen op?
- 2 - Bevordert deze Haarlemmermeer werkelijk de verkeersdoorstroming op de A28?
- 3 - Zal deze 'busknoop' + 'ovonde' niet juist extra verkeers-obstructie veroorzaken?
- 4 - Kan dit bedrag niet nuttiger worden besteed voor het beekdal Drentsche Aa?

## **Ad 1. Files op de A28 en bereikbaarheid van Groningen vanuit Drenthe**

*De wens om een Transferium aan te leggen bij De Punt, komt voort uit de gedachte dat daarmee een bijdrage kan worden geleverd aan de bereikbaarheid van Groningen en dat het fileprobleem hierdoor zou kunnen worden opgelost cq verminderd.*

### ***A - Twijfelachtige aannames in het oude Inrichtingsplan van juni 2013***

In het Concept rapport Inrichtingsplan Transferium De Punt van juni 2013 worden aannames gehanteerd omtrent het aantal weggebruikers dat van de A28 zou moeten worden afgevangen, om de verkeersstroom soepeler te laten verlopen. Men baseert zich daarbij op gegevens uit het rapport Actualisatie P+R beleid Groningen-Assen.

Op de Corridor Grijpskerk- Zuidhorn- Zernike- Groningen zijn cijfers bekend van het aantal weggebruikers dat de autoweg verlaat om gebruik te maken van een P+R voorziening.

Cijfermatig gaat men er vanuit, dat in principe 4,4% van de automobilisten bereid is hun auto te verlaten om over te stappen op het openbaar vervoer.

Wanneer men deze getallen toepast op de corridor Assen - Haren - Groningen, komt men voor het traject Assen-Groningen uit op een geschat aantal van 2.660 weggebruikers, dat in potentie van de weg afgehaald kan worden voor ze Groningen bereiken.

Uitgaande van de reeds bestaande (P+R)voorzieningen op dat traject, berekent men vervolgens dat er nog een potentieel tekort aan parkeerplaatsen is van 1.740. Op dit aantal is destijds het aanvankelijke streefgetal van 2000 parkeerplaatsen bij De Punt gebaseerd.

De Cie voor de MER adviseerde in november 2014 om te onderzoeken of deze aanname wel juist is, omdat het de vraag is of de gegevens van die noordwestelijke route zomaar geëxtrapoleerd mogen worden naar de zuidelijke aanvoerroute. Dit onderzoek is echter niet gedaan.

Volgens ons is er inderdaad alle reden om te onderzoeken wat de exacte herkomst en bestemming is van de weggebruikers. De trajecten (Grijpskerk-Groningen en Assen-Groningen) zijn n.l. totaal verschillend, zowel qua nabij gelegen bestemmingen als qua parkeermogelijkheden. De corridor Grijpskerk-Groningen loopt langs het Universiteitscomplex Zernike waar duizenden mensen werken bij de RUG en de Hogeschool. Het is voor de hand liggend dat automobilisten makkelijk gebruik zullen maken van parkeervoorzieningen naast of op het Zernike terrein waar ze werken, vlak naast de N355.

Automobilisten op de A28 richting Groningen, die bij de bestemming Zernike moeten zijn, zullen niet geneigd zijn om bij De Punt al uit hun auto te stappen om de bus te nemen. Ze rijden liever door tot dicht bij hun werkplek. Dat betekent dat weggebruikers die kiezen voor een parkeerplaats bij het Zernike, zowel afkomstig kunnen zijn van het traject Grijpskerk-Groningen als van het traject Assen-Groningen.

Wanneer het aantal parkeerders langs de corridor Grijpskerk-Groningen als maat genomen wordt voor de af te vangen automobilisten op de zuidelijke corridor, wordt de behoefte aan parkeerruimte op het zuidelijke traject veel te hoog ingeschat. De mensen die bij het universiteitscomplex werken zijn in feite al doorgestroomd naar de parkeervoorzieningen van het transferium bij Zernike.



### ***B – Schatting van benodigde parkeerplaatsen bij De Punt – natte vingerwerk.***

Ook in het Antea rapport worden de in 2013 gehanteerde aantallen achterhaald genoemd. Zonder dit verder met een berekening te onderbouwen gaat het Antea onderzoek er vervolgens van uit, dat een percentage van 5 à 7,5% van alle passanten richting Assen-Groningen in de spits mogelijk gebruik zal maken van een P+R voorziening langs de A28 bij De Punt. Dit zou neerkomen op een potentieel van 350 a 500 nieuwe gebruikers.

Inmiddels blijkt uit digitale meetgegevens over de bezettingsgraad op Transferium Haren tijdens de spits, dat daar gedurende de eerste drie maanden van 2018 altijd minimaal 430 van de 855 parkeerplaatsen ongebruikt blijven. Haren is dus absoluut niet vol en ruimschoots in staat om de geplande uitbreiding bij De Punt op te vangen. De aanleg van een transferium bij De Punt blijkt daarmee volkomen overbodig. Mocht de hoeveelheid verkeer onverhoopt toch dramatisch toenemen, dan is er in Haren, volgens het gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan, alsnog een tweede uitbreiding mogelijk van 500 plaatsen.

### ***C – Is de doorstroming op de A28 tussen de Punt en Haren echt een probleem?***

Dat de doorstroming op de A28 tussen de Punt en Haren een probleem zou zijn, wordt tegengesproken door cijfers uit een reizigersonderzoek, waaruit blijkt dat 90% tevreden, neutraal of zeer tevreden is over de doorstroming. Pas vlak voor de stad neemt de ontevredenheid toe van 7% naar 25%. Reizigers zullen daarom ook weinig aandrang hebben om voor Haren al de A28 te verlaten. Wanneer op drukke momenten in de spits er toch een fileprobleem ontstaat, is er de mogelijkheid om bij transferium Haren de bus te nemen. Van deze mogelijkheid wordt inmiddels veel gebruik gemaakt.

Een van de argumenten voor het afvangen van reizigers bij De Punt is o.a. dat Transferium Haren niet meer bereikbaar zou zijn, wanneer de congestie zich uitbreidt in zuidelijke richting. In dat geval zou De Punt een logisch alternatief zijn om de auto te verlaten en de bus te nemen. Gegevens van RWS laten echter zien dat de files bij Haren verwaarloosbaar zijn. De congestie begint pas vlak voor het Julianaplein.

Voor zover er tussen De Punt en Haren filevorming optreedt, wordt deze veroorzaakt door ongelukken in de buurt van De Punt zelf. De samenkomst van N34 en A28, direct daarop gevolgd door een afslag naar De Punt, waar in een kort weefvak auto's met verschillende snelheden moeten in- en uitvoegen, zorgt daar voor onveilige situaties. Een snelheidsbeperking tot 100 km/u zou daarom meer soelaas bieden dan een verhoging van de snelheid van het oprijdend verkeer via een Haarlemmermeeraansluiting.

### ***D – Nut en Noodzaak?***

Het Antea Rapport concludeert dat de opgeklopte cijfers die in oudere onderzoeken gehanteerd worden enigszins achterhaald zijn. Het Rapport spreekt dan ook niet van *Noodzaak* noch van *Nut*, maar concludeert slechts dat een OV-knooppunt bij De Punt met P+R- én fietsvoorzieningen *Kansrijk* is. Men pleit er vervolgens voor de bestaande Carpoolplaats uit te breiden van 40 naar 200 plaatsen. Tevens wordt geadviseerd om in de planvorming alvast rekening te houden met een uitbreiding tot 500 parkeerplaatsen en de impact daarvan ook te onderzoeken in de voorgenomen m.e.r. studie. Door de situering van het parkeerterrein binnen de lus van de noordelijke af- en oprit en de beslissing tot het hanteren van een zgn. 'vormvrije MER', vervalt echter de verplichting om ook andere milieuvriendelijker alternatieven te onderzoeken. En zullen die dus buiten beeld blijven

## **Ad 2 – Haarlemmermeer aansluiting als recept voor betere doorstroming op de A28.**

### ***A – Invoegen met hogere snelheid***

Een van de belangrijkste argumenten voor de aanleg van een Haarlemmermeer met rechte op- en afritten is, dat het invoegende verkeer dan meer snelheid kan maken en daardoor minder hinder veroorzaakt voor het reeds aanwezige verkeer. Met name bussen en vrachtauto's zouden dan sneller kunnen invoegen. Er worden door de onderzoekers echter geen meetgegevens bijgeleverd die dit ondersteunen.

Desgevraagd, zeggen zowel bus- als vrachtwagenchauffeurs dat voor hen een klaverblad of een Haarlemmermeer geen verschil maakt wat betreft de snelheid van invoegen. Vrachtverkeer rijdt sowieso niet harder dan 80 km en zorgt door het snelheidsverschil met het andere verkeer altijd voor mogelijke invoeg problemen. Uitgaande van de toegestane snelheid van 130 km op die plek, zal het reeds aanwezige verkeer altijd naar de linker weghelft moeten om ruimte te bieden aan oprijdend verkeer met een lagere snelheid.

De wens tot de aanleg van een Haarlemmermeer komt vooral uit de koker van de Drentse provinciale bestuurders, terwijl het eigenlijk gaat om een doorstromingsprobleem van de provincie Groningen. Uit niets blijkt dat Rijkswaterstaat deze Haarlemmermeer noodzakelijk vindt; RWS wilde aan het plan dan ook niet meebetalen. Ook de Groningse bestuurders hebben tot op heden geen enkele belangstelling getoond voor het plan. Waarom zouden de bewoners van Drenthe een slordige 25 euro per hoofd van de bevolking moeten bijdragen aan een (niet werkende) oplossing van een Gronings probleem?

### ***B – Nadelen van een Haarlemmermeer***

RWS noemt een aantal niet onbelangrijke nadelen van de Haarlemmermeer. Bij uitvoegend verkeer is er het risico dat voertuigen met te hoge snelheid bij de rotonde aankomen, wat een veiligheidsrisico inhoudt. Een ander nadeel is dat een Haarlemmermeer twee rotondes vereist die betrekkelijk dicht bij elkaar liggen aan weerszijden van de snelweg. Daardoor ontstaat het risico dat filevorming bij de ene rotonde het verkeer op de andere doet vastlopen.

Bij een half klaverblad liggen de aansluitpunten op het onderliggend wegennet verder uit elkaar waardoor er meer ruimte is om de verkeersdrukte op te vangen. Verder remt het afslaand verkeer bij een half klaverblad eerder af door de kromming in de afrit. Dit vergroot juist de veiligheid. De zogenaamde positieve bijdrage van een Haarlemmermeer aansluiting aan de doorstroming op de A28 is niet bewezen. De onderzoekers wijzen er merkwaardig genoeg zelf op dat de problemen bij het Julianaplein niet worden oplost door een snellere aanvoer van voertuigen, maar mogelijk zelfs worden verergerd. Dit komt doordat de opnamecapaciteit van de stad begrensd is.

### ***C – Gevolgen van toekomstige ontwikkelingen zijn over het hoofd gezien***

Wanneer straks door de aanleg van de Ringweg bij Groningen een belangrijk knelpunt op het hoofdwegennet rond de stad wordt weggenomen, kan het binnenkomen in de stad misschien nog een probleem zijn, maar op de aanvoerwegen en de rondweg zelf, stroomt alles voortaan makkelijk door. Dat betekent dat ook de transferia aan de West- en Oostzijde van de stad dan makkelijker bereikbaar zijn voor reizigers vanaf de zuidelijke corridor A28. Automobilisten die aan die kant van de stad moeten zijn, zullen daarom zeker niet geneigd zijn om bij De Punt op een bus te stappen. Dit effect is over het hoofd gezien, maar is wel van groot belang als het gaat om het afwegen van nut en noodzaak van een transferium bij De Punt.

### ***D – Snelheidsverlaging als alternatief wordt afgewezen***

In het Antea rapport beweren de onderzoekers dat een snelheidsverlaging slechts een geringe positieve bijdrage kan leveren aan de doorstroming op de A28. Dit is in tegenspraak met het beleid dat RWS zelf voert. Overall ziet men dat in de spits of bij hoge verkeersdichtheid de snelheid verlaagd wordt middels matrixborden om de doorstroming te verbeteren en turbulentie te voorkomen. De A28 bij De Punt lijkt ons daarom juist bij uitstek een locatie waar doorstroming en verkeersveiligheid verbeterd kunnen worden door het invoeren van een lagere snelheid. Een iets tragere aanvoer van voertuigen richting Groningen zal tevens de situatie bij het Julianaplein verbeteren, doordat aanvoer en opname capaciteit van het verkeer dichterbij elkaar komen te liggen.

### ***E – Veiligheid***

Locatie De Punt is verkeerskundig complex. Een autoweg (N34) en een snelweg (A28) worden samengevoegd door middel van een weefvak voor zowel invoegend als uitvoegend verkeer. Vooral het weefvak richting Groningen vóór De Punt zorgt voor relatief veel ongelukken. Dit wordt mede veroorzaakt door de snelheidsverschillen tussen N34 en A28 (100 km versus 130 km/u) en het afslaand verkeer naar De Punt, dat van hetzelfde weefvak gebruik moet maken. De onderliggende Rijksweg is een drukke weg die Glimmen, Eelde en Vries bedient. Ook is er de brug over het Noordwillemskanaal, die vooral in de zomer regelmatig open gaat voor de scheepvaart, waardoor het autoverkeer op de Rijksweg stagneert. Dit belemmert tevens de verkeersstroom van en naar de snelweg.

Eigenlijk blijkt dat juist de eigenschappen waarop men De Punt heeft beoordeeld als *kansrijk* voor een verkeersknooppunt (de vele wegen die samenkomen, het kanaal, de nabijheid van een vliegveld, het kleinschalige achterland) maken dat de locatie juist uitermate ongeschikt is voor dat doel. De beschikbare ruimte is zo klein dat de infrastructuur die men wil aanleggen als het waren vastgekneld ligt binnen zijn eigen grenzen. De wegen, de op- en afritten, het treinspoor, het kanaal, het smalle Drentsche Aa dal moeten zich allemaal voegen in eenzelfde smalle baan



en dat geeft weinig ruimte voor goede oplossingen. Naar onze mening is het inrichten van een transferium met busknoop op deze plek vragen om problemen.

*Figuur 3*

*Smalle doorgang bij De Punt, waar A28, N-W kanaal, spoor, Groningerstraat en Natura 2000 gebied Drentsche Aa zijn samengeperst.*

*Weefvak ten zuiden van De Punt is zeer kort en kan niet verlengd worden.*

### Ad 3 – Het systeem van P+R voorzieningen met overstap tussen HOV EN OV

In het openbaar vervoer (OV) streeft men naar een systeem met OV knooppunten die op regelmatige afstand van elkaar liggen en waar verschillende lijnen elkaar kruisen, zodat reizigers kunnen overstappen naar een lijn met hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) of een lijn in een andere richting.

#### A - De Punt 'kansrijk' als OV knooppunt met P+R en fietsvoorzieningen

In het Antea onderzoek betoogt men dat ook De Punt kansrijk zal zijn als OV-knooppunt. Er passeren daar 3 buslijnen, die onderling met elkaar verbonden kunnen worden.

**Lijn 5**, rijdt van Annen via Zuidlaren als snelbus over de N34 en A28 naar Groningen.

**Lijn 50** gaat via de Rijksstraatweg heen en weer tussen Assen en Groningen en heeft een tussenstop bij de scheepswerf, waar passagiers de gelegenheid hebben om over te stappen op **Lijn 9** die via Eelde-Paterswolde en het Martini ziekenhuis door gaat naar het NS station Groningen Noord.

Wil men deze lijnen met elkaar verbinden, dan is het nodig dat zowel Lijn 50 als Lijn 9 een stopplaats krijgen bij het busplatform naast de A28. Dat betekent wel dat lijn 9 een extra rit heen en weer naar de A28 moet gaan maken en daarbij twee keer de brug over het kanaal moet passeren, wat risico geeft op vertragingen.

#### B - Onderscheid tussen verschillende soorten P+R voorziening

In het Antea rapport wordt onderscheid gemaakt tussen drie soorten P+R voorziening:

1. **Bestemmingsfunctie** – faciliteert een overstap vlak voor de eindbestemming.
2. **Herkomstfunctie** – faciliteert een overstap op het OV aan het begin van de reis.
3. **Gebiedsfunctie** – faciliteert een overstap op het OV tussen vertrek- en eindpunt in.

#### • Bestemmingsfunctie:

In het Antea onderzoek worden 5 transferia rond de stad Groningen met name genoemd: Haren, Hoogkerk, Zernike, Karding en Euroborg.

Al deze transferia hebben een 'Bestemmingsfunctie' en geven verbinding met meerdere stadsbestemmingen. Wanneer De Punt als transferium op diezelfde kaart wordt ingetekend, is in één oogopslag duidelijk, waarom die locatie niet geschikt is als Bestemmings-transferium voor Groningen. De Punt ligt te ver van de stad en geeft geen aansluiting op meerdere stadsbussen.



Figuur 4 P+R locaties rond Groningen en Locatie De Punt

- **Herkomstfunctie:**

Een goed voorbeeld van een transferium met een ‘*Herkomstfunctie*’ is het knooppunt bij Gieten. Gieten heeft een redelijk grote woonkern waaruit voldoende mensen op een snelbus (HOV-lijn) richting Emmen of Groningen kunnen stappen om die tussenstop rendabel te maken. Tevens kruist de Noord-Zuid route daar een weg in Oost-West richting, die mensen gelegenheid biedt tot een overstap in een andere richting.

In De Punt is die situatie totaal anders. Om te beginnen zijn er te weinig bewoners in de directe omgeving om een dergelijk knooppunt rendabel te maken. Het lijkt of er een interessante overstap mogelijk is in een andere richting, maar in feite rijden alle bussen die daar passeren in dezelfde richting, n.l. tussen Groningen en Assen; de een als HOV-lijn over de snelweg, de andere twee als trage OV-lijn over secundaire wegen. De tijdswinst bij een overstap van OV naar HOV is maar gering en maakt de locatie daardoor minder interessant, terwijl de extra stop voor de reizigers in de snelle HOV-lijn discomfort oplevert.

De Punt lijkt ons daarom als P+R voorziening met een herkomstfunctie niet geschikt.

- **Gebiedsfunctie:**

Als Natuurplatform hebben we al eerder gepleit voor de aanleg van een ‘kralensnoer’ van kleine transferia in de buurt van woonkernen langs de snelwegen. Dit dient hetzelfde doel als de hierboven genoemde ‘gebiedsfunctie’. Ook De Punt zou een dergelijke gebiedsfunctie kunnen hebben, waar bewoners een snelle lijn naar de stad kunnen nemen.

Voor De Punt lijkt daarom alleen een kleine rol als opstappunt voor omwonenden weggelegd. En zelfs dan is er nog altijd de keus tussen opstappen op een weinig frequente buslijn in De Punt, of een paar kilometer doorrijden naar Haren, waar het aanbod aan bussen en bestemmingen veel groter is. Ook zijn er in Haren permanent 430 parkeerplaatsen vrij, zelfs tijdens de spits. Voor mensen zonder auto is de keus al helemaal makkelijk: ze blijven gewoon zitten in de langzame OV-bus die ze ook naar hun bestemming brengt.

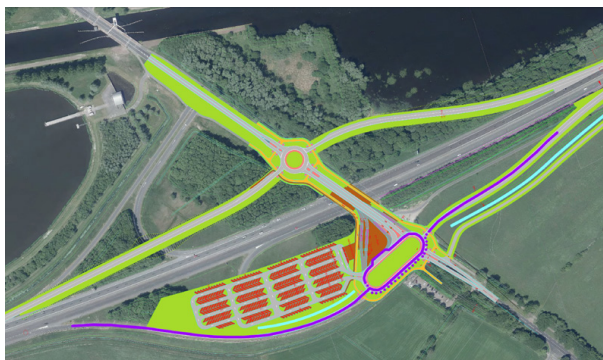


*Figuur 5 Transferium Haren, nieuwe uitbreiding; altijd ruim 400 plaatsen vrij*

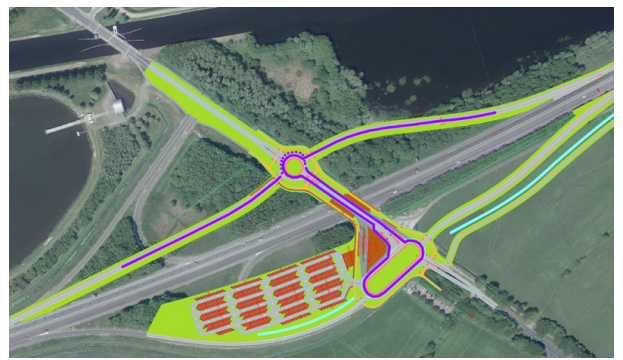
## D – De risico's van het huidige plan

Onderstaande schetsen laten zien hoe de Ovonde uitwerkt op de mobiliteit ter plekke:

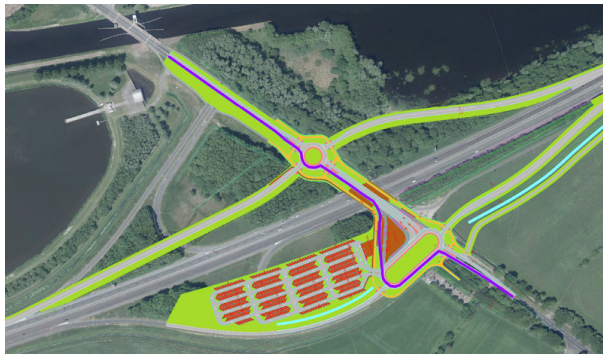
- Snelbus richting Groningen (lijn 5) - (2x ovonde)
- Snelbus richting Assen (lijn 5) - (2x kleine rotonde, 1x ovonde)
- Langzame bus naar Groningen (lijn 50) - (halve ovonde)
- Langzame bus naar Assen (lijn 50) - (1x ovonde)
- Pendel tussen Groningen-Eelde-DePunt (lijn 9) - (2x brug, 1x ovonde)



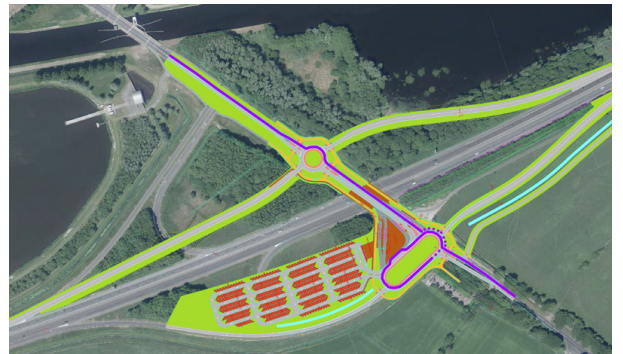
*Buslijn 5 richting Groningen*



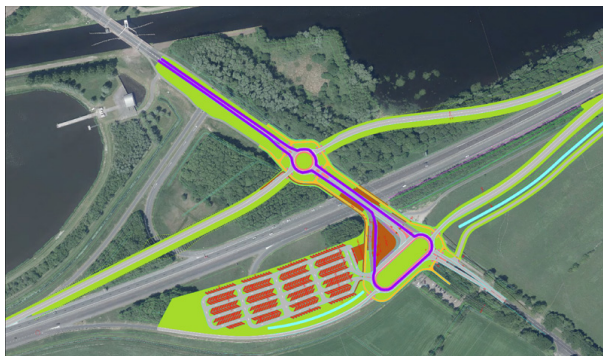
*Buslijn 5 richting Assen*



*Buslijn 50 richting Groningen*



*Buslijn 50 richting Assen*



*Buslijn 9 De Punt - Groningen via Eelde en terug*

*Deze constructie met ovonde en parkeren aan de oostkant zal veel extra gedraai en heen en weer gerij op de Rijksstraatweg veroorzaken, waar ook al het andere drukke verkeer moet passeren. Zo moet al het verkeer richting Haren-Groningen altijd de hele ovonde rond.*

*We hebben de indruk dat al dit gedraai en extra heen en weer gerij stagnatie zal veroorzaken, zeker op tijden dat ook de brug nog open gaat.*

*Figuur 6 Schetsen van de circulatie van de buslijnen rond de geplande ovonde*

## E – Een alternatief van het Natuurplatform genegeerd

Ooit hadden wij als Natuurplatform een simpele oplossing voorgesteld voor een kleine parkeerplaats aan de westzijde van de A28, als onderdeel van een 'kralensnoer' van kleine transferia, waar de snelbus met weinig oponthoud kon stoppen om mensen op te pikken en waarbij er geen kostbare infrastructurele aanpassingen nodig waren met een Haarlemmermeer.

Dat werd toen afgeschoten omdat Rijkswaterstaat geen parkeerplaatsen binnen haar afritten zou willen hebben. Nu RWS toch akkoord is gegaan met een OV-knoop binnen de oostelijke afrit, hoeft eenzelfde constructie aan de westzijde ook geen weerstand meer op te roepen. Jammer dat bij dit laatste plan door de vormvrije MER deze mogelijkheid niet meer in beschouwing kan worden genomen... Het zou een mogelijkheid geweest zijn om met weinig kosten een opstapplaats voor omwonenden te creëren, die geen risico's in zich draagt van verstedelijking en het beekdal niet verder aantast. De Haarlemmermeer aansluiting kan achterwege blijven en het land ten noorden van de Rijksweg kan een natuurbestemming krijgen.



Figuur 7 Voorstel Natuurplatform voor eenvoudige parkeerplaats in ZW-oxsel

### **Voorstel Natuurplatform uit 2015.**

Parkeerplaats met ruimte voor 200 auto's in de ZW-oxsel van de A28.

**Lijn 5 richting Groningen** heeft na de rotonde een bus-platform rechts van de oprit en kan daarna weer invoegen.

**Lijn 5 richting Assen** heeft een bus-platform rechts van de afrit en neemt dan na de rotonde weer de oprit naar Assen.

Reizigers kunnen via een voetpad van Oost naar West (en omgekeerd) onder de A28 door tussen busplatform en parkeerplaats

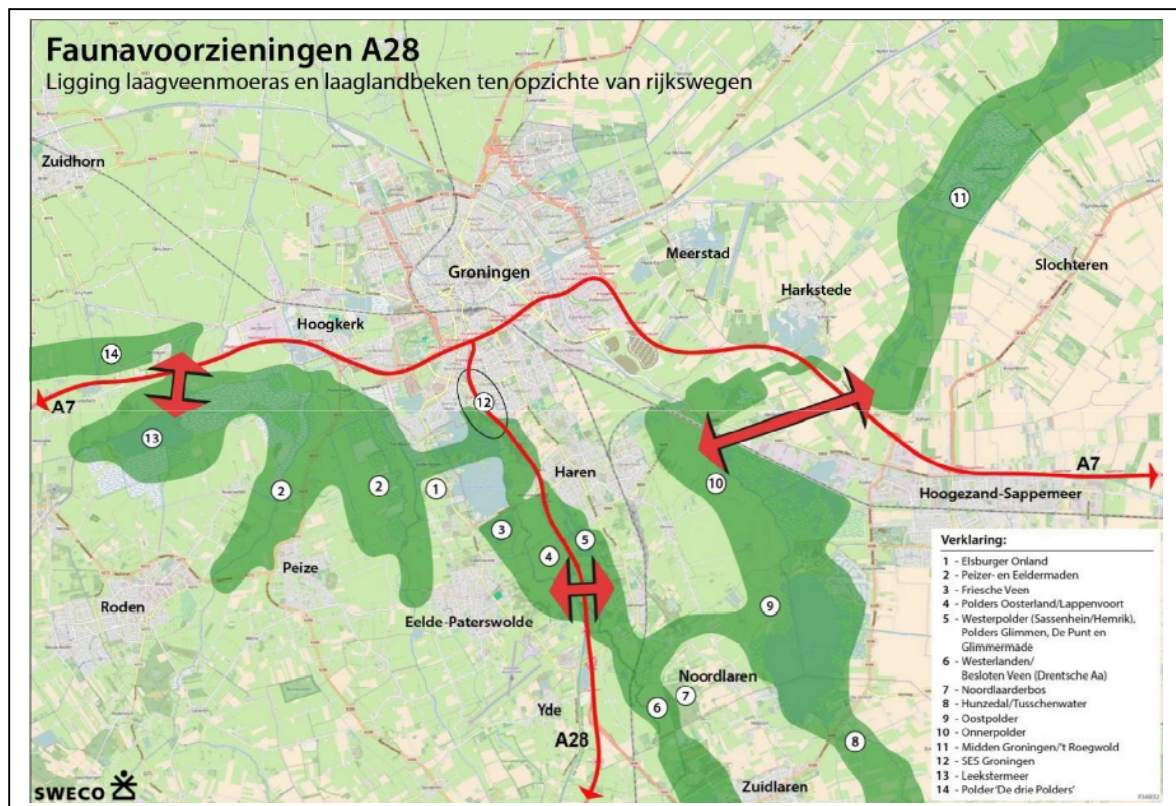
#### Ad - 4 Natuur en Landschap

Ondanks al deze tegenargumenten houden de bestuurders hardnekkig vast aan een groots opgezet knooppunt bij De Punt. En wij vermoeden dat het kwijnende vliegveld Eelde daar mede een rol in speelt. Ook in het Antea rapport wordt het vliegveld nog als zodanig genoemd. Men hoopt nog steeds dat Eelde ooit een grote vlucht zal nemen, maar realiseert zich niet dat, wanneer dat echt zou gebeuren, de benodigde infrastructuur het omringende landschap volledig zal ontwrichten.

De provincie heeft de mond vol over de bijzondere waarde van de Landgoederenzone, de uniekheid van het Beekdal en het Nationaal Park Drentsche Aa, maar deze liefde wordt slechts met de mond beleden. In werkelijkheid is men bezig de kernkwaliteiten van Drenthe, het kwetsbare beekdallandschap en zijn bijzondere ecologische waarden in gevaar te brengen en te verwoesten door bedrijvigheid aan te trekken en verkeersknooppunten in te richten.

De realisatie van een transferium met busplatform bij De Punt, de aanleg van een volledige Haarlemmermeer en een extra vluchtstrook van 1,5 km vanaf de oprit naar het Noorden tot aan Glimmermade, zet een ongewenst proces van verstedelijking in gang, dat volkomen in tegenspraak is met de Natuurdoelen voor dit gebied, waar de provincie zo hoog van opgeeft.

De A28 vormt in dit deel van het Drentsche Aa dal een barricade voor zowel planten als dieren. Opdracht van de Overheid is, om de nu nog bestaande barrières in de EHS op te heffen. In 2015 is de provincie Groningen gestart met een project *Ontsnipering A28*. Vertegenwoordigers van provincie, RWS, natuurorganisaties en ecologen werken hierin samen om tot een oplossing te komen, die de ecologische verbinding tussen de natuurgebieden aan oost- en westzijde van de Aa kan herstellen.

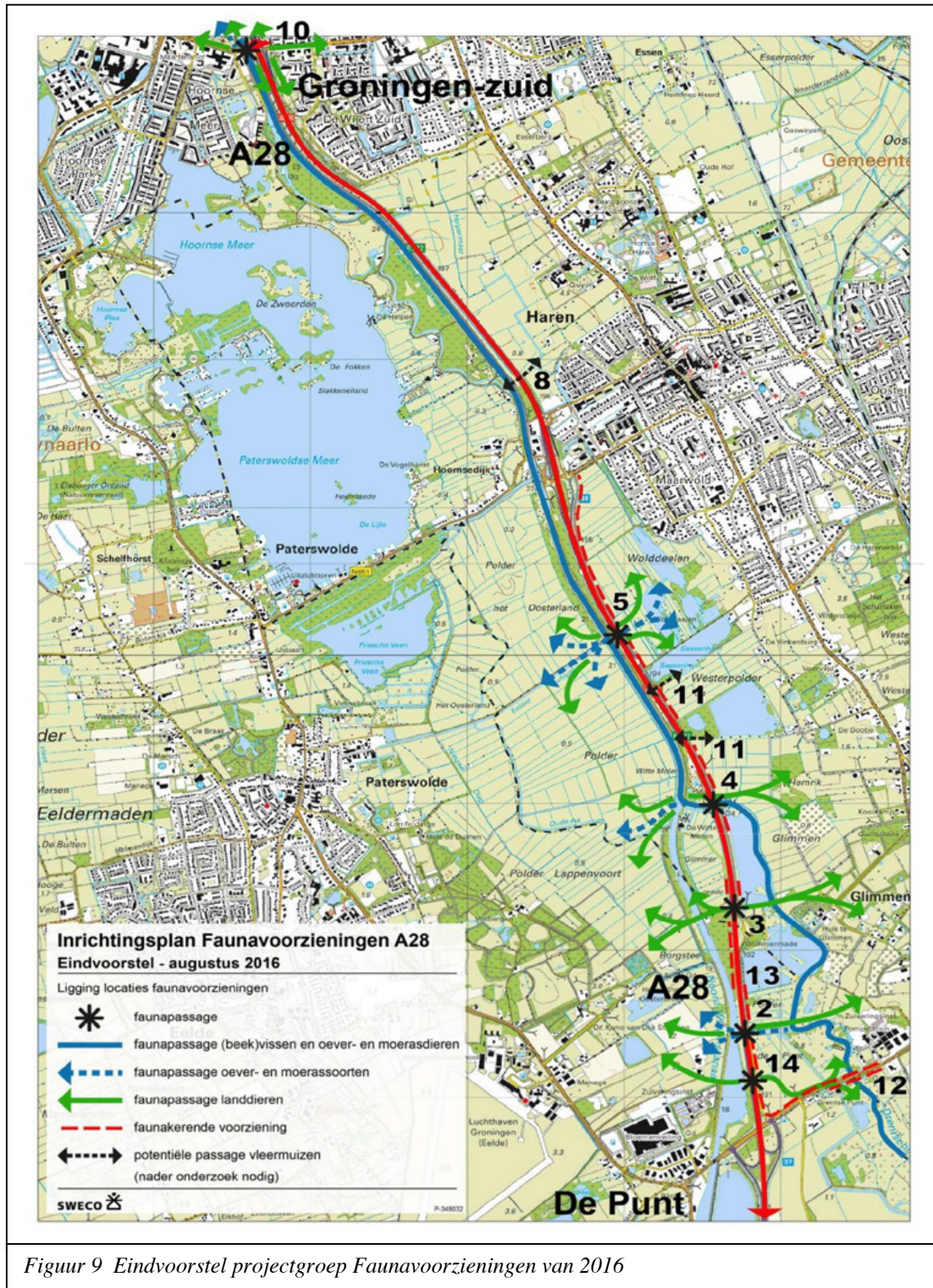


*Figuur 8 Ligging van de natuurgebieden ter weerszijden van de A28 en A7. De rode lijnen zijn de rijkswegen en de rode pijlen geven de faunaknelpunten aan met de rijkswegen.*



**Drie redenen om haast te maken met de aanleg van de faunaverbindingen:**  
(genoemd tijdens de eerste verkenning)

1. Er is momenteel onvoldoende leefgebied om de populatiegroei van de (zeldzame) laagveen- en beeksoorten op te vangen en om de vitaliteit van de populaties te kunnen waarborgen.
2. De leefgebieden die aanwezig en geschikt zijn, zijn onvoldoende bereikbaar.
3. Voorkomen van wildslachtoffers, zo zijn er inmiddels al vier otters op de A 28 doodgereden.



Figuur 9 Eindvoorstel projectgroep Faunavorzieningen van 2016

**Transferium De Punt dient geen enkel aantoonbaar maatschappelijk belang.  
Het betekent slechts een onverantwoorde aanslag op de Natuur.**

**Voor dit gebied geldt: “Nee, tenzij er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang”**

Dit zwaarwegende maatschappelijke belang is er niet. Er is geen NUT en NOODZAAK aangetoond, alleen een KANS, dat een transferium op die plek zou kunnen werken. Zoals wij in het bovenstaande hebben proberen aan te tonen, is die kans op succes heel mager en wordt het project gedragen door veel onjuiste aannames.

**Het Transferium staat de uitvoering van een fatsoenlijke ontsnippering van de A28 in de weg.**

Het gebied even ten noorden van De Punt is een locatie die geschikt geacht wordt om enkele faunapassages voor landdieren te creëren. De aanleg van een Haarlemmermeer op deze plek zal de mogelijkheid voor een dergelijke onderdoorgang frustreren en wellicht onmogelijk maken, doordat de breedte van de A28 te groot wordt om een werkbare doorgang te realiseren. De N34 en de A28 vormen reeds een forse aanslag op het stroomdal van de Drentsche Aa. Door de aanleg van een transferium gaat dit proces nog een stap verder. De landelijke rust in de directe omgeving wordt verstoord. Grote oppervlaktes van het gebied worden straks verhard. Grasland in het waterwingebied gaat verloren en moderne betonconstructies moeten het transferium een stadse en veilige allure geven met bijbehorende verlichting, wachtruimtes en een kiosk.

In hoofdstuk 4 van het voorontwerp wordt er op alle aspecten van landschap, ecologie, licht, bodem, luchtkwaliteit, waterverontreiniging, geluidsoverlast en veiligheid betoogd, dat men binnen de normen blijft en er dus geen belemmeringen zijn voor de aanleg van een transferium. Dat wil echter niet zeggen dat het plan geen enkele invloed zal hebben op de kwaliteit van landschap en ecologie als totaalbeleving. Wat dat betreft vormen de geïsoleerde meetcijfertjes geen garantie voor een onschadelijk eindbeeld.

Door de parkeerplaats binnen de oprit naar Groningen te situeren blijft men binnen het gebied dat al een verkeersbestemming heeft. Een bestemmingsplanwijziging is daarom niet nodig en er hoeft ook geen afweging te worden gemaakt met milieuvriendelijker oplossingen. Die zijn wel voorhanden maar blijven nu buiten beschouwing.

Dat we hier te maken hebben met het nationaal Beek en Esdorpenlandschap, dat het om een waterwingebied gaat, dat er sprake is van reeds kwetsbare ecologische verbindingen, speelt nu geen rol meer.

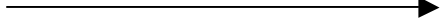
Terwijl er voor de ontsnippering van de A28 maar moeizaam geld te vinden is en dan nog alleen voor bescheiden, goedkope aanpassingen is men hier bereid 12 miljoen euro over de balk te gooien voor een prestigeproject dat door iedere buitenstaander zal worden gezien als een sprookje, vergelijkbaar met de nieuwe kleren van de Keizer.

Dat is een van de meest onverteerbare aspecten van dit plan.

**Wij verzoeken de gemeenteraad het plan voor dit transferium niet verder door te zetten.**

Namens het Natuurplatform Drentsche Aa

Philippe Boucher  
Marianne van Albada

**BIJLAGEN:** 

## BIJLAGEN:

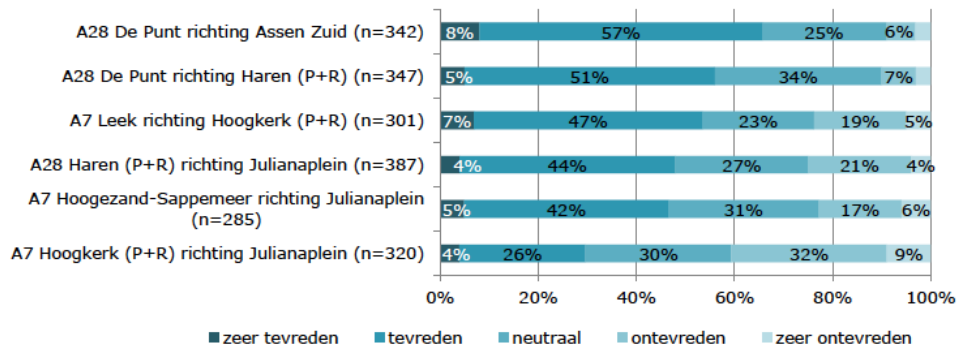
**Gebruikers onderzoek i&o research 2015**, opdrachtgever min. I&M  
De Punt-Haren 90% tevreden, neutraal of zeer tevreden over doorstroming.

### 12.3 Tevredenheid doorstroming

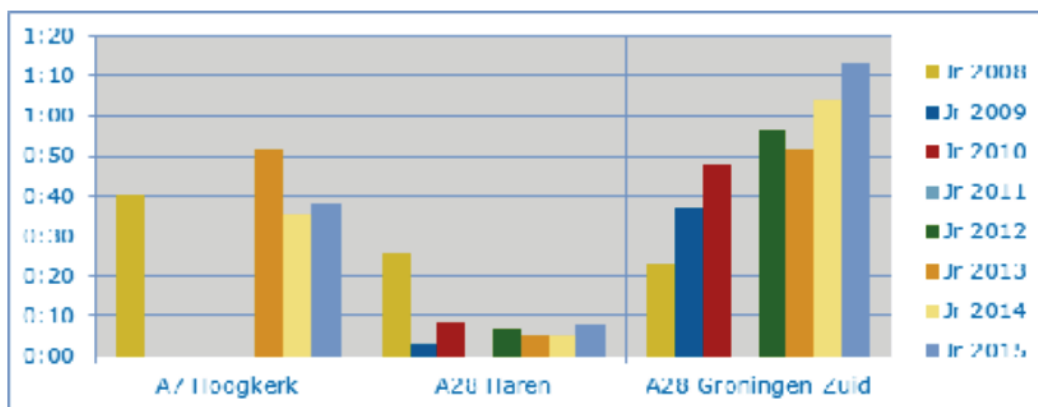
De respondenten zijn vooral tevreden over de doorstroming op de A28 de Punt richting Assen Zuid: maar liefst twee derde is positief over de mogelijkheden om tijdens de spitsuren op dit traject door te rijden. Ook de A28 van De Punt richting Haren kan op een relatief hoge tevredenheid van 56 procent rekenen. De tevredenheid is het laagst (30 procent) onder de gebruikers van het traject A7 Hoogkerk richting Julianaplein. De resultaten zijn vergelijkbaar met 2014. Ook in 2014 waren de respondenten het meest kritisch over de doorstroming op dit traject.

**Figuur 12.6**

In hoeverre bent u tevreden over de doorstroming op onderstaande wegen/trajecten in de regio Groningen-Assen tijdens spitsuren?



### Gegevens Rijkswaterstaat over files Haren – Groningen Zuid 2008 – 2016

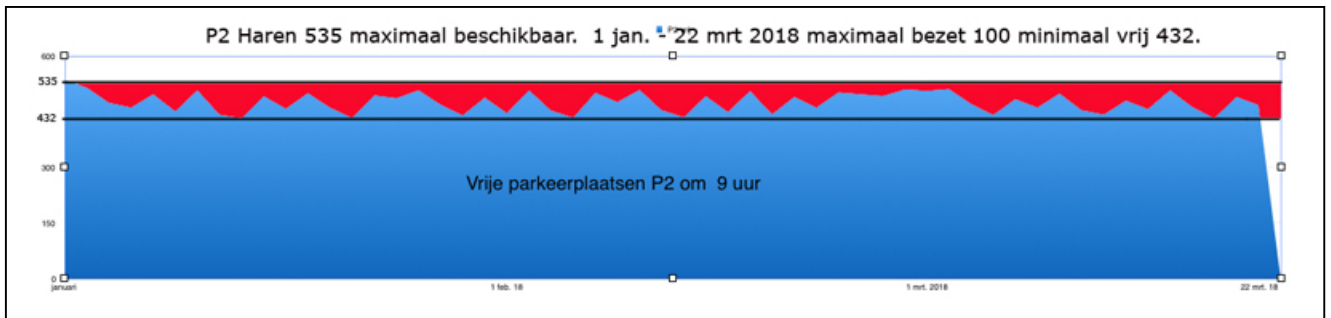


Files Haren en Groningen Zuid 2008-2016 Gegevens Rijkswaterstaat

## Bezettingsgraad Haren P2

januari - maart 2018, altijd 430 plaatsen vrij.

Digitale gegevens Gemeente Groningen parkeerbeheer.



## Parkeervoorzieningen Groningen en omstreken

### *P+R terreinen aan randen van Groningen:*

Hoogkerk	970
Reitdiep	300
Kardinge	880
Haren	855
Euroborg	919
Meerstad	400
Zernike	1000 (vrij: P5+P6, + deel gesloten op Zernike zelf)

**Totaal rond Groningen 5324**

### *Assen*

Station	230
Mardsijk	250

***Leek 200***

***Zuidhorn 200***

### *Groningen: parkeergarages (betaald)*

Ossenmarkt	320
Boterdiep	1200
Martiniplaza	1500
Martiniplaza tegover ingang	600
Damsterdiep	508

**Totaal in parkeergarages 4128**