



NATUURPLATFORM DRENTSCHE AA

Haasakkers 3

9475 PJ, Midlaren

natuurplatformdrentscheaa@kpnmail.nl

www.natuurplatform-drentsche-aa.nl

Bezwaar Ontwerp Bestemmingsplan Transferium De Punt,
Bestemmingsplan NL.IMRO.1730.BPTransferiumDP-0301

Midlaren 12 juli 2019

Aan de Gemeenteraad van Tynaarlo

Postbus 5 9480 AA. Vries

Wat vooraf ging

Op 13 april 2018 is het voorontwerp bestemmingsplan Transferium De Punt gepubliceerd.

Aan dit plan ligt een besluit, met slechts één stem meerderheid, ten grondslag van Provinciale staten van Drenthe van 16 december 2015. Dit besluit is genomen na een onderzoek van de Antea Group naar Nut en Noodzaak van een transferium bij De Punt. Twijfels waren niet weggenomen gezien de krappe meerderheid.

Dit onderzoek is verricht nadat in de Staten eerder grote twijfels waren gerezen over een plan voor 2000 parkeerplaatsen. In de Commissie Omgevingsbeleid van 26 november 2014 zegde de gedeputeerde Brink, onder druk van een meerderheid van de statenleden toe een nieuw onderzoek te laten doen naar nut en noodzaak van een transferium door een onafhankelijk bureau.

Daaraan vooraf ging de ter inzage legging van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Milieueffectrapportage Transferium de Punt op 15-08-2014 van het plan voor 2000 parkeerplaatsen. Na bestudering van het plan en de ingediende zienswijzen, waaronder die van het Natuurplatform Drentsche Aa, kwam de Cie. voor de m.e.r. op 13-11-2014 / rapportnummer 2978-16, met een verslag met niet mis te verstane kritiek en een aantal aanbevelingen.

Dit was de voorlopige uitkomst van een lange voorbereiding die begon op 12 januari 2012 en na diverse onderzoeken en ontwerpen eindigde met een concept eindrapport op 17 juni 2013.

In de omgevingsvisie Drenthe van 2 juni 2010 wordt de Punt al genoemd als mogelijke locatie voor een transferium. Wat opvalt in deze 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 pijlers 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 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, luchthaven, waterweg, en toekomstige regiotram).

In ons bezwaar richten wij ons op het onderzoek naar nut en noodzaak van de Antea Group dat aan het voorontwerp bestemmingsplan van 13-04-2018 en het ontwerp bestemmingsplan van 28-05-2019, ten grondslag ligt en de aanbevelingen van de Cie voor de m.e.r. van 13-11-2014.

Verder baseren we ons op gegevens van de gemeente Groningen over het gebruik van Transferium Haren en de omvang van reeds gerealiseerde transferia rond de stad Groningen. Tevens over het effect van de nieuwe rondweg op de congestie vlak voor de stad. Gegevens van RWS over files tussen De Punt en Groningen en ongelukken registratie van RWS vlak vóór en na De Punt.

1. Bereikbaarheid van Groningen vanuit Drenthe

Het nut en de noodzaak van een transferium bij De Punt is gebaseerd op een berekende potentie voor parkeren vanaf de A28 vóór de stad Groningen. Men baseert zich daarbij op het rapport Actualisatie P+R beleid Groningen-Assen van 22 dec. 2011, kenmerk PGA004/Ebm/0017.

Op de corridor Assen - Haren - Groningen zou er een potentie zijn van 2.660 parkeerplaatsen en een tekort van 1.740 parkeerplaatsen (pag.28 en 30). Hieraan ligt de aanname ten grondslag dat het aandeel P+R gebruik van 4,4% op de Corridor Grijpskerk- Zuidhorn- Zernike- Groningen, op de A28 Assen-Groningen even groot zou zijn. De Cie voor de m.e.r. adviseert om te onderzoeken of deze aanname wel juist is. Volgens ons is er alle reden om te veronderstellen dat deze aanname onjuist is, omdat de corridor Grijpskerk-Groningen eindigt naast 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 complex waar ze werken vlak naast de N355. Automobilisten op de A28 richting Groningen zullen bij De Punt, nog ver weg van hun werkplek, andere overwegingen hebben om van de weg af te gaan dan reizigers op de N355 vlak bij Zernike.

Het advies van de Cie. voor de m.e.r. om te onderzoeken of bovenstaande aanname terecht is, is niet opgevolgd terwijl dit een cruciale factor is voor het aantonen van nut en noodzaak.

Zonder dit verder met een berekening te onderbouwen gaat het Antea onderzoek uit van een percentage van 5 a 7,5% van alle passanten op de A28, die gebruikers van P+R voorzieningen kunnen worden, wat dan 200 tot 500 nieuwe gebruikers zouden zijn (pag. 23 Antea Group Proj. nr. 266264 1 sept 2015). Dat in Haren deze ruimte er al is, en een tweede uitbreiding van 500 plaatsen volgens het Verkeer en Vervoersplan Haren nog mogelijk is, wordt buiten beschouwing gelaten.

Dat de behoefte om ruim voor de stad van de A28 af te gaan en over te stappen op het OV richting Groningen niet groot is, bewijst het gebruik van Transferium Haren. Na uitbreiding van Haren naar 855 parkeerplaatsen, blijkt uit digitale meetgegevens dat in de eerste drie maanden van 2018 minimaal 430 parkeerplaatsen ongebruikt blijven. Dit is al de laatste twee jaar zo. De potentie op een parkeerplaats bij De Punt, nog verder van de stad, zal navenant lager zijn.

Dat de doorstroming op de A28 tussen de Punt en Haren een probleem zou zijn, wordt tegengesproken door cijfers uit een reizigers onderzoek waaruit blijkt dat 90% neutraal, tevreden of zeer tevreden is over de doorstroming. Pas vlak voor de stad neemt de ontevredenheid toe van 7% naar 25%. Reizigers zullen weinig aandrang voelen om vóór Haren de A28 te verlaten.

Een ander advies van de Cie. voor de m.e.r. om te onderzoeken wie de gebruikers van transferium Haren zijn is evenmin opgevolgd. Een dergelijk onderzoek had meer licht kunnen werpen op de vraag in welke behoeften Haren voorziet bij automobilisten en wat dit betekent voor een parkeerplaats bij De Punt.

De Antea Onderzoekers spreken dan ook niet van een noodzaak noch van nut, maar concluderen slechts dat een transferium van 200 plaatsen kansrijk is. Nut en noodzaak vereist een afweging tussen kosten en baten bij het gebruik. Wat de term 'kansrijk' betekent wordt niet verder uitgewerkt.

Het argument van Antea is tevens dat door congestie op de A28 vóór Haren het transferium Haren niet bereikbaar zou zijn en De Punt dus een logisch alternatief vormt. Gegevens van RWS over de files op de A28 laten echter zien dat de files bij Haren verwaarloosbaar zijn. Slechts vlak voor de stad bij het Julianaplein is sprake van congestie in de spits. De afgelopen drie jaar zijn de files vlak vóór Groningen op de A28 echter gehalveerd.

Het argument dat de luchthaven van de parkeerplaats gebruik zou gaan maken was al niet sterk door de afstand naar de vertelhal, maar nu passagiersaantallen voortdurend dalen en de luchthaven voldoende ruimte heeft, speelt dit geen enkele rol meer.

2. P+R locaties rond Groningen

Op pag. 13 en 14 van het Antea onderzoek betoogt men dat de bereikbaarheid van de stad Groningen vanuit Drenthe, nu en in de toekomst, een opgave blijft. In de verkeerskundige analyse concludeert men dat de reconstructie van de zuidelijke ringweg het voornaamste knelpunt in de doorstroming op het hoofdwegennet zal wegnemen. Het werkelijke probleem ligt namelijk binnen de bebouwde kom van Groningen. In dit onderzoek gaat men uit van 5 transferia in en rond de stad Groningen. Inmiddels zijn we drie jaar verder en zijn er nu 7 transferia in en rond de stad met een totaal van ca. 5.500 parkeerplaatsen. Verder van de stad is een aantal herkomst transferia gerealiseerd met een totaal aan ruim 800 parkeerplaatsen bij Assen, Leek en Zuidhorn waar men kan overstappen op het HOV.

Doordat straks met de aanleg van de Zuidelijke Ringweg een belangrijk knelpunt op het hoofdwegennet zal zijn weggenomen, zullen ook de transferia aan de West- en Oostzijde van de stad makkelijker bereikbaar worden voor reizigers vanaf de zuidelijke corridor A28. Dit effect is over het hoofd gezien maar is wel van groot belang als het om de bereikbaarheid gaat.

De conclusies van het Antea onderzoek lijken niet alleen sterk gevoed door de wens een transferium bij De Punt als kansrijk voor te stellen, maar zijn feitelijk achterhaald door de ontwikkelingen in en rond de stad Groningen en bij Haren. Ook de hogere frequenties van het OV, bus en trein, dragen hieraan bij, evenals de succesvolle initiatieven van Groningen Bereikbaar.

3. Een OV knooppunt met P+R en fietsvoorzieningen

In het OV streeft men naar een systeem met OV knooppunten die op regelmatige afstand van elkaar liggen en waar bij voorkeur OV lijnen elkaar kruisen en reizigers dus kunnen overstappen naar een lijn in een andere richting. Gieten is een goed voorbeeld van zo'n knoop met buslijnen in Noord-Zuid richting over de N34 en Oost-West langs de N33. Er is daar ook een kleine P+R.

In het Antea onderzoek wordt betoogd, dat een dergelijke knoop ook bij De Punt kansrijk zou zijn, omdat reizigers van de trage buslijn 50 Assen-Groningen dan zouden kunnen overstappen op de snelle lijn 5 van Annen naar Groningen over de N34 en A28. Lijn 50 stopt momenteel ook al bij De Punt naast de scheepswerf waar reizigers kunnen overstappen op lijn 9 naar Eelde-Paterswolde via Martini ziekenhuis naar NS station Groningen Noord.

Het huidige busstation naast de scheepswerf, zou dan verplaatst moeten worden naar de nieuwe P+R locatie. Voor lijn 5 betekent dit een vertraging van enkele minuten en voor lijn 9 het risico van vertragingen als de brug over het kanaal open is. Ook de koppeling tussen lijn 9 en 50 kan vertraging oplopen door de brug over het kanaal. Nu heeft men daar geen last van omdat het huidige busstation nog voor het kanaal ligt.

Het onderzoek maakt geen afweging tussen het discomfort voor de vele reizigers op de drukke lijn 5 en het voordeel voor enkele reizigers van lijn 50. Lijn 50 wordt voornamelijk gebruikt voor korte afstanden. Wie vanuit Assen snel naar de stad wil gebruikt lijn 309 die direct over de A28 rijdt. Verder is het voordeel voor een snellere reis van Groningen naar de luchthaven achterhaald nu er met een Airportliner, Qbuzz lijn 100, een directe verbinding is van Groningen naar de luchthaven, gekoppeld aan de aankomst- en vertrektijden van de vliegtuigen.

De ontwikkeling van Transferium Haren heeft geleid tot een veelzijdige busknoop met 5 verschillende buslijnen naar toplocaties in de stad, Martini ZH, Gasunie, Zernike, Centrum en Europark, en verder Stadskanaal en Eemsmond. Dat maakt Haren extra aantrekkelijk om van de auto over te stappen op het OV.

Een nieuwe busknoop bij De Punt is daarmee feitelijk overbodig geworden, duur voor het OV en inefficiënt.

4. Haarlemmermeer

Op pag. 18 van het Antea onderzoek wordt betoogd dat een Haarlemmermeer met rechte op- en afritten het verkeer de mogelijkheid biedt met grotere snelheid in te voegen, waardoor er minder verkeershinder wordt veroorzaakt. Vooral vrachtauto's zouden op de huidige oprit te weinig snelheid kunnen maken. Het Antea onderzoek levert hierover geen cijfers. Navraag door ons bij buschauffeurs en vrachtwagen chauffeurs van zwaar transport leverde daarvoor geen bewijs. Men zegt dat een half klaverblad of een Haarlemmermeer geen verschil maakt voor de snelheid bij invoegen. Vrachtverkeer rijdt sowieso niet harder dan 80 km en zorgt daardoor altijd voor mogelijke invoeg problemen. Voor het verkeer op de A28 maakt het weinig uit of invoegend verkeer 60 of 80 km/u rijdt want het overige verkeer zal altijd naar de linker weghelft moeten als men met de toegestane snelheid van 130 km rijdt.

Uit niets blijkt dat Rijkswaterstaat van de halve klaverbladen af wil, integendeel, RWS wilde aan dit plan aanvankelijk niet meebetalen. RWS noemt een aantal niet onbelangrijke nadelen van de Haarlemmermeer. Bij uitvoegend verkeer bestaat 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 verkeersdrukke 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.

Dat de aanleg van een Haarlemmermeer een positieve bijdrage zou leveren aan de doorstroming op de A28 is dus niet bewezen. Merkwaardigerwijs wijzen de onderzoekers er op dat de problemen bij het Julianaplein zelfs kunnen verergeren door een snellere aanvoer van voertuigen, aangezien de opnamecapaciteit van de stad maar beperkt is (pag. 8, 2.2.2).

Verder betogen de onderzoekers (op pag. 18, 3.5) dat een snelheidsverlaging slechts een geringe positieve bijdrage kan leveren aan de doorstroming op de A28. Dit is in tegenspraak met het beleid van RWS. Overall ziet men dat in de spits of bij hoge verkeersdichtheid de snelheid verlaagd wordt met matrixborden om de doorstroming te verbeteren en turbulentie te voorkomen. De Punt is bij uitstek een locatie om de doorstroming te verbeteren en de verkeersveiligheid te verhogen door een lagere snelheid op de A28 in te voeren. Een iets tragere aanvoer van voertuigen richting Groningen zal de situatie bij het Julianaplein verbeteren doordat aanvoersnelheid en opnamecapaciteit van voertuigen dichter bij elkaar komen te liggen. Antea levert hier geen enkele onderbouwing van hun bewering dat snelheidsverlaging maar een geringe positieve bijdrage kan leveren.

5. Veiligheid

De locatie De Punt is verkeerskundig complex. Een autoweg, de N34 en een snelweg de A28 kruisen elkaar via een weefvak voor invoegend of uitvoegend verkeer. Vooral het weefvak vóór De Punt in noordelijke richting zorgt voor relatief veel ongelukken, mede door de snelheidsverschillen tussen N34 en A28, (100 en 130 km/u). De onderliggende Rijksstraatweg is een drukke route die Glimmen, Eelde en Vries bedient. Ook de brug over het Noord-Willemskanaal zorgt vooral in de zomerperiode voor openthoud, doordat het passeren van schepen het autoverkeer op de Rijksstraatweg stil legt. Dit belemmert de afwikkeling van het verkeer dat van de snelwegen af komt.

Bij hun keuze voor De Punt als geschikte plaats voor een transferium en busknoop, noemen de onderzoekers steeds het voordeel van de samenkomst van diverse wegen, een kanaal en de nabijheid van een luchthaven. Feitelijk is De Punt echter juist door deze samenballing van verkeersstromen op een te kleine plek, volkomen ongeschikt voor dit doel. De Punt is een risicofactor als het gaat om het inrichten van een parkeervoorziening en busstation. Ook voor fietsers wordt de situatie onveilig (bijl. 10)

6. Natuur en landschap

Het inrichten van een parkeerplaats en busplatform bij De Punt, de realisatie van een volledige Haarlemmermeer en een extra vluchtstrook van 1,5 km vanaf de oprit naar het Noorden tot aan Glimmermade zet een verder proces van verstedelijking in gang. 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 stap voor stap verder. Grote oppervlaktes van het gebied (2,6 ha) 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. De toegestane omvang van gebouwen is buiten proporties in verhouding tot het kleinschalige landschap en de cultuurhistorie.

Op alle aspecten van luchtkwaliteit, waterverontreiniging, geluidsoverlast, landschap, cultuur, ecologie, licht, bodem en veiligheid betoogt men in het ontwerp in hoofdstuk 4 dat er geen belemmeringen zijn en dat men binnen de normen blijft. Maar dat wil niet zeggen dat het plan geen enkele invloed zou hebben op de kwaliteit van landschap en ecologie (zie ons bezwaar bij de Aanmeld notitie). Door de parkeerplaats binnen de oprit naar Groningen te situeren blijft men grotendeels binnen het oppervlak dat al een verkeersbestemming heeft. Daardoor is een bestemmingsplanwijziging voor een groot deel van het plangebied niet nodig en hoeft er ook geen afweging te worden gemaakt met milieuvriendelijker oplossingen. Die zijn wel voorhanden maar blijven nu buiten beschouwing.

Dat we hier in het nationaal Beek en Esdorpenlandschap zitten en het plangebied volledig in het beekdal ligt, dat het hier om een waterwingebied gaat, dat sprake is van reeds kwetsbare ecologische verbindingen speelt nu in de besluitvorming kennelijk geen rol meer.

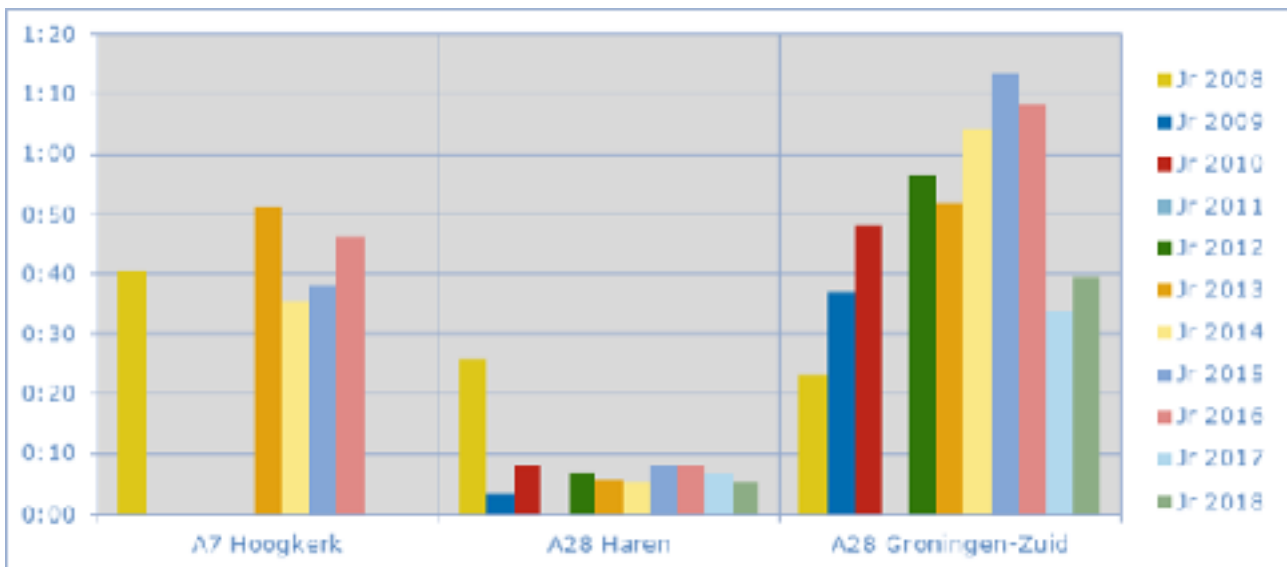
Het Natuurplatform Drentsche Aa kan niet anders concluderen dan dat dit plan een ernstige bedreiging vormt voor de kwaliteit van landschap en natuur en een averechtsse werking zal hebben op veiligheid en mobiliteit. Een afweging van het nut tegenover de kosten is niet gemaakt. Het plan is daarmee in strijd met het "nee tenzij" principe.

Natuurplatform Drentsche Aa
Philippe Boucher.

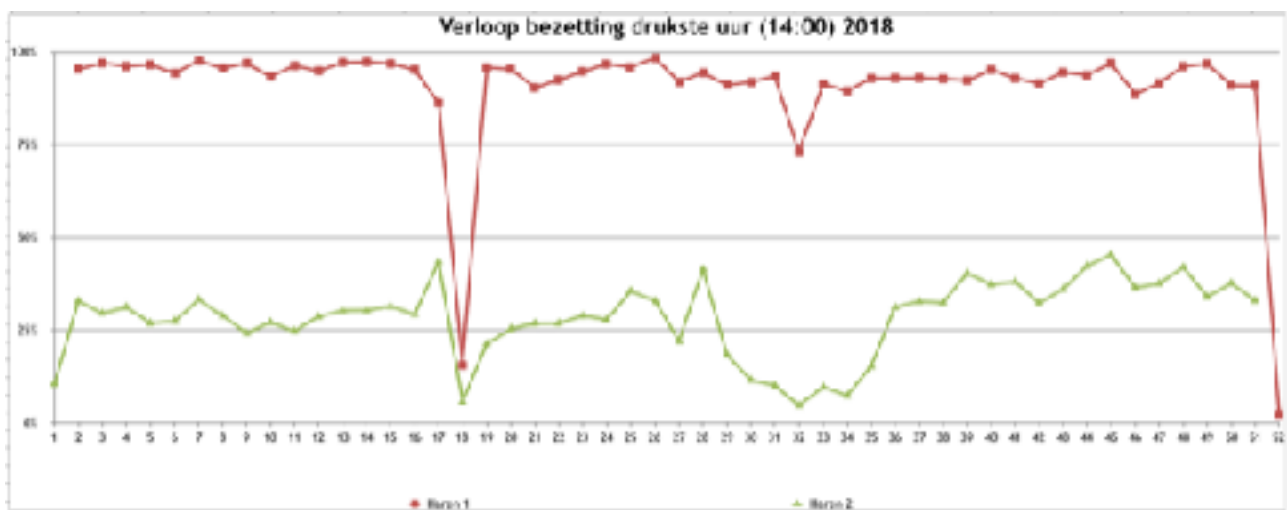
Met bijdragen van: prof. Dr. Jan P. Bakker ecooloog, Jim Klingers bouwhistoricus, Ir. Jan Wittenberg planoloog, Wietske Jonker-ter Veld oud-docent milieukunde, Drs. Reinier Meijer vleermuis onderzoeker.

Bijlagen

1. Files Haren en Groningen Zuid tussen 2008 en 2018 data RWS. Laatste drie jaar sterk dalend bij Groningen Zuid.

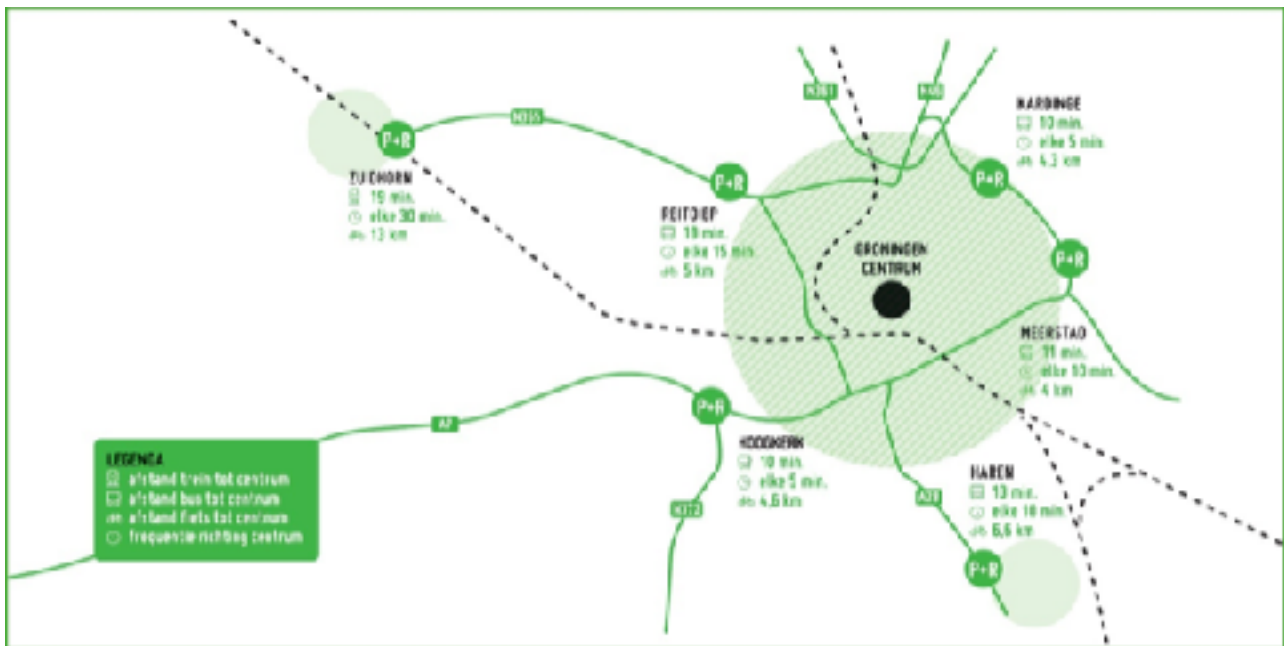


2. Bezetting P1 320 pl en P2 535 pl Transferium Haren in %.



Altijd minimaal 300 a 400 plaatsen vrij op het drukste uur van de dag. In de ochtendspits zelfs meer.
Data Groningen Bereikbaar.

3. Zes P+R transferia rond de stad Groningen met ruim 6.500 gratis parkeerplaatsen. In de stad 4000 betaalde plaatsen in parkeergarages. Frequente busverbindingen met het centrum.



4. Cie m.e.r. in haar rapport van 12-11-2014 over NRD Transferium De Punt

In de NRD wordt aangegeven dat de toenemende mobiliteit en verkeersdruk in de kop van Drenthe richting de stad Groningen voldoende potentie biedt om een transferium aan te leggen aan de A28 bij afslag De Punt. Een verkeerskundige onderbouwing van de potentie voor een transferium met 2000 parkeerplaatsen moet onderdeel uitmaken van het op te stellen MER.² In de achtergrondstukken³ worden wel analyses gegeven van de mobiliteit in de regio Groningen – Assen, maar er wordt geen berekende onderbouwing gegeven van het aantal parkeerplaatsen op Transferium De Punt. In het rapport ‘Transferpunt een mobiliteitsknoop bij de Punt’ wordt - onder de aanname dat 20% van de automobilisten overstapt naar hoogwaardig openbaarvervoer (HOV) - een getal genoemd van mogelijk 800 parkeerplaatsen (pagina 27, pagina 32).

Het rapport ‘Actualisatie P+R beleid Groningen – Assen’ vermeldt dat er een potentie is op de corridor Assen/Haren – Groningen van 2.660 parkeerplaatsen en een tekort van 1.740 parkeerplaatsen (pag.28). Hiervoor worden de aannamen gehanteerd dat het aandeel P+R-gebruik van 4,4% (van de autogebruikers) even groot is als op de corridor Grijpskerk/Zuidhorn/Zernike – Groningen. Indien deze aannamen anders zijn dan voorspeld kan de noodzaak van de aanleg van het transferium geheel anders uitpakken.

Daarnaast worden momenteel allerlei verkeersmaatregelen genomen die de doorstroming op de wegen bevorderen. Zo wordt het grootste regionale knelpunt, de Zuidelijke Ringweg Groningen, aangepakt vóór 2020⁴. Uit de achtergrondstukken blijkt dat na realisatie van de Aanpak Ring Zuid op het wegvak A28 De Punt - Haren alleen capaciteitsproblemen optreden ná 2020 in het hogere groeiscenario Global Economy. Daarmee zou de noodzaak voor een transferium bij De Punt kunnen verminderen.

De Commissie adviseert daarom in het MER het nut en de noodzaak van het transferium kwantitatief te onderbouwen op basis van:

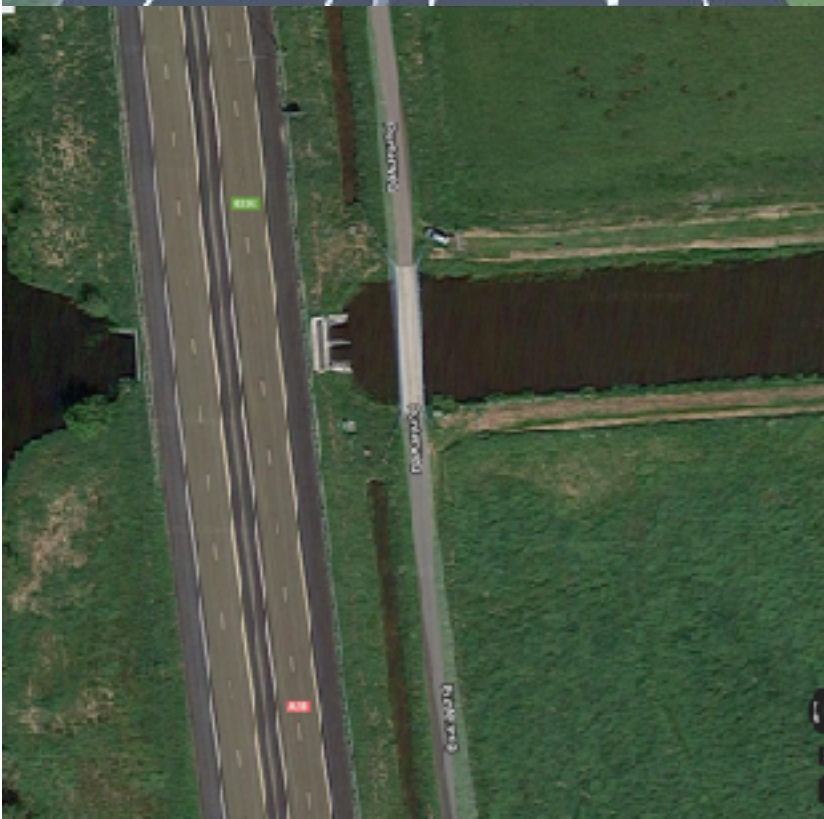
- * de mate en duur van congestie op de wegen, die het “potentieel” vormen voor een transfer van auto naar openbaar vervoer (A28, N34, onderliggend wegennet, etc.);
- * de Herkomst-Bestemmingsrelaties van het verkeer;
- * de andere nieuwe voorzieningen (onder andere herstructurering zuidelijke rondweg en uitbreiding P+R Haren);
- * het verlies aan comfort/privacy, extra OV-reistijd en natransport, ten opzichte van de extra reis/verliestijd als gevolg van de file om die overstap te maken.

- 2.) Zie ook de zienswijzen van Natuur en Milieu Drenthe, IVN en Natuurplatform Drentsche Aa.
- 3.) Eindrapport actualisatie Netwerkanalyse Hoofdrapport en de bijlagen, Rapportage analysefase Actualisatie NetWerkAnalyse, HOV-visie Groningen – Assen, bouwsteen van de actualisatie, Transferpunt-een mobiliteitsknoop nabij de Punt, Goudappel Coffeng d.d. juli 2010, Actualisatie P+R beleid Groningen – Assen, Goudappel Coffeng d.d. 22 december 2011, Netwerkanalyse Groningen – Assen d.d. juli 2006.
- 4.) Zie Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen d.d. 29 september 2014.
5. [Dagblad van het Noorden 13 juni 2018](#), Eric van der Bilt voormalig directeur van de Stichting Het Drentse Landschap over de plannen voor een transferium bij De Punt
6. Jim Klingers is bouwhistoricus, onderzocht de geschiedenis van de Groninger Punt en omgeving. Transferium De Punt ramp voor cultuurhistorie, Dagblad van het Noorden 19 juni 2018 (<https://www.dvhn.nl/Meningen/Opinie/Opinie-Transferium-De-Punt-ramp-voor-cultuurhistorie-23287177.html>)
7. Opinie: Transferium De Punt, meer asfalt of kan het ook anders? Dagblad van het Noorden 20 juni 2018 door Anneke Lubbers raadslid voor de PvdA in de gemeente Tynaarlo en Hendrikus Loof statenlid voor de PvdA in de provincie Drenthe (<https://www.dvhn.nl/Meningen/Opinie/Opinie-Transferium-De-Punt-meer-asfalt-of-kan-het-ook-anders-23294482.html>)
8. Panoramisch overzicht van De Punt naar het noorden. Duidelijk is te zien dat de bomenrijen links en rechts van de A28 en ten zuiden van de Groninger straat door de aanleg van de



Haarlemmermeer, de parkeerplaats en de bypass naar Glimmen gaan verdwijnen, waardoor bestaande vleermuis migratie routes vernietigd worden.

9. **3D verbeelding van de A28** richting Groningen ter hoogte van de uitstroom van de Drentsche Aa in het Noord-Willemskanaal. Duidelijk is te zien dat de invoegstrook rechtsonder tot aan de uitstroom van de beek loopt. Voorbij de beek begint al weer de verlengde uitvoegstrook naar Glimmermade. Een dergelijk lange invoegstrook zou op dit moment al voldoende zijn om invoegsnelheden op de hoofdrijbaan te verbeteren. Vergeleken met de huidige situatie hieronder is duidelijk te zien dat het om een verbreding van de A28 gaat van De Punt tot aan Glimmermade. Het is onduidelijk of dit is meegenomen in het ruimtebeslag van de verharding in het plangebied dat tot aan Glimmermade loopt.



10. Fietssnelweg en veiligheid

Alle drie varianten die Onix in haar rapport Beeldkwaliteit schetst van de fietssnelweg, lopen langs het transferium. Het toegenomen aantal kruisingen met autoverkeer zal de onveiligheid voor fietsers vanuit Glimmen vergroten. De aanmeld notitie gaat hier niet op in.



Fietssnelweg

Langs de omliep en het haven Willemso kanaal loopt in de nabije toekomst de fietssnelweg Assen-Droningen te liggen. Transferium De Punt ligt nabij de route van de fietssnelweg en zal een aantal voorzieningen van belang voor fietsers hebben, zoals een fietswieg, een mogelijkheid tot kleine fietsreparaties en een waterpomp.

Wellicht kan in de verdere uitwerking van het transferium ook subtiel de aansluiting worden gecombineerd met een klein gebied voor de fietssnelweg.

De onderstaande varianten kunnen allemaal nog worden gecombineerd in dit plan voor het transferium De Punt.



Variant 1.A

- Route gebied van waterkant gebied
- Niet aan de oever van kanaal



Variant 1.B

- Route gaat uit van de oever van kanaal
- Bovenliggen te liggen
- Niet aan de oever van kanaal
- Bovenliggen te liggen



Variant 1.D

- Route gebied van waterkant gebied
- Niet aan de oever van kanaal



Variant 1.D

- + Goede oplossing kruising Groningerstraatweg
- + Faseerbaar aan te leggen (na 1.B)
- Route niet geheel continu