



Natuurplatform Drentsche Aa
Haasakkers 3 9475 PJ Midlaren
Natuurplatform Drentsche Aa <aa.beter@kpnmail.nl>
<http://www.natuurplatform-drentsche-aa.nl>

Midlaren 12 juli 2019

Aan: Gemeenteraad van Tynaarlo
Postbus 5 9480 AA. Vries

Betreft: Bezwaar tegen Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling Transferium De Punt d.d. 18-04-2019

Inleiding

In opdracht van de gemeente Tynaarlo schreef BügelHajema (BH) een Memo (projectnummer: 600.010.007.00.00) over een transferium bij De Punt in de 'oksel' van de bestaande afrit aan de oostzijde van de A28 en een volledige Haarlemmermeeraansluiting met een nieuwe op- en afrit van de A28, bestemd voor verkeer naar en van Groningen. Hiertoe dient een nieuw bestemmingsplan te worden opgesteld.

Dit Memo concludeert op blz. 20: "Het project is in zekere zin onomkeerbaar, maar in vergelijking met de drempelwaarde van een stedelijk ontwikkelingsproject van een relatief geringe omvang. Wanneer er geen 'belangrijke nadelige gevolgen' zijn voor het milieu is het conform de wetgeving en de vigerende praktijk niet nodig om een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen."

Het Natuurplatform Drentsche Aa bestrijdt de conclusie dat een volledige m.e.r. procedure niet nodig zou zijn.

Wij zijn van mening dat wél een volledige milieueffectrapportage-procedure doorlopen moet worden. Zoals vermeld onder 1.5 van de aanmeldnotitie: 'Doel van een aanmeldnotitie ten behoeve van de (vormvrije) m.e.r.-beoordeling is om op objectieve wijze informatie over mogelijk relevante milieugevolgen van de voorgenomen activiteit te verzamelen.'

De informatie die in de aanmeldnotitie is verzameld is volstrekt onvoldoende om de milieugevolgen te beoordelen.

In de inleiding van het memo wordt de lezer ook nog op het verkeerde been gezet. De verkeersdruk neemt niet toe op de A28 zoals hier staat maar juist af gezien de halvering van de filedruk in de afgelopen drie jaar. De grootschalige wegwerkzaamheden aan de zuidelijke rondweg in Groningen leiden juist tot een verbeterde doorstroming van het verkeer. Uit niets blijkt dat er potentie is voor parkeervoorzieningen bij De Punt gezien het feit dat bij Haren al twee jaar 300 a 400 parkeerplaatsen op het transferium leeg staan. Een multimodaal knooppunt is vrij zinloos omdat alle OV verkeersstromen de zelfde richting op gaan Naar Groningen.

De redenen waarom wél een milieueffectrapportage-procedure doorlopen moet worden, zetten wij hieronder uiteen:

1. Cumulatie

Binnen het effectgebied zijn in tegenstelling tot wat in de Aanmeldnotitie gesteld wordt (pag. 7) **wel** andere activiteiten bekend of te verwachten waardoor cumulatie van negatieve effecten zal optreden.

- a. Het terrein tussen de benzinepomp aan de Groningerstraat en de Drentsche Aa heeft een horeca bestemming. De eigenaar, J.A. Kooijman, betoogde bij de Raad van State op 29 oktober 2014 (zaaknummer: 201307656/1/R4) voornemens te zijn in 2017 te starten met de bouw van een hotel met 20 kamers en conferentie ruimtes, in de verwachting dat de plannen voor een transferium door zouden gaan. Ter nadere onderbouwing heeft hij zijn ondernemingsplan van 4 juni 2014 overlegd. De Afdeling bestuursrechtspraak ging mee in de redenering van de eigenaar van het perceel en was van mening dat de raad (van Tynaarlo) in redelijkheid de bestemming "Horeca" op het betreffende perceel heeft kunnen handhaven. Het beroep van het Natuurplatform betreffende het Bestemmingsplan Buitengebied Tynaarlo werd op dit punt ongegrond verklaard. De realisatie van het transferium maakt het perceel van Kooijman aantrekkelijker voor de ontwikkeling van de horeca functie. Gezien de voornemens van de eigenaar mag verwacht worden dat een cumulatie van negatieve effecten zal optreden, notabene pal naast Natura 2000 gebied.
- b. De Provincie Drenthe heeft samen met de Gemeente Tynaarlo plannen om op het terrein van de Bloemenveiling een distributie centrum te vestigen voor stadsdistributie gericht op Groningen en Assen. (Gebiedsontwikkeling Groningen Airport Eelde, Provincie Drenthe, 18 mei 2016 pag 10, Logistieke Hub Flora Holland) Realisatie hiervan zal meer vrachtverkeer aantrekken. Er zijn ook plannen om het industrie gebiedje naast de bloemenveiling beter te ontsluiten voor zwaar verkeer met een rotonde aan de Legro weg.
- c. Op het terrein van de luchthaven en daar omheen wil men diverse bedrijfsmatige activiteiten aantrekken. Voor de plannen is 50 miljoen euro uitgetrokken. (Statenstuk 2016-741, Gebiedsontwikkeling luchthavenomgeving Airport Eelde; Investeringskader 2016-2020)
- d. De aanleg van de fietssnelweg Assen Groningen kan voor meer fietsverkeer langs het transferium zorgen omdat vlakbij een oprit is voor de fietssnelweg. Dat zal meer fietsers aantrekken langs de Rijksstraatweg en effect hebben op de veiligheid. Fietsers moeten in het nieuwe ontwerp 6 rijbanen met autoverkeer oversteken.

Als bovenstaande plannen worden gerealiseerd is te verwachten dat de op- en afritten bij De Punt en rotondes meer verkeer zullen verwerken wat van invloed zal zijn op de berekeningen over stikstof uitstoot en verkeersafwikkeling bij de rotondes en op de veiligheid. Dat geen sprake zou zijn van cumulerende effecten is niet vol te houden. Bovenstaande activiteiten en plannen hadden merendeels bekend moeten zijn bij BügeHajema en in hun rapport verwerkt moeten zijn.

2. Cultuurhistorie en landschap

Op pag 10 van de aanmeldnotitie staat de conclusie:

"Er is daarmee geen sprake van belangrijke negatieve milieugevolgen in relatie tot landschap en cultuurhistorie."

Dit kan echter helemaal niet beweerd worden, aangezien er naar de cultuurhistorische betekenis van de Groningerstraat geen cultuurhistorisch onderzoek is verricht. Dit, terwijl sinds 1 januari 2012 gemeenten in het kader van het Besluit Ruimtelijke Ordening (BRO) tot dergelijk onderzoek wettelijk verplicht zijn.

Het gaat daarbij nadrukkelijk niet om een zeer globale inventarisatie zoals de Structuurvisie Cultuurhistorie 2014-2024 van de gemeente Tynaarlo, die door BügelHajema wordt aangehaald. En evenmin volstaat het (beperkte) archeologische onderzoek verricht door De Steekproef. Bij cultuurhistorisch onderzoek als bedoeld door de BRO is de gemeente gehouden om:

(...) breder te kijken dan alleen de archeologie. Ook de architectuurgeschiedenis en historische (steden)bouwkunde, bouwhistorie, tuinhistorie en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel al bij wet of verordening beschermde ("waardevolle elementen of gebieden") als niet formeel beschermde objecten en structuren ("waardevolle elementen of gebieden"): van rijksmonument tot het vermoeden van een archeologische vindplaats.

(bron: aanwijzingen en aanbevelingen van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 2013)

De gemeente Tynaarlo heeft dit dus verzuimd. Voor zover de cultuurhistorische waarde van het gebied is nagegaan, is slechts afgegaan op zeer globale, verouderde en/of onvolledige informatie, zoals de cultuurhistorische waardenkaart en de archeologische waardenkaart van Tynaarlo. Aan nieuwe studies en inzichten over deze unieke (pre)historische verbindingsweg tussen Noord- en Midden-Nederland met al zijn landschappelijk, archeologische en monumentale bijzonderheden rondom, is door de plannenmakers volledig voorbij gegaan.

Gedurende de gehele planvorming van 2013 tot heden heeft er aldus nooit een realistisch beeld bestaan van de hoge cultuurhistorische en historisch-geografische waarden van dit gebied.

De conclusie op pag 10 van de aanmeldnotitie wordt op grond van het bovenstaande door ons ten stelligste bestreden.

3. Bodem

Zie de paragraaf over grondwaterstromen

4. Ecologie

Gebiedsbescherming

In de aanmeld notitie wordt gesteld dat het Natura 2000 gebied op 200 meter ten oosten van het plangebied zou liggen. Het noordelijk deel van het plangebied ligt deels in het NNN gebied. Met name de percelen 2754 en 2664 tot aan de uitstroom van de Drentsche Aa, grenzen aan Natura 2000 gebied. Ontwikkelingen in het plangebied zijn op zo korte afstand wel degelijk van invloed op beschermde Natura 2000 terreinen en het NNN gebied. Als het gaat om milieu effecten is de 200 meter afstand betekenisvol (*dit in tegenstelling tot de suggestie in het Memo*). Zowel voor het Nationaal Landschap Drentsche Aa als het NNN geldt het principe; 'nee tenzij' er sprake is van een groot maatschappelijk belang.

Het principe 'nee tenzij' is niet aangetoond. Er zijn geen cijfers geleverd over aantallen passagiers die verwacht worden over te stappen van lokale buslijnen naar HOV lijnen. Evenmin is aangegeven waarom er onvoldoende parkeergelegenheid is langs de A28 nu er in Haren langs de A28 al een paar jaar 300 a 400 parkeerplaatsen leeg staan. Daar waar wel berekeningen gepresenteerd worden over de behoefte aan parkeerplaatsen langs de A28 blijken deze op onjuiste aannames te berusten. (zie mer 13 nov 2014 rapportnummer 2978-16, pag.4, 2.1) (Zie ook ons bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan met een verdere onderbouwing hiervan)

Stikstof

Uit de effectbeoordeling blijkt dat de toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebied Drentsche Aa-gebied in de aanlegfase hoger is dan de grenswaarde van 0,05 mol/ha/jaar. Daarom is voor het plan ontwikkelingsruimte van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) aangevraagd en verkregen (Aanmeldnotitie pag. 13). In een recente uitspraak van de Raad van State (29 mei 2019) heeft deze het gebruik van het PAS als kader voor toestemmingsbesluiten verboden. Daarom zal dit plan opnieuw beoordeeld moeten worden. Mede omdat geen rekening is gehouden met cumulatie zijn de toekomstige verkeersstromen te laag ingeschat. Evenmin zijn berekeningen gemaakt van stikstof uitstoot op basis van te verwachten verkeersstromen als gevolg van de cumulatie.

Grondwaterstromen

Het mag bekend worden verondersteld dat het Drentsche Aa-gebied afhankelijk is van grondwaterstromen die ook buiten de omgrenzing van het gebied hun oorsprong hebben. De relatie tussen ecologie en grondwater is complex. De samenstelling van de vegetatie hangt af van de invloed van grondwater van verschillende samenstelling: diepe kalkrijke kwel, ondiepe neutrale kwel, oppervlakkig zuurder afstormend water. De grondwaterstromen ontstaan door neerslag die vaak op kilometers afstand op de hoger gelegen gronden in de bodem verdwijnt en na kortere of langere tijd als kwelwater in het beekdal weer aan het oppervlak komt. Het grondwatersysteem is dus veel groter dan de omgrenzing van het reservaat Stroomdallandschap Drentsche Aa. Het transferium bestaat uit een hard oppervlak waardoor geen regenwater kan doordringen in de bodem daaronder. Het verhard oppervlak in het bestaande ontwerp neemt met circa 26.594 m² ofwel 2,6 Ha toe. Om wateroverlast bij regen op het transferium te voorkomen zal het via het riool worden afgevoerd. Om het transferium heen ligt een sloot die ook bedoeld is om overtollig regenwater snel af te voeren richting het kanaal. De constructie van het voorgestelde transferium zal leiden tot verminderde afvoer van regenwater richting het grondwater dat op weg gaat naar het Drentsche Aa-gebied. De compensatie van de verharding met de aanleg van waterbassins, zoals voorgesteld kan dit effect niet wegnemen. Op deze manier schaadt het voorgestelde transferium het Natura 2000 gebied Drentsche Aa.

Baardvleermuis

De soort is zowel in Drenthe als in Nederland (sinds 2011) niet 'in goede staat van instandhouding'. Het juridisch criterium waarom geen ontheffingen of verklaringen van geen bedenkingen meer kunnen worden verleend voor ruimtelijke ontwikkelingen die de soort zouden kunnen schaden. Het is dus zeer de vraag of de ontheffing Wnb die aangevraagd gaat worden wel verleend kan worden.

Uit nader onderzoek naar de baardvleermuis komt naar voren dat twee zekere en 3 onzekere waarnemingen van deze soort zijn gedaan langs de Groningerstraat. Deze waarneming geeft geen zekerheid over migratie, maar toont wel aan dat de soort daadwerkelijk bij de Groningerstraat vliegt. (Advies Natuurwaarden pag. 27 BùgelHajema)

Het onderzoek naar de migratieroute van de baardvleermuis heeft van 9 tot en met 27 oktober plaats gevonden langs de Groningerstraat. Op basis van enkele waarnemingen van baardvleermuis concludeert de onderzoeker een mogelijke migratieroute langs de Groninger straat. De migratieperiode is onbekend maar in elk geval zeer variabel en met het door de onderzoeker wel genoemde warme najaar 2018 in elk geval volstrekt onzeker, ook voor de vleermuizen zelf. Er waren aldoor overall tot laat in het najaar insecten actief. Migratie kan dus veel later hebben plaats gevonden dat jaar. Om meer zekerheid te hebben over een mogelijke migratieroute is nader onderzoek nodig in meerdere periodes en een uitgebreider traject.

Verder zal door het plan de huidige opgaande beplanting oost en west van de A28 gaan verdwijnen voor de aanleg van de noordelijke helft van de Haarlemmermeer. Daarmee wordt mogelijk een belangrijke verbinding voor vleermuizen richting Vosbergen en Oosterbroek verbroken.

Wij zijn van mening dat geen ontheffing Wnb kan worden verleend voor de Baardvleermuis omdat het onderzoek naar de Baardvleermuis onvoldoende zekerheid verschaft of de soort niet wordt benadeeld in de migratieroute of het winterfourageergebied.

5. Landschap

Binnen de 'bestemming transferium' worden gebouwen toegestaan (art 6.2.2.). Hiervoor gelden de volgende regels:

- a) de gebouwen worden uitsluitend binnen het bouwvlak gebouwd;
- b) de bouwhoogte van gebouwen en overkappingen bedraagt niet meer dan 6 m;
- c) de gezamenlijke oppervlakte van gebouwen bedraagt niet meer dan 250 m²;
- d) de gezamenlijke oppervlakte van overkappingen bedraagt niet meer dan 500 m².

Dit betekent dat een groot gebouw op een zichtlocatie mogelijk is. Een gebouw van 6 meter hoog met een oppervlak van 25 bij 10 meter, met een overkapping van 25 bij 20 meter. Ons inziens is een gebouw van dergelijke omvang op zo'n prominente locatie een storende aantasting van het thans open landschap. Er zijn dus wel relevante effecten die het doorlopen van een m.e.r. procedure noodzakelijk maken.

6. Licht

Verstoring van de fauna (met name vleermuizen) op de locatie die als faunapassage is aangewezen. Behalve de vaste verlichting van de parkeerplaats en het busstation is geen rekening gehouden met het felle licht van de koplampen van auto's die over de rotondes rijden en de parkeerplaats op- en afgaan. Felle bundels schijnen ook over Natura 2000 gebied. Met name voor vleermuizen is dit verstorend.

8. Luchtkwaliteit

De Raad van State heeft geoordeeld dat de systematiek met betrekking tot de overschrijding van de normen voor NO₂ (PAS) niet deugt en geen basis kan zijn voor de toetsing van de benodigde vergunning noch voor het toekennen van ontwikkelruimte. Mutatis mutandis is de conclusie in de 'aanmeldnotitie' dat er geen relevante effecten zijn die het doorlopen van de m.e.r.-procedure noodzakelijk maken onjuist. Ergo; er moet wel een m.e.r.-procedure worden doorlopen.

9. Verkeer

De 'aanmeldnotitie' stelt dat op basis van het verkeersonderzoek (Witteveen & Bos, 18-2-2019) een bypass aan de noord- oostzijde van de rotonde in de Groningerstraat noodzakelijk kan zijn om het verkeer goed af te wikkelen. Dit leidt tot meer asfalt en een verdere aantasting van het landschap. De bypass ligt nog weer dicht bij het Natura 2000 gebied.

Het zelfde geldt voor een te realiseren bypass voor verkeer vanuit Glimmen naar de A28 richting Groningen na 2030.

De aanleg van het transferium met de complexe verkeersstromen over drie rotondes en een parkeerplaats met busplatform zal binnen 10 jaar tot verdere uitbreiding van wegen en asfalt leiden verwachten Witteveen & Bos.

Tenslotte heeft de verkeersstudie van Witteveen & Bos geen rekening gehouden met de ophaalbrug over het Noord-Willemskanaal en het effect op de doorstroming als deze omhoog staat. Verkeer op de zuidwestelijke rotonde kan dan al snel vastlopen en het afgaande verkeer uit Groningen blokkeren. Dit hoort in het verkeersonderzoek te worden meegenomen. Verkeer vanuit Glimmen richting Assen kan dan ook de A28 niet meer bereiken, wat nu, ook bij open brug, nog wel kan.

Voor fietsers wordt de situatie onveilig. De zuidelijke route langs het transferium zorgt voor 4 kruisingen met autoverkeer terwijl dat er nu maar 2 zijn. Aan de noordzijde zijn er nu geen kruisingen met autoverkeer maar dat worden er straks twee bij de op- en afrit Groningen. Geen rekening is gehouden met een toename van fietsverkeer vanuit Glimmen en Noordlaren als de fietssnelweg naar Groningen is gerealiseerd. Voor fietsers zal de veiligheid er op achteruit gaan.

Tenslotte is niet meegenomen in de analyses over veiligheid dat afgaand verkeer van de A28 op de rechte afrit vanuit Groningen met te hoge snelheid de rotonde kan naderen. RWS wijst op dit gevaar bij een Haarlemmermeer. De klaverblad constructie is wat dat betreft veiliger omdat gebogen afritten de snelheid verminderen.

Ten aanzien van het thema verkeer zijn er wel degelijk meer negatieve gevolgen die een normale m.e.r. procedure vereisen.

CONCLUSIE:

Gezien de te verwachten cumulatie van negatieve effecten, de ernstige negatieve effecten voor het landschap en de cultuurwaarden, de verstoring van de fauna, de verslechtering van de luchtkwaliteit, het negatieve effect op de grondwaterstromen en de daarvan afhankelijke flora, de onvolledigheid van het verkeersonderzoek en de toegenomen onveiligheid voor automobilisten en fietsers moet voor een goede beoordeling van de effecten van het bestemmingsplan een volledige milieueffectrapportage-procedure doorlopen worden. Aanvullend onderzoek is onontkoombaar. Dat maakt het ook mogelijk te kijken naar milieuvriendelijker alternatieven voor dit plan.

Natuurplatform Drentsche Aa

Philippe Boucher

voorzitter

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