

Transferium De Punt

Notitie reikwijdte en detailniveau milieueffectrapportage

Definitief

Opdrachtgever:
Provincie Drenthe

Assen, april 2014

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Studiegebied	3
1.3	Verplichting tot het uitvoeren van een m.e.r.	4
1.4	Bevoegd gezag en initiatiefnemer	4
1.5	Leeswijzer	4
2	Probleem- en doelstelling, randvoorwaarden en beleidskader.....	5
2.1	Probleemstelling	5
2.2	Doelstelling.....	7
2.3	Randvoorwaarden.....	7
2.4	Beleidskader	8
3	Voorgenomen activiteit en alternatieven.....	10
3.1	Voorgenomen activiteit	10
3.1.1	Zoekgebied	10
3.1.2	Locaties binnen zoekgebied	11
3.1.3	Inrichting.....	13
3.1.4	Fasering	16
3.2	Alternatieven en varianten	17
4	Huidige milieusituatie	18
4.1	Autonome ontwikkelingen	18
4.2	Bodem en water	18
4.3	Landschap en cultuurhistorie	21
4.4	Archeologie	23
4.5	Natuur	24
4.6	Verkeer en milieu	25
5	Reikwijdte en detailniveau	26
5.1	Reikwijdte.....	26
5.2	Detailniveau	26
6	Vervolgprocedure.....	27
6.1	Consultatie bestuursorganen en zienswijzemogelijkheid	27
6.2	Vervolgproces	27

Bijlage 1 'Inrichtingsplan Transferium De Punt' (Grontmij, 2013)

Bijlage 2 'Transferium De Punt – Visie op de beeldkwaliteit (Onix, 2014)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De bereikbaarheid van Groningen en Assen is essentieel om de economie van de regio draaiende te houden. De verwachting is dat de kop van Drenthe de komende tien tot twintig jaar te maken krijgt met toenemende verkeersdruk richting de stad Groningen. Het beleid van de Regio Groningen-Assen is erop gericht om de groeiende stroom verkeer vóór de stad op te vangen. Bij Hoogkerk, Kardinge, Europapark, Haren en Gieten zijn transferia ingericht, waarvan de laatste de grenzen van haar capaciteit reeds heeft bereikt. Bij De Punt en Leek zijn eveneens transferia gepland.

De toenemende mobiliteit en verkeersdruk in de kop van Drenthe richting de stad Groningen biedt kansen voor de verdere verbetering van het OV-netwerk. De provincie Drenthe, gemeente Tynaarlo en de regionale partners (Regio Groningen-Assen) zien voldoende potentie om als onderdeel van deze verbetering een multimodaal knooppunt (P+R en OV-knooppunt) te realiseren bij De Punt. Op deze locatie komen diverse fiets- en busnetwerken, twee (inter)nationale hoofdwegen (A28 en N34) en de reizigersstromen van Groningen Airport Eelde samen. Vanwege deze strategische ligging biedt De Punt reizigers diverse keuzemogelijkheden in de vervoerswijze. Ook kunnen parkeervoorzieningen van Groningen Airport Eelde op termijn mogelijk een plaats krijgen bij het OV-knooppunt.

Voor de aanleg van het transferium zal een bestemmingsplanherziening worden opgestart door de gemeente Tynaarlo. Voorafgaand aan deze bestemmingsplanprocedure wordt een milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd met als resultaat een Milieueffectrapport (MER)¹. In de voorliggende Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) wordt meer informatie over deze m.e.r. procedure verstrekt.

1.2 Studiegebied

Het zoekgebied voor het Transferium ligt in de gemeente Tynaarlo (in de provincie Drenthe) rond de aansluiting De Punt met de A28. Op korte afstand ten oosten van het zoekgebied ligt de gemeente Haren (in de provincie Groningen). De Drentsche Aa vormt de gemeente- en provinciegrens.

¹ M.e.r. = milieueffectrapportage als proces, MER = Milieueffectrapport als product.



Studiegebied Transferium De Punt

1.3 Verplichting tot het uitvoeren van een m.e.r.

Als een plan wordt opgesteld waarvoor een “passende beoordeling” nodig is in verband met mogelijk significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden, ontstaat een m.e.r.-verplichting.

Ten behoeve van het project Transferium De Punt is een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke effecten op het naastgelegen Natura 2000-gebied Drentse Aa. Uit dit onderzoek blijkt dat significante effecten op Natura 2000 als gevolg van stikstofdepositie niet kunnen worden uitgesloten. Om die reden maken we een (aan het nieuwe bestemmingsplan gekoppelde) MER ten behoeve van alle besluiten die we in het kader van Transferium De Punt gaan nemen. In dit MER worden alle relevante milieuthema's beschouwd, maar zal de voornaamste focus liggen op Natura 2000.

1.4 Bevoegd gezag en initiatiefnemer

De gemeente Tynaarlo is het bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure.

De initiatiefnemer voor het project Transferium De Punt is de provincie Drenthe

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze notitie wordt ingegaan op de doelstelling van het project. Tevens wordt in dit hoofdstuk het relevante overheidsbeleid kort beschreven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de afwegingen die reeds zijn gemaakt ten aanzien van locatiekeuze en projectinhoud. Hoofdstuk 4 bevat een beschrijving van de huidige milieusituatie rondom het geprojecteerde Transferium. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de reikwijdte en het detailniveau van de uit te voeren Plan-m.e.r.-studie. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op het vervolgproces.

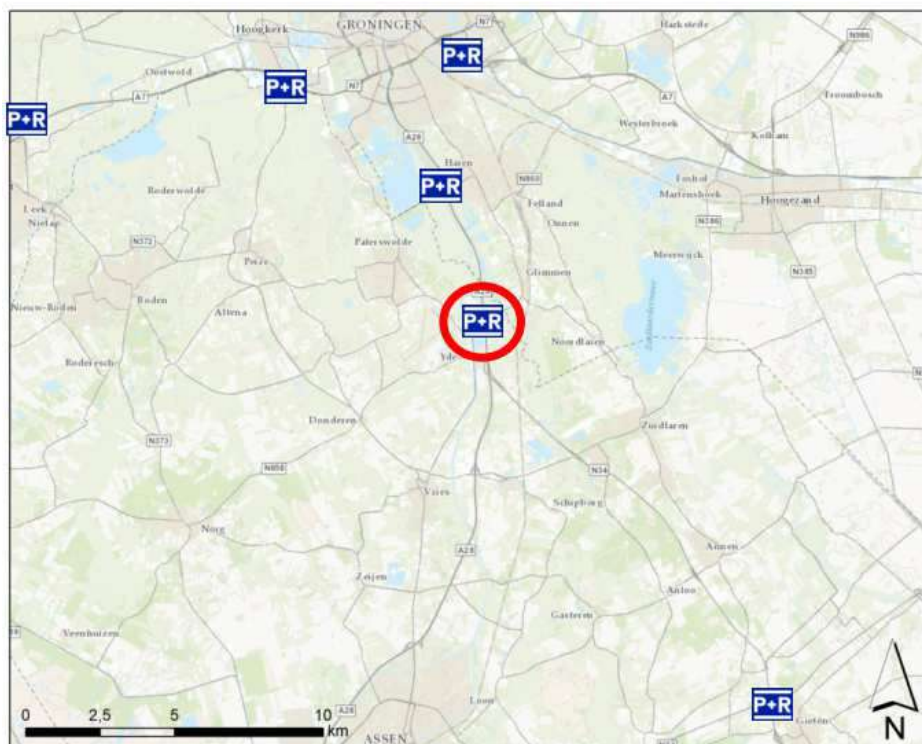
Deze Notitie reikwijdte en detailniveau is gebaseerd op het rapport 'Inrichtingsplan Transferium De Punt'. In dit rapport is het proces van locatiekeuze tot functionele inrichting beschreven. De verbeelding van het transferiumontwerp in hoofdstuk 3 is afkomstig uit het rapport 'Transferium De Punt – Visie op de Beeldkwaliteit'. Voor de volledigheid zijn beide rapporten opgenomen in de bijlage van dit document.

2 Probleem- en doelstelling, randvoorwaarden en beleidskader

2.1 Probleemstelling

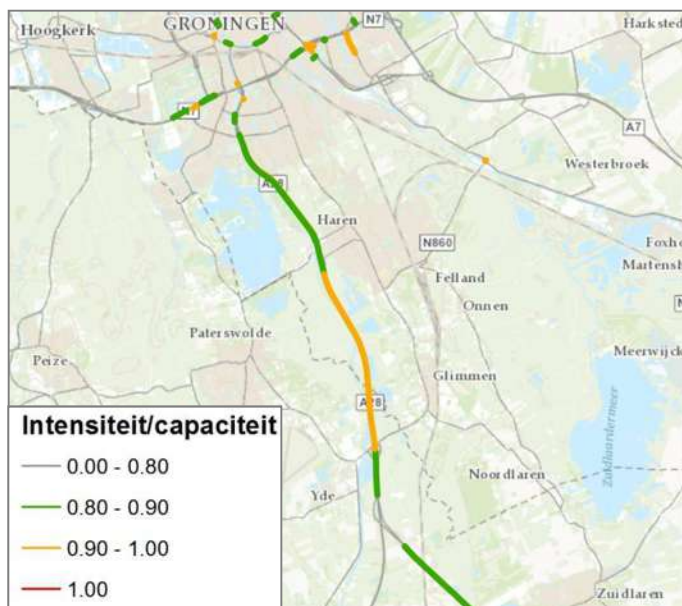
Zowel nationaal als internationaal zien we dat de groei van voorzieningen, werk en wonen zich vooral voordoet in steden. Gevolg hiervan is ook een toename van het verkeer van en naar steden. Al jaren wordt in Nederland een bereikbaarheidsbeleid gevoerd om stedelijke centra bereikbaar te houden en daar waar nodig verder te verbeteren. Robuustheid en samenhang met inzet van alle beschikbare modaliteiten zijn noodzakelijk om een goede bereikbaarheid te kunnen garanderen, ook in de toekomst. In Noord-Nederland gaat het vooral om de stedelijke regio Groningen-Assen en meer specifiek de stad Groningen. Om te waarborgen dat de economische toplocaties en belangrijke voorzieningen als onderwijs en zorg in de Regio Groningen-Assen goed bereikbaar blijven, wordt – naast de noodzakelijke investeringen in de infrastructuur – tevens ingezet op het slim reizen met diverse modaliteiten, mobiliteitsmanagement en het Beter Benutten van bestaande infrastructuur. Op een aantal logische locaties moeten verschillende modaliteiten slim met elkaar verknoot worden zodat multimodale knooppunten ontstaan waar ketenmobiliteit wordt gefaciliteerd.

Transferium De Punt is een geschikte locatie om gemakkelijk en snel te kunnen overstappen van de auto of fiets naar de bus en vice versa. De locatie ligt namelijk tussen Assen en Groningen op een plek waar twee drukke wegen bij elkaar komen (A28 en N34) en in de nabijheid van Groningen Airport Eelde. Dagelijks komen hier veel forenzen langs (ruim 60.000 automobilisten en ruim 8.000 busreizigers in beide richtingen van de A28 en Groningerstraat).



Ligging Transferium De Punt in de regio

In 2013 is de Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen uit 2006 geactualiseerd. In het kader hiervan zijn prognoses uitgevoerd met het verkeersmodel (NRM 2013). Hieruit blijkt dat de mobiliteit van personen ook de komende decennia nog zal groeien, vooral op de T-structuur A7/A28 van en naar de groeiende stedelijke centra. De toenemende verkeersdruk veroorzaakt niet alleen milieuhinder maar ook steeds meer files op de hoofdwegen en de stedelijke toegangswegen tijdens de spits, vooral op de A28 (zie nevenstaande afbeelding). Als gevolg van concentratie van voorzieningen zal de bereikbaarheid van de steden Groningen en Assen vanuit het omringende krimpgebied steeds belangrijker worden.



Prognose congestie 2030 ochtendspits scenario Global Economy (bron: NRM 2013)

Daarnaast zullen de geplande grootschalige werkzaamheden tot 2020 (Aanpak Zuidelijke Ring Groningen, FlorijnAs Assen en Knoop Groningen) resulteren in een verminderde capaciteit op de Ring Groningen en de toeleidende (spoor)wegen vanuit de regio. Om de steden goed bereikbaar te houden tijdens de ombouwfase wordt onder meer ingezet op het realiseren van P+R-locaties op strategische locaties tussen stad en regio.

In 2011 is onderzoek gedaan naar de potentie van P+R in de Regio Groningen-Assen. Op basis hiervan is in het P+R-beleid de ambitie uitgesproken dat 4-5% van het autoverkeer per corridor wordt afgevangen op P+R-locaties. Om dit te bereiken zal het aantal P+R-locaties en het vervoer (OV of andere duurzame vormen van vervoer) moeten worden uitgebreid. Voor alle corridors in de Regio Groningen-Assen is het huidige aanbod P+R-plaatsen in beeld gebracht en in verband gebracht met de omvang van de regionale vervoersstroom in 2020. Hieruit blijkt dat de A28 veruit de grootste corridor binnen de regio is. Het huidige P+R-aandeel binnen de corridor A28 is echter slechts 1% (huidige aanbod op P+R Haren, dit terrein ligt bij de eerste aansluiting ten zuiden van de stad Groningen).

corridors	autopendel, 1 richting, 2020	huidig P+R-gebruik	aandeel ²
Roden - Leek - Hoogkerk - Groningen (zuidwest)	24.700	230	0,9%
Grijpskerk/Zuidhorn/Zernike - Groningen (west)	11.000	280	2,5%
Bedum/Winsum - Groningen (noord)	37.100	400	1,1%
Veendam/Hoogezand - Groningen (oost)	29.200	520	1,8%
Assen/Haren - Groningen (zuidoost)	50.500	510	1,0%
totaal	152.500	1.930	1,3%

Autopendel en (aandeel) P+R-gebruik (bron: Goudappel Coffeng, 2011)

Direct na realisatie in 2008 is P+R Haren al zeer succesvol. Door de combinatie van een frequente P+R-citybus (lijn 22) en een werkgeverscontract met het UMCG staat het terrein op de meeste doordeweekse dagen (meer dan) vol. Ook in het weekend weten de bezoekers aan Groningen het P+R-terrein goed te vinden. Tijdens de zaterdag is het terrein voor meer dan de helft gevuld. Op zondagen is de bezetting afhankelijk van koopzondagen en thuisspeeldagen van FC Groningen.

Onlangs is dan ook besloten dat P+R Haren wordt uitgebreid met 500 parkeerplaatsen om aan de vraag te voldoen (het maximale P+R-aandeel wordt dan 2%). Er blijft op de bundel echter nog een aanzienlijke opgave over om te kunnen voldoen aan de ambitie dat 4-5% van het autoverkeer wordt afgevangen op P+R-locaties. Extra parkeerplaatsen op P+R Haren zijn alleen mogelijk in de vorm van een gebouwde voorziening. De noodzaak om een nieuw transferium op de corridor A28 aan te leggen is dan ook groot.

2.2 Doelstelling

Gelet op de hiervoor beschreven probleemstelling, heeft de provincie Drenthe als doelstelling om een OV-knooppunt met een P+R voorziening te realiseren bij De Punt.

De locatie De Punt is de eerstvolgende aansluiting op de A28 ten zuiden van P+R Haren en ten noorden van de aansluiting met de N34. In de spitsuren rijden circa 60 bussen per uur langs De Punt. Een belangrijke functie van Transferium De Punt is dan ook het realiseren van een snelle overstap tussen verschillende buslijnen (OV-knooppunt).² Daarnaast is een belangrijke functie om de overstap tussen auto en bus te faciliteren (P+R). Door het grote aantal bussen dat in De Punt kan halteren, ontstaat er voor de forens een groot aanbod aan bestemmingen in de stad Groningen.

Met het realiseren van De Punt ontstaat samen met Haren een keten van multimodale knooppunten op de corridor A28/N34 vergelijkbaar met de keten op de corridor A7 (P+R Hoogkerk en de toekomstige P+R Leek).

2.3 Randvoorwaarden

Om de bovengenoemde doelstelling te kunnen realiseren, gelden er twee belangrijke randvoorwaarden.

a. Reconstrueren op- en afritten

In het kader van verbetering verkeersveiligheid en doorstroming op de A28 zal aansluiting 37 worden gereconstrueerd tot een Haarlemmermeer-aansluiting³. Door deze reconstructie kan worden voldaan aan een belangrijke randvoorwaarde voor een transferium op deze locatie: een optimale bereikbaarheid vanaf de A28 naar het transferium voor zowel auto als bus.

b. Ruimtelijke inpassing

De Punt is een geschikte locatie voor een transferium. Tegelijk is het ook een kwetsbare locatie. Bij de ontwikkeling van het Transferium De Punt is een goede ruimtelijke inpassing in de omgeving een randvoorwaarde. Er moet rekening worden gehouden met de aanwezige kernkwaliteiten in het gebied. In het ontwerptraject wordt in een vroeg stadium gekeken naar alle relevante omgevingsaspecten. Ook vindt advisering plaats door het Kernkwaliteitenteam Drenthe en Kwaliteitsteam Regio Groningen-Assen.

² In een eerder stadium was er nog sprake van om bij het nieuwe transferium het vervolgttransport en de overige OV-stromen per bus te koppelen aan een regionale tramverbinding tussen Groningen en Assen (Regiotram als onderdeel van het Raamwerk Regiorail). Daarvoor zou een locatie nabij het spoor nodig zijn. Deze wens is echter niet meer actueel doordat het project Regiotram is komen te vervallen.

³ Een Haarlemmermeeraansluiting is een snelwegaansluiting in de vorm van een ruit. De rijrichting op de toe- en afritten is gelijk aan de rijrichting op de snelweg.

2.4 Beleidskader

In onderstaande tabel zijn de meest relevante plannen en beleidsdocumenten voor het project opgenomen. In het MER zal dit overzicht (waar nodig) worden aangevuld en (indien relevant) worden toegepast.

Beleidsdocument	Inhoud	Relevantie voor Transferium De Punt
NL Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	Een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Een robuust hoofdnet van wegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen is benoemd als nationaal belang.	<ul style="list-style-type: none"> Om de bereikbaarheid te verbeteren, zet het Rijk in op investeren, innoveren en instandhouden. Prioriteit wordt gegeven aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten voor de main-, brain- en greenports (inclusief achterlandverbindingen). Gewerkt wordt aan het programma Beter benutten, waarin tal van innovatieve maatregelen worden genomen om de capaciteit van het bestaande hoofdnet te vergroten en te komen tot betrouwbare reistijden.
NL Natuurbeschermingswet	Voorkomen van aantasting van leefgebieden van Europees beschermde dieren en planten.	Voorkomen van nadelige effecten op instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000 gebieden (Drentsche Aa)
R Actualisatie Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen	In 2013 is de Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen geactualiseerd. Belangrijke aanleiding hiervoor is het niet doorgaan van de Regiotram als ruggengraat van het regionale openbaarvervoersysteem. Ook heeft de mobiliteit zich anders ontwikkeld dan verwacht. De Netwerkanalyse omvat een integrale visie op de interne en externe bereikbaarheid van de Regio.	De P+R-locaties spelen een belangrijke rol in het verminderen van binnenstedelijk autoverkeer. Het gebruik van de P+R's langs de T-structuur A7 en A28 en rond de steden is fors toegenomen. Het ingezette P+R-beleid is dan ook succesvol. Daarnaast ontwikkelen de P+R-locaties zich steeds meer als een knooppunt van buslijnen (OV-knooppunt) en als overstapplaats tussen OV, auto en fiets (multimodaal knooppunt). Het verder investeren in P+R's blijft dan ook van groot belang.
P Omgevingsvisie Drenthe en Provinciale Omgevingsverordening (POV)	In de Omgevingsvisie Drenthe wordt De Punt genoemd als locatie voor een transferium. Voorts is het Drentse Omgevingsbeleid gericht op het koesteren van de Drentse kernkwaliteiten en het ontwikkelen van een bruisend Drenthe, passend bij de kernkwaliteiten. De volgende systemen zijn dragers zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling: <ul style="list-style-type: none"> Sociaal-economische systeem; Watersysteem; Natuursysteem; Landbouwsysteem. 	Relevante thema's betreffen: <ul style="list-style-type: none"> Mobiliteit; Kernkwaliteiten; Milieu- en leefomgevingskwaliteit; Nationaal Landschap Drentsche Aa; Ecologische Hoofdstructuur; Waterwinning en grondwaterbeschermingsgebied Drentsche Aa.
P Omgevingsvisie Drenthe (onderdeel regionaal waterplan)	Het provinciaal beleid zet in op het op orde krijgen van het watersysteem, zodat het in staat is de gevolgen van klimaatverandering op te vangen en het verbeteren van de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater.	Van belang zijn een robuust watersysteem dat is ingericht om de risico's op wateroverlast en waternoed tot een aanvaardbaar niveau terug te dringen, een goede kwaliteit van het oppervlaktewater, een zo groot mogelijke voorraad zoet grondwater en een zodanige kwaliteit van het grondwater dat het zonder ingrijpende en kostbare zuivering geschikt is voor de bereiding van drinkwater.
P Provinciaal omgevingsplan (POP) en Omgevingsverordening (POV) Groningen	Duurzame ontwikkeling, voldoende werkgelegenheid en een voor mens en natuur leefbaar Groningen met behoud en versterking van de kwaliteiten van de	Relevante thema's betreffen: <ul style="list-style-type: none"> Mobiliteit; Waterwinning en grondwaterbeschermingsgebied Drentsche Aa.

		fysieke omgeving, waarbij toekomstige generaties voldoende mogelijkheden houden om zich te ontplooiën.	
W	Waterbeheerplan Hunze en Aa's	In het waterbeheerplan beschrijft het waterschap op welke wijze de waterhuishouding wordt ingericht en beheerd.	De waterhuishouding wordt in overleg met het waterschap aangepast. Hiervoor is de watertoets in gang gezet.
G	Structuurvisie gemeente Tyndarloo	Het structuurplan 2006 is een integraal plan waarin een afweging van alle ruimtelijke claims (rode, groene en blauwe) heeft plaatsgevonden. Het structuurplan is kaderstellend en initiërend voor het ruimtelijke beleid.	<ul style="list-style-type: none"> • De toenemende congestie in de agglomeratie Groningen (A7 en A28) wordt aangemerkt als knelpunt; • Aandacht voor nieuwe vormen van openbaar vervoer die goed op de vraag aansluiten.
G	Structuurvisie LOP (Landschapsontwikkelingsplan)	De structuurvisie LOP is een nadere uitwerking van het Structuurplan 2006, voor wat betreft het onderdeel landschap en natuur. Het landschap wordt in het LOP opgevat als de optelsom van verschillende lagen die op elkaar inwerken.	<ul style="list-style-type: none"> • Behoud en versterking van de beekdalen als herkenbare landschappelijke eenheid en onderdeel van een samenhangend stelsel; • Behoud en ontwikkeling van de kwaliteit van landschappelijke overgangen en versterking van de natuurlijke gradiënten.
G	Structuurvisie Archeologie	Voor de bekende, te verwachten archeologische waarden en de verwachtingszones is archeologiebeleid opgesteld. In de structuurvisie is ook een archeologische beleidskaart opgenomen. De beleidskaart vormt het instrument waarmee vergunningaanvragen kunnen worden getoetst.	Gemeentelijke archeologiebeleid hanteren bij beoordeling project

*N = Nationaal, R = regionaal, P = provinciaal, W= waterschap, G = gemeente

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit betreft de realisatie van een transferium met maximaal 2.000 parkeerplaatsen nabij de A28-aansluiting Eelde/De Punt. In dit hoofdstuk wordt de voorgenomen activiteit verder toegelicht. Hierbij wordt ook aandacht besteed aan onderzoek dat is uitgevoerd en bestuurlijke afwegingen die zijn gemaakt.

3.1.1 Zoekgebied

In hoofdstuk 2 is de projectdoelstelling beschreven. De doelstelling is het realiseren van een OV-knooppunt voor busvervoer op de A28, de N34 en het onderliggend wegennet met een bijbehorende P+R voorziening.

De A28 en de N34 komen bij elkaar ten noorden van het dorp Tynaarlo. Tussen deze aansluiting en de aansluiting Haren (waar al een transferium is gevestigd) is de aansluiting Eelde/De Punt de enige volwaardige aansluiting op de A28. Voor een OV knooppunt met P+R voorziening is om de volgende redenen de directe nabijheid van de A28 aansluiting Eelde/De Punt aangemerkt als zoekgebied:

- De maximale omrijtijd van het OV bedraagt 2 minuten; een hogere omrijtijd resulteert in een groot exploitatieverlies en reistijdverlies;
- Het transferium moet zowel voor auto als bus voor het congestiegevoelige traject liggen, met nadruk op de ochtendspits.
- Het transferium is vanaf de A28 zichtbaar voor dagelijks en ad hoc verkeer.
- De aanrijroute naar het transferium moet duidelijk zijn voor de verkeersstroom richting de stad Groningen.
- Het transferium moet vanaf de hoofdroute zo direct mogelijk, dus via zo min mogelijk onderbrekingen en/of gevoelsmatig omrijden, te bereiken zijn.
- De omrijtijd voor de automobilist en het natransport bij gebruik van het transferium is zo kort mogelijk.

3.1.2 *Locaties binnen zoekgebied*

Uitgaande van het zoekgebied rondom de A28-aansluiting Eelde/De Punt, is nader gekeken naar de vier kwadranten van deze aansluiting. Voor het ontwikkelen van een transferium met in het eindbeeld 2.000 parkeerplekken op maaiveld is een oppervlakte van circa 6 ha nodig (parkeerplaatsen inclusief infrastructuur en 1-2 ha voor voorzieningen). Aan de westzijde van de A28 is deze ruimte niet aanwezig, daar zal dus een gebouwde voorziening (met meerdere lagen) nodig zijn.

Om de kwadranten afzonderlijk en ten opzichte van de huidige situatie (=referentiesituatie) te kunnen vergelijken is een afwegingstabel opgesteld (zie hieronder). Hierbij is onderscheid gemaakt tussen doelbereik (in hoeverre worden de projectdoelen gehaald) en milieueffecten. Met een waardering op hoofdlijnen is per aspect aangegeven in hoeverre het kwadrant geschikt is als mogelijke transferiumlocatie.



Doelbereik	Referentie	NO	ZO	ZW	NW
<i>Verkeer & vervoer</i>					
Locatie ligt in rijrichting Groningen tijdens ochtendspits	0	+	+	-	-
Omrijdtijd huidige OV-gebruiker richting Groningen	0	-	-	--	--
Zichtbaarheid voor gebruiker (vanaf A28 in ochtendspits)	0	-	+	-	-
Rijtijd auto's afslag – transferium	n.v.t.	+	+	-	-
Verknopingsmogelijkheden met GAE	n.v.t.	+	+	+	+
<i>Ruimte</i>					
Beschikbare ruimte (2.000 auto's op maaiveld)	0	+	+	-	-
Beschikbare ruimte (2.000 auto's in toren)	0	+	+	+	+
Mogelijkheid niet-autogebonden voorzieningen	0	+	+	+	+
Mogelijkheid autogebonden voorzieningen zoals tankstation	0	+	+	-	-
<i>Financiën & kosten</i>					
Kosten per parkeerplek	0	-	-	--	--

Milieu	Referentie	NO	ZO	ZW	NW
<i>Natuur & landschap</i>					
Fysieke ingrepen in bestaande landschappelijke structuur	0	--	-	0	0
Natuur – Beekdal (aantasting)	0	--	-	0	0
Natuur – Ecologische Verbindingszone	0	-	-	0	0
Water – Grondwaterbeschermingsgebied	0	-	-	0	0

Hieronder worden de beoordelingen uit de tabel toegelicht.

Doelbereik

Verkeer & vervoer

Op basis van de onderzochte verkeer- en vervoersaspecten is de conclusie dat de kwadranten aan de oostzijde positiever uit de vergelijking komen dan de kwadranten aan de westzijde. Dit komt met name doordat de kwadranten aan de oostzijde in de rijrichting richting Groningen liggen tijdens de ochtendspits (op de heenweg). Ook is de omrijdtijd van de huidige OV-gebruikers bij de oostelijke kwadranten kleiner ten opzichte van de westelijke kwadranten.

Alle kwadranten scoren voor Groningen Airport Eelde gelijk. Geen van de kwadranten is op loopafstand van de luchthaven. Een hoogwaardige en frequente pendel tussen het OV-knooppunt en de luchthaven is noodzakelijk om het transferium te kunnen koppelen aan de luchthaven.

Ruimte

Alleen de oostelijke kwadranten zijn qua oppervlakte voldoende groot voor een transferium met een eindbeeld van 2.000 auto's op maaiveld. Op alle kwadranten is voldoende ruimte beschikbaar voor een transferium in de vorm van een parkeergarage. In alle kwadranten kunnen relatief eenvoudig (horeca)voorzieningen worden toegevoegd. Autogebonden voorzieningen zoals een tankstation zijn, vanwege de beschikbare ruimte, eenvoudiger in te passen in de oostelijke kwadranten.

Financiën & kosten

Voor de kosten per parkeerplek geldt dat de oostelijke kwadranten goedkoper uitvallen dan de westelijke kwadranten. Reden hiervoor is het feit dat, vanwege de beperkt beschikbare ruimte, in de westelijke kwadranten het transferium in de vorm van een garage gebouwd dient te worden en dat impliceert hogere kosten per parkeerplek en een moeilijker te faseren ontwerp. Wat bovendien uit de combinatie van deze financiële aspecten blijkt, is dat het noordoostelijk kwadrant qua financiën het meest positief scoort.

Milieu

Natuur & landschap

Op basis van de onderzochte natuur- en landschapseffecten komen de kwadranten aan de westzijde neutraal uit de vergelijking ten opzichte van de referentiesituatie. Dit heeft met name te maken met de ligging van het beekdal Drentsche Aa en de ecologische verbindingzone. De westelijke kwadranten vallen buiten deze gebieden en de oostelijke kwadranten vallen hierbinnen. Daarbij is van belang dat het noordoostelijk kwadrant, ten opzicht van het zuidoostelijk kwadrant, een hogere waarde heeft vanwege de relatieve gaafheid van de bestaande landschappelijke structuur. In het zuidoostelijk kwadrant is het beekdal reeds verstoord met onder meer een tankstation, woningen, dierenpension en landbouwkundige ingrepen.

Water

De oostelijke kwadranten liggen dicht bij de drinkwaterwinning De Punt (ten oosten van het zoekgebied – hier wordt water gewonnen uit oppervlaktewater en uit grondwater). Om die reden zijn de oostelijke kwadranten vooralsnog beoordeeld als ongunstiger dan de westelijke kwadranten.

Op basis van bovenstaande beoordeling hebben de provincie Drenthe en de gemeente Tynaarlo (januari 2014) hun voorkeur uitgesproken voor de locatie van het transferium in het zuidoostelijke kwadrant. Deze keuze wordt onderstreept door de effectvergelijking van de vier kwadranten. Hierbij scoort het zuidoostelijke kwadrant het best op doelbereik. Ook zijn de effecten op ruimte en financiën positiever en/of minder negatief dan de andere kwadranten. Wel zijn er effecten op natuur en landschap te verwachten, die zoveel mogelijk gemitigeerd moeten worden. Mede daarom is er ook gekozen voor uitwerking van een integraal ontwerp met optimale mogelijkheden voor versterking van het beekdal Drentsche Aa in het noordoostelijk kwadrant (mitigatie voor natuur/landschap

In het MER wordt het zuidoostelijke kwadrant als voorkeursvariant onderzocht. De overige varianten zijn niet kansrijk genoeg om mee te nemen in het MER.

3.1.3 Inrichting

Voor het zuidoostelijke kwadrant is een inrichtingsplan opgesteld voor een transferium. Als eerste stap is het integraal programma van eisen en wensen vertaald in een aantal uitgangspunten voor het ontwerp van het transferium. Deze ontwerpuitgangspunten zijn meegenomen in de verdere uitwerking van infrastructurele/functionele en landschappelijke inrichtingsmodellen modellen voor Transferium De Punt.

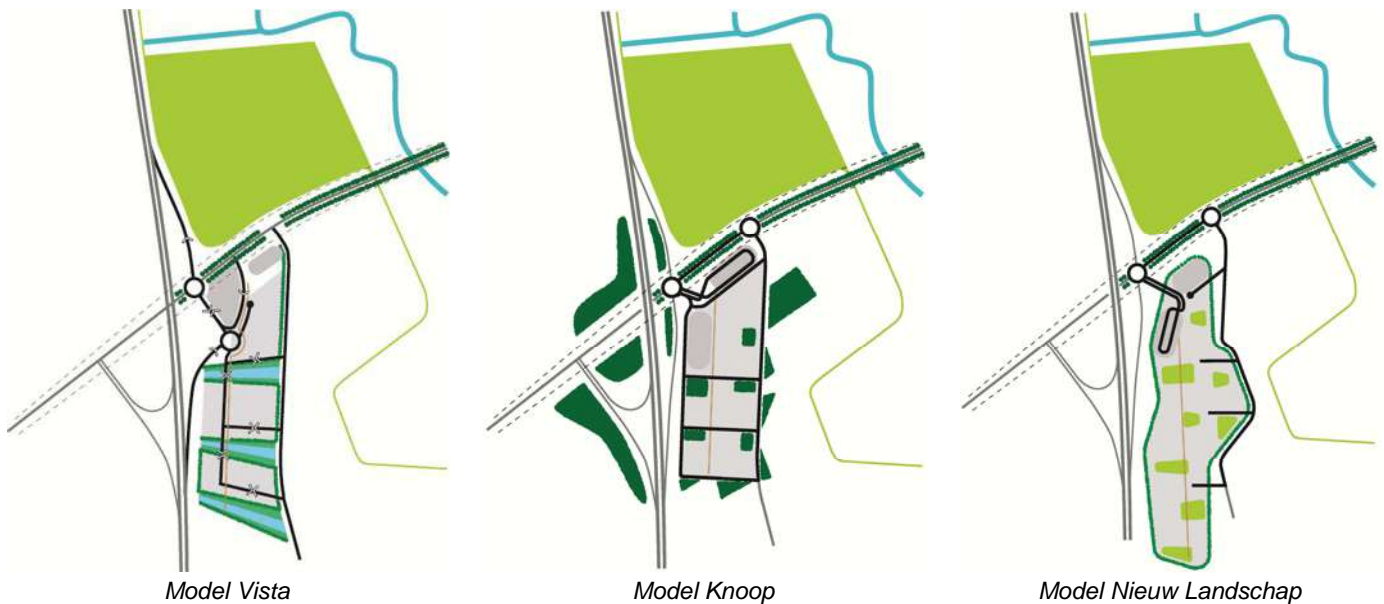
Functionele inrichting

In onderstaande opsomming is weergegeven welke ontwerpaspecten van belang zijn om Transferium De Punt goed te laten functioneren:

- Locatie busplatform/OV-knooppunt
- Ontsluiting auto
- Aansluiting op de A28
- Haltering Q-liner
- Reservering HOV/tram
- Aansluiting Ydermade
- Ontsluiting fiets
- Parkeren en vervoer Groningen Airport Eelde
- Voorzieningen
- Parkeren voor voorzieningen

Inrichtingsmodellen

Integratie van drie landschappelijke concepten met de functionele ontwerpaspecten heeft drie modellen voor het transferium opgeleverd.



Op basis van een toetsing aan de bovengenoemde 10 ontwerpaspecten, is gekozen voor het model Vista. Dit model heeft in vergelijking met de andere twee modellen de minste impact op het Drentse Aa-gebied aan de oostzijde. In model Vista worden de verkeersbewegingen van bussen en auto's worden zo dicht mogelijk bij de A28 gesitueerd, zodat belasting van het Drentse Aa-gebied met geluid, stikstofdepositie en visuele hinder zoveel mogelijk worden beperkt. Ook zal in het model Vista het OV-knooppunt en P+R-voorziening het meest efficiënt functioneren.

Het model Vista is in een ontwerptraject verder doorontwikkeld en verder verfijnd:

- De weg Ydermade wordt in het verfijnde model niet meer gebruikt als ontsluiting voor het transferium. Dit is gunstig voor de uitstraling richting Drentse Aa-gebied;
- De nieuwe lijn die wordt gecreëerd door de oostelijke afrit A28 in de vorm van een hockey-stick komt terug in het ontwerp van het transferium. Op basis hiervan is de indeling van het parkeergebied en de interne ontsluitingsstructuur aangepast.



Verfijnd model Transferium de Punt



Verfijnd model Transferium de Punt (ingezoomd)

In het MER zal voor de Voorkeursvariant alleen de uitwerking conform het model Vista meegenomen worden. De overige modellen hebben een grotere impact op de het Drentsche Aa-gebied en zijn daarmee minder kansrijk dan het Vista-model.

3.1.4 Fasering

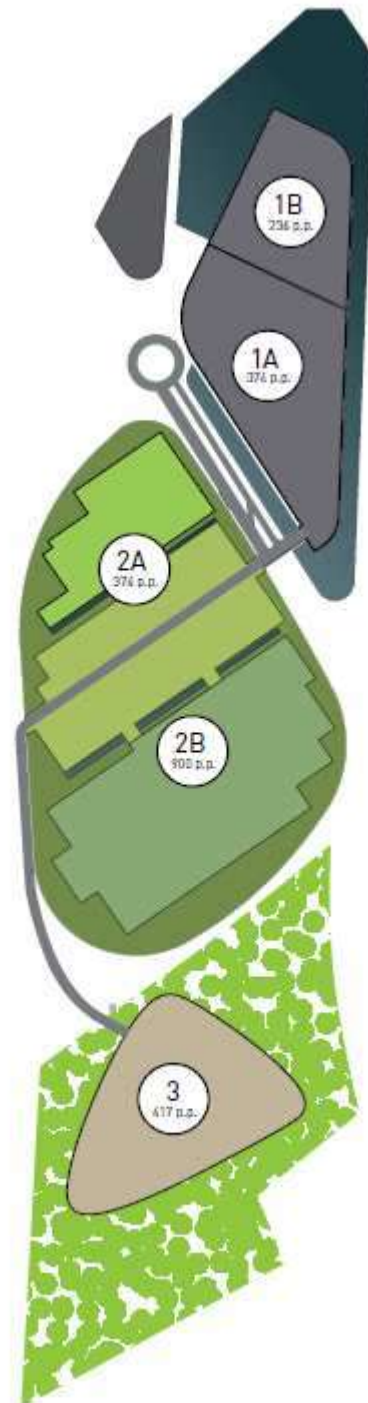
Om flexibel te kunnen inspelen op de mobiliteitsontwikkeling vormt de mogelijkheid tot fasering van het transferium een belangrijk onderdeel in het Integraal Programma van Eisen en Wensen:

- Er moet voldoende ruimte zijn om gefaseerd het eindbeeld van 2.000 plaatsen te kunnen realiseren. Door direct een groot deel van het transferium planologisch mogelijk te maken kan relatief goed ingespeeld worden op de actuele vraag;
- Het transferium moet gefaseerd kunnen worden aangelegd, met zo min mogelijk overlast voor de gebruiker;
- Het transferium moet in twee richtingen te faseren zijn (groei en krimp);
- Het transferium moet in elke fase een afgerond geheel vormen en een goed en afgerond landschapsbeeld opleveren.

Op basis van het inrichtingsplan zijn drie hoofdfasen in de ontwikkeling van het transferium onderscheiden (zie nevenstaande afbeelding):

- Fase 1 'Parkeerbekken'
- Fase 2 'Parkeerweiland'
- Fase 3 'Parkeerveld'

De drie hoofdfasen bestaan uit een aantal subfasen. De drie hoofdfasen worden, afhankelijk van het gebruik van de P+R voorziening, stapsgewijs opgevuld met parkeerplaatsen.



3.2 Alternatieven en varianten

Een belangrijk onderdeel van een m.e.r.-studie is het alternatievenonderzoek. Hierbij wordt gekeken of voor/binnen de voorgenomen activiteit alternatieve of varianten zijn die tot andere milieueffecten leiden. Het moet gaan om reële (uitvoerbare) alternatieven of varianten.

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

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

In paragraaf 3.1.3. is ingegaan op drie inrichtingsmodellen voor het Zuidoostelijke kwadrant. Hierbij is reeds toegelicht dat gekozen is voor het inrichtingsmodel met de kleinste impact op het Drentse Aa-gebied. Dit inrichtingsmodel is verder verfijnd. In het m.e.r. is de keuze voor dit verfijnde model een uitgangspunt.

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

Samenvattend

In het op te stellen MER vormt het zuidoostelijke kwadrant met een inrichting conform het verfijnd model Transferium De Punt het uitgangspunt, Er worden geen andere kwadranten en inrichtingsmodellen beschouwd. Wel worden diverse faseringsvarianten binnen deze voorkeursvariant beschouwd.

4 Huidige milieusituatie

In dit hoofdstuk wordt een korte schets gegeven van de huidige situatie in het plangebied en de directe omgeving. In het MER zal dit worden aangevuld en uitgewerkt.

4.1 Autonome ontwikkelingen

Naast de voorgenomen activiteit zijn in en rond het studiegebied ook andere ruimtelijke ontwikkelingen gaande. Autonome ontwikkelingen zijn toekomstige ontwikkelingen waarvan vaststaat dat ze uitgevoerd worden bij onveranderd beleid. De besluitvorming met betrekking tot deze ontwikkelingen is rond en de financiering is geregeld. De milieueffecten van deze ontwikkelingen zullen meegenomen worden in de referentiesituatie. Het gaat om de volgende ontwikkelingen:

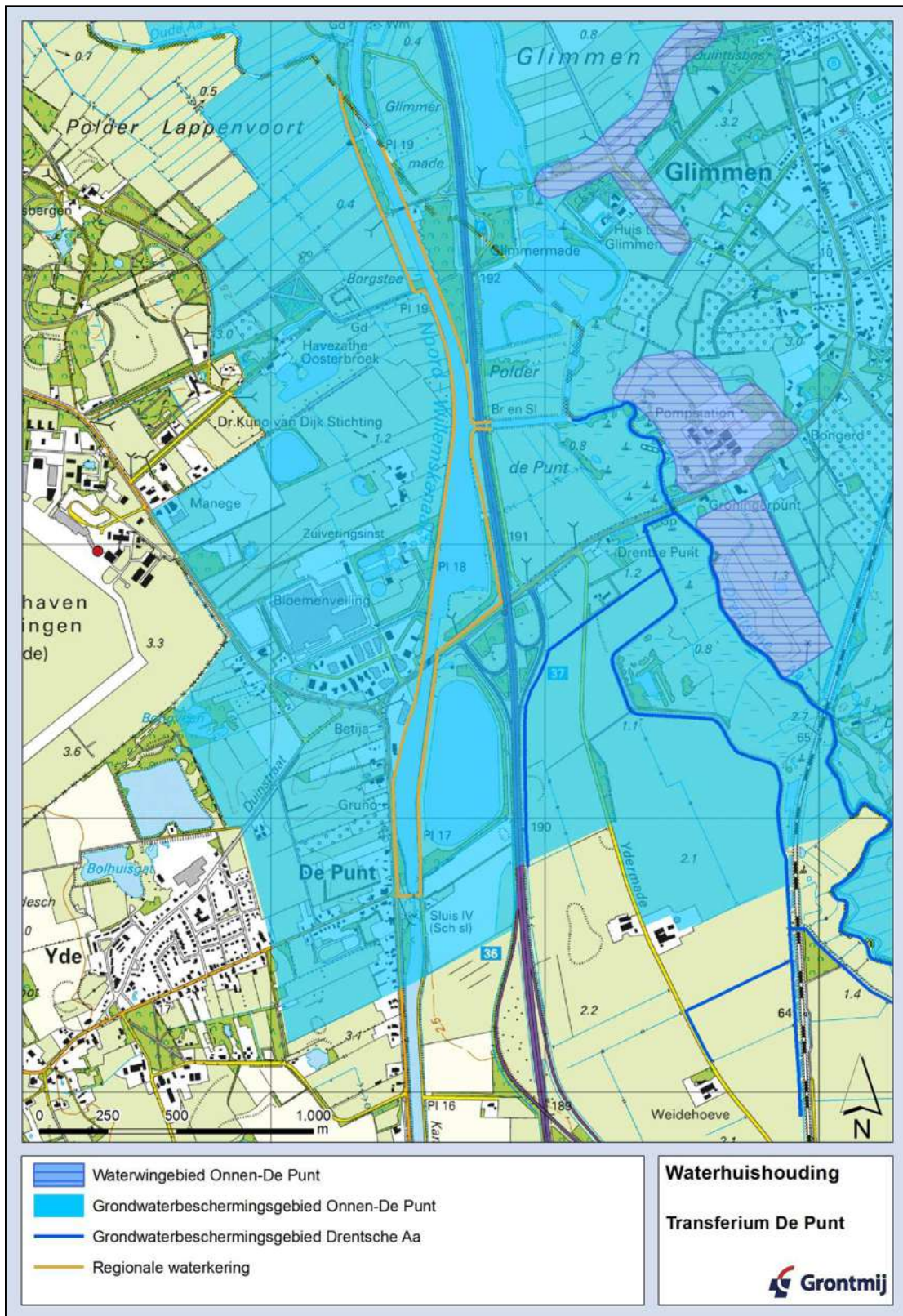
- De kruising tussen de oostelijke op- en afrit en de Groningerstraat is door Rijkswaterstaat benoemd als zogenaamde 'blackspot'. In het kader van verkeersveiligheid realiseert Rijkswaterstaat op de locatie een rotonde.
- In het kader van verkeersveiligheid en doorstroming wil de provincie Drenthe de oostelijke op- en afrit reconstrueren tot een Haarlemmermeer-aansluiting. Door deze reconstructie kan worden voldaan aan een belangrijke voorwaarde voor een transferium op deze locatie: een optimale bereikbaarheid vanaf de A28 naar het transferium voor zowel auto als bus. Daarnaast bestaat het voornemen om hetzelfde te doen met de westelijke op- en afrit (reconstructie met rotonde).
- P+R Haren ligt een aansluiting noordelijker dan De Punt en wordt voor het overgrote deel gebruikt door forenzen richting de binnenstad van Groningen en het UMCG. De capaciteit is echter ontoereikend. Onlangs is door de gemeente Groningen en Haren besloten dat P+R Haren wordt uitgebreid met 500 parkeerplaatsen om aan de vraag te voldoen. Het is de verwachting dat de extra plekken nagenoeg geheel door dezelfde doelgroep gevuld zullen worden.
- Door Regio Groningen-Assen is de geactualiseerde Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen vastgesteld. Hierin is de regionale bereikbaarheidsstrategie uitgewerkt in een visie hoogwaardig openbaar vervoer voor de lange termijn (lange termijnbeeld HOV). Centraal uitgangspunt is het koppelen van regionaal spoor en HOV-assen via OV knooppunten en de P+R locaties rond de stad Groningen. Onderdeel hiervan is de HOV-as Annen/Zuidlaren – P+R De Punt – P+R Haren – Groningen Hoofdstation – Grote Markt UMCG Noord – P+R Driebond. Deze HOV-as zal naast de huidige P+R Haren in de toekomst ook P+R De Punt bedienen. Vooralsnog wordt uitgegaan van een combinatie van reguliere bussen en pendelbussen in de piekuren.

4.2 Bodem en water

De beoogde locatie van het transferium is gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied (Onnen-De Punt). Ca. 80% van het plangebied ligt binnen de 25-jaarszone. Bovendien ligt het plangebied op relatief korte afstand van het grondwaterbeschermingsgebied Drentsche Aa waar oppervlaktewater wordt ingenomen ten behoeve van drinkwater (zie afbeelding op de volgende pagina). De kwel- en infiltratiesituatie kan worden geïnterpreteerd als intermediair en kwel. Intermediair houdt in dat ook infiltratie kan plaatsvinden. In gebieden waar infiltratie kan plaatsvinden bestaat een vergroot risico op verontreiniging van grondwater via oppervlaktewater en bodem. Dit kan de kwaliteit van de drinkwaterproductie in gevaar brengen. Per jaar wordt door Waterbedrijf Groningen circa 7 miljoen liter water uit het oppervlaktewater en 4 miljoen liter water uit het grondwater gebruikt voor drinkwaterproductie.

In een grondwaterbeschermingsgebied is vooral de (diepte)ligging van de slecht doorlatende lagen boven de gepompte watervoerende pakketten van belang. Aan weerszijde van de A28 bevindt deze laag zich op minder dan 1 m beneden maaiveld. Aantasting van deze 'beschermende' laag vergroot de kans op verontreiniging van het grondwater.

In de Provinciaal Omgevingsverordening Drenthe (POV) worden eisen en beperkingen gesteld aan grondwaterbeschermingsgebieden. In artikel 7.8 van de POV zijn specifieke regels opgenomen met betrekking tot het werken in de grond.



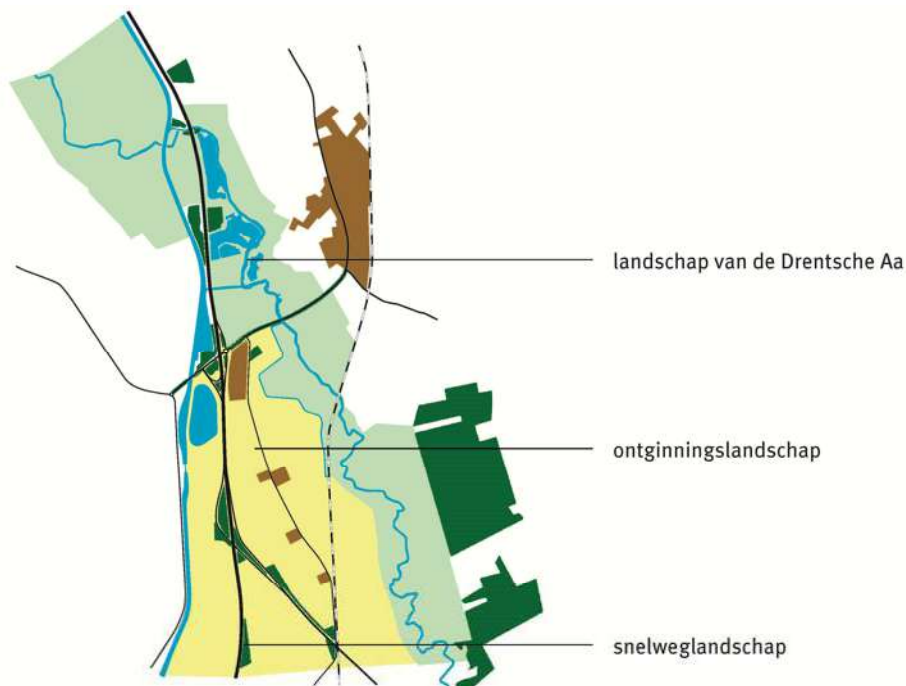
4.3 Landschap en cultuurhistorie

Het studiegebied ligt op de grens van twee cultuurhistorische deelgebieden:

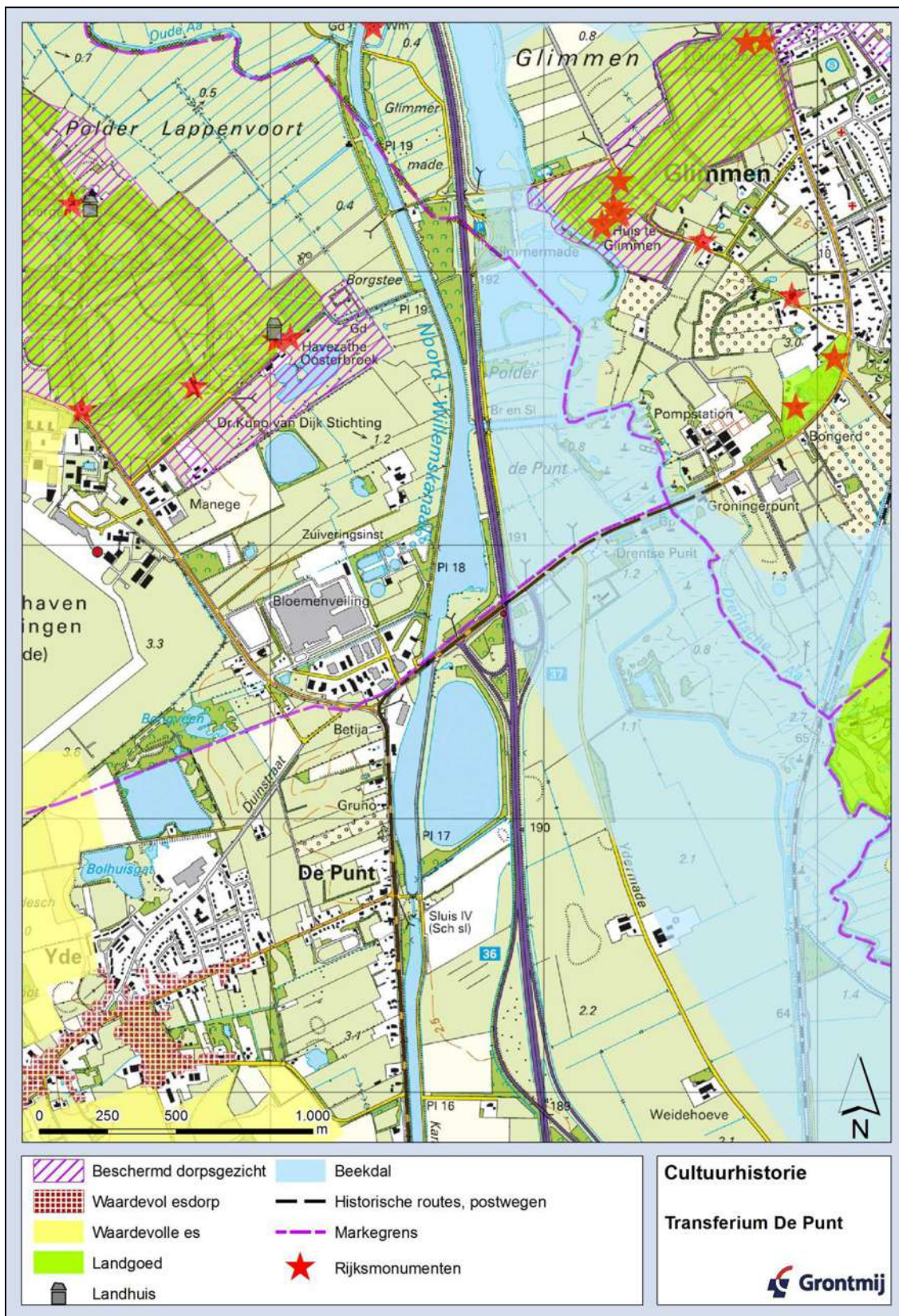
- De Kop van Drenthe is een oud cultuurlandschap in verschillende verschijningsvormen. In het gebied is het oude esdorpenlandschap ruimtelijk dominant. Daarnaast heeft het gebied onder invloed van de stad Groningen ook andere ontwikkelingen gekend. De landgoederengordel bij Eelde is daarvan een sprekend voorbeeld.
- Het Drentsche Aa gebied is een kleinschalig en authentiek cultuurlandschap rond de Drentsche Aa gebied cultuurhistorisch bijzonder waardevol. Deze karakteristiek uit zich in een zichtbare ruimtelijke samenhang tussen esdorp, es, beekdal en veld, met bijbehorend micro-relief en beplantingselementen als houtwallen, esrandbosjes en middeleeuwse gebruiksbossen. Bovendien kent het esdorpenlandschap een grote tijdsdiepte, wat blijkt uit zichtbare en onzichtbare (pre)historische bewoningssporen als nederzettingen, grafmonumenten en celtic fields;

In het studiegebied zelf zijn drie landschapstypen te onderscheiden:

- Het snelweglandschap dat bestaat uit een afwisseling van open en dicht. Dichte beplanting rond de knooppunten onttrekt de wegen, toe- en afritten aan het oog, waardoor de snelweg als lijn in het landschap overblijft. De open gedeelten zijn af en toe onderbroken door bosblokken.
- Het beekdal van de Drentsche Aa is duidelijk aanwezig tussen de Eelderrug in het westen en de Hondsrug aan de oostzijde. De Groningerstraat is het punt waar het beekdal van een relatief droog beekdal verandert in een breed en waterrijk gebied langs Glimmen en Haren en uitmondt in het Paterswoldsemeer.
- In de laagte die vroeger hoorde bij het stroomgebied van de Drentsche Aa is door ontginningen een open en grootschalig landbouwgebied ontstaan. De weg Ydermade biedt toegang tot de landbouwbedrijven in dit gebied. Dit ontginningslandschap ligt tot aan de Groningerstraat.



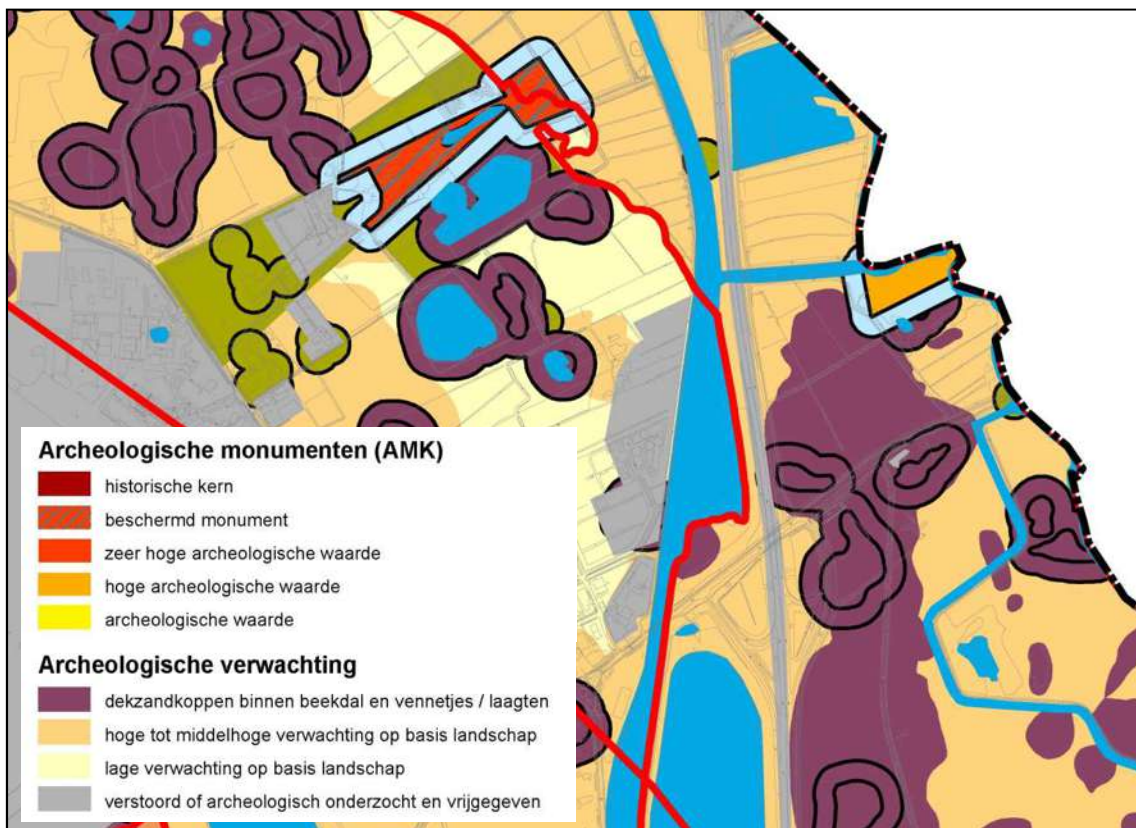
Landschapstypen in de omgeving



4.4 Archeologie

Het studiegebied is aangeduid op de kaart Kernkwaliteit Archeologie van de provincie Drenthe als gebied met archeologische verwachtingen. In de omgeving van het studiegebied liggen enkele archeologische monumenten. Op de archeologische beleidskaart van de gemeente Tynaarlo (onderdeel van de Structuurvisie Archeologie) is het studiegebied aangeduid als 'hoge tot middelhoge verwachting op basis van landschappelijke ligging'. Dit betreffen zones waarvoor huidig onderzoek en eerder onderzoek op vergelijkbare eenheden heeft aangetoond dat er een grotere dichtheid aan archeologische resten aanwezig is dan gemiddeld.

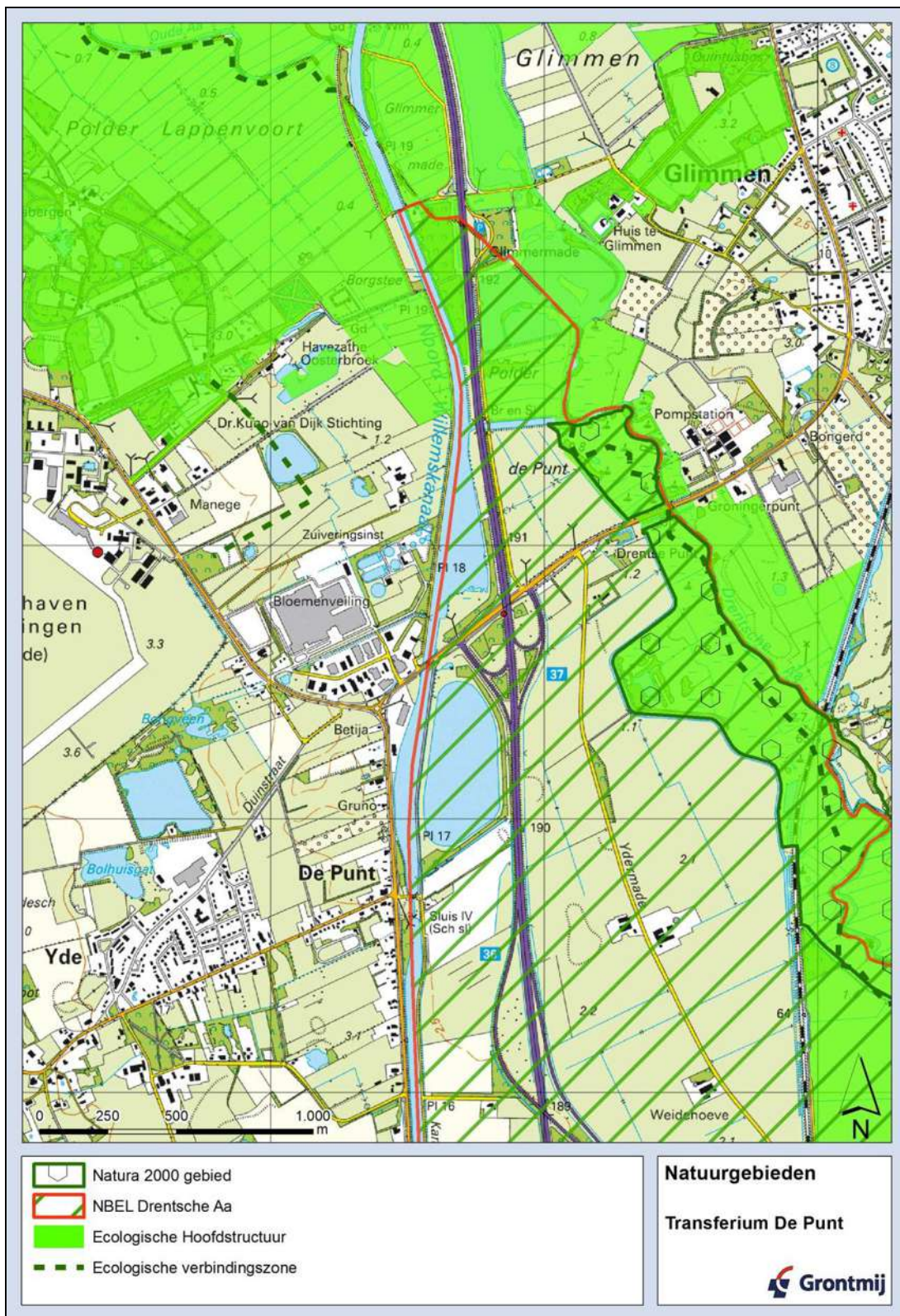
Het gebied ten oosten van de A28 is aangeduid als 'dekzandkoppen binnen beekdal en vennetjes / laagten'. Hiervoor geldt een hoge archeologische verwachting op archeologische resten uit alle perioden. Op dergelijke locaties zijn onder andere resten van tijdelijke jachtkampementen en vuursteenbewerkingsites uit de steentijd bekend. De kans op het aantreffen van een grote dichtheid aan archeologische sporen en resten is groot.



Beleidskaart archeologie gemeente Tynaarlo (bron: Structuurvisie Archeologie, gemeente Tynaarlo)

4.5 Natuur

Direct ten oosten van het studiegebied ligt de Drentsche Aa. Dit gebied is zowel EHS als Natura 2000 gebied⁴. Het studiegebied zelf ligt binnen het Nationaal Beek- en Esdorpenlandschap Drentsche Aa.



⁴ In een oriënterend onderzoek zijn de effecten van het transferium op kwalificerende natuurwaarden in het Natura 2000 gebied in beeld gebracht. Hierin is geconcludeerd dat significant negatieve effecten niet uitgesloten kunnen worden.

4.6 Verkeer en milieu

Het studiegebied is een geschikte locatie om gemakkelijk en snel te kunnen overstappen van de auto of fiets naar de bus en vice versa. De locatie ligt namelijk tussen Assen en Groningen op een plek waar twee drukke wegen bij elkaar komen (A28 en N34) en in de nabijheid van Groningen Airport Eelde. Dagelijks komen hier veel forenzen langs (ruim 60.000 automobilisten en ruim 8.000 busreizigers in beide richtingen van de A28 en Groningerstraat).

Het studiegebied is voor gemotoriseerd verkeer bereikbaar via de Groningerstraat en de aansluiting met de A28.. De Ydermade ontsluit het landbouwgebied ten zuiden van het studiegebied. Tevens is de locatie goed aangesloten op het regionale fietsnetwerk.

In de huidige situatie wordt het studiegebied beïnvloed door verkeersgerelateerd geluid vanwege de A28. Ook de luchtkwaliteit vormt geen belemmering. De huidige concentraties liggen, onder andere vanwege een relatief lage achtergrondconcentratie, ruim onder de norm. Ook is er geen sprake van geurhinder. Langs de Groningerstraat is een LPG tankstation gevestigd (risicovol object). In de afbeelding op de volgende pagina is de risicocontour van het vulpunt aangegeven.

Nabij het studiegebied bevindt zich een milieugevoelig object (woning aan de Ydermade direct ten zuiden van het tankstation).



5 Reikwijdte en detailniveau

5.1 Reikwijdte

De geografische reikwijdte van het MER wordt gevormd door het plangebied van het bestemmingsplan. Het plangebied van het bestemmingsplan is beschreven in paragraaf 4.1 en paragraaf 4.2 van deze notitie. De effecten van de voorgestelde activiteiten kunnen voor een aantal aspecten verder reiken dan de grenzen van het bestemmingsplan. In het MER-onderzoek wordt daarom, indien noodzakelijk, een groter onderzoeksgebied aangehouden. De omvang van het onderzoeksgebied kan per milieuaspect verschillen.

5.2 Detailniveau

Het detailniveau sluit aan bij de aard van de studie. Het betreft een m.e.r.-studie voor een bestemmingsplan, dus de effectbeschrijving zal gericht zijn op de ruimtelijke afweging die de gemeente Tynaarlo moet maken. De focus zal met name komen te liggen op de effecten op natuur. Daarnaast spelen ook de thema's water en landschap een prominente rol. De overige thema's zijn minder relevant en worden indien mogelijk beknopt in het MER beschouwd. Gedetailleerde inrichtingsaspecten en technische aspecten kunnen in de projectplannen aan de orde komen. Deze aspecten vallen buiten het bereik van de m.e.r.-studie.

De effectbeschrijving in het MER wordt uitgevoerd op basis van de beschikbare en nog uit te voeren onderzoeken. De beoordeling is op alle aspecten hoofdzakelijk kwalitatief van aard.

In onderstaande tabel is aangegeven welke aspecten in het MER aan de orde komen en welke toetsingscriteria hierbij gehanteerd worden.

Milieuaspect	Toetsingscriterium MER
Bodem	Bodemkwaliteit
	Aardkundige waarden
Water	Waterhuishouding/oppervlaktewater
	Grondwater
	Waterkwaliteit
Natuur	Effecten op EHS en/of Natura 2000 gebied
	Effecten op beschermde en bijzondere planten- en diersoorten
Landschap	Openheid landschap
	Landschapsstructuur
Cultuurhistorie	Historische geografie en stedenbouw
	Archeologische waarden
Woon- en leefmilieu	Verkeersbewegingen/verkeersveiligheid
	Geluid, lucht, licht en visuele hinder
Externe veiligheid	Verandering risico's externe veiligheid

De effecten van de varianten worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie is de huidige situatie plus eventuele autonome ontwikkelingen.

6 Vervolgprocedure

6.1 Consultatie bestuursorganen en zienswijzemogelijkheid

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) wordt door de initiatiefnemer (provincie Drenthe) opgesteld en ingediend bij het bevoegd gezag (Gemeente Tynaarlo).

Op basis van deze NRD zal het bevoegd gezag (gemeente Tynaarlo) een kennisgeving publiceren dat een m.e.r.-procedure wordt doorlopen. Daarnaast wordt de NRD ter inzage gelegd met de mogelijkheid voor burgers en (belangen)organisaties om een zienswijze in te dienen. Ook wordt de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage om advies over reikwijdte en detailniveau gevraagd. Tot slot zal het bevoegd gezag de NRD gebruiken om de volgende bestuursorganen en adviseurs te consulteren over reikwijdte en detailniveau van de m.e.r.-studie:

- Provincie Groningen;
- Gemeente Haren;
- Waterschap Hunze en Aa's;
- Waterschap Noorderzijlvest;
- Waterbedrijf Groningen;
- Ministerie van I&M
- Ministerie van EZ (natuur);
- Rijkswaterstaat (rijksinfrastructuur);
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE);

6.2 Vervolgproces

Het vervolg van de m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen (BG=bevoegd gezag, IN= initiatiefnemer):

- Uitvoeren onderzoeken en opstellen MER en voorontwerp bestemmingsplan (IN);
- Ter inzage legging MER samen met het voorontwerp bestemmingsplan: gelegenheid voor het indienen van zienswijzen (BG);
- Tegelijkertijd: inschakeling commissie m.e.r. voor toetsingsadvies met betrekking tot het
- MER (BG);
- Verwerken zienswijzen op MER en voorontwerp bestemmingsplan (BG);
- Eventueel aanpassen voorontwerp bestemmingsplan (inclusief motivatie hoe met de resultaten van het MER, de inspraak en het toetsingsadvies van de commissie m.e.r. is omgegaan) (IN en BG);
- Vervolg bestemmingsplanprocedure (BG).

INRICHTINGSPLAN TRANSFERIUM DE PUNT EINDRAPPORT

AUGUSTUS 2013

GRONTMIJ, ENNO ZUIDEMA STEDEBOUW

IN OPDRACHT VAN PROVINCIE DRENTHE, GEMEENTE TYNAARLO

SAMENVATTING

Aanleiding

De bereikbaarheid van Groningen en Assen is essentieel om de economie van de regio draaiende te houden. De verwachting is dat de kop van Drenthe de komende tien tot twintig jaar te maken krijgt met toenemende verkeersdrukke richting de stad Groningen. Het beleid van de Regio Groningen-Assen is er op gericht om de groeiende stroom verkeer vóór de stad op te vangen. In Hoogkerk, Kardinge, Europapark en Haren zijn transferia ingericht, waarvan de laatste de grenzen van haar capaciteit reeds heeft bereikt.

De toenemende mobiliteit en verkeersdrukke in de kop van Drenthe richting de stad Groningen biedt kansen voor de verdere verbetering van het OV-netwerk. De provincie Drenthe, gemeente Tynaarlo en de regionale partners (Regio Groningen-Assen) zien voldoende potentie om als onderdeel van deze verbetering een multimodaal knooppunt (P+R én OV-knooppunt) te realiseren bij De Punt.

Transferium De Punt

Een geschikte locatie voor zowel het realiseren van een OV-knooppunt als uitbreiding van de P+R-capaciteit is de aansluiting nabij De Punt. Op deze locatie komen diverse fiets- en busnetwerken, twee (inter)nationale hoofdwegen (A28 en N34) en de reizigersstromen van Groningen Airport Eelde samen. Vanwege deze strategische ligging biedt De Punt reizigers diverse keuzemogelijkheden in de vervoerswijze. Ook kunnen parkeervoorzieningen van Groningen Airport Eelde op termijn een plaats krijgen bij het OV-knooppunt. Een snelle en frequente verbinding tussen luchthaven en transferium is hiervoor een randvoorwaarde. De ruimtelijke inpassing van een transferium op deze locatie verdient vanwege de aanwezige kernkwaliteiten bijzondere aandacht.

Voor Transferium De Punt staan drie hoofddoelstellingen centraal:

1. het transferium functioneert optimaal voor de forens richting de stad Groningen;
 2. het realiseren van een optimaal (H)OV-knooppunt;
 3. het transferium voegt ruimtelijke kwaliteit toe.
- Locatie*
- Op basis van voorgaand onderzoek (TransferPunt. Een mobiliteitsknooppunt nabij De Punt, Goudappel Coffeng juli 2010) en een programma van eisen en wensen is gezocht naar potentiële locaties. Gekozen is voor een locatie nabij de aansluiting Eelde op de A28. Deze keuze is onder andere gebaseerd op de volgende argumenten:
- beschikbare oppervlakte;
 - zichtbaarheid voor de automobilist;
 - ligging in de rijrichting richting Groningen;
 - kans op structurele aanpak verkeersproblematiek A28;
 - mogelijkheid van fasering.

Transferium De Punt krijgt een plek in de oostelijke kwadranten met nadruk op de transferiumfunctie in het zuidoostelijk kwadrant. Gekozen is voor uitwerking van een integraal ontwerp met optimale mogelijkheden voor versterking van het beekdal Drentsche Aa in het noordoostelijk kwadrant.

Functionele ontwerputgangspunten

Om Transferium De Punt goed te laten functioneren is een aantal ontwerpaspecten van belang. De locatie van het busplatform is leidend in het ontwerp, omdat een snelle bediening van de gebruiker op het transferium met (pendel)bussen het meest belangrijk is. De in- en uitrijdroute van de auto vertoont een relatie met de locatie van het busplatform.

Een Haarlemmermeeraansluiting aan de oostzijde van de A28 wordt gerealiseerd, waarbij de af- en toerit dichter naar de huidige A28 toegelegd worden.

Transferium in zuidoostelijk kwadrant

In het zuidoostelijk kwadrant wordt de transferiumfunctie gerealiseerd. Transferium De Punt functioneert zowel als P+R (overstap auto/fiets-bus) als OV-knooppunt (overstap binnen OV). Het busplatform ligt evenwijdig aan zowel de nieuwe afrit van de A28 als de Groningerstraat en is vormgegeven als een driehoekig eilandperron in de oksel van de afrit en de Groningerstraat. Door deze vormgeving kunnen de bussen vanuit alle richtingen optimaal en met zo min mogelijk tijdverlies halteren bij het transferium. Ook voor de reiziger is deze positionering het meest duidelijk. Bussen halteren in alle situaties met de neus in de richting van de bestemming. Op deze wijze is zowel een optimale bereikbaarheid van het transferium voor automobilisten mogelijk als een gecombineerde halte voor de Q-liners op de A28 en de pendelbus De Punt - Groningen.

De nieuwe afrit van de A28 is vormgegeven als een 'hockeystick' en sluit aan op een extra rotonde. Via deze rotonde is de ontsluiting van de parkeerplaatsen en kiss & ride geregeld en kunnen de Q-liners direct halteren aan het busplatform. Hierdoor is de Ydermade niet nodig voor de ontsluiting. Om terugslag van auto's op de rotonde te voorkomen moet de inrijdroute voldoende lang zijn.

De middelgrote voorzieningen liggen evenwijdig aan de Groningerstraat als onderdeel van de cultuurhistorische zone van de oude handelsroute en worden ontsloten vanaf de Ydermade. De kleine voorzieningen zijn gesitueerd op het busplatform.

Het concept is landschappelijk behouden. Het schetsontwerp kenmerkt zich door een architectonisch gelaagde opbouw. De eerste laag sluit aan bij de artificiële snelle wereld van de A28 (parkwayconcept). De hoofdstructuur van het ontwerp kenmerkt zich door gebogen vloeiende lijnen die onderdeel uitmaken van een snelweglandschap. De tweede laag sluit aan op de langzame beleving op het transferium zelf en op de langzame wereld van het omringende landschap. De vormtaal en de

zichtlijnen (de vista's) zijn gerelateerd aan en gericht op het omringende landschap. Dit betreft zowel het 'gemaakte' strakkere ontginningslandschap direct aansluitend aan het transferium als het 'natuurlijke' organische landschap van het iets oostelijker gelegen stroomdal van de Drentsche Aa.

In het noordoostelijk kwadrant zal een invulling ontstaan waarin een optimale versterking van het beekdal Drentsche Aa plaatsvindt. Daarnaast is – ten behoeve van de inpassing in het parkwayconcept een voorstel gedaan voor landschappelijke inpassing ten zuiden van het transferium.

Fasering

In de eerste plaats is het direct aanleggen van alle (nieuwe) randvoorwaardelijke infrastructuur een voorwaarde. Vooral het aanleggen van de nieuwe toe- en afrit op de A28 met rotondes aan de oostzijde is hierbij van belang. Wanneer de randvoorwaardelijke infrastructuur is aangelegd, kan het transferium vervolgens groeien en krimpen binnen het landschappelijk raamwerk. Mate van gebruik van het transferium is leidend voor de faseringsstappen, waarbij kleinere tussenstappen van groei of krimp mogelijk zijn.

Uitgangspunt voor de exploitatieopzet is dat de investering voor de realisatie van het transferium en de jaarlijkse exploitatie als afzonderlijke componenten worden beschouwd.

Leeswijzer eindrapport

Na een inleiding in hoofdstuk 1, is de nut en noodzaak en achtergrond van Transferium De Punt nader toegelicht in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 en 4 is achtereenvolgens ingegaan op de wijze waarop de locatiekeuze en de inrichtingsmodellen voor Transferium De Punt tot stand zijn gekomen. In hoofdstuk 5 en 6 is vervolgens het inrichtingsplan beschreven. Hier wordt onder meer ingegaan op de functionele aspecten, ruimtelijke kwaliteit, fasering en exploitatie van het transferium.

INHOUD

SAMENVATTING	3
1. INLEIDING	7
2. NUT EN NOODZAAK	9
3. LOCATIEKEUZE	15
4. VAN LOCATIEKEUZE NAAR INRICHTING	21
5. TRANSFERIUM DE PUNT IN DETAIL	33
6. INVESTERING EN EXPLOITATIE	49
BIJLAGEN	51
Bijlage 1 Eisen en Wensen	53
Bijlage 2 Inrichtingsplan	59
Bijlage 3 Adviezen kwaliteitsteams	61
Bijlage 4 Concept waterparagraaf	67
COLOFON	73

1. INLEIDING

1.1 AANLEIDING

De bereikbaarheid van Groningen en Assen is essentieel om de economie van de regio draaiende te houden. De verwachting is dat de kop van Drenthe de komende tien tot twintig jaar te maken krijgt met toenemende verkeersdrukke richting de stad Groningen. Het beleid van de Regio Groningen-Assen is er op gericht om de groeiende stroom verkeer vóór de stad op te vangen. Bij Hoogkerk, Kardinge, Europapark en Haren zijn transferia ingericht, waarvan de laatste de grenzen van haar capaciteit reeds heeft bereikt.

De toenemende mobiliteit en verkeersdrukke in de kop van Drenthe richting de stad Groningen biedt kansen voor de verdere verbetering van het OV-netwerk. De provincie Drenthe, gemeente Tynaarlo en de regionale partners (Regio Groningen-Assen) zien voldoende potentie om als onderdeel van deze verbetering een multimodaal knooppunt (P+R en OV-knooppunt) te realiseren bij De Punt. Op deze locatie komen diverse fiets- en busnetwerken, twee (inter)nationale hoofdwegen (A28 en N34) en de reizigerstromen van Groningen Airport Eelde samen. Vanwege deze strategische ligging biedt De Punt reizigers diverse keuzemogelijkheden in de vervoerswijze. Ook kunnen parkeervoorzieningen van Groningen Airport Eelde op termijn een plaats krijgen bij het OV-knooppunt.

1.2 DOEL

Voor het fasegewijs realiseren van Transferium De Punt is een gezamenlijk locatieonderzoek en ontwerptraject uitgevoerd. In het locatieonderzoek en ontwerptraject voor Transferium De Punt stonden drie hoofddoelstellingen centraal:

1. Het transferium functioneert optimaal voor de forens richting de stad Groningen;
2. Het realiseren van een optimaal (H)OV-knooppunt;

3. Het transferium voegt ruimtelijke kwaliteit toe.

Dit rapport geeft een toelichting op de totstandkoming van de locatiekeuze en het inrichtingsplan voor Transferium De Punt. Aan de hand van de gemaakte procesmatige en inhoudelijke stappen is een integrale beschrijving van de onderzochte alternatieven voor de locatie en inrichting gegeven. Resultaat is een integraal inrichtingsplan dat gefaseerd ontwikkeld kan worden. Dit plan vormt de basis voor het planologisch regelen van de ontwikkeling door middel van een bestemmingsplan.



Zoekgebied Transferium De Punt

1.3 PROCES

Het locatieonderzoek en ontwerptraject Transferium De Punt werd gekenmerkt door een open planproces waarin een groot aantal partijen heeft samengewerkt om tot een locatiekeuze en inrichtingsplan voor het transferium te komen. Hiertoe is een iteratief proces ingericht waarbij gebruik is gemaakt van de kennis en ervaring van de werkteams Mobiliteit, Ruimte en Exploitatie en de input van de klankbordgroep. Daarnaast is een aantal experts geraadpleegd. Elke processtap heeft nieuwe inzichten opgeleverd, die uiteindelijk hebben geleid tot de locatiekeuze en het inrichtingsplan zoals in dit rapport is beschreven.

Op 12 januari 2012 is het onderzoek gestart met een kick-off waar het proces is toegelicht aan een brede groep belanghebbenden. Hier is de mogelijkheid geboden om met elkaar in gesprek te gaan en deel te nemen aan de klankbordgroep.

Werkteams Mobiliteit, Ruimte en Exploitatie

In de fase van het locatieonderzoek hebben de werkteams afzonderlijk input geleverd om te komen tot een Integraal Programma van Eisen en Wensen voor het transferium (zie bijlage 1). Het Integraal Programma van Eisen en Wensen is bestuurlijk vastgesteld door College van GS Drenthe en B&W Tynaarlo als onderdeel van de 'Afwegingsnotitie Locatiekeuze' (d.d. 22 mei 2012). In de ontwerp- en inrichtingsfase is het Integraal Programma van Eisen en Wensen vertaald in een aantal uitgangspunten

voor het ontwerp en de inrichting van het transferium. Deze uitgangspunten zijn meegenomen in de verdere uitwerking voor Transferium De Punt.

Om het integrale karakter van Transferium De Punt te waarborgen is de kennis en ervaring van de afzonderlijke werkteams Mobiliteit, Ruimte en Exploitatie gedeeld binnen alle werkteamsessies. Tevens heeft



een integrale bijeenkomst plaatsgevonden, waarbij naast alle werkteams ook de klankbordgroepen aanwezig waren.

Klankbordgroep en experts

De klankbordgroep wordt gevormd door een aantal betrokken partijen uit de omgeving. De klankbordgroepen worden beschouwd als experts van hun eigen omgeving. Daarnaast is gedurende het planproces een aantal experts op het gebied van onder andere snelwegontwikkeling (Rijkswaterstaat) en water (provincie Drenthe, Staatsbosbeheer, waterschap Hunze en Aa's, Waterbedrijf Groningen) geraadpleegd.

In de werkteams Mobiliteit, Ruimte en Exploitatie zijn de volgende partijen vertegenwoordigd: Provincie Drenthe, Gemeente Tynaarlo, Regio Groningen-Assen, OV-bureau Groningen Drenthe, Gemeente Groningen, Provincie Groningen, Rijkswaterstaat, Gemeente Haren, Waterbedrijf Groningen, Milieufederatie Drenthe en Groningen Airport Eelde.

In de klankbordgroep zijn de volgende partijen vertegenwoordigd: Dorpsbelangen Yde/De Punt, Kamer van Koophandel Noord-Nederland, Stichting POP Groen, Waterschap Hunze & Aa's, Waterschap Noorderzijlvest, Drents Landschap, Natuurplatform Drentsche Aa, Het Groninger Landschap, ANWB en Staatsbosbeheer.

1.4 LEESWIJZER

De nut en noodzaak en achtergrond van Transferium De Punt is nader toegelicht in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 en 4 is achtereenvolgens ingegaan op de wijze waarop de locatiekeuze en de inrichtingsmodellen voor Transferium De Punt tot stand zijn gekomen. In hoofdstuk 5 en 6 is vervolgens het inrichtingsplan beschreven. Hier wordt onder meer ingegaan op de functionele aspecten, ruimtelijke kwaliteit, fasering en exploitatie van het transferium.

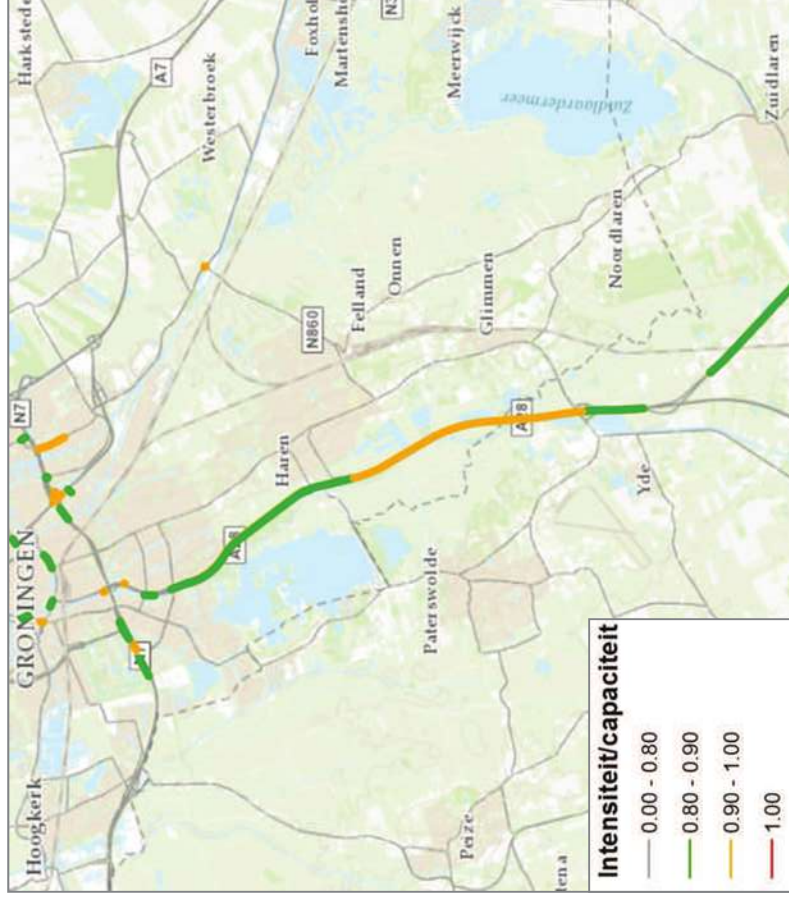
2. NUT EN NOODZAAK

2.1 BEREIKBAARHEID REGIO GRONINGEN-ASSEN

Al jaren wordt in Nederland een bereikbaarheidsbeleid gevoerd om stedelijke centra bereikbaar te houden en daar waar nodig verder te verbeteren. Robuustheid en samenhang met inzet van alle beschikbare modaliteiten zijn noodzakelijk om een goede bereikbaarheid te kunnen garanderen, ook in de toekomst. In Noord-Nederland gaat het vooral om de stedelijke regio Groningen-Assen en meer specifiek de stad Groningen.

Om te waarborgen dat de economische toplocaties en belangrijke voorzieningen als onderwijs en zorg in de Regio Groningen-Assen goed bereikbaar blijven, wordt – naast de noodzakelijke investeringen in de infrastructuur – tevens ingezet op het slim reizen met diverse modaliteiten, mobiliteitsmanagement en het Beter Benutten van bestaande infrastructuur. Op een aantal logische locaties moeten verschillende modaliteiten slim met elkaar verknoopt worden zodat multimodale knooppunten ontstaan waar ketenmobiliteit wordt gefaciliteerd.

In 2013 is de Netwerkanalyse Regio Groningen-Assen uit 2006 geactualiseerd. In het kader hiervan zijn prognoses uitgevoerd met het verkeersmodel (NRM 2013). Hieruit blijkt dat de mobiliteit van personen ook de komende decennia nog zal groeien, vooral op de T-structuur A7/A28 van en naar de groeiende stedelijke centra. De toenemende verkeersdruk veroorzaakt niet alleen milieuhinder maar ook steeds meer files op de hoofdwegen en de stedelijke toegangswegen tijdens de spits, vooral op de A28 (zie nevenstaande afbeelding). Als gevolg van concentratie van voorzieningen zal de bereikbaarheid van de steden Groningen en Assen vanuit het omringende krimpgebied steeds belangrijker worden.



Prognose congestie 2030 ochtendspits scenario Global Economy (bron: NRM 2013)

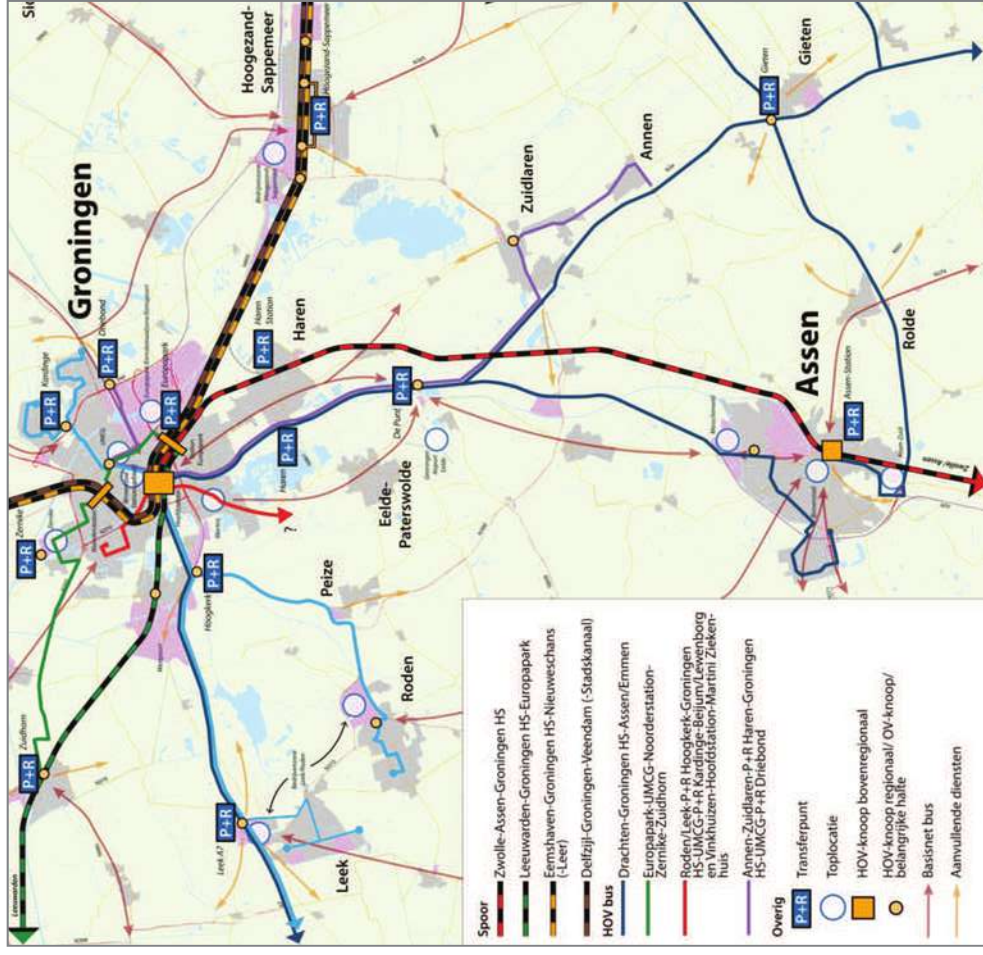
Daarnaast zullen de geplande grootschalige werkzaamheden tot 2020 (Aanpak Zuidelijke Ring Groningen, FlorijnAs Assen en Knoop Groningen) resulteren in een verminderde capaciteit op de Ring Groningen en de toeleidende (spoor)wegen vanuit de regio. Om de steden goed bereikbaar te houden tijdens de ombouwfase wordt onder meer ingezet op het realiseren van P+R-locaties op strategische locaties tussen stad en regio.

In de Netwerkanalyse is geconcludeerd dat tussen 2000 en 2011 het gebruik van het OV sterk toegenomen is in de Regio Groningen-Assen. Er blijkt een sterke relatie te liggen tussen investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer en stijging van reizigersaantallen. Het gebruik van P+R-locaties rond de stad Groningen is eveneens sterk gestegen tot ruim 2 miljoen gebruikers per jaar. Deze P+R-locaties ontwikkelen zich steeds meer tot een schakel tussen OV-lijnen onderling en tussen de diverse modaliteiten (OV, auto, fiets).

Tevens is geconcludeerd dat de bestaande bereikbaarheidsstrategie in hoofdlijn gehandhaafd kan blijven. Het verder investeren in P+R en carpool als herkenbare en hoogwaardige knooppunten en een hoogwaardig OV-netwerk (spoor en bus) blijft daarin van groot belang, evenals verhoging van de efficiency en kostendekkingsgraad van het OV. De volgende uitgangspunten staan hierbij centraal:

- Het bereikbaar houden van de economische toplocaties onder meer door middel van een netwerk van (regionaal) spoor en HOV-assen (daar waar geen spoor ligt) als ruggengraat van het regionaal openbaar vervoer.
- Het zoveel mogelijk (door)koppelen van spoor en HOV-assen via P+R-locaties en OV-knooppunten waardoor zo veel mogelijk belangrijke woon- en werkgebieden en economische toplocaties in de regio bereikbaar zijn (vaak zonder, maar maximaal met 1 overstap).
- Het OV-systeem moet samenhangend, efficiënt, effectief, logisch en begrijpbaar zijn, resulterend in extra reizigers en verbetering van de ruimtelijk-economische structuur en de leefbaarheid. Hierbij wordt een gezonde balans gezocht met de efficiency/kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer.
- P+R-locaties aan de stadsranden van Groningen zijn essentiële knooppunten in het OV-netwerk en worden aan elkaar gekoppeld via HOV-assen door de binnenstad.
- Versnellen naar grotere afstanden (Heerenveen/Drachten en Gieten/Emmen) en verdichten op kleine afstanden (Assen, Leek/Roden en Annen/Zuidlaren).

Bovenstaande uitgangspunten zijn verwerkt in een langetermijnbeeld voor het regionale HOV (zie onderstaande afbeelding). Het langetermijnbeeld gaat uit van drie HOV-assen die de regio aan de belangrijke toplocaties in de stad en aan de P+R's koppelen. P+R De Punt is hierbij opgenomen in de HOV-as Annen/Zuidlaren – P+R De Punt – P+R Haren – Groningen Hoofdstation – Grote Markt – UMCG Noord – P+R Driebond.



2.2 OV-KNOOPPUNT

In de spitsuren rijden circa 60 bussen per uur langs De Punt (zie onderstaande afbeelding). Een belangrijke functie van Transferium De Punt is dan ook het waarborgen van een snelle overstap tussen verschillende buslijnen (OV-knooppunt).



Buslijnenet rond De Punt (Qbuzz dienstregeling 2013)

Door middel van het optimaliseren en combineren van de huidige buslijnen (P+R-lijnen, Q-liners, streek- en stadsbussen) kan het openbaar vervoer kostenefficiënter worden uitgevoerd en kunnen meer bestemmingen aangeboden worden. Dit zal ook het aantal bussen op het hoofdstation in Groningen kunnen verminderen. De Punt fungeert dan als een OV-knooppunt voor alle passerende buslijnen (in de huidige situatie is bij De Punt alleen een OV-knooppunt ingericht voor de ontsluitende buslijnen nabij de rotonde Groningerstraat – J.G. Legroweg). Een vergelijkbare situatie is Transferium Hoogerkerk dat (naast de P+R-functie) een belangrijke functie heeft als overstappunt van de ene buslijn naar de andere. De potentie als OV-knooppunt wordt versterkt doordat bussen vanaf De Punt tot Groningen filevrij over de vluchstrook van de A28 kunnen rijden (project Bus op de vluchstrook A28).

In het kader van verkeersveiligheid en doorstroming wil Rijkswaterstaat de oostelijke op- en afrit reconstrueren tot een Haarlemmermeer-aansluiting en een rotonde aanleggen onderaan de op- en afrit. Door deze reconstructie kan worden voldaan aan een belangrijke voorwaarde voor een transferium op deze locatie: een optimale bereikbaarheid vanaf de A28 naar het transferium voor zowel auto als bus.

2.3 POTENTIE P+R

Transferium De Punt is een geschikte locatie om gemakkelijk en snel te kunnen overstappen van de auto of fiets naar de bus en vice versa. De locatie ligt namelijk tussen Assen en Groningen op een plek waar twee drukke wegen bij elkaar komen (A28 en N34) en in de nabijheid van Groningen Airport Eelde. Dagelijks komen hier veel forenzen langs (ruim 60.000 automobilisten en ruim 8.000 busreizigers in beide richtingen van de A28 en Groningerstraat). Tevens is de locatie goed aangesloten op het regionale fietsnetwerk.

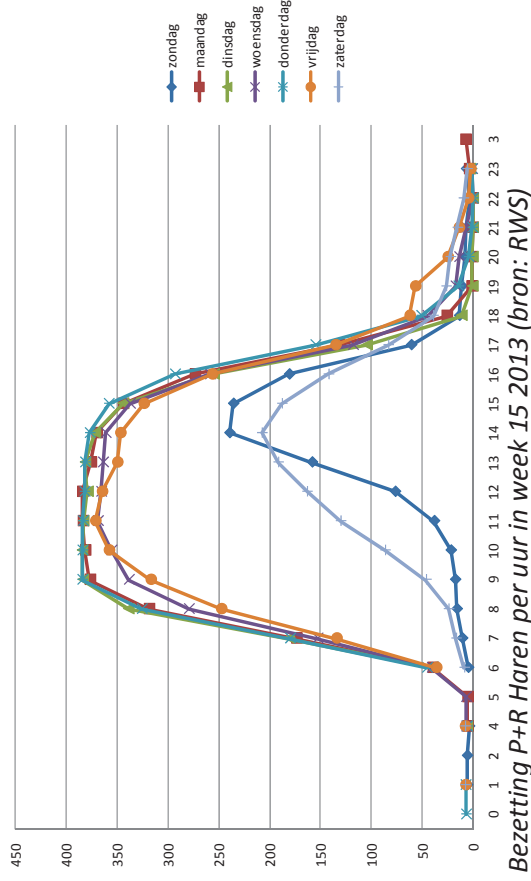
corridors	autopendel, huidige	
	1 richting, 2020	P+R-gebruik aandeel ²
Roden - Leek - Hoogerkerk - Groningen (zuidwest)	24.700	230 0,9%
Grijskerk/Zuidhorn/Zernike - Groningen (west)	11.000	280 2,5%
Bedum/Winum - Groningen (noord)	37.100	400 1,1%
Veendam/Hoogezand - Groningen (oost)	29.200	520 1,8%
Assen/Haren - Groningen (zuidoost)	50.500	510 1,0%
totaal	152.500	1.930 1,3%

Autopendel en (aandeel) P+R-gebruik (bron: GoudappelCoffeng, 2011)

In 2011 is onderzoek gedaan naar de potentie van P+R in de Regio Groningen-Assen. Op basis hiervan is in het P+R-beleid de ambitie uitgesproken dat 4-5% van het autoverkeer per corridor wordt afgevangen op P+R-locaties. Om dit te bereiken zal het aantal P+R-locaties en het voor- en natransport (OV of andere duurzame vormen van vervoer) moeten worden uitgebreid. Voor alle corridors in de Regio Groningen-Assen is het huidige aanbod P+R-plaatsen in beeld gebracht en in verband gebracht met de omvang van de regionale vervoersstroom in

2020. Hieruit blijkt dat de A28 veruit de grootste corridor binnen de regio is. Het huidige P+R-aandeel binnen de corridor A28 is echter slechts 1% (huidige aanbod op P+R Haren).

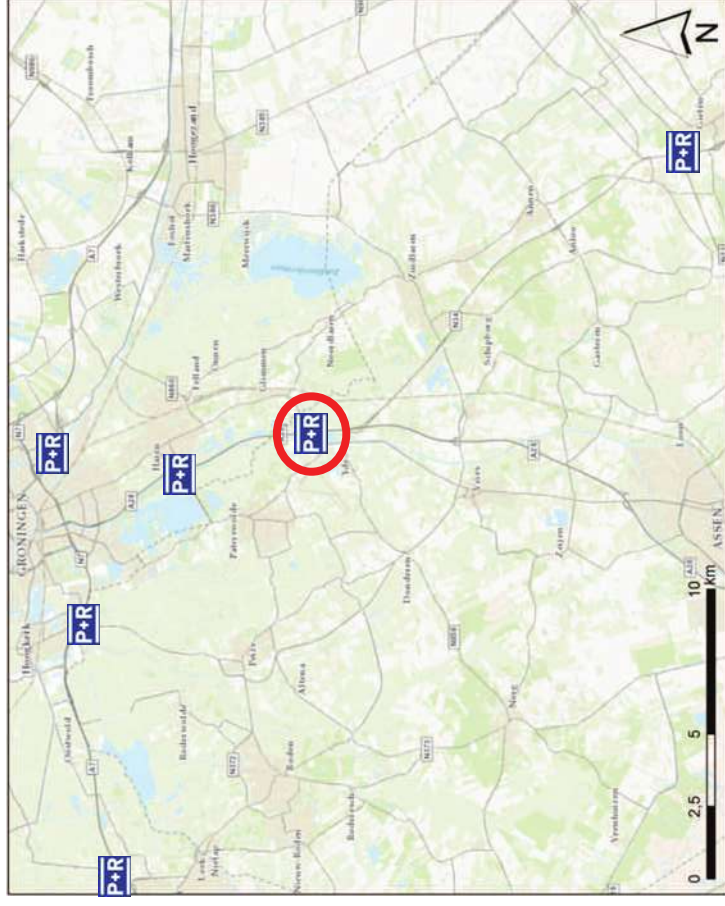
Direct na realisatie in 2008 is P+R Haren al zeer succesvol. Door de combinatie van een frequente P+R-citybus (lijn 22) en een werkgeverscontract met het UMCG staat het terrein op de meeste doordeweekse dagen (meer dan) vol. Ook in het weekend weten de bezoekers aan Groningen het P+R-terrein goed te vinden. Tijdens de zaterdag is het terrein voor meer dan de helft gevuld. Op zondagen is de bezetting afhankelijk van koopzondagen en thuispeeldagen van FC Groningen.



Onlangs is dan ook besloten dat P+R Haren wordt uitgebreid met 500 parkeerplaatsen om aan de vraag te voldoen (het maximale P+R-aandeel wordt dan 2%). Er blijft op de bundel echter nog een aanzienlijke opgave over om te kunnen voldoen aan de ambitie dat 4-5% van het autoverkeer wordt afgevangen op P+R-locaties. Voor extra parkeerplaatsen op P+R Haren is alleen ruimte in de vorm van een gebouwde voorziening. De

noodzaak om een nieuw transferium op de corridor A28 aan te leggen is dan ook groot.

Het ligt voor de hand om een aanvullend transferium te realiseren bij De Punt als eerstvolgende aansluiting op de A28 ten zuiden van de aansluiting Haren en als afslag waarmee de vervoersstroom van de N34 kan worden bediend. Met het realiseren van De Punt ontstaat samen met Haren een keten van multimodale knooppunten op de corridor A28/N34 vergelijkbaar met de keten op de corridor A7 (P+R Hoogerkerk en de toekomstige P+R Leek). Met dynamische informatie als belangrijke randvoorwaarde (onder andere vrij/vol-signalering) kunnen de locaties elkaar completeren en wordt de klant (de automobilist) goed bediend.



Ligging P+R De Punt in de regio

2.4 GRONINGEN AIRPORT EELDE

De regionale luchthaven Groningen Airport Eelde is van belang voor de ontwikkeling en bereikbaarheid van de regionale economie. Het belang van een luchthaven moet vooral worden gezien vanuit de functie die het heeft voor de internationalisering van het regionale bedrijfsleven. In een kennisintensieve netwerkeconomie waarin internationale contacten van groot belang zijn, vervult een luchthaven een belangrijke functie voor kennisinstellingen als de RuG, UMCG, Gasunie, etc. (zakereizigers, congressgangers). Door een goede bereikbaarheid voor internationale reizigers wordt het vestigingsklimaat voor nieuwe bedrijven vergroot waardoor nieuwe werkgelegenheid kan worden gecreëerd. Voor het toerisme is het niet alleen van belang dat toeristen vanuit de eigen regio op vakantie kunnen. De regio wordt ook beter toegankelijk voor buitenlandse toeristen.

Het passagiersvervoer op Groningen Airport Eelde groeide in het afgelopen jaar sterk, vooral door de groei van charterverkeer en de groei van lijndiensten (onder andere via Low Cost Carriers). Omdat in 2013 de baanverlenging gereed is gekomen is het de verwachting dat het aantal reizigers de komende jaren verder zal toenemen. Dit leidt tot extra parkeervraag en extra mobiliteit.

Transferium De Punt is dan ook een belangrijk onderdeel van de gebiedsontwikkeling Groningen Airport Eelde voor wat betreft de OV-bereikbaarheid van de luchthaven en het opvangen van pieken in de vraag naar plaatsen voor parkeren. Een snelle en frequente verbinding tussen luchthaven en transferium is hiervoor een randvoorwaarde.

2.5 RUIMTELIJKE KWALITEIT

Uit het voorgaande is gebleken dat De Punt een geschikte locatie is voor een transferium. Tegelijk is het ook een kwetsbare locatie. Een belangrijk uitgangspunt van het omgevingsbeleid van de betrokken regionale partners is dat ruimtelijke ontwikkelingen moeten leiden tot versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Hierbij geldt dat ruimtelijke kwaliteit aan de

omgeving toevoegen nadrukkelijk meer is dan het transferium ruimtelijk inpassen in de bestaande omgeving.

Als locatiegebonden eis is geformuleerd dat het transferium rekening dient te houden met de aanwezige kernkwaliteiten in het gebied en een bijdrage levert aan de ruimtelijke kwaliteit van de Koningsas en het beekdal Drentsche Aa. In het ontwerptraject is dan ook veel aandacht besteed aan ruimtelijke kwaliteit, onder meer door het instellen van een werkteam Ruimte, het in een vroeg stadium betrekken van relevante omgevingsaspecten en advisering door het Kernkwaliteitenteam Drenthe en Kwaliteitsteam Regio Groningen-Assen (zie bijlage 3).

2.6 RESUMÉ

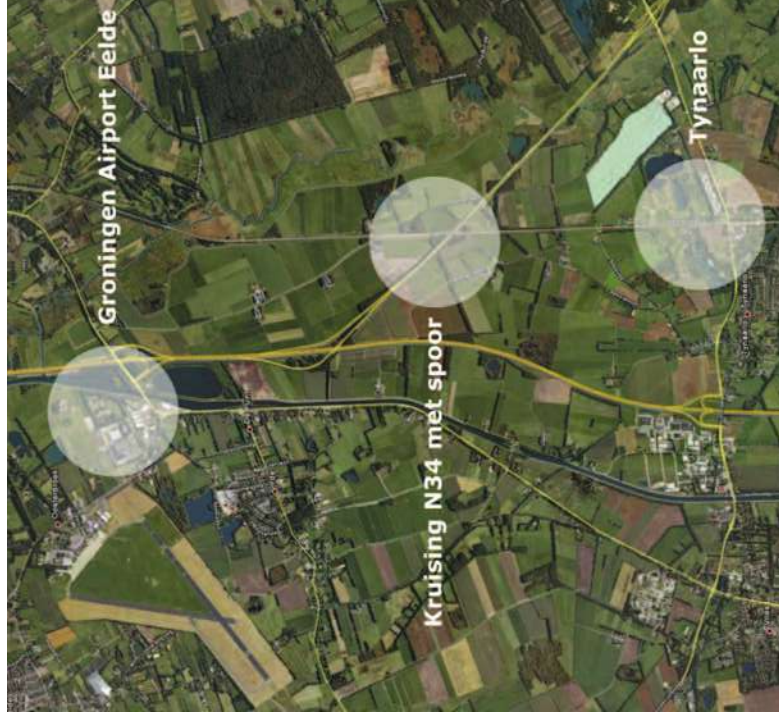
Prognoses laten zien dat er nog steeds sprake is van mobiliteitsgroei in de Regio Groningen-Assen, vooral op de corridor A28/N34. Het bereikbaar houden van de regio blijft een kwestie van groot belang, zeker als in de periode tot 2020 de Zuidelijke Ringweg op de schop gaat. Het creëren van goede OV-knooppunten om buslijnen met elkaar te combineren is dan ook essentieel. Tegelijk blijkt uit onderzoek dat juist op de corridor A28/N34 het aandeel P+R-gebruik relatief laag is. Ondanks de uitbreiding van P+R Haren is er nog steeds noodzaak om extra P+R-capaciteit te realiseren binnen de corridor.

Een geschikte locatie voor zowel het realiseren van een OV-knooppunt als uitbreiding van de P+R-capaciteit is de eerstvolgende aansluiting nabij De Punt. In de huidige situatie kruisen diverse wegen en buslijnen elkaar op deze locatie. Tevens biedt de nabijheid van Groningen Airport aanvullende combinatiemogelijkheden. De ruimtelijke inpassing van een transferium op deze locatie verdient vanwege de aanwezige kernkwaliteiten bijzondere aandacht.

3. LOCATIEKEUZE

3.1 ZOEKGEBIED

In 2010 is onderzoek gedaan naar de optimale locatie van een mobiliteitsknoop in de omgeving van De Punt (TransferPunt. Een mobiliteitsknoop nabij De Punt, Goudappel Coffeng juli 2010). In dit onderzoek zijn drie varianten verkend en met elkaar vergeleken op het gebied van onder andere bereikbaarheid, OV, kosten, natuur en landschap: (1) Tynaarlo, (2) Kruising N34 met spoor en (3) Groningen Airport Eelde (zie onderstaande afbeelding afkomstig uit het onderzoek).



Het zoekgebied van variant Groningen Airport Eelde (grootweg tussen luchthaven en spoorlijn Groningen-Assen) blijkt na onderzoek de beste optie. Een transferium op deze locatie is goed bereikbaar vanaf de A28 en N34, is gefaseerd aan te leggen doordat veel nieuwe infrastructuur geen directe vereiste is en tevens veruut het goedkoopst. Bovendien zijn er synergiemogelijkheden met Groningen Airport Eelde. Nadeel is dat het zoekgebied van de variant Groningen Airport Eelde verder van het spoor gelegen is dan het zoekgebied van de andere twee varianten.

In deze studie ligt de focus op het zoekgebied van de variant Groningen Airport Eelde. Binnen het zoekgebied zijn drie kansrijke locaties gedefinieerd: nabij Groningen Airport Eelde, bij het bestaande busknooppunt De Punt of nabij de aansluiting Eelde op de A28 (zie onderstaande afbeelding).



3.2 LOCATIEONDERZOEK

Integraal Programma van Eisen en Wensen

Het Integraal Programma van Eisen en Wensen onderscheidt locatiegebonden en niet-locatiegebonden eisen en wensen. De eisen en wensen zijn opgedeeld naar thema, zoals: fasering, OV-verbinding, ruimtelijke kwaliteit, exploitatie, inrichting en informatie. Het complete Integraal Programma van Eisen en Wensen is opgenomen in bijlage 1.

De locatiegebonden eisen dienen als eerste afwegingskader voor de mogelijke transferiumlocaties en zijn als volgt:

- Het transferium moet zowel voor auto als bus voor het congestiegevoelige traject liggen, met nadruk op de ochtendspits.
- Het transferium is vanaf de A28 zichtbaar voor dagelijks en ad hoc verkeer.
- De aanrijdroute naar het transferium moet duidelijk zijn voor de verkeersstroom richting de stad Groningen.
- Het transferium moet vanaf de hoofdroute zo direct mogelijk, dus via zo min mogelijk onderbrekingen en/of gevoelsmatig omrijden, te bereiken zijn.
- De omrijdijd voor de automobilist en het natransport bij gebruik van het transferium is zo kort mogelijk.
- De maximale omrijdijd van het OV bedraagt 2 minuten.

Eisen met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit, zoals de eis dat het transferium kwaliteit moet toevoegen aan de omgeving en dat er rekening gehouden dient te worden met de aanwezige kernkwaliteiten in het gebied, zijn generieke eisen en gelden ongeacht de gekozen locatie. Deze eisen zijn apart benoemt als niet-locatiegebonden eisen.

Potentiële locaties

Aan de hand van bovenstaand programma van eisen en wensen is binnen het zoekgebied gezocht naar potentiële locaties. Op basis van separate werksessies zijn diverse locaties naar voren gekomen (zie

onderstaande afbeelding). Het betreffen zowel locaties rondom de huidige aansluiting op de A28 als een locatie op het bestaande bedrijventerrein (locatie c). Ook de klankbordgroep heeft soortgelijke locaties ingebracht.



Potentiële locaties vanuit de sectorale werkteams

De voorkeurslocatie vanuit mobiliteit is een locatie aan de oostzijde van de A28 nabij de huidige aansluiting omdat:

- Dit de aanrijdroute voor de overwegende verkeersstroom richting de stad Groningen is;
- Dit zichtbaarheid van het transferium vanaf de A28 voor de automobilist bevordert;
- Hier de kortste omrijdijd voor zowel het OV als de automobilist bij gebruik van het transferium kan worden gerealiseerd.

Vanuit de optiek van exploitatie is de voorkeur voor een locatie afhankelijk van de maximale omrijdijd van het OV. Bij een extra omrijdijd van 2 tot 3 minuten is berekend dat een beperkt aandeel van de bestaande reizigers kiest voor een alternatieve vervoerswijze. Op basis hiervan is een cirkel van 2 minuten gedefinieerd rondom de huidige aansluiting waarbinnen het overstappunt gerealiseerd dient te worden.

Vanuit de optiek van ruimte zijn de volgende drie locaties aangedragen (zie afbeeldingen):

- a. Transferium ten oosten van de aansluiting A28 (Contrastmodel);
- b. Een parkeergarage in het noordwestelijk kwadrant van de aansluiting Eelde (Koningstoren);
- c. Transferium ter hoogte van het bestaande bedrijventerrein (Industrieel landgoed).

Locatie c is uiteindelijk afgevallen omdat deze locatie niet voldoet aan het Integraal Programma van Eisen en Wensen. De locatie overschrijdt de maximaal aanvaardbare omrijtijd. Hiermee is het zoekgebied verder verengd en concentreren potentiële locaties zich rond de vier kwadranten van de huidige aansluiting op de A28.



Koningstoren



Contrastmodel



Industrieel landgoed

3.3 AFWEGING LOCATIES

In onderstaande afbeelding zijn de vier kwadranten rondom de huidige aansluiting op de A28 inclusief de beschikbare oppervlakte weergegeven. Daarbij gelden alle oppervlakten als netto oppervlakten met uitzondering van het zuidwestelijk kwadrant waar een netto oppervlakte van 1 ha resteert (2 ha bruto) in verband met bestaande hoogteverschillen in dit kwadrant.

Voor het gefaseerd ontwikkelen van een transferium met in het eindbeeld 2.000 parkeerplekken op maaiveld is een oppervlakte van circa 6 ha nodig (parkeerplaatsen inclusief infrastructuur en 1-2 ha voor voorzieningen).



Vier kwadranten inclusief beschikbare oppervlakte

Toetsingstabel afweging kwadranten

Aspect	Huidig	NO	ZO	ZW	NW
<i>Verkeer & vervoer</i>					
• Doorstroming A28 door verbeterde verkeersafwikkeling	0	-	+	-	-
• Locatie ligt in rijrichting Groningen tijdens ochtendspits	0	+	+	-	-
• Omrijtijd huidige OV-gebruiker richting Groningen	0	-	-	--	--
• Zichtbaarheid voor gebruiker (vanaf A28 in ochtendspits)	0	-	+	-	-
• Rijtijd auto's afslag – transferium	n.v.t.	+	+	-	-
• Verknopingsmogelijkheden met GAE	n.v.t.	+	+	+	+
<i>Ruimte</i>					
• Beschikbare ruimte (2.000 auto's op maaiveld)	0	+	+	-	-
• Beschikbare ruimte (2.000 auto's in toren)	0	+	+	+	+
• Mogelijkheid niet-autogebonden voorzieningen	0	+	+	+	+
• Mogelijkheid autogebonden voorzieningen zoals tankstation	0	+	+	-	-
<i>Natuur & landschap</i>					
• Fysieke ingrepen in bestaande landschappelijke structuur	0	--	-	0	0
• Natuur – Beekdal (aantasting)	0	--	-	0	0
• Natuur – Ecologische Verbindingszone	0	-	-	0	0
• Water – Grondwaterbeschermingsgebied	0	-	-	0	0
• Water – Gebied tegen fysieke bodemaantasting	0	-	-	-	-
• Archeologie – Archeologische (verwachtings)waarden	0	-	-	0	-
<i>Financiën & kosten</i>					
• Kosten aanpak hoofdinfrastructuur	0	0	-	-	0
• Kosten per parkeerplek	0	-	-	--	--

Op basis van de locatiegebonden eisen uit het Integraal Programma van Eisen en Wensen (zie bijlage 1) is een afwegingstabel opgesteld om de kwadranten afzonderlijk en ten opzichte van de huidige situatie (=referentiesituatie) te kunnen vergelijken. Met de waardering is per aspect aangegeven in hoeverre het kwadrant geschikt is als mogelijke transferiumlocatie. Per aspect en kwadrant is een waardering van -, 0 of +

gegeven. Om de grote afwijkingen met overige alternatieve kwadranten te benadrukken is in sommige gevallen – en + in de beoordeling gebruikt.

Verkeer & vervoer

Op basis van de onderzochte verkeer- en vervoersaspecten is de conclusie dat de kwadranten aan de oostzijde het meest positief uit de vergelijking komen ten opzichte van de referentiesituatie. Dit komt met name doordat de kwadranten aan de oostzijde in de rijrichting richting Groningen liggen tijdens de ochtendspits op de heenweg. Ook is de omrijdtijd van de huidige OV-gebruikers bij de oostelijke kwadranten ten opzichte van de westelijke het minst.

In de huidige situatie is de oprit richting Groningen erg krap waardoor automobilisten met een te lage snelheid invoegen op de A28, wat vertraging veroorzaakt. Als wordt gekozen voor aanpassing van de hoofdinfrastructuur (huidige op- en afrit aan de oostzijde wordt omgebouwd tot halve Haarlemmermeer inclusief rotonde), wordt de huidige verkeersproblematiek op de A28 structureel aangepakt. Alleen het zuidoostelijk kwadrant scoort op dit aspect positief omdat het bij de andere kwadranten in theorie mogelijk is om een volwaardig transferium aan te leggen zonder de hoofdinfrastructuur te verbeteren.

Alle kwadranten scoren voor Groningen Airport Eelde gelijk. Geen van de kwadranten is op loopafstand van de luchthaven. Een hoogwaardige en frequente pendel tussen het transferium en de luchthaven is noodzakelijk om het transferium te kunnen koppelen aan de luchthaven.

Ruimte

Alleen de oostelijke kwadranten zijn qua oppervlakte voldoende groot voor een transferium met een eindbeeld van 2.000 auto's op maaiveld. Op alle kwadranten is voldoende ruimte beschikbaar voor een transferium in de vorm van een parkeergarage. In alle kwadranten kunnen relatief eenvoudig (horeca)voorzieningen worden toegevoegd.

Autogebonden voorzieningen zoals een tankstation zijn, vanwege de beschikbare ruimte, eenvoudiger in te passen in de oostelijke kwadranten.

Natuur & landschap

Op basis van de onderzochte natuur- en landschapseffecten komen de kwadranten aan de westzijde het minst negatief uit de vergelijking ten opzichte van de referentiesituatie. Dit heeft met name te maken met de ligging van het beekdal Drentsche Aa en de ecologische verbindingzone. De westelijke kwadranten vallen buiten deze gebieden en de oostelijke kwadranten vallen hierbinnen. Daarbij is van belang dat het noordoostelijk kwadrant, ten opzicht van het zuidoostelijk kwadrant, een hogere intrinsieke waarde heeft vanwege de relatieve gaafheid van de bestaande landschappelijke structuur. In het zuidoostelijk kwadrant is het beekdal reeds verstoord met onder meer een tankstation, woningen, dierenpensieon en landbouwkundige ingrepen.

Financiën & kosten

Op basis van het aspect financiën & kosten is de conclusie dat voor de noordelijke kwadranten de hoofdinfrastructuur in principe behouden kan blijven waardoor deze kwadranten op het aspect 'kosten aanpak hoofdinfrastructuur' het minst negatief scoren. Voor de kosten per parkeerplek geldt dat de oostelijke kwadranten goedkoper uitvallen dan de westelijke kwadranten. Reden hiervoor is het feit dat, vanwege de beperkt beschikbare ruimte, in de westelijke kwadranten het transferium in de vorm van een garage gebouwd dient te worden en dat impliceert hogere kosten per parkeerplek en een moeilijker te faseren ontwerp. Wat bovendien uit de combinatie van deze financiële aspecten blijkt, is dat het noordoostelijk kwadrant qua financiële faseerbaarheid het meest positief scoort.

Ruimtelijke kwaliteit

Omdat het begrip ruimtelijke kwaliteit zich niet gemakkelijk objectief laat afwegen (en daarom niet in de afwegingstabel is opgenomen) is

hieronder een nadere toelichting gegeven op de mogelijkheden voor ruimtelijke kwaliteit op de locaties.

Indien wordt gekozen voor één van de oostelijke varianten (waarbij het beekdal onvermijdelijk in meer of mindere mate wordt aangetast zoals blijkt uit de afwegingstabel), geldt als uitgangspunt om tevens vooraf te investeren in versterking en beleving van het beekdal. Bij de westelijke varianten wordt het beekdal niet aangetast en is versterking van het beekdal niet direct gekoppeld.

Voor het noordoostelijk kwadrant geldt dat investeren in versterking van het beekdal het meest effectief is omdat hier de omstandigheden zoals de grondwaterstandhoogte en de aanwezigheid van verstorende elementen het meest gunstig zijn. Bovendien bestaat voor dit kwadrant de unieke kans om de Drentsche Aa voor de transferiumgebruikers zichtbaar en beleefbaar te maken. Ruimtelijke kwaliteit is hiermee goed te bereiken. Vanuit het parkwayconcept maakt het transferium in dit kwadrant onderdeel uit van de snelle wereld van de A28. Een contrast kan gecreëerd worden tussen enerzijds de snelle wereld (snelweg) en anderzijds de langzame wereld (beekdal).

In het zuidoostelijk kwadrant zijn al diverse verstorende elementen aanwezig onder meer een benzinestation en enkele woningen. Bovendien is dit kwadrant bemalen waardoor het relatief kostbaar en minder effectief is om in dit kwadrant te investeren in versterking van het beekdal (ten opzichte van het noordoostelijk kwadrant). Ruimtelijke kwaliteit kan in dit kwadrant het meest optimaal worden behaald door de beide oostelijke kwadranten samen te bezien waarbij versterking van het beekdal primair plaatsvindt in het noordoostelijk kwadrant en de parkeercapaciteit primair wordt geprojecteerd in het zuidoostelijk kwadrant.

Afweging

Op basis van bovenstaande beoordeling hebben het College van GS Drenthe en B&W Tynaarlo (juni/juli 2012) gekozen voor de locatie van Transferium De Punt in de oostelijke kwadranten met nadruk op de transferiumfunctie in het eindbeeld in het zuidoostelijk kwadrant. Tevens is gekozen voor uitwerking van een integraal ontwerp met optimale mogelijkheden voor versterking van het beekdal Drentsche Aa in het noordoostelijk kwadrant.

Deze keuze is gebaseerd op de volgende argumenten:

- De beschikbare oppervlakte in het zuidoostelijk kwadrant is voldoende om gefaseerd 2.000 parkeerplaatsen te realiseren op maaiveld;
- De zichtbaarheid voor de automobilist vanaf de A28 is het beste bij een transferium in het zuidoostelijk kwadrant;
- Het zuidoostelijk kwadrant is verkeerskundig de meest optimale locatie vanwege de ligging in de rijrichting richting Groningen tijdens de ochtendspits;
- De verhoogde kans dat de huidige verkeersproblematiek op de A28 structureel wordt aangepakt indien wordt gekozen om de huidige op- en afrit aan de oostzijde aan te passen;
- De mogelijkheid van faserings. Een transferium op maaiveld is eenvoudiger en tegen lagere kosten faseerbaar dan een transferium in de vorm van een parkeergarage;
- De geraamde kosten. Uit eerste financiële verkenningen blijkt dat de verwachte kosten voor de oostelijke kwadranten lager uitvallen dan de westelijke kwadranten.

4. VAN LOCATIEKEUZE NAAR INRICHTING

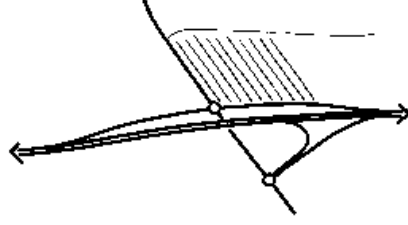
4.1 ONTWERPUITGANGSPUNTEN

Om te komen van een locatie tot een integraal inrichtingsplan is een iteratief proces ingericht, waarbij gebruik is gemaakt van alle sectorale kennis en ervaring van de werkteams Mobiliteit, Ruimte en Exploitatie en input van experts en de klankbordgroep. Het ontwerp is opgebouwd uit infrastructurele en landschappelijke inrichtingsmodellen.

Als eerste stap is het Integraal Programma van Eisen en Wensen vertaald in een aantal ontwerpuitgangspunten voor het ontwerp van het transferium. De ontwerpuitgangspunten zijn meegenomen in de verdere uitwerking van de modellen voor Transferium De Punt. Hieronder zijn de belangrijkste ontwerpuitgangspunten opgesomd.

Mobiliteit

- De primaire functie is een comfortabele overstap.
- De aansluiting op de A28 wordt vormgegeven als een Haarlemmermeeraansluiting met een toe- en afrit strak langs de A28 (zie afbeelding).
- De op- en afrit en de Groningerstraat eindigt op een rotonde ten behoeve van een duidelijke en verkeersveilige situatie.
- Het ontwerp dient te voldoen aan de Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen (NOA).



Ruimte

- Natuurontwikkeling in het noordoostelijke kwadrant wordt gelijktijdig met fase 1a van het transferium aangelegd.
- Voor de invulling van het vestibuleconcept geldt dat het transferium onderdeel is van de snelle wereld, onderdeel van de A28 (de gebruiker als toeschouwer). De omgeving van het transferium is onderdeel van de langzame wereld (de gebruiker als deelnemer).

- De vormgeving van het transferium geeft een vertaling van het contrastmodel: vormelementen binnen het transferium die verwijzen naar de snelle wereld van de A28 in contrast met vormelementen van de langzame wereld binnen en buiten het transferium (automobilist wordt passagier).
- Strakke, maar bescheiden vormgeving en materiaalgebruik (niet in het oog springend) en terughoudendheid in voorzieningen.
- Versterken van cultuurhistorische kenmerken zoals de oude handelsroute en beekdalelementen.

Exploitatie

- De belangrijkste doelgroep is de forens richting Groningen.
- Een duurzaam en flexibel transferium in concept, functionaliteit en uitstraling.
- Vervoeltransport bestaat uit een eigen pendelbus in spitsuren en aansluiting op pendelbus Haren en het stoppen van Q-liners in de daluren.
- Naast ruimte voor voorzieningen op het transferium wordt aangesloten bij recreatieve routes buiten het transferium.

Klankbordgroepbijeenkoms

De klankbordgroep wordt gevormd door een aantal betrokken partijen uit de omgeving. Enkele reacties van de klankbordgroep zijn als volgt:

- Het transferium dient gevoelsmatig zo uitnodigend mogelijk te zijn;
- Creëer duidelijkheid in de relatie met Groningen Airport Eelde;
- Intensiveer gebruik van het noordoostelijk kwadrant niet, maar laat hier de natuur haar gang gaan;
- Recreatief medegebruik, het realiseren van een fietsknooppunt en aansluiting op recreatieve routes wordt als positief ervaren;
- 'Fase 0' met realiseren van de Haarlemmermeeraansluiting.

4.2 LANDSCHAPPELIJKE CONCEPTEN

Het transferium ligt in een rijke landschappelijke context. Dit landschap bestaat uit drie landschappelijke verhalen (zie onderstaande afbeelding).

1. Snelweglandschap

Het eerste verhaal is dat van het snelweglandschap, het panorama op Drenthe en de Drentsche Aa. Het snelweglandschap bestaat uit een afwisseling van open en dicht. Dichte beplanting rond de knooppunten onttrekt de wegen, toe- en afritten aan het oog, waardoor de snelweg als klare lijn in het landschap overblijft. De open gedeeltes zijn af en toe onderbroken door bosblokken. Ook op hoge snelheid oogt het Drentsche landschap hierdoor kleinschalig en gelaagd. *Wanneer het transferium onderdeel wordt van het snelweglandschap betekent dit dat het parkeren zichtbaar is vanaf de weg en pas in het knooppunt De Punt zelf af en toe een inkijkje mogelijk is op de Drentsche Aa.*

2. Drentsche Aa

Het beekdal van de Drentsche Aa is het tweede verhaal. Vroeger was dit beekdal alom aanwezig tussen de Eelde- en Rolderug in het westen en de Hondsrug aan de oostzijde. De Groningerstraat is precies het punt waar het beekdal van een relatief droog beekdal aan de zuidzijde ervan verandert in een breed en waterrijk gebied, dat als een zilveren rand langs Glimmen en Haren ligt en uitmondt in het Paterswoldsemeer. De Drentsche Aa is dichtbij de locatie van het transferium en het beekdal is herkenbaar aan natuurlijke begroeiing die te zien is. *Wanneer het transferium vooral het verhaal landschap van de Drentsche Aa vertelt, zal het visueel of landschappelijk verbonden moeten zijn met het beekdal.*

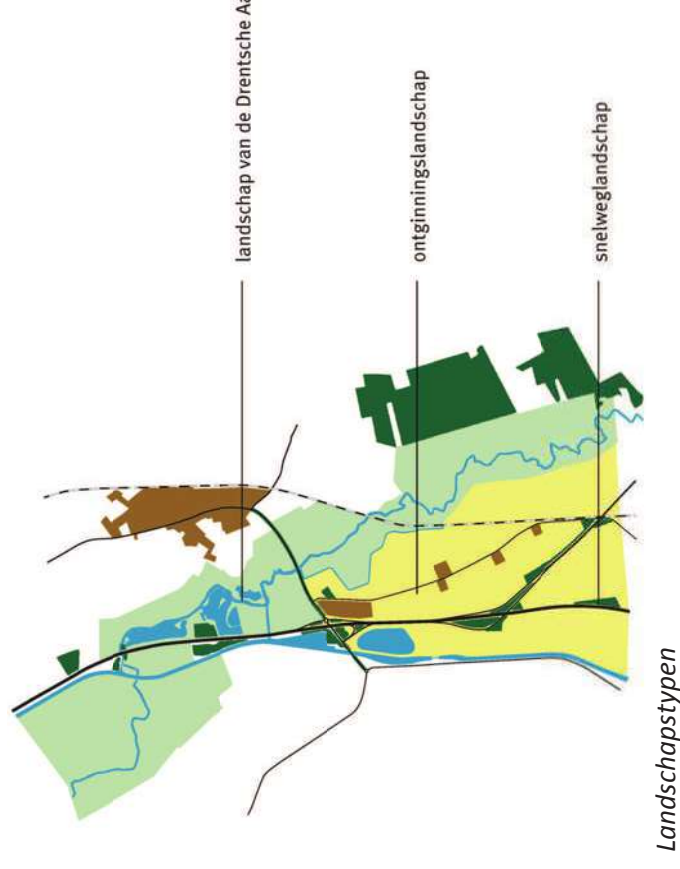
3. Ontginningslandschap

In de laagte die vroeger hoorde bij het stroomgebied van de Drentsche Aa is door ontginningen een open landbouwgebied ontstaan. De weg Ydermade biedt toegang tot de landbouwbedrijven in dit gebied. Het gebied is grootschalig en toont een van de grotere open gebieden langs de A28 en de Drentsche Aa. Dit ontginningslandschap ligt tot aan de

Groningerstraat. *Wanneer het transferium als onderdeel juist in dit landschap ligt, kan het zich het beste als een groot erf, als een nieuw en uitgestrekt losliggend object tonen. Hierbij horen een sterke vorm, functionele en vormgegeven beplanting.*

Drie landschappelijke concepten

Uit het ontwerptraject is gebleken dat het goed mogelijk is om het snelweglandschap en het ontginningslandschap als drager te gebruiken voor het transferium, zowel wat betreft het aanzicht als wat betreft de inrichting. Het is niet goed mogelijk om het transferium als geheel te verbinden met het verhaal van de Drentsche Aa, daarvoor is de afstand tot het beekdal te groot. Het verwijzen naar de natuur van de Drentsche Aa, of het visueel richten van de inrichting op het beekdal en het achterliggende landschap kan wel.



Als input voor het ontwerptraject zijn drie onderscheidende landschappelijke concepten gevormd die aan de basis kunnen staan voor het inrichtingsplan van Transferium De Punt. De drie landschappelijke concepten laten zich als volgt omschrijven (zie onderstaande visualisaties).

KNOOP

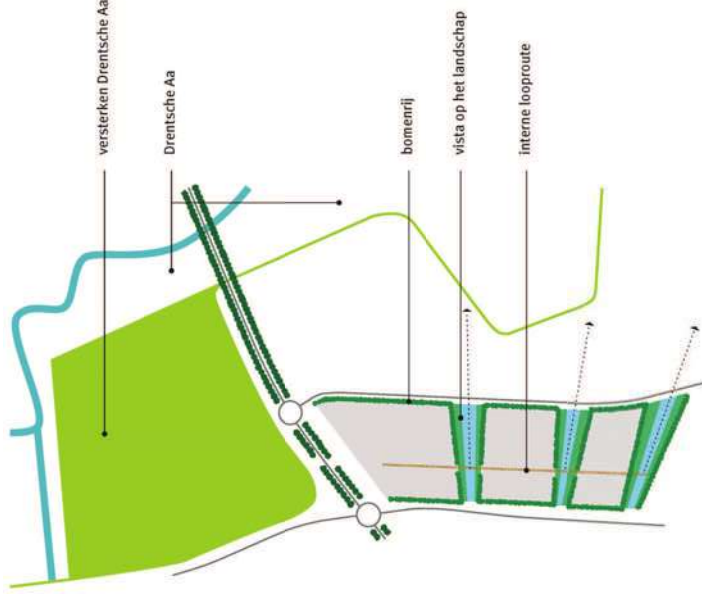
Concept Knoop gaat uit van een minimalistisch landschappelijk concept. Het transferium sluit aan bij de snelwegknoop. Een sterk contrast ontstaat met het organische landschap van het beekdal de Drentsche Aa.

VISTA

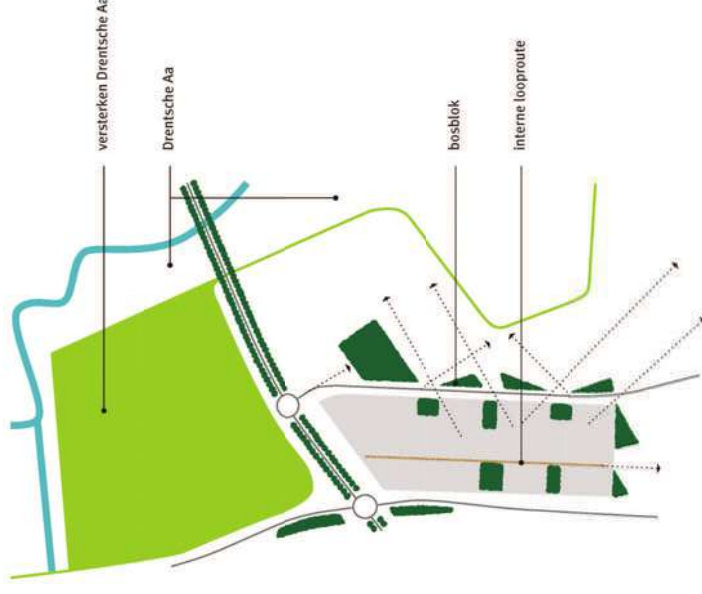
Het concept Vista is landschappelijk behouden. Een vista is een ingekaderd vergezicht. In dit model wordt het vergezicht naar de Drentsche Aa door de aangrenzende bomen begrensd. Door de ruimtelijke ingrediënten (watergang, rietbermen en grasbermen) naar het aangrenzende landschap in breedte te laten toenemen ontstaat het optische effect dat het landschap dichterbij ligt.

NIEUW LANDSCHAP

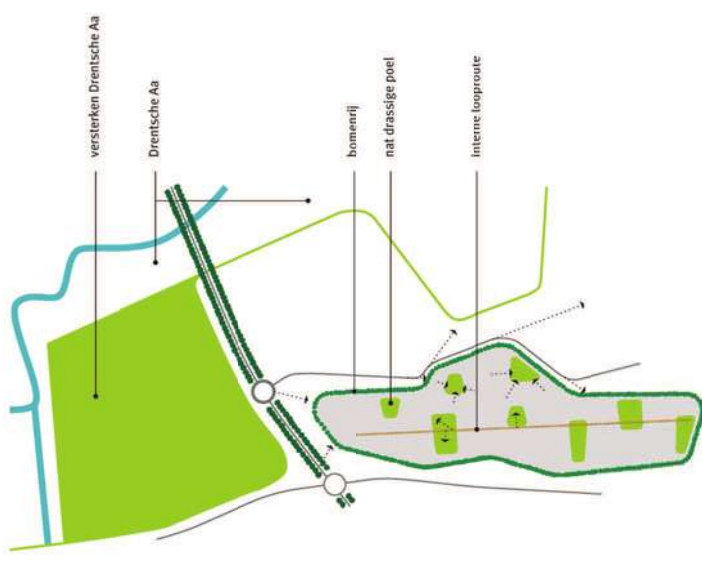
Het concept Nieuw Landschap wil het transferium tonen aan haar omgeving. Het transferium is een bestemming in het landschap en levert een nieuwe bijdrage aan de Koningas en het beekdal van de Drentsche Aa.



Model Vista



Model Knoop



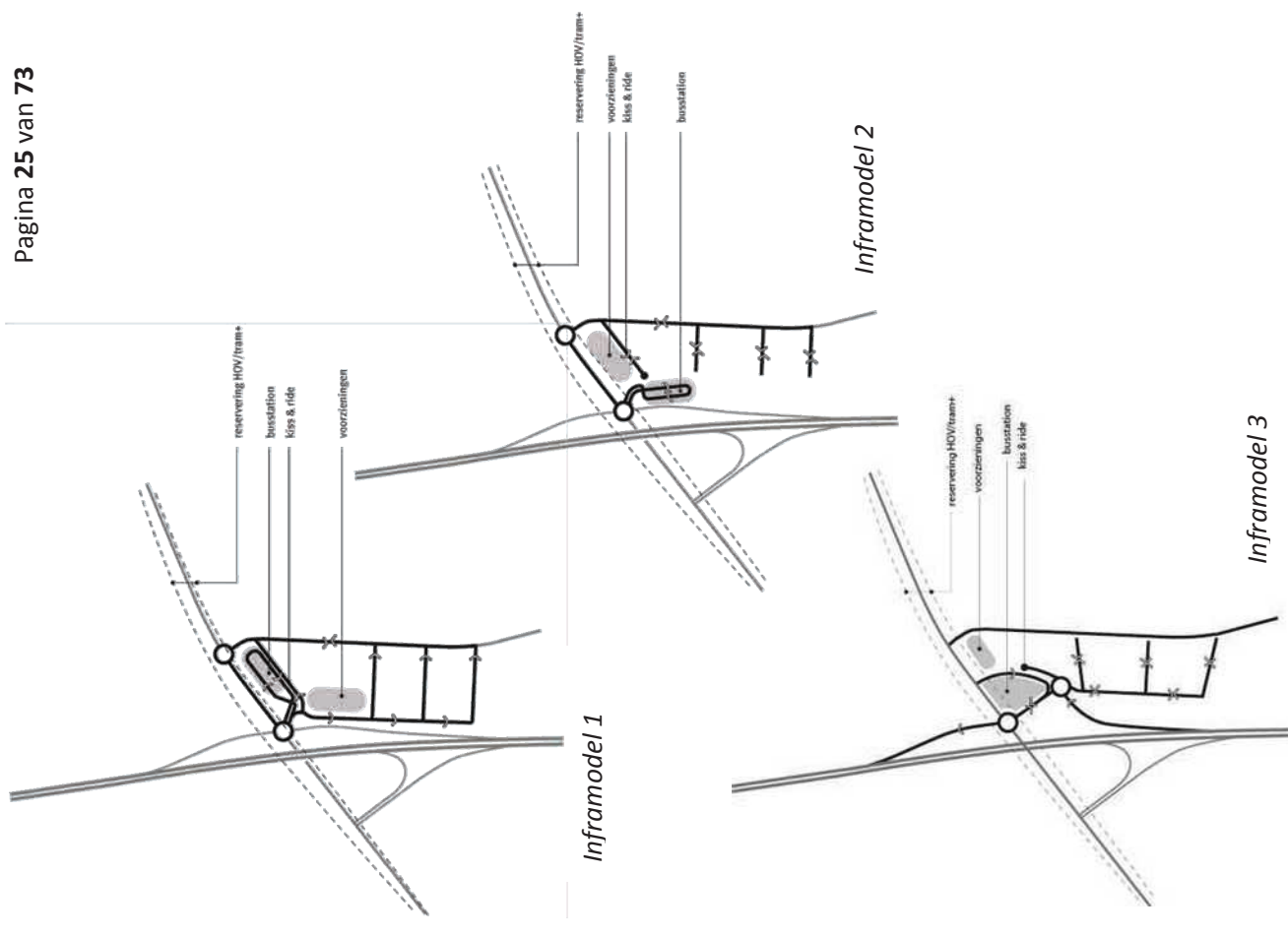
Model Nieuwe Landschap

4.3 FUNCTIONELE INRICHTING

Om Transferium De Punt goed te laten functioneren zijn de volgende ontwerpaspecten van belang.

- 1. Locatie busplatform/OV-knooppunt:** De forens richting Groningen is benoemd als belangrijkste gebruiker van het transferium. Een snelle bediening van deze gebruiker op het transferium met pendelbussen is het meest belangrijk en heeft daarom in het ontwerp prioriteit. Doelstelling is om het transferium te laten functioneren als (H)OV-knooppunt. Het huidige OV-knooppunt De Punt vervalt dan. Om het functioneren als (H)OV-knooppunt mogelijk te maken is het van belang om het busplatform dusdanig in te richten dat Q-liners en overige (en eventueel nieuwe) buslijnen er kunnen stoppen en onderling kan worden overgestapt.
- 2. Ontsluiting auto:** De gebruiker dient het transferium gemakkelijk in en uit te kunnen rijden. Een snelle ontsluiting vanaf de A28 verhoogt de aantrekkelijkheid en het gebruiksgemak van het transferium. De in- en uitrijdroute van de auto vertoont een afhankelijkheid met de locatie van het busplatform. Plaatsing van het busplatform ten opzichte van de autoroute op het transferium dient zo te worden vormgegeven dat voetgangers tussen parkeerplaats en busplatform de autostroom niet hoeven te kruisen. Dit zou een onoverzichtelijke en onveilige situatie veroorzaken, wat niet overeenkomt met het Integraal Programma van Eisen en Wensen.
- 3. Aansluiting op de A28:** Het transferium is gebaat bij een goede bereikbaarheid vanaf de A28. Zowel voor de automobilist als voor het OV dient de omrijdtijd zoveel mogelijk beperkt te worden. De aansluiting van het transferium op de A28, in de vorm van toe- en afrit, speelt hierbij een belangrijke rol.
- 4. Haltering Q-liner:** Een groot aantal Q-liners rijdt dagelijks vanuit (en naar) de Hondsrug en Assen langs De Punt. Deze bussen kunnen een belangrijke rol spelen in de bediening van het transferium in de daluren.
- 5. Reservering HOV/tram:** Uitgangspunt is dat in het ontwerp een HOV-verbinding ingepast kan worden.

- 6. Aansluiting Ydermade:** Om het transferium aan te laten sluiten op de Groningerstraat zou de weg Ydermade gebruikt kunnen worden. Daarnaast volgt de Ydermade de bestaande landschapslijnen: hier zou het transferium bij kunnen aansluiten in de begrenzing.
 - 7. Ontsluiting fiets:** Het transferium biedt plaats aan verschillende doelgroepen en modaliteiten. Naast automobilisten zijn fietsers een belangrijke doelgroep. Dit staat als wens in het Integraal Programma van Eisen en Wensen genoemd. Het transferium dient de fietser zo goed mogelijk te faciliteren en aan te sluiten bij bestaande (recreatieve) fietsroutes.
 - 8. Parkeren en vervoer Groningen Airport Eelde:** Een frequente en hoogwaardige verbinding tussen het transferium en Groningen Airport Eelde mogelijk maken is een eis in het Integraal Programma van Eisen en Wensen. Gebruikers van Groningen Airport Eelde kunnen (indien gewenst) een parkeergedeelte van het transferium gebruiken.
 - 9. Voorzieningen:** Door het toevoegen van voorzieningen krijgt het transferium een meerwaarde voor de gebruiker en kunnen potentiële gebruikers worden aangetrokken. Voorzieningen kunnen een belangrijke rol spelen in de sociale veiligheid, het beheer en onderhoud van het transferium. De voorzieningen zijn onderverdeeld in de categorieën klein (bijvoorbeeld een kiosk) en middelgroot (bijvoorbeeld een restaurant).
 - 10. Parkeren voor voorzieningen:** Bezoekers aan de middelgrote voorzieningen op het transferium wordt parkeergelegenheid geboden in de directe nabijheid zodat de voorzieningen goed bereikbaar en toegankelijk zijn. Er zijn verschillende mogelijkheden om op het transferium te voorzien in de benodigde parkeerruimte.
- Op basis van deze functionele ontwerpaspecten kunnen meerdere infrastructurele modellen worden samengesteld. Uitgaande van het Integraal Programma van Eisen en Wensen en de aandachtspunten vanuit de werkteams is een aantal modellen direct afgevalen. De drie modellen die overblijven staan afgebeeld op de volgende pagina.



Ontwerpaspect	Variabele
1. Locatie busplatform/OV-knooppunt	A. Evenwijdig aan A28 B. Evenwijdig aan Groningerstraat C. Evenwijdig aan A28 en Groningerstraat
2. Ontsluiting auto	A. Inrijden rotonde, uitrijden Ydermade B. Inrijden en uitrijden Ydermade C. Inrijden en uitrijden rotonde
3. Aansluiting op de A28	A. Handhaven bestaande toe- en afrit A28 B. Opschuiven toe- en afrit naar A28
4. Haltering Q-liner	A. Haltering afrit A28 B. Haltering busplatform
5. Reservering HOV/tram	Mogelijkheid voor toekomstige inpassing HOV-verbinding
6. Aansluiting Ydermade	A. Via huidige aansluiting B. Via rotonde
7. Ontsluiting fiets	A. Fietspad noordzijde Groningerstraat B. Fietspad zuidzijde Groningerstraat
8. Parkeren en vervoer Groningen Airport Eelde	A. Pendelvervoer van busplatform en reservering deel terrein B. Pendelvervoer van andere plek terrein en reservering deel terrein
9. Voorzieningen	A. Evenwijdig aan Groningerstraat B. Evenwijdig aan A28
10. Parkeren voor voorzieningen	A. In eigen voorzieningenstrook B. Op het transferium

De locatie van het busplatform is leidend in het ontwerp, omdat een snelle bediening van de gebruiker op het transferium met (pendel)bussen het meest belangrijk is. De in- en uitrijdroute van de auto vertoont een relatie met de locatie van het busplatform. Plaatsing van het busplatform ten opzichte van de autoroute op het transferium dient zo te worden vormgegeven dat voetgangers tussen parkeerplaats en busplatform de autostroom niet hoeven te kruisen. De afhankelijkheid tussen de locatie van het busplatform en de ontsluiting van de auto levert drie basismodellen op voor de functionele inrichting van het transferium (zie nevenstaande afbeeldingen).

4.4 INRICHTINGSMODELLEN

In deze paragraaf staat de integratie van de drie landschappelijke concepten met de drie inramodellen centraal. Dit heeft drie modellen voor het transferium in het zuidoostelijk kwadrant opgeleverd¹. Elk model is kort beschreven, waarna een samenvatting inclusief een opsomming van voor- en nadelen volgt. Ten slotte is aangegeven welke ontwerpkeuzes nog open staan. De inrichting van het noordoostelijke kwadrant is verder toegelicht in hoofdstuk 5.

Model Vista

Op basis van het landschappelijk concept Vista en inramodel 3 is het model Vista ontstaan. In dit model wordt het transferium onderbroken door een tweetal vista's die worden gevormd door een dubbele bomenrij en een watergang met brede bermen. Deze vista's richten het zicht op het omliggende landschap en het beekdal Drentsche Aa. Zicht op het omliggende landschap staat centraal, niet het volgen van bestaande landschapslijnen. Aan de zuidzijde van het transferium wordt een vista aangelegd als afronding van het transferium. Op deze wijze ontstaan drie parkeervelden (waarvan de meest noordelijke inclusief busplatform en voorzieningen) die worden verbonden met een looproute die van zuid naar noord loopt.

Het busplatform ligt evenwijdig aan zowel de nieuwe afrit van de A28 als de Groningerstraat en is vormgegeven als een driehoekig eilandperron in de oksel van de afrit en de Groningerstraat. Door deze vormgeving kunnen de bussen vanuit alle richtingen optimaal en met zo min mogelijk tijdverlies halteren bij het transferium. Ook voor de reiziger is deze positionering het meest duidelijk. Bussen halteren in alle situaties met de neus in de richting van de bestemming. Op deze wijze is zowel een

¹ In principe zijn de drie infrastructurele modellen te combineren met alle drie landschappelijke concepten en bovendien zijn elementen van het ene landschappelijke kader toepasbaar in beide andere landschappelijke kaders en is een eendeloze hoeveelheid aan modellen mogelijk. Op basis van het integraal Programma van Eisen en Wensen zijn drie modellen verder uitgewerkt.

optimale bereikbaarheid van het transferium voor automobielisten mogelijk als een gecombineerde halte voor de Q-liners op de A28 en de pendelbus De Punt - Groningen.

De nieuwe afrit van de A28 is vormgegeven als een 'hockeystick' en sluit aan op een extra rotonde. Via deze rotonde is de ontsluiting van de parkeerplaatsen en kiss & ride geregeld en kunnen de Q-liners direct halteren aan het busplatform. Hierdoor is de Ydermade niet nodig voor de ontsluiting. Om terugslag van auto's op de rotonde te voorkomen moet de inrijdroute voldoende lang zijn.

De middelgrote voorzieningen liggen evenwijdig aan de Groningerstraat als onderdeel van de cultuurhistorische zone van de oude handelsroute en worden ontsloten vanaf de Ydermade. De kleine voorzieningen zijn gesitueerd op het busplatform.

Model Knoop

Model Knoop is ontstaan op basis van het landschappelijk concept Knoop en inramodel 1. Het transferium is compact en zakelijk en onderdeel van het snelweglandschap waardoor een sterk contrast ontstaat met het organische en open landschap van het beekdal Drentsche Aa. De overgang tussen de verschillende landschappen (conform het routeontwerp van de A28) is voelbaar en zichtbaar gemaakt door het inpakken van de knoop A28-Groningerstraat. Deze knoop wordt omzoomd door verschillende bosblokken. Het transferium bevindt zich in de knoop en wordt eveneens ingepakt met bosblokken. Door deze blokken te laten verspringen ontstaan er zichten op het omliggende landschap. De bosblokken bevinden zich met name buiten het transferium zodat het transferium zo compact mogelijk gehouden kan worden.

Een busplatform als eilandperron evenwijdig aan de Groningerstraat past het beste binnen dit concept. Op die manier schuift het transferium zo veel mogelijk op richting het noorden, wat een zo minimaal mogelijk

ruimtebeslag oplevert in het zuidoostelijk kwadrant. De drie parkeervakken (waarvan de meest noordelijke inclusief busplatform en voorzieningen) worden verbonden door een looproute die van zuid naar noord loopt. Vanaf de rotonde onderaan de op- en afrit is een gecombineerde ingang voor auto's en bussen. Daar waar bussen de rotonde ook als uitgang gebruiken, is de uitgang voor auto's geregeld via de Ydermade. Deze weg wordt via een rotonde op de Groningerstaat aangesloten.

Kleine voorzieningen zijn gesitueerd op het busplatform evenwijdig aan de Groningerstraat. Middelgrote voorzieningen liggen vlakbij de inrit voor de auto vanaf de rotonde op het transferium evenwijdig aan de A28 en daarmee goed zichtbaar.

Model Nieuw Landschap

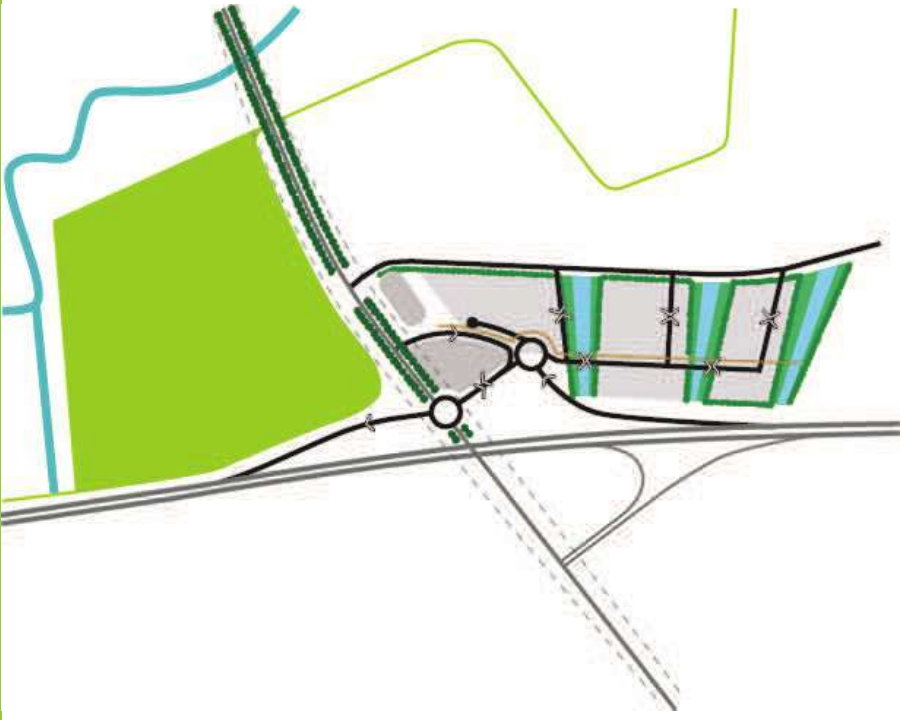
Model Nieuw Landschap is ontstaan op basis van het landschappelijk concept Nieuw Landschap en inframeel 2. Het model Nieuw Landschap wil het transferium tonen aan haar omgeving. Het transferium is een bijzondere bestemming en levert als nieuw landschap in het huidige ontginningenslandschap een eigen bijdrage aan de Koningsas en het nabijgelegen beekdal van de Drentsche Aa. Uitgegaan wordt van een organische vorm en inrichting. Om het nieuwe landschap goed te kunnen ervaren ligt het op afstand van de omliggende infrastructuur. Op een aantal plekken in het transferium wordt de grond afgegraven en ontstaan

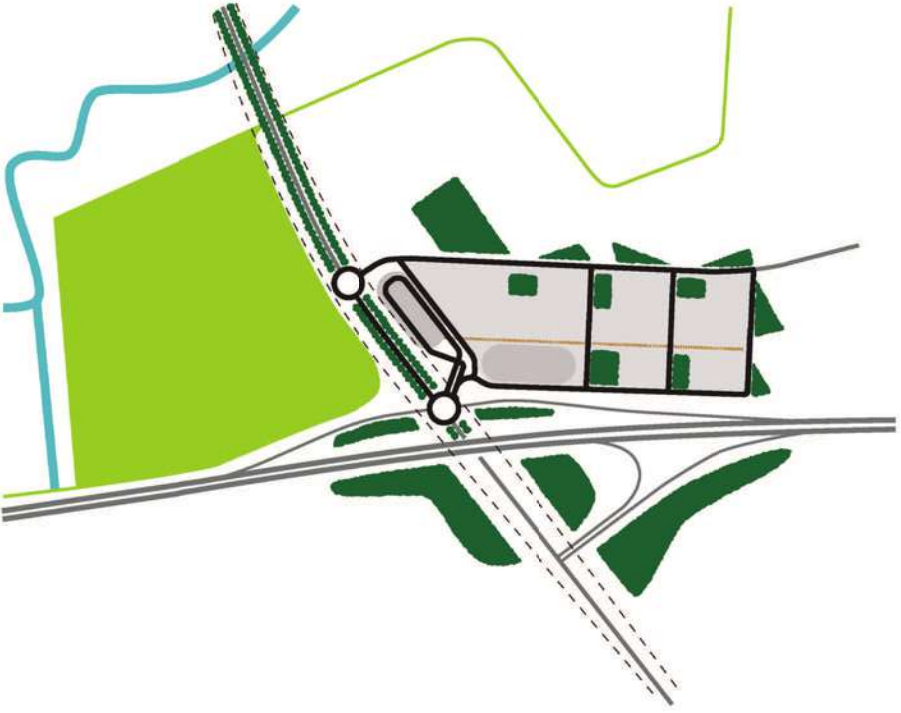
natte poelen. In de kuilen ontstaat natte ruige vegetatie die verwijst naar de vegetatie van de Drentsche Aa.

Een busplatform als eilandperron evenwijdig aan de nieuwe afrit A28 levert in dit model de beste inpassing op. De bus kan zowel ingaand als uitgaand aansluiten op de rotonde. De drie parkeervakken (waarvan de meest noordelijke inclusief busplatform en voorzieningen) worden verbonden door een looproute die van zuid naar noord loopt.

Ontsluiting van de auto verloopt geheel via de Ydermade. Ook hier is van belang dat de aansluiting van het transferium op voldoende afstand van de Groningerstraat ligt om te voorkomen dat een eventuele wachtrij terugslaat. De functie van de weg Ydermade als ontsluiting van het transferium wordt benadrukt door de aansluiting op de Groningerstraat als rotonde vorm te geven.

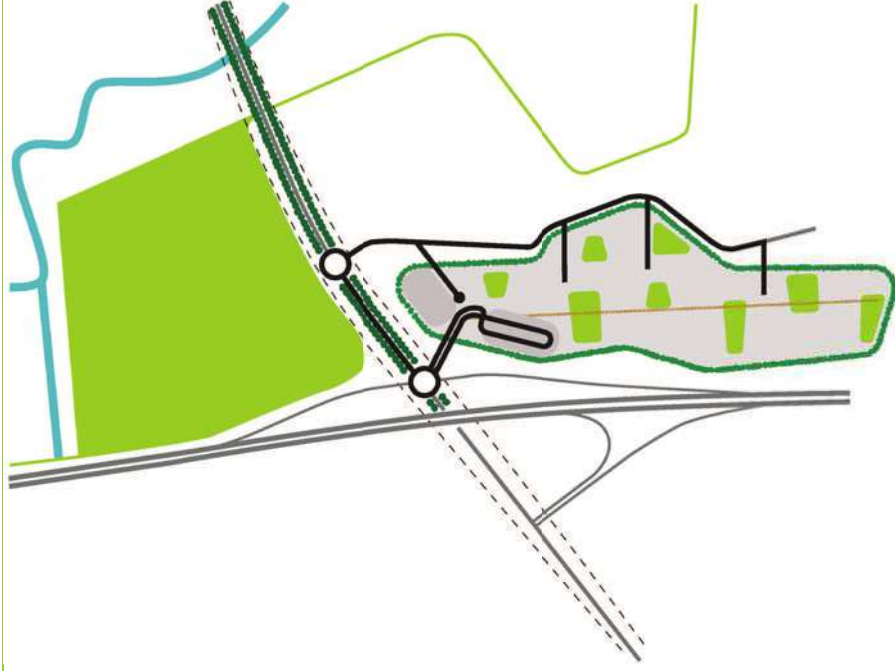
De middelgrote voorzieningen liggen evenwijdig aan de Groningerstraat als onderdeel van de cultuurhistorische zone van de oude handelsroute en worden ontsloten vanaf de Ydermade. De kleine voorzieningen zijn gesitueerd op het busplatform.

MODEL VISTA	ONTWERPASPECT	VARIANT	VOORDELEN
<p>In het transferium liggen drie breed uitlopende banen met water, riet, gras en bomen die steeds een vista – zichtlijn – vormen op de het beekdal Drentsche Aa. Op het transferium vormen de vista's de scheidingen tussen parkeerkamers.</p> 	<p>1. Locatie busplatform/ OV-knooppunt</p>	<p>A. Evenwijdig aan A28 B. Evenwijdig aan Groningerstraat C. Evenwijdig aan A28 / Groningerstraat</p>	<p>+ Korte looplijnen vanwege centrale ligging busplatform + Zeer korte omrijtijd bus + Goede koppeling Q-liner + Bussen halteren in de vertrekrichting + Directe ontsluiting auto + Ydermade wordt niet benut voor ontsluiting transferium</p>
	2. Ontsluiting auto	<p>A. Inrijden rotonde, uitrijden Ydermade B. Inrijden en uitrijden Ydermade C. Inrijden en uitrijden rotonde</p>	<p>NADELEN – Looplijnen kruist ontsluiting auto</p>
	3. Aansluiting op de A28	<p>A. Handhaven bestaande toe- en afrit A28 B. Opschuiven toe- en afrit naar A28</p>	<p>ONTWERPKEUZES *Pendelvervoer en reservering GAE *Vormgeving busplatform *Logistieke inpassing voorzieningen en parkeren voor voorzieningen</p>
	4. Haltering Q-liner	<p>A. Haltering afrit A28 B. Haltering busplatform</p>	
	5. Reservering HOV/tram	<p>Mogelijkheid voor toekomstige inpassing HOV-verbinding</p>	
	6. Aansluiting Ydermade	<p>A. Via huidige aansluiting B. Via rotonde</p>	
	7. Ontsluiting fiets	<p>A. Fietspad noordzijde Groningerstraat B. Fietspad zuidzijde Groningerstraat</p>	
	8. Parkeren en vervoer Groningen Airport Eelde	<p>A. Pendelvervoer van busplatform en reservering deel terrein B. Pendelvervoer van andere plek terrein en reservering deel terrein</p>	
	9. Voorzieningen	<p>A. Evenwijdig aan Groningerstraat B. Evenwijdig aan A28</p>	
	10. Parkeren voor voorzieningen	<p>A. In voorzieningenstrook B. Op transferium</p>	

MODEL KNOOP	ONTWERPASPECT	VARIANT	VOORDELEN
<p>Het transferium is evenals de knoop A28-Groningerstraat ingepakt in bosblokken, van binnen is er uitzicht op het omliggende landschap tussen de bosblokken en werken de bosblokken als scheiding tussen de verschillende parkeerruimten.</p> 	1. Locatie busplatform/ OV-knooppunt	A. Evenwijdig aan A28 B. Evenwijdig aan Groningerstraat C. Evenwijdig aan A28 / Groningerstraat	VOORDELEN + Koppeling bus – HOV mogelijk + Korte inrijtijd auto + Gunstige verkeerscirculatie tegen klok in
	2. Ontsluiting auto	A. Inrijden rotonde, uitrijden Ydermade B. Inrijden en uitrijden Ydermade C. Inrijden en uitrijden rotonde	NADELEN –Lange looplijnen vanwege decentrale ligging busplatform – Lange omrijtijd bus – Koppeling busplatform – Q-liner lastig – Uitrijden auto via de Ydermade (omrijbeweging)
	3. Aansluiting op de A28	B. Opschuiven toe- en afrit naar A28 A. Haltering afrit A28 B. Haltering busplatform	ONTWERPKEUZES *Pendelvervoer en reservering GAE *Vormgeving busplatform *Logistieke inpassing voorzieningen en parkeren voor voorzieningen
	4. Haltering Q-liner	Mogelijkheid voor toekomstige inpassing HOV-verbinding A. Via huidige aansluiting B. Via rotonde	
	5. Reservering HOV/tram	A. Fietspad noordzijde Groningerstraat B. Fietspad zuidzijde Groningerstraat	
	6. Aansluiting Ydermade	A. Pendelvervoer van busplatform en reservering deel terrein B. Pendelvervoer van andere plek terrein en reservering deel terrein	
	7. Ontsluiting fiets	A. Evenwijdig aan Groningerstraat B. Evenwijdig aan A28 A. In voorzieningenstrook B. Op transferium	
	8. Parkeren en vervoer Groningen Airport Eelde		
	9. Voorzieningen		
	10. Parkeren voor voorzieningen		

MODEL NIEUW LANDSCHAP

Een organisch vormgegeven nieuw landschap ligt als een groot erf omgeven door een dubbele rij bomen in het ontginningslandschap. Op het transferium komt het beekdal Drentsche Aa terug in een aantal poelen die in de parkeervelden liggen.



ONTWERPASPECT	VARIANT	VOORDELEN
1. Locatie busplatform/ OV-knooppunt	A. Evenwijdig aan A28 B. Evenwijdig aan Groningerstraat C. Evenwijdig aan A28 / Groningerstraat	+ Korte looplijnen vanwege centrale ligging busplatform + Korte omrijtijd bus + Goede koppeling Q-liner + Goede circulatie op transferium
2. Ontsluiting auto	A. Inrijden rotonde, uitrijden Ydermade B. Inrijden en uitrijden Ydermade C. Inrijden en uitrijden rotonde	NADELEN – In- en uitrijden auto via de Ydermade (omrijbeweging)
3. Aansluiting op de A28	A. Handhaven bestaande toe- en afrit A28 B. Opschuiven toe- en afrit naar A28	ONTWERPKEUZES *Pendelvervoer en reservering GAE
4. Haltering Q-liner	A. Haltering afrit A28 B. Haltering busplatform	*Vormgeving busplatform *Logistieke inpassing voorzieningen en parkeren voor voorzieningen
5. Reservering HOV/tram	Mogelijkheid voor toekomstige inpassing HOV-verbinding A. Via huidige aansluiting B. Via rotonde	
6. Aansluiting Ydermade	A. Fietspad noordzijde Groningerstraat B. Fietspad zuidzijde Groningerstraat	
7. Ontsluiting fiets	A. Pendelvervoer van busplatform en reservering deel terrein B. Pendelvervoer van andere plek terrein en reservering deel terrein	
8. Parkeren en vervoer Groningen Airport Eelde	A. Evenwijdig aan Groningerstraat B. Evenwijdig aan A28 A. In voorzieningenstrook B. Op transferium	
9. Voorzieningen		
10. Parkeren voor voorzieningen		

4.5 AFWEGING MODELLEN

In dit hoofdstuk is een aantal modellen gepresenteerd als opmaat voor het inrichtingsplan voor Transferium De Punt. Op basis van het modellenonderzoek zijn onderstaande conclusies getrokken.

A. Realiseren van een Haarlemmermeer aansluiting oostzijde A28

Er is gekozen voor het reconstrueren van de oostelijk toe- en afrit van de A28 tot een Haarlemmermeeraansluiting inclusief rotonde. Dit levert diverse voordelen op:

- De impact op het beekdal Drentsche Aa wordt geminimaliseerd. In de nieuwe aansluitingsvorm kan de oostelijke toe- en afrit zo dicht mogelijk tegen de A28 aangelegd worden. Hierdoor kan het transferium dichter langs de A28 gerealiseerd worden op een grotere afstand van het beekdal Drentsche Aa.
- De doorstroming op de A28 richting Groningen wordt structureel verbeterd. Door de krappe boog van de oprit richting Groningen voegt verkeer in met lage snelheden (vooral vrachtverkeer). Gecombineerd met het weefvak van de N34-A28 en de hoge intensiteit op de A28 leidt dit vooral in de spits tot congestie. Een Haarlemmermeer-aansluiting bevordert de doorstroming.
- De rotonde aan de oostzijde kan direct op de juiste plek aangelegd worden. De kruising onderaan de toe- en afrit is een zogenaamde 'blackspot'. Om die reden is Rijkswaterstaat van plan de kruising te reconstrueren tot rotonde. Hiervoor zijn tot 2014 (FES-)gelden beschikbaar. Door in de eerste fase de voor het eindbeeld benodigde infrastructurale maatregelen te nemen, wordt voorkomen dat de oostelijke rotonde over enkele jaren verplaatst moet worden.
- De omrijdtijd van de bus wordt geminimaliseerd. Om het transferium op een kostenefficiënte wijze met bussen te ontsluiten is het van belang dat de omrijdtijd voor de bus zo minimaal mogelijk is. De huidige inrichting van de aansluiting leidt voor veel buslijnen tot een lange omrijdtijd die met een Haarlemmermeeraansluiting aanzienlijk verkleind kan worden tot een acceptabele niveau.

De meeste ideale vorm voor de oostelijke afrit blijkt de vorm van een 'hockeystick'. Door deze aan te sluiten op een extra rotonde is het mogelijk om de parkeerplaatsen en de kiss & ride van het transferium optimaal te ontsluiten en kunnen de Q-liners direct halteren aan het busplatform.

B. Busplatform evenwijdig aan A28 en Groningerstraat

Zoals besproken kan het busplatform op drie manieren op het transferium worden ingepast: evenwijdig aan de A28, evenwijdig aan de Groningerstraat of evenwijdig aan beide. De locatie van het busplatform is leidend voor de inrichting van het transferium. Zowel de locatie van de voorzieningenstrook als de inrit voor de automobilist en de haltering van de Q-liner worden bepaald door de locatie van het busplatform.

Gekozen is voor een busplatform dat evenwijdig ligt aan zowel de A28 en de Groningerstraat. Uit het ontwerp onderzoek blijkt dat hiermee de meest ideale situatie bereikt kan worden, zowel voor het beperken van de omrijtijden voor bussen als voor het reizigerscomfort (alle bussen kunnen halteren met de neus in de richting van de bestemming).

C. Landschapsconcept Vista als uitgangspunt voor het inrichtingsplan

Op basis van de drie onderscheidende landschapsconcepten Vista, Knoop en Nieuw Landschap is onderzocht welke elementen aan de basis moeten staan van het inrichtingsplan. Gekozen is voor het landschappelijk concept Vista op basis van de volgende overwegingen:

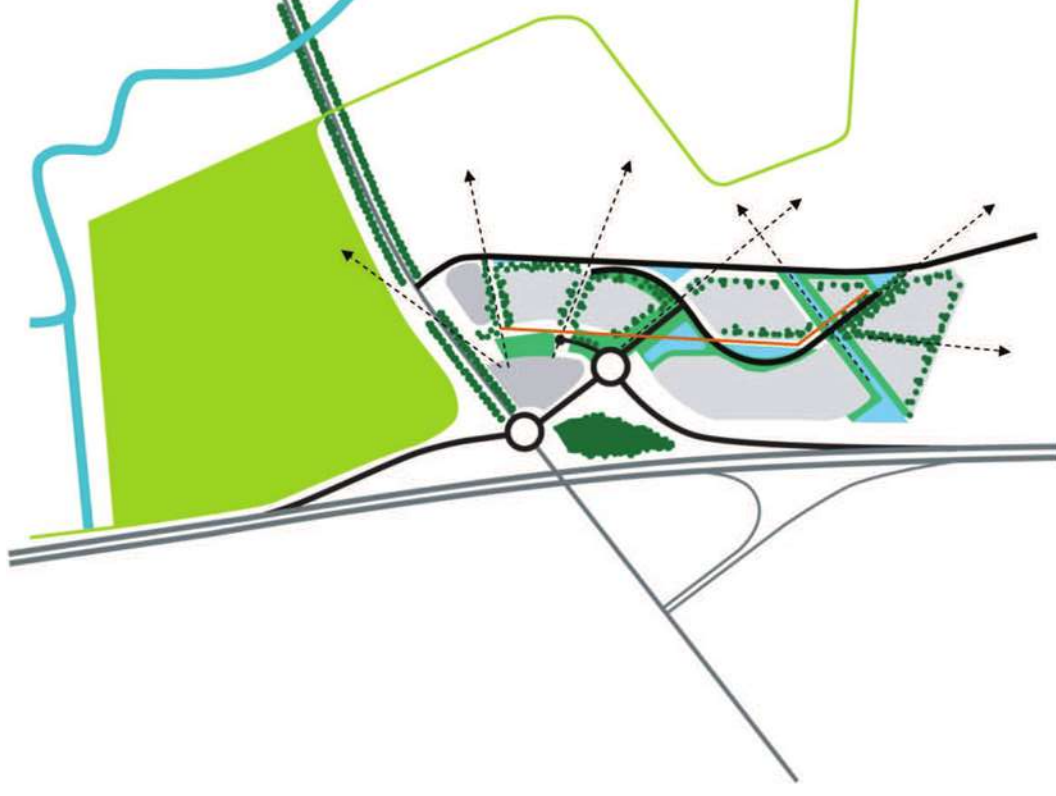
- Het transferium is duidelijk onderdeel van de snelle wereld.
- Het terrein is niet alleen een harde plaat asfalt maar nodigt ook uit om te verblijven.
- Een verwijzing naar het omliggende landschap van het transferium, bijvoorbeeld naar de polder waar het transferium in ligt, is gewenst.
- Ydermade gebruiken als de harde grens tussen transferium en omliggende landschap.
- Een concept zonder bosblokken (Knoop) of poelen (Nieuw Landschap) scoort het beste op het gebied van sociale veiligheid.

- Organische afronding zodat auto's vanuit het beekdal niet zichtbaar zijn in combinatie met openheid vanaf de A28.
- Toepassen van halfverharding zodat het terrein minder als een parkeervlakte oogt.

4.6 VERDERE VERFIJNING

Het concept Vista is in de loop van het ontwerptraject verder doorontwikkeld en verfijnd met de volgende uitgangspunten (zie nevenstaande afbeelding):

- De vormgeving van het transferium geeft een vertaling van het contrastmodel: vloeiende vormelementen binnen het transferium die verwijzen naar de snelle wereld van de A28 in contrast met organische/natuurlijke vormelementen van de langzame wereld binnen en buiten het transferium (automobilist wordt passagier).
- Als basis voor de vista's worden radiale zichtlijnen vanaf het busplatform genomen en niet zichtlijnen haaks op de centrale looplijn. Op deze wijze komen zichtlijnen en zo kort mogelijke looplijnen logisch met elkaar overeen. Dit biedt tevens de mogelijkheid voor een extra vista/uitkijkpunt richting het noordoostelijk kwadrant zodat de transferiumgebruikers het beekdal van de Drentsche Aa ook in die richting kunnen beleven.
- De nieuwe lijn die wordt gecreëerd door de oostelijke afrit A28 in de vorm van een hockeystick dient terug te komen in het ontwerp van het transferium. Op basis hiervan is de indeling van het parkeergebied en de interne ontsluitingsstructuur aangepast.
- Extra versterking van het parkwayconcept in de eerste fase als uiting van de snelle wereld van de A28 in het noordoostelijk kwadrant en ten zuiden van het transferium.



Verfijnd model Vista

5. TRANSFERIUM DE PUNT IN DETAIL

5.1 RUIMTELIJK CONCEPT

Op basis van het verfijnde model Vista is een gedetailleerd schetsontwerp uitgewerkt voor beide oostelijke kwadranten (zie volgende pagina en bijlage 2). Het ontwerp bestaat uit de transferiumfunctie in het zuidoostelijk kwadrant en in het noordoostelijk kwadrant een invulling waarin een optimale versterking van het beekdal Drentsche Aa plaatsvindt. Daarnaast is – ten behoeve van de inpassing in het parkway-concept een voorstel gedaan voor landschappelijke inpassing ten zuiden van het transferium.

Noordoostelijk kwadrant

Eind 2012 zijn experts van de provincie Drenthe, Staatsbosbeheer en het waterschap Hunze en Aa's bijeengekomen ten behoeve van de water- en natuuropgave in het noordoostelijk kwadrant. Doel van de bijeenkomst was brainstormen over de mogelijke invulling van het noordoostelijk kwadrant, rekening houdend met de aanwezige gebiedskenmerken. Voorgesteld is om het gebied af te koppelen van het gemaal De Punt en hydrologisch te betrekken bij de boezem van het Drentsche Aa/Noord Willemskanaal (hiertoe dient de bestaande kade verwijderd zodat de huidige waterkering aan de randen van het kwadrant gaan fungeren als waterkering).

Tevens heeft afstemming plaatsgevonden met Waterbedrijf Groningen en is door een afvaardiging van het team Ruimte verkend hoe het noordoostelijk kwadrant een eenheid kan vormen met de ruimtelijke ontwikkelingen in het zuidoostelijk kwadrant. Hier is als uitgangspunt naar voren gekomen dat beide kwadranten integraal ingebed dienen te worden in het parkwayconcept teneinde de snelle wereld van de A28 beleefbaar te maken.

Voorgesteld wordt om dit in het noordoostelijke kwadrant zichtbaar te maken door ontwikkeling van opgaande beplanting op de drogere delen (bijvoorbeeld broekbos) en plas-drasgebieden in de nattere delen. Daarnaast is het dempen of sterk verondiepen van aanwezige sloten wenselijk. Hiermee wordt zowel een versterking van het beekdal Drentsche Aa bereikt als een integrale landschappelijke inbedding van het transferium in het parkwayconcept.

Randvoorwaarde is dat de bestaande Punterweg (halfverhard pad evenwijdig aan A28) behouden blijft en dat het gebied niet wordt opengesteld voor publiek. Dit met het oog op het waarborgen van de waterkwaliteit van de Drentsche Aa in verband met het nabijgelegen innamepunt voor drinkwater.

Zuidoostelijk kwadrant

In het zuidoostelijk kwadrant wordt de transferiumfunctie gerealiseerd. De ligging, omvang en vormgeving van het busstation is bepalend voor de vormgeving van het transferium. Enerzijds vanwege de specifieke vorm die nodig is om bussen op een efficiënte manier te kunnen afwikkelen, anderzijds vanwege de noodzaak voor korte en heldere looplijnen tussen busstation en de parkeerplaatsen. Een snelle bediening van de gebruiker op het transferium met (pendel)bussen is essentieel voor een werkend transferium.

In het vervolg van dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de opbouw van het transferium op basis van onderstaande elementen:

- OV-knooppunt en P+R;
- Externe ontsluiting;
- Voorzieningen;
- Ruimtelijke kwaliteit;
- Fasering.





Gelaagde opbouw

Het schetsontwerp kenmerkt zich door een architectonisch gelaagde opbouw. Het gaat hierbij om twee lagen die onderling een sterke contrastwerking vertonen, maar in het ontwerp complementair zijn. De lagen staan ieder voor een eigen belevingswereld en vormtaal. Ze contrasteren met elkaar door onder andere de verschillen in 'snel en langzaam', 'artificieel en natuurlijk' en 'infrastructuur (grijs) en landschap (groen)'. Ze zijn complementair aan elkaar doordat hun verwevenheid van vormtaal gezamenlijk de unieke vorm van het ontwerp bepaalt.

De eerste laag, die de hoofdstructuur van het ontwerp vormt, sluit aan bij de artificiële snelle wereld van de A28 (parkwayconcept). De hoofdstructuur van het ontwerp kenmerkt zich door gebogen vloeiende lijnen die onderdeel uitmaken van een snelweglandschap. Deze vormtaal wordt bepaald door de snelheid waarmee deze wereld wordt gebruikt en beleefd. Vanaf de snelweg is de waarnemingstijd van de omgeving relatief kort en dit vraagt om grote heldere gebaren die in één oogopslag een duidelijk en herkenbaar beeld geven.

De vloeiende lijn van de snelle wereld is in het ontwerp als hoofdvorm terug te vinden in de ruimtelijke begrenzing aan de oostkant van het plan. Deze grens vormt het omarmende grote gebaar, die het transferium ruimtelijk koppelt aan de A28. Dit geldt eveneens voor de vloeiende lijnen van de nieuwe op- en afrit. Op een lager niveau vormen de vloeiende lijnen ook de begrenzingen van de afzonderlijke parkeervelden en de hoofdvormen van de waterpartijen.

De tweede laag, die de nadere invulling van het ontwerp vormt, sluit aan op de langzame beleving op het transferium zelf en op de langzame wereld van het omringende landschap. Door de lage snelheid op het transferium (langzaam rijden, fietsen, lopen) is er sprake van een veel gedetailleerdere beleving van de omgeving dan vanaf de A28. De vormtaal en de zichtlijnen (de vista's) zijn gerelateerd aan en gericht op het omringende landschap. Dit betreft zowel het 'gemaakte' strakkere

ontginningslandschap direct aansluitend aan het transferium als het 'natuurlijke' organische landschap van het iets oostelijker gelegen stroomdal van de Drentsche Aa.

Het lijnenspel van de langzame wereld van het landschap komt in het ontwerp op meerdere plekken terug. De zichtassen zijn voor wat betreft vorm (strak) als soms ook richting (slotenpatroon) gerelateerd aan het aangrenzende ontginningslandschap. De organische vorm van de hoofdroute vormt een abstracte verwijzing naar de meanders van de Drentsche Aa en loopt ruimtelijk door in de organische begrenzing van het bosje langs de Ydermade. De vele waterpartijen en de keuze van de beplanting is eveneens afgestemd op de landschappelijke situatie ter plekke (relatief laag en nat gebied) en vormt zo de ruimtelijke en ecologische koppeling met de omgeving.

Deze gelaagde architectuur leidt ertoe dat het transferium enerzijds verbonden is met het specifieke karakter van de snelweg en anderzijds met het specifieke karakter van deze plek. Doordat de vormtaal gerelateerd is aan zowel de A28 als aan de kernkwaliteiten van het landschap is het transferium verankerd in de omgeving. Het vormt langs de A28 een bijzonder object met een eigen unieke vormtaal en specifieke beleving en draagt hierdoor bij aan de ruimtelijke kwaliteit van de Koningas.

Beleving vanuit het landschap

Vanaf de A28 maakt het transferium deel uit van het groene knooppunt (kruising Groningerstraat-A28) bij De Punt. Dit groene knooppunt is onderdeel van het parkwayconcept van de A28, waarbij de overgangen van het ene naar het andere landschap worden gemarkeerd door grote groenstructuren. Hier gaat het om de overgang van het ontginningslandschap naar het landschap van de Drentsche Aa. Door de realisatie van de beplanting op het transferium en de nieuw beplantingsvakken aan de zuid- en noordkant hiervan, wordt dit groene knooppunt ruimtelijke versterkt.

Aan de oostkant, de landschapskant, is er voor gekozen om het transferium zoveel mogelijk een groene uitstraling te geven. Door het aanbrengen van dichte beplantingssingels zijn de parkeervelden met auto's vanuit het landschap niet waarneembaar. Alleen ter plaatse van zichtassen (looproutes, waterpartijen) is er een opening in de afschermdende beplanting.

Vanaf de Groningerstraat is er, komend vanuit Haren, door de daar reeds aanwezige beplanting tot aan de Ydemade nauwelijks zicht op het transferium. Voorbij de Ydemade komt het transferium duidelijk in beeld. Aan de noordkant van de weg verandert het landschap echter aanzienlijk, direct na de huidige grens van het stroomdal. De nu nog agrarische percelen tussen stroomdal en A28 worden ingericht ten behoeve van natuurontwikkeling en gaat ruimtelijk onderdeel uitmaken van het stroomdallandschap.

Beleving van de gebruiker

Automobilisten richting Groningen vangen direct na de aansluiting van de N34 al een eerste glimp op van het transferium ("bij de volgende afslag moet ik eraf"). Deze zichtlijn wordt hier begeleid door de nieuwe aanplant aan de zuidkant van het transferium. Ter hoogte van de afslag naar het transferium is er eveneens – door middel van een zichtlijn over het water – direct zicht op het grote parkeerterrein. Op de afslag zelf rijdt de automobilist recht op het busplatform aan ("daar moet ik zo de bus nemen") en richting de rotonde wordt aan de rechterkant het blikveld naar het parkeerterrein steeds opener ("daar kan ik mijn auto kwijt"). Vanaf de rotonde loopt er een duidelijke hoofdroute over het transferium die de verschillende parkeervelden ontsluit.

Het busplatform – dat het functionele hart vormt van het transferium – is door middel van een aantal zichtassen ruimtelijk verbonden met het omringende landschap. Vanaf de parkeervelden lopen er duidelijk herkenbare looproutes, direct richting het busplatform. Deze zijn zo veel mogelijk recht gehouden, zodat de afstand tussen de parkeerplek en het busplatform zo kort mogelijk is. Het rechte overzichtelijke tracé draagt tevens bij aan het gevoel van sociale veiligheid. Om de herkenbaarheid van de looproutes te verhogen en het gebruik te veraangename (lopen in de schaduw) zijn ze omzoomd met bomen. Vanaf de looproutes is er zowel zicht op het busplatform, de parkeervelden, het omringend landschap als op de vele waterpartijen. Door de open structuur en de gevarieerde opbouw kan de gebruiker zich goed oriënteren en zijn weg vinden over het terrein.

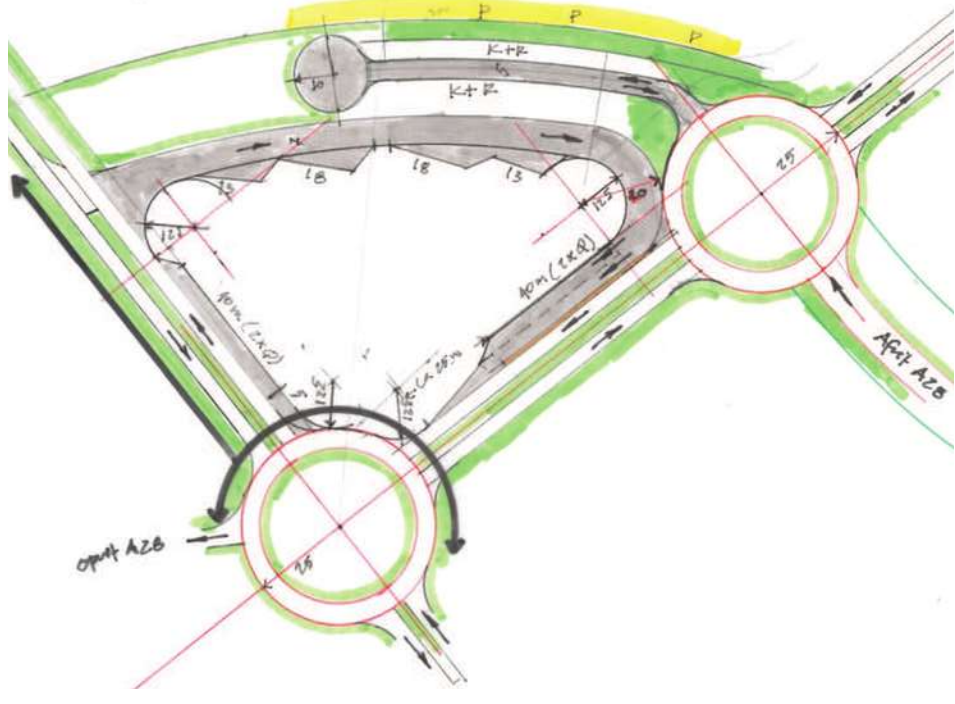
5.2 OV-KNOOPPUNT

De spil van het transferium is het OV-knooppunt in de vorm van een busstation. Uitgangspunt is dat dit busstation het huidige OV-knooppunt ter plaatse van de rotonde Groningerstraat – J.G. Legroweg gaat vervangen. Gekozen is voor een opzet in de vorm van een driehoekig busplatform in de oksel van de afrit A28 en de Groningerstraat. Groot voordeel van deze vormgeving is dat zowel buslijnen via de Groningerstraat als via de op- en afrit van de A28 direct kunnen halteren aan het busplatform en in de richting van de bestemming kunnen vertrekken. Hiermee wordt voorkomen dat bussen onnodig moeten rondrijden over het busstation, iets wat de OV-exploitatie ten goede komt. Tevens is het in dit model mogelijk om het busstation als eindpunt te laten fungeren.

Vooral nog is uitgegaan van de volgende configuratie:

- Langs de Groningerstraat zijn 2 halteplekken voor gelede bussen die los van elkaar kunnen vertrekken. Hier kan lijn 50 (Assen → Groningen) halteren. Tevens is uitgegaan van een extra halteplek voor een eventuele toekomstige lijn of buffer.
- Langs de A28 zijn eveneens 2 halteplekken voor gelede bussen die los van elkaar kunnen vertrekken. Hier kunnen de Q-liners 308/318 vanuit Annen/Zuidlaren (en mogelijk 309/319 vanuit Assen) en de P+R-citybus richting Groningen halteren. Het is de bedoeling om deze buslijnen te combineren tot een integrale HOV-as Annen/Zuidlaren – P+R De Punt – P+R Haren – Groningen Hoofdstation – Grote Markt – UMCG Noord – P+R Driebond v.v. (zie paragraaf 2.1). Ten behoeve van passerende bussen vanaf de oostzijde van het busstation is tussen de 2 rotondes tevens een separate busbaan opgenomen.
- Aan de oostzijde van het busplatform is ruimte voor 4 halteplekken in zaagtandvorm ten behoeve van:
 - Lijn 50 (Groningen → Assen). Vanuit het oogpunt van eenduidigheid is er voor gekozen om deze halte op het busstation te situeren en niet aan de noordzijde van de Groningerstraat;
 - Uitstaphaltes voor Q-liners richting het zuiden;

- Het eindpunt van de huidige lijn 2 (De Punt – Groningen v.v.). Nu eindigt deze lijn nog op het huidige OV-knooppunt ter plaatse van de rotonde Groningerstraat – J.C. Legroweg. Deze lijn kan tevens worden gebruikt als pendel met Groningen Airport Eelde. Eventueel kan hier ook een extra pendeldienst voor de luchthaven halteren.
- Bufferruimte voor P+R-citybussen.



Inrichtingsschets OV-knooppunt

5.3 P+R

Doelgroepen

P+R Haren wordt voor het overgrote deel gebruikt door forenzen richting de binnenstad van Groningen en het UMCG. Door de week wordt de locatie nagenoeg niet door andere doelgroepen gebruikt als gevolg van de beperkte capaciteit van P+R Haren. Onlangs is dan ook besloten dat P+R Haren wordt uitgebreid met 500 parkeerplaatsen om aan de vraag te voldoen. Het is de verwachting dat de extra plekken nagenoeg geheel door dezelfde doelgroep gevuld zullen worden.

Transferium De Punt presenteert zich als overloop voor P+R Haren. Essentieel hierbij is een optimale informatievoorziening voor potentiële gebruikers. In ieder geval is de aanwezigheid van een Dynamisch Reizigers Informatie Systeem (DRIS) noodzakelijk. Op digitale borden (DRIP's, zie onderstaande afbeelding) langs de A28 en N34 staat ter hoogte van Vries en Zuidlaren aangegeven of P+R Haren congestievrij te bereiken is en hoeveel vrije plekken er nog zijn. Indien P+R Haren volstaat of er is sprake van filevorming dan wordt de forens tijdig verwezen naar Transferium De Punt (inclusief informatie over bijvoorbeeld vertrektijden, kosten en reistijd versus auto, laatste terugreisbaarheid, etc.). Gelet op de berekende behoeftes zal de verwijzing naar Transferium De Punt veelvuldig voorkomen op gemiddelde doordeweekse dagen. Ook kunnen hiervoor innovatieve communicatiemiddelen worden gebruikt, bijvoorbeeld routeplanners, multimodale informatiediensten of het ontwikkelen van specifiek apps in het kader van Sensor City.

Op dit moment zijn binnen het programma Mobiliteitsmanagement van de Regio Groningen-Assen voor circa 43.000 werknemers afspraken gemaakt om op een ander moment (buiten de spits), met een ander vervoermiddel of



niet te reizen (thuiswerken). Alleen al bij het UMCG leidt dit tot een kleine 1.000 auto's per dag die niet meer het binnenstedelijk netwerk belasten, maar aan de stadstrand op de P+R-locaties parkeren. Ook Transferium De Punt kan hierin een belangrijke rol gaan spelen. Daar waar P+R Haren het UMCG bedient, zou De Punt het Martini Ziekenhuis kunnen faciliteren. Daarnaast zou Transferium De Punt ook van betekenis kunnen zijn voor de rechtstreekse bereikbaarheid van andere bestemmingen, bijvoorbeeld Zernike of Bedrijventerrein Zuidoost ten tijde van Aanpak Ring Zuid. Maar ook kan gedacht worden aan bestemmingen die in tegengestelde richting bediend worden (Assen, Zuidlaren, etc.).

Van het aantal bezoekers aan de binnenstad van Groningen komt in 2009 28% uit de provincie Groningen, 12% uit de provincie Drenthe en 7% uit provincie Overijssel. Winkelend publiek vanuit zuidelijke richting (Overijssel, Drenthe en Oost-Groningen) kunnen in de praktijk door de week, vanwege de bezetting door forenzen, geen gebruik maken van P+R Haren. De bereikbaarheid voor winkelend publiek is dan ook niet optimaal. Voor de aantrekkelijkheid van de binnenstad van Groningen voor winkelend publiek uit de regio (ten opzichte van andere grote kernen met een vergelijkbaar aanbod) kan het Transferium De Punt dan ook een belangrijke rol spelen.

Transferium De Punt kan een belangrijke rol spelen als mogelijke opvang van piekmomenten in de vraag naar parkeerplaatsen voor Groningen Airport Eelde (lang parkeren). In dat geval dient er een snelle en frequente verbinding te zijn tussen luchthaven en transferium die kan halteren op het busstation. Ook is het mogelijk om een specifiek deel van de parkeerplaatsen te reserveren voor luchthavenbezoekers, eventueel in combinatie met een aparte halteplaats voor de pendeldienst.

Ontwerp parkeerterrein

Het parkeerterrein is modulair opgebouwd in enkele segmenten die afzonderlijk van elkaar gerealiseerd kunnen worden. De segmenten zijn

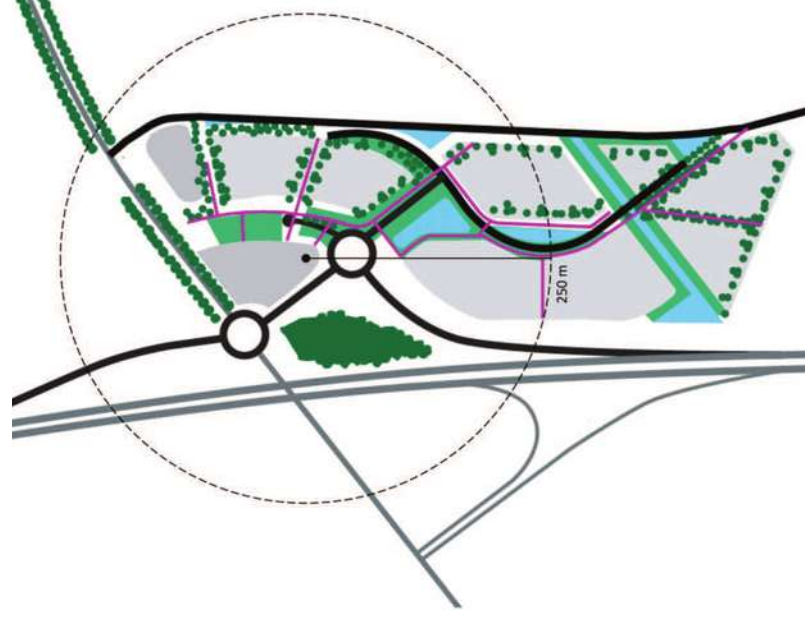
zodanig ontworpen dat iedere fase als een (landschappelijk) afgerond geheel gerealiseerd kan worden.

De interne wegenstructuur is hiërarchisch opgebouwd in verschillende typen wegen zodat een goede verkeerscirculatie gewaarborgd is:

- Een centrale hoofdas die van noord naar zuid over het terrein slingert (evenwijdig aan de afrit van de A28). De centrale positie van deze as wordt benadrukt door een ruime en herkenbare profilering met een rijbaanbreedte van 6 meter.
- Op deze hoofdas zijn diverse ontsluitingswegen aangebracht die toegang geven tot de vier segmenten. Alle segmenten (uitgezonderd de meest noordelijke) worden door twee ontsluitingswegen ontsloten. Uitgegaan is van een rijbaanbreedte van 5 meter.
- De ontsluitingswegen geven toegang tot de parkeerwegen waaraan de parkeervakken zijn gelegen. De parkeerwegen zijn de haarvaten van de interne wegenstructuur en zijn in een richting te berijden (rijbaanbreedte 4 meter). Hiermee wordt geleiding gegeven bij het zoeken naar een parkeerplaats. Aan het einde van alle parkeerwegen is voorzien in een keerlus die in twee richtingen te berijden is.

Het parkeerterrein is ingericht conform de ontwerprichtlijnen uit ASW 2012. Vanwege de gekozen radiale vorm van het transferium en de hoofdstructuur is gekozen voor gestoken parkeren. Hiermee is het parkeerterrein efficiënter in te richten dan met haakse parkeervakken. Daarnaast zijn gestoken parkeervakken comfortabeler bij het in- en uitparkeren. Nadeel is dat het wegrijden vanaf het parkeerterrein iets meer tijd kost vanwege het eenrichtingsverkeer op de parkeerwegen. Eenmaal geparkeerd zoeken mensen tot op de meter nauwkeurig de kortste looproute. Dat kan in combinatie met bus- en/of autoverkeer leiden tot ongewenste situaties. In het ontwerp is dan ook kritisch gekeken naar het aantal, de vormgeving en de situering van de looproutes. Om te voorkomen dat voetgangers dwars over het busstation lopen, zijn enkele centrale toegangen gerealiseerd aan de oostzijde van het busstation (zie nevenstaande afbeelding).

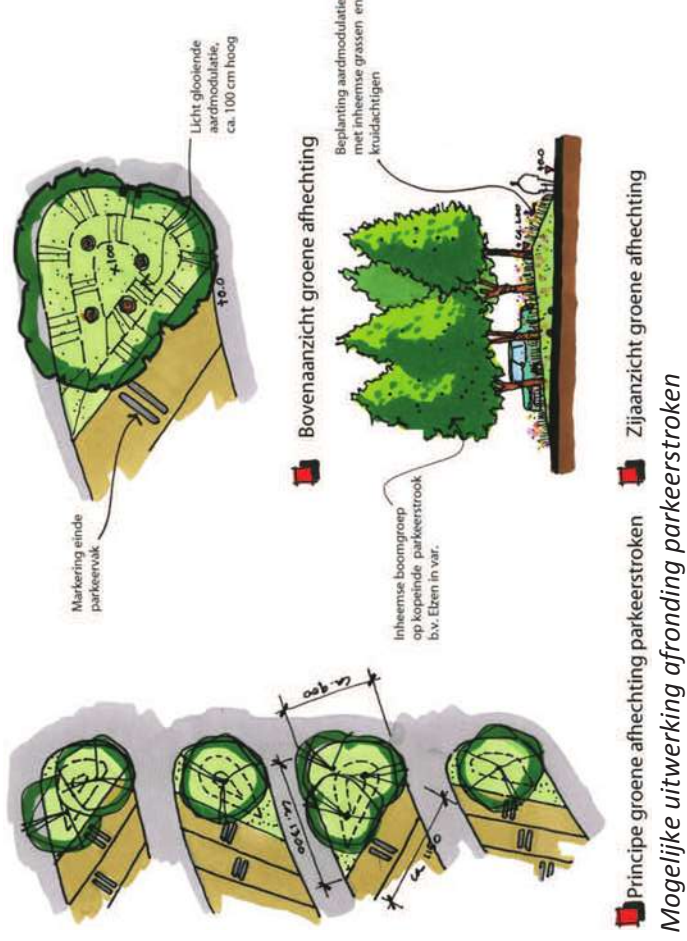
De looproutes op het parkeerterrein zijn zo veel mogelijk gebundeld met de zichtlijnen vanaf het busplatform. Hierdoor is een zo rechtstreeks mogelijke loopafstand (dat wil zeggen: zo veel mogelijk overeenkomend met de hemelsbrede afstand) tussen parkeerplaats en busplatform gewaarborgd. Alleen vanaf de parkeerplaatsen direct langs de afrit A28 zal men enigszins om moeten lopen omdat het vanuit verkeersveiligheid niet gewenst is dat overgestoken wordt ter plaatse van de afrit (ten westen van de rotonde) en de westzijde van het busstation (tussen beide rotondes). Om ongewenste oversteekbewegingen te voorkomen dient dit dan ook fysiek onmogelijk te worden gemaakt.



Looproutes en afstand tot busplatform

Het transferium kenmerkt zich door een open en transparante ruimtelijke opbouw. De 'vloer' bestaat uit verharding of lage beplanting of water. De verschillende parkeervelden (de 'kamers') zijn omzoomd door transparante boombeplanting op de kop van de parkeerstroken (zie onderstaande schetsen). Door deze transparante coulissen is er altijd zicht vanuit de ene kamer in de andere.

De beplantingssoort dient aan te sluiten op de omgeving en mag geen negatieve gevolgen hebben voor het gebruik (bijvoorbeeld overlast van eikenprocessierups of vallend blad).



Toegangssysteem

Het uitgangspunt is dat de P+R-gebruiker gratis parkeert en betaalt voor het gebruik van het OV. Om te voorkomen dat er oneigenlijk gebruik van het transferium plaats vindt door (lang)parkeerders moet het principe van gratis parkeren begrensd worden. Dit kan bijvoorbeeld door de eerste 24 uur gratis te laten parkeren en daarna een tarief per dag te rekenen. Op deze manier kan de P+R-gebruiker binnen 24 uur na het inrijden weer gratis uitrijden en wordt dubbelgebruik met (lang)parkeerders interessant voor Groningen Airport Eelde.

De gemeente Groningen heeft in 2013 op P+R Europapark (Euroborg P3) een betaald parkeersysteem geïntroduceerd. Gebruikers van de P+R-citybus kunnen de slagboom met hun buskaartje openen en betalen niet voor het parkeren. Dit systeem kan (mede vanuit regionale eenheid) ook op Transferium De Punt worden toegepast. Een voorbeeld is een regulering waarbij de slagbomen voor inrijden openen door detectie zonder dat verder een ticket of ander identificatiemiddel nodig is – de slagbomen voor uitrijden openen na het aanbieden van een geldig ticket, gebruikte OV-chipkaart of ander identificatiemiddel. Het inrijden kan dan zeer vlot verlopen.

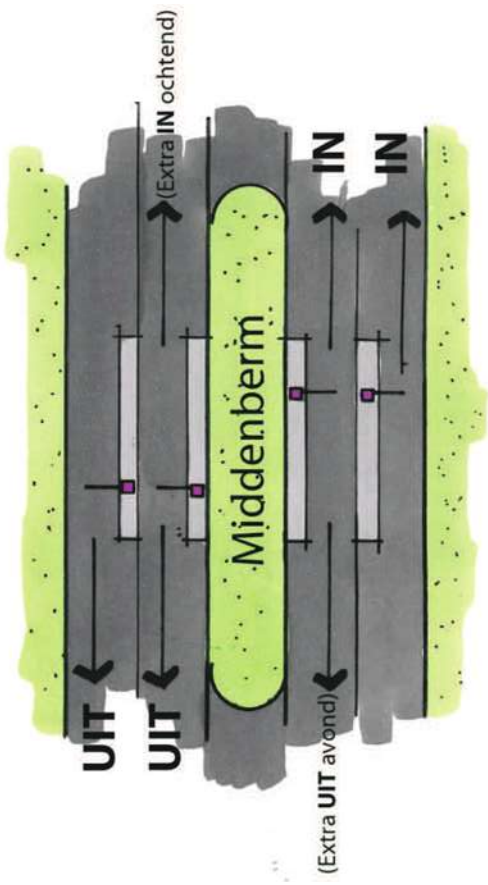
Om te bepalen welke dimensionering van de in- en uitritten noodzakelijk is, is een berekening gemaakt van het verkeersaanbod en de capaciteit. Dit is gebaseerd op de eindsituatie met de maximale omvang van het transferium. Dan zal immers het verkeersaanbod het grootst zijn (zie onderstaande tabel)

Afwikeling verkeer bij de slagbomen (eindbeeld 2.000 plaatsen)

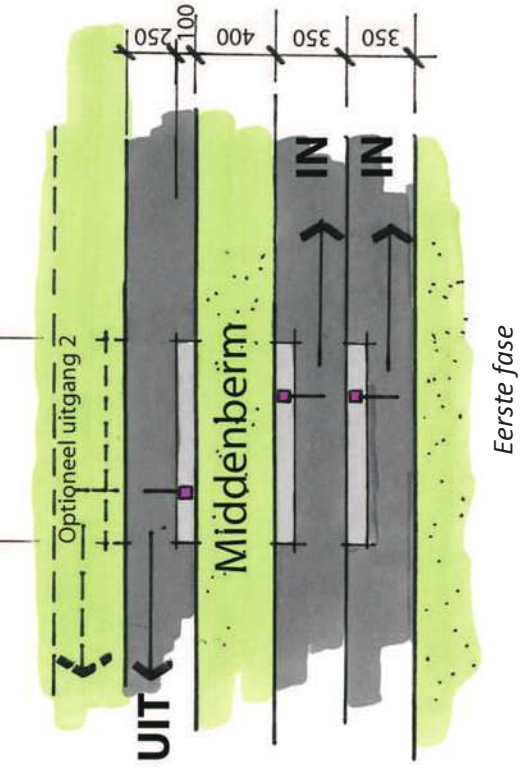
Parkeercapaciteit	2.000 plaatsen
Verkeersaanbod in het drukste uur	50% → 1.000 auto's
Verkeersaanbod in de drukste 20 minuten	50 % van drukste uur → 500 auto's
Verkeersaanbod per minuut	25 auto's per minuut
Aantal slagbomen nodig bij afwikkeling 6 à 7 per minuut	4 slagbomen

Het is mogelijk om met wisselstroken te werken omdat sprake is van een sterk spitskarakter van het transferiumverkeer. Wel moet het ten allen tijde mogelijk zijn om zowel in- als uit te rijden. Als voor de spitsrichting vier slagbomen nodig zijn, is voor de andere richting een vijfde slagboom nodig. Op deze wijze kan in de eindsituatie de slagboomconfiguratie bestaan uit vijf slagbomen, waarvan de drie middelste van rijrichting kunnen wisselen. Het verkeersgebied aan beide zijden voor de slagbomen wordt zodanig ingericht dat voldoende wachtrijlengte aanwezig is en het verkeer zich goed kan spreiden over de slagbomen (vermijden dat alleen de middelste worden gebruikt en de buitenste niet of nauwelijks).

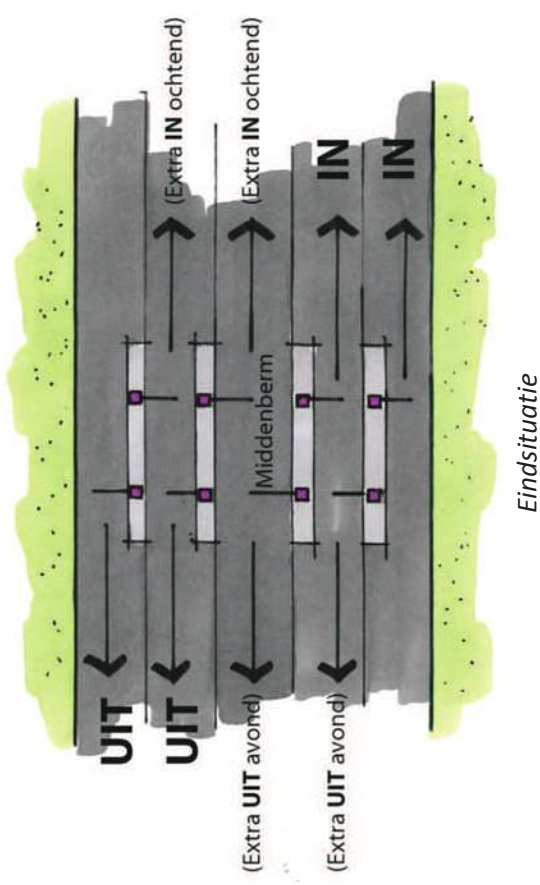
In het ontwerp is rekening gehouden met een gefaseerde opbouw van het toegangssysteem. In de eerste fase volstaat een configuratie met drie slagbomen waarvan één van rijrichting kan wisselen. Dit kan – afhankelijk van de parkeer capaciteit – stapsgewijs uitgebreid worden.



Tussenfase



Eerste fase



Eindsituatie

5.4 EXTERNE ONTSLUITING

Gemotoriseerd verkeer

Om een goede afwikkeling van het verkeer te borgen is gekozen voor een ontwerp waarbij de afrit vormgegeven wordt als een hockeystick en eindigt in een extra rotonde. Hier kan gekozen worden voor het transferium (rechtsaf met optioneel een extra bypass), kiss & ride (rechtdoor) en lokale bestemmingen c.q. het busstation voor bussen (linksaf) (zie bijlage 2 voor het verkeertechnisch ontwerp van de afrit). Deze extra rotonde is zodanig vormgegeven dat de afrit A28 niet per ongeluk gebruikt wordt als oprit (spookrijders). Eventuele bevoorrading van de voorzieningenstrook vindt plaats via de Ydermade.



Vormgeving oostelijke op- en afrit A28

In de ochtendspits kan verkeer dat uit zuidelijke richting via de nieuwe afrit nadert direct op de rotonde rechtsaf slaan. Dit verkeer conflicteert niet met de bussen. In de avondspits moet het verkeer via de twee rotondes naar de Groningerstraat rijden en vervolgens naar de oprit van

de A28 in zuidelijke richting. Dit verkeer benadert de rotonde Groningerstraat gelijk/parallel met de bussen. Vanwege de veiligheid voor overstekende fietsers voegt de bus vóór de rotonde bij het overige verkeer in. Mede doordat het verkeer in de avondspits meer gespreid vertrekt, zal dit in de praktijk naar verwachting zonder vertraging kunnen plaatsvinden.

Fiets en recreatie

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid concludeert dat mede door de opkomst van de e-bike de reisafstanden per fiets zijn toegenomen. De afstand die forensen met een elektrische fiets afleggen om op hun werk te komen, is anderhalf keer groter dan met een gewone fiets. De fiets wordt daarnaast steeds meer gebruikt in combinatie met auto-, trein- of busreis. Ook P+R-locaties worden – naast de overstap van auto op bus en omgekeerd – steeds vaker gebruikt door automobilisten die op de fiets hun weg vervolgen (in plaats van met de bus) of met de fiets arriveren (bijvoorbeeld via het fietspad langs het Noord-Willemskanaal) en met de bus hun weg vervolgen.

Daarnaast kan Transferium De Punt vanwege de ligging aan de rand van het Drentsche Aa-gebied ook van belang zijn voor de recreatieve ontsluiting van dit gebied. Recreanten kunnen dan hun auto parkeren op het transferium en met de fiets of te voet verder het gebied in trekken. In het ontwerpproces is dan ook gezorgd voor een goede aantakking van Transferium De Punt op het bestaande utilitaire fietsroute langs de Groningerstraat en recreatieve fiets- en wandelroutes (in oostelijke richting en zuidelijke richting kan aangesloten worden op bijvoorbeeld de Saksenroute, Pieterpad of het Drenthepad).

5.5 VOORZIENINGEN

Door het toevoegen van voorzieningen krijgt het transferium een meerwaarde voor de gebruiker en kunnen potentiële gebruikers worden aangetrokken. De aanwezigheid van voorzieningen speelt tevens een belangrijke rol in de sociale veiligheid, het beheer en onderhoud van het transferium. Qua schaalgrootte wordt onderscheid gemaakt tussen kleine en middelgrote voorzieningen.

Kleine voorzieningen

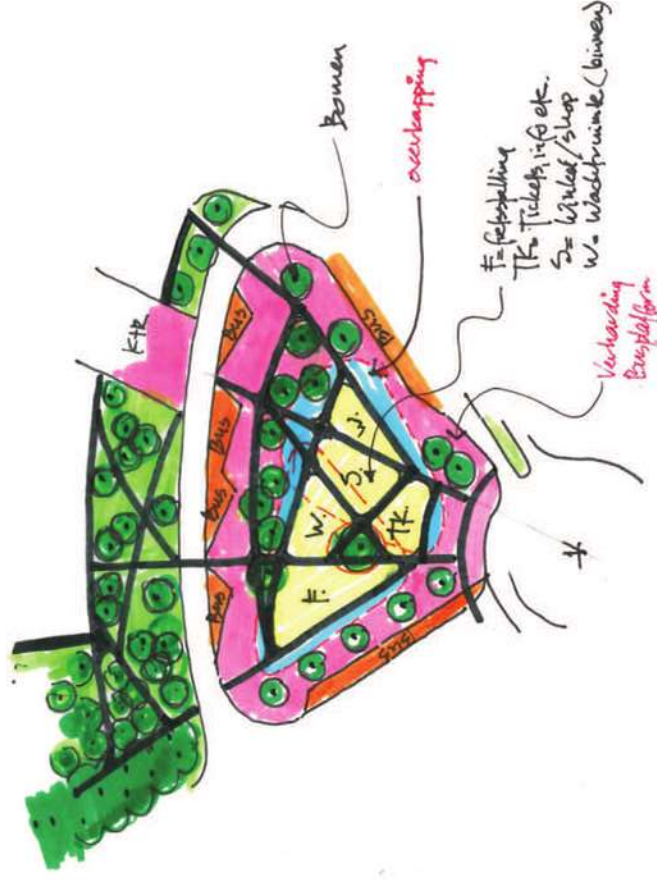
Voor de kleine voorzieningen geldt als uitgangspunt dat deze op het busplatform gesitueerd kunnen worden. Deze voorzieningen staan primair ten dienste van overstappende reizigers:

- Een kiosk voor kleine aankopen zoals versnapering, koffie, tijdschrift in combinatie met toilet, verwarmde wachtruimte en eindpunt voorzieningen voor buschauffeurs;
- Fietsparkeren en fietsverhuur, eventueel in combinatie met een toeristisch steunpunt.

Kiosk, wachtruimte en toilet

In het integraal Programma van Eisen en Wensen wordt er grote waarde gehecht aan de sociale veiligheid en de aanwezigheid van voorzieningen voor wachtende reizigers. In eerste instantie zal de sociale veiligheid geborgd moeten worden door menselijk toezicht. Het busplatform is een plek waar gedurende het grootste deel van de dag reuring is. Dit kan worden versterkt door het realiseren van een bemande voorziening (bijvoorbeeld een kiosk). Deze voorziening is gedacht op het busplatform, gecombineerd met een verwarmde wachtruimte en toiletvoorzieningen voor reizigers en buschauffeurs.

Door deze voorzieningen te integreren in een gebouw met zicht op alle bushaltes wordt het comfort voor de reiziger vergroot en zal de psychologische wachttijd voor de bus korter worden.



Mogelijke inrichting voorzieningen busplatform

Fietsparkeren en E-bike

Behalve een goede bereikbaarheid per fiets zijn kwalitatief goede stallingvoorzieningen essentieel om meer mensen op de fiets te krijgen. Op het busplatform is voldoende ruimte om een fietsenstalling te kunnen realiseren met een directe aansluiting op het fietsnetwerk (eventueel bewaakt in combinatie met de kiosk of een toeristisch steunpunt).

In het kader van Beter Benutten worden de komende jaren de stallingvoorzieningen op de P+R-locaties Haren, Hoogerkerk en Europapark verbeterd en uitgebreid. Bovendien wordt er voorzien in fietskluizen en oplaadpunten voor elektrische fietsen. In het kader van duurzaamheid is het hier mogelijk om door middel van zonnepanelen elektriciteit te leveren aan de oplaadpunten. Uitgangspunt is om dergelijke voorzieningen ook op Transferium De Punt te realiseren.

Middelgrote voorzieningen

In het ontwerp is een reservering opgenomen voor middelgrote voorzieningen. Deze voorzieningen zijn niet alleen afhankelijk van de overstappende reizigers, maar hebben ook hun eigen verzorgingsgebied in de omgeving ('eigen' klanten). Een voorbeeld is een restaurant dat vaak ook eigen logistiek nodig heeft (bijvoorbeeld met betrekking tot rondrijden/levering). Parkeren ten behoeve van de voorzieningen vindt plaats op het transferium. Er wordt geen aparte parkeergelegenheid voor voorzieningen gerealiseerd buiten het transferium. De logistieke ontsluiting is via de Ydermade.

De voorziening biedt kansen om doelen op onder andere het gebied van duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en informatievoorziening te realiseren. Deze uitdaging voor de ondernemer die kansen ziet in het realiseren van een (restaurant)voorziening, komt aan bod in de nadere uitwerking.

In het ontwerp is voornamelijk uitgegaan van een bouwkavel van circa 4.500 m². De omvang is echter flexibel aan te passen aan de concrete markt vraag. Mocht er minder vraag zijn vanuit de markt, dan kan de overgebleven ruimte worden opgevuld met parkeerplekken. Mocht er meer ruimte nodig zijn dan kan overwogen worden om een deel van de parkeerplaats bij de voorzieningenstrook te betrekken.



Reservering middelgrote voorzieningen

5.6 RUIMTELIJKE KWALITEIT

Duurzaamheid

Duurzaamheid is een breed begrip en kent vele definities. Naast de gebruikelijke uitwerking van duurzaamheid in termen van ruimtebeslag, landschappelijke inpassing en belasting voor omgeving en ondergrond heeft het begrip duurzaamheid in het ontwerptraject van Transferium De Punt ook betekenis gekregen op het gebied van energie en 'volhoudbaarheid'.

Voor duurzaamheid geldt dat ruimtebeslag en landschappelijke inpassing en het maken van een robuuste, toekomstvaste oplossing van belang is. Zo is voor te stellen dat de keuze voor duurzaamheid met zich meebrengt dat in de afweging van de alternatieven de argumenten van ruimtebeslag, landschap en robuustheid voorop staan.

Energie

Als wens is geformuleerd dat het transferium de gebruiker 'energie' moet geven. Dit kan zowel letterlijk als figuurlijk worden opgevat. Letterlijk is het een uitgangspunt dat het transferium in de toekomst energie opwekt door middel van zonnepanelen. En dat het opladen van elektrische auto's en e-bikes mogelijk wordt



gemaakt. Het transferium kan de gebruiker ook figuurlijk 'energie' geven. Door een groene en frisse uitstraling genieten de gebruikers van hun directe omgeving en krijgen daardoor hernieuwde energie. Een inspiratiebron is Greenplanet, het tankstation bij Pesse.

Om het zoekverkeer op het transferium te beperken zou de automobilist met behulp van sensoren zo direct mogelijk naar een parkeerplaats kunnen worden geleid door middel van een parkeerwijssysteem waarin onderscheid gemaakt wordt tussen de verschillende segmenten. Hiermee wordt tevens het energiegebruik en de uitstoot van auto's tot een minimum beperkt.



Volhoudbaar

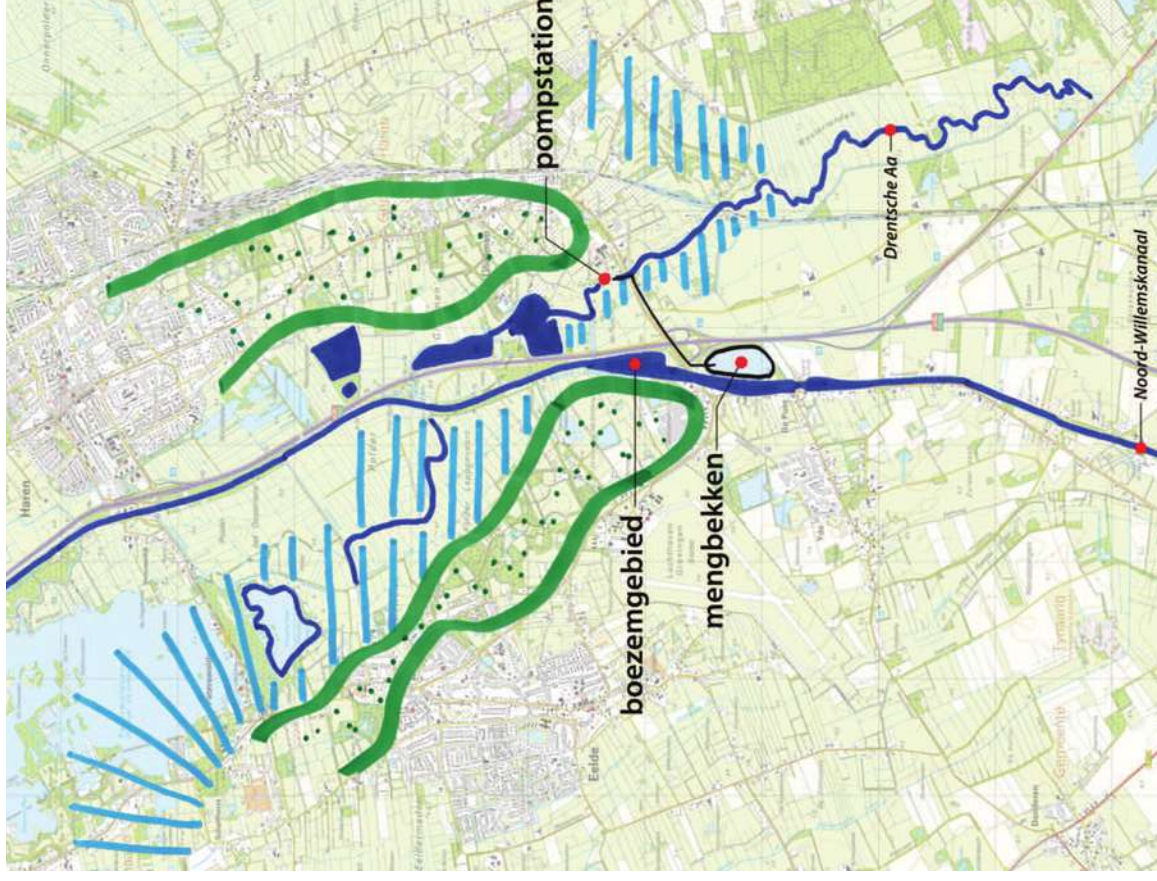
Duurzaam betekent ook volhoudbaar. Als niet-locatiegebonden eis is gesteld dat zowel het ontwerp als de inrichting van het terrein onderhoudsvriendelijk en duurzaam moet zijn. Met andere woorden: SMART, goed te onderhouden, zonder chemische middelen en binnen het budget. Geconstateerd is dat op het vlak van duurzaam beheer veel te bereiken is voor het transferium. In de materiaalk keuze dient met de genoemde aspecten rekening te worden gehouden. In de concept waterparagraaf (zie bijlage 4) is als uitgangspunt geformuleerd dat de beheerder van het transferium het certificaat Barometer Duurzaam Terreinbeheer dient te halen (niveau goud).

Door het gebruik van sensoren kan de (LED-)verlichting op en om het transferium gedimd worden op het moment dat er geen gebruiker (OV-knoop, fietser, voetganger, automobilist) aanwezig is (zie bijvoorbeeld www.tvilight.com). Er zal een minimale verlichting blijven branden ter oriëntatie en het gevoel van veiligheid. Uitgangspunt voor de verlichting van het transferium is het beleid 'Drenthe donker'. Concreet betekent dit alleen verlichten als het moet.

Water

Ten behoeve van het ontwerptraject is een start gemaakt met het watertoetsproces. In dit proces ligt de nadruk op de wisselwerking tussen de initiatiefnemer(s) en de waterbeheerders en is bedoeld om de waterbelangen in ruimtelijke plannen en besluiten te waarborgen. In mei 2013 heeft afstemming plaatsgevonden met het Waterbedrijf Groningen en waterschap Hunze en Aa's. Op basis van dit overleg zijn de belangrijkste thema's met betrekking tot het aspect water hieronder samengevat (een gedetailleerd overzicht van de beperkingen, eisen, uitgangspunten en afwegingen is opgenomen in een concept waterparagraaf, zie bijlage 4):

- **Veiligheid:** het tegengaan van overstromingen en het rekening houden met risico's van functies in het gebied.
- **Wateroverlast:** voldoende ruimte voor het vasthouden en bergen van water en voor voldoende ruimte voor een goede structuur van het waterafvoerstelsel. In het ontwerp is rekening gehouden met de vuistregel dat de toename van verhard oppervlakte gecompenseerd moet worden met 10% open water).
- **Riolering:** voldoende ruimte voor zuiveringsvoorzieningen.
- **Volksgezondheid:** de risico's die kunnen ontstaan door achterblijvend onderhoud van waterpartijen. Onderhoudsarme inrichting en voldoende doorstroming hebben de voorkeur.
- **Grond- en oppervlaktewaterkwaliteit:** het tegengaan van vervuiling van het grond- en oppervlaktewater. Vervuilende functies kunnen met name in grondwaterbeschermingsgebieden grote schade veroorzaken. Transferium De Punt ligt in grondwaterbeschermingsgebied.
- **Natte natuur:** de zorg voor de verschillende ecologische kwaliteiten van wateren en natuur, zoals de KRW-doelen per afzonderlijk waterlichaam en het tegengaan van vervuiling in het beïnvloedingsgebied van natuurgebieden.
- **Watervoorziening:** de bescherming van de nabijgelegen drinkwatervoorziening.
- **Beheer en onderhoud:** het vastleggen van afspraken omtrent het beheer en onderhoud.



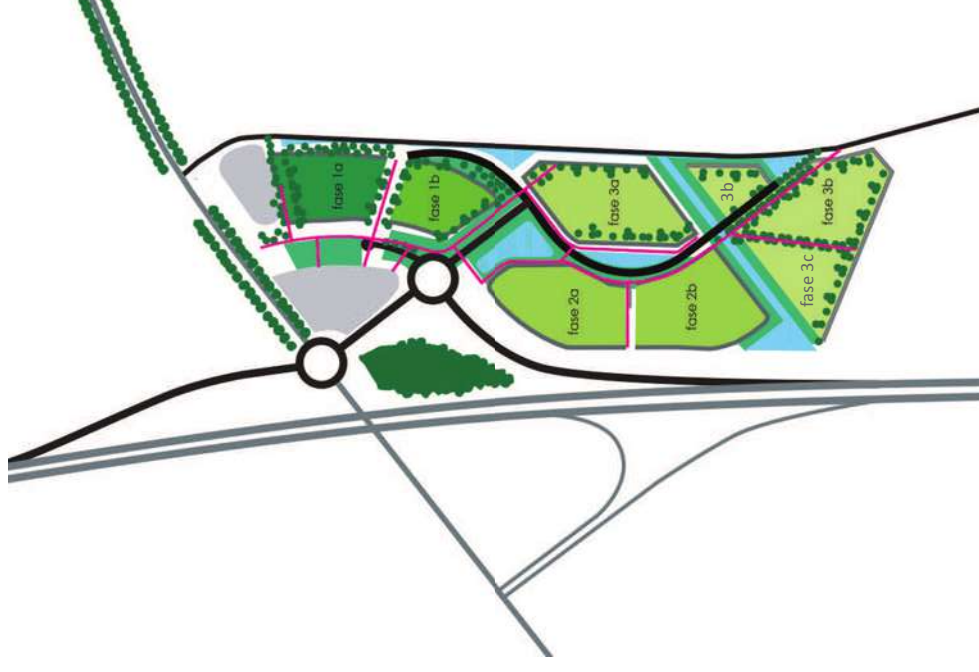
5.7 FASERING

De mogelijkheden tot fasering van het transferium vormen een belangrijk onderdeel in het Integraal Programma van Eisen en Wensen:

- Er moet voldoende ruimte zijn om gefaseerd het eindbeeld van 2.000 plaatsen te kunnen realiseren. Door direct een groot deel van het transferium planologisch mogelijk te maken kan relatief goed ingespeeld worden op de actuele vraag;
- Het transferium moet gefaseerd kunnen worden aangelegd, met zo min mogelijk overlast voor de gebruiker;
- Het transferium moet in twee richtingen te faseren zijn (groei en krimp);
- Het transferium moet in elke fase een afgerond geheel vormen en een goed en afgerond landschapsbeeld opleveren.

In de eerste plaats is het direct aanleggen van alle (nieuwe) randvoorwaardelijke infrastructuur een voorwaarde. Vooral het aanleggen van de nieuwe toe- en afrit op de A28 met rotondes aan de oostzijde is hierbij van belang. Handhaving van de bestaande toe- en afrit in een eerste fase is geen optie omdat de randvoorwaardelijke infrastructuur (rotonde, busstation, etc.) dan in een latere fase tegen hoge kosten verplaatst moet worden.

Wanneer de randvoorwaardelijke infrastructuur is aangelegd, kan het transferium vervolgens groeien en krimpen binnen het landschappelijk raamwerk. Mate van gebruik en succes van het transferium is leidend voor de faseringsstappen, waarbij kleinere tussenstappen van groei of krimp ook mogelijk zijn. Het parkeerterrein is modulair opgebouwd in enkele segmenten die afzonderlijk van elkaar gerealiseerd kunnen worden. De segmenten zijn zodanig ontworpen dat iedere fase als een (landschappelijk) afgerond geheel gerealiseerd kan worden. In nevenstaande afbeelding is verbeeld hoe de segmenten in kleine stappen (fase 1A/B, 2A/B, 3A/B/C) binnen het landschappelijk raamwerk vorm kunnen krijgen. Het aantal parkeerplaatsen per fase is aangegeven in de tabel. In bijlage 2 is het inrichtingsplan gefaseerd afgebeeld.



Fase	capaciteit
1A	250
1B	198
2A	300
2B	326
3A	346
3B	86+276
3C	217
Totaal	1.999

6.2 EXPLOITATIE

Uitgangspunt voor de exploitatieopzet is dat de jaarlijkse exploitatie afzonderlijk van de investering voor de realisatie van het transferium wordt beschouwd. Om zicht te krijgen op de jaarlijkse exploitatie is op een rij gezet welke opbrengsten- en kostencategorieën kunnen worden onderscheiden. Dit betreft de volgende onderdelen.

Opbrengsten

- **Transferium – parkeren en openbaar vervoer:** Het uitgangspunt is dat de reiziger voor het gebruik van het transferium betaalt via het openbaar-vervoerticket. De reiziger betaalt volgens het geldende P+R-beleid een P+R-tarief, waarin parkeren en OV-retour voor vijf personen is inbegrepen. In de huidige situatie is het tarief € 6,- per keer. Dit sluit aan op het regime van de andere P+R-voorzieningen in de regio. De component openbaar vervoer maakt onderdeel uit van de OV-exploitatie van het OV-bureau Groningen Drenthe.
- **Parkeren luchthaven GAE:** Afhankelijk en in afstemming met de ontwikkeling van de luchthaven kan het transferium aanvullende parkeerruimte bieden met een shuttle service.
- **Voorzieningen:** Als bij de ontwikkeling één of meer voorzieningen tot stand komen (zoals een kiosk of een restaurant), is een mogelijke opbrengst een huur of pachtsom. Dit hangt mede af van de wijze waarop de perceelsuitgifte en de realisatie van een gebouw wordt vormgegeven.

Mogelijke voorzieningen kunnen in volgende twee schaalniveaus worden onderscheiden:

- **Klein:**
 - Primair ten dienste van overstappende reizigers;
 - Een kiosk voor kleine aankopen (versnapering, koffie, tijdschrift);
 - Een toeristisch steunpunt (uitgifte streekinformatie, huurfietsen);
- **Middelgroot**
 - Zowel ten dienste van overstappende reizigers als 'eigen' klanten;
 - Een restaurant (heeft vaak eigen logistiek nodig).

Kosten

Beheerkosten transferium: Deze kosten zijn afhankelijk van het aantal parkeerplaatsen / de omvang van het transferium. Vooral nog wordt uitgegaan van € 200,- per parkeerplaats per jaar. Hierin is inbegrepen:

- Technisch beheer;
- Afschrijving installaties;
- Verbinding met meldkamer (slagbomen);
- Schoonmaak op kwalitatief niveau (inclusief busstation);
- Groen- en waterbeheer;
- Verlichting (technisch beheer en stroomkosten);
- Beheer en toezicht (periodiek toezicht ter plaatse);
- Algemeen beheer en management.

- **Voorzieningen:** Rekening moet worden gehouden met beheerkosten en/of kapitaallasten voor het vastgoed. Deze kosten worden toegerekend aan de ondernemer van de betreffende voorziening.
- **Parkeren luchthaven:** Faciliteren van parkeren voor de luchthaven zou specifieke aanvullende voorzieningen vergen, zoals shuttlevervoer.
- **Openbaar vervoer:** De exploitatiekosten voor het openbaar vervoer zijn onderdeel van de kostenstructuur van het OV-bureau Groningen Drenthe. De busbediening hangt samen met de omvang van het transferium. Immers, hoe groter het transferium en hoe meer gebruikers, des te meer passagiers moeten worden vervoerd. Vooral nog wordt uitgegaan van de volgende busbediening:
 - De nieuw op te zetten lijnencombinatie 308/318 Annen/Zuidlaren – P+R Haren – Groningen (op basis van het lange termijn beeld HOV Regio Groningen-Assen) zal ook Transferium De Punt aandoen;
 - In de piekuren rijden 'dedicated' bussen tussen De Punt en Groningen Euroborg; het aantal bussen hangt af van de grootte van het transferium.

BIJLAGEN

Bijlage 1 Eisen en Wensen

Integraal Programma van Eisen en Wensen

Achtergrond

De provincie Drenthe heeft, als onderdeel van het projectvoorstel Transferium De Punt, een eerste aanzet voor randvoorwaarden opgesteld. Deze aanzet is in de eerste ronde werkteamsessies door de werkteams Mobiliteit, Exploitatie en Ruimte bediscussieerd, aangepast, aangevuld en geprioriteerd. In de tweede ronde werkteamsessies is de prioritering teruggekoppeld aan de werkteams en verwerkt tot onderstaand Integraal Programma van Eisen en Wensen.

Onderscheid is gemaakt tussen locatiegebonden en niet-locatiegebonden eisen. Locatiegebonden eisen vormen de voorwaarden waaraan de toekomstige transferiumlocatie moet voldoen. Niet-locatiegebonden eisen zijn voorwaarden waaraan het transferium dient te voldoen, ongeacht op welke locatie deze komt te liggen. Ook zijn niet-locatiegebonden wensen benoemd. De locatiegebonden ontwerpeisen zijn later in het proces (toen de specifieke locatie duidelijk was) verder uitgewerkt.

Eisen: locatiegebonden

- Het transferium moet zowel voor auto als bus voor het congestiegevoelige traject liggen, met nadruk op de ochtendspits.
- Het transferium is vanaf de A28 zichtbaar voor dagelijks en ad hoc verkeer.
- De aanrijdroute naar het transferium moet duidelijk zijn voor de verkeersstroom richting de stad Groningen.
- Het transferium moet vanaf de hoofdroute zo direct mogelijk, dus via zo min mogelijk onderbrekingen en/of gevoelsmatig omrijden, te bereiken zijn.

- De omrijdtijd voor de automobilist en het natransport bij gebruik van het transferium is zo kort mogelijk.
- De maximale omrijdtijd van het OV bedraagt 2 minuten.

Eisen: niet-locatiegebonden Informatie

- Er moet een DRIS (Dynamisch Reizigers Informatie Systeem) aanwezig zijn op de hoofdroute (A28/N34) met:
 - Actuele informatie over reistijd auto versus P+R;
 - Informatie over (gemiddelde) kosten per auto versus kosten P+R;
 - Actuele informatie over het aantal vrije plaatsen;
 - Informatie over bestemmingen; bijv. om :00, :15, :30 en :45 naar ... of over 9 minuten naar;
 - Informatie over de laatste terugreismogelijkheid;
 - Volsignalering;
 - Link met P+R Haren.
- Er dient heldere bewegwijzering te zijn van(af) de hoofdroute naar het transferium en weer terug.
- Er dient actuele reisinformatie (tijden, bestemmingen; evt. met overstap) aanwezig te zijn.

Fasering

- Er moet voldoende ruimte zijn om gefaseerd het eindbeeld van 2000 plaatsen te kunnen realiseren.
- Het transferium moet gefaseerd kunnen worden aangelegd, met zo min mogelijk overlast voor de gebruiker.
- Het transferium moet in twee richtingen te faseren zijn (groei en krimp).
- Het transferium moet in elke fase een afgerond geheel vormen.
- Iedere fase moet een goed en afgerond landschapsbeeld opleveren.

Traject en infrastructuur

- De benodigde randvoorwaardelijke infrastructuur voor het transferium moet op orde zijn.

OV-verbinding

- De reis met het openbaar vervoer moet snel zijn en als zodanig ervaren worden, daartoe:
 - Mag het OV geen last hebben van congestie.
 - Volgt het OV zoveel mogelijk doorgaande wegen (bijvoorbeeld A28 i.p.v. binnendoor).
 - Dient het aantal tussenstops tot een minimum beperkt te worden.
 - Dient het OV de dienstregeling met zo min mogelijk marge te volgen (stiptheid extra van belang).
- Ook in daluren moet het transferium voor de doelgroep(en) goed te bereiken zijn (liefst tussen 7 en 23 uur).
- Er moeten voldoende zitplaatsen in het OV beschikbaar zijn, afhankelijk van de doelgroep(en) en functie van het busproduct.
- De OV-verbinding moet rijden met comfortabel materieel.
- De OV-verbinding(en) moeten van metrokwaliteit zijn.
- De VF-waarde (reistijd OV/reistijd auto) is maximaal 1,25.

Bestemmingen

- Er dient een frequente en hoogwaardige verbinding te zijn tussen het transferium en Groningen Airport Eelde indien een deel van het transferium wordt gebruikt door gebruikers van Groningen Airport Eelde.
- Er moet een breed aanbod aan (eind)bestemmingen direct vanaf het transferium te bereiken zijn waarbij het transferium tevens een HOV-knooppunt is.

Ruimtelijke kwaliteit

- Het transferium moet kwaliteit toevoegen aan de omgeving.

- Het transferium moet rekening houden met de aanwezige kernkwaliteiten in het gebied.
- Het terrein moet een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit van de Koningsas.
- De nabijheid van het (interessante) landschap dient meegenomen te worden in het ontwerp van het transferium.
- Het transferium moet aantrekkelijk zijn voor verschillende doelgroepen: forens, recreant, shopper (verschillende gebruikers gedurende de week).
- Het transferium moet de karakteristieken van het landschap versterken.
- Bij het ontwerp dient voldoende aandacht besteed te worden aan beeldkwaliteit van de diverse voorzieningen.

Inrichting

- Het transferium moet zodanig worden ingericht dat in een oogopslag duidelijk is waar vrije parkeerplaatsen zijn (zo niet, dan een duidelijke signalering).
- De (loop)afstand van parkeerplaats naar aansluitend OV is in het eindbeeld maximaal 250 meter. Hierbij moet ook de afstand tot voet- en fietspaden worden meegenomen.
- Het transferium moet overzichtelijk worden ingericht, zodat loop- en rijdroutes voor de gebruikers duidelijk zijn.
- Het terrein dient sociaal veilig ingericht te worden.
- Het terrein moet doelmatig en duurzaam verlicht zijn, waarbij duisternis als waarde wordt meegenomen (sensorisch landschap).
- Bij de inrichting van het terrein moet worden uitgegaan van de komst en inpassing van een HOV-verbinding/tram en elektrische voertuigen.
- Er moet een weersbestendige, prettige en aantrekkelijke wachtruimte aanwezig zijn.
- Het transferium biedt ruimte voor verschillende modaliteiten (auto, fiets, e-bike, e-scooter, wandelaar, etc.) en dient daarmee zo veel mogelijk doelgroepen.

- In de inrichting is aandacht voor fietsvoorzieningen op het transferium wat betreft aanrijdroute en stalling.
- Zowel in ontwerp als inrichting wordt meegenomen dat het terrein onderhoudsvriendelijk en duurzaam moet zijn (en goed onderhouden, zonder chemische middelen, SMART en binnen het budget).

Exploitatie

- Een standaardprijs wordt gehanteerd voor gebruik van het transferium, welke gelijk is aan overige P+R's in de regio en de stad Groningen.
- De standaardpak voor P+R's in de regio wordt gevolgd: betalen voor bus, gratis parkeren.
- Er moet een duidelijk betaalsysteem zijn met meerdere betaalmogelijkheden, waarbij de klant altijd 1 totaalprijs betaalt.
- Het transferium moet qua totale gebruikskosten (parkeren+OV), tijd en comfort concurreren met een reis per auto.
- Het transferium heeft een compleet verdienmodel op basis van exploitatiekosten. Daarbij moeten ook de gevolgen van fasering worden meegenomen.
- Aanlegkosten worden gezien als eenmalige investering.

Wensen: niet-locatiegebonden Informatie

- Het is wenselijk om de DRIS-informatie ook via een website, apps en Tomtom beschikbaar te stellen.

Traject en infrastructuur

- Aansluiting op treindienst (creëren van een station) moet worden meegenomen.

Ruimtelijke kwaliteit

- Het transferium heeft een menselijke maat en past bij de maat van het landschap.
- Het transferium draagt bij aan de waterkwaliteit.

- Het transferium draagt bij aan de biodiversiteit.
- Het transferium ademt het Koningsasgevoel:
 - Langzame en snelle wereld.
 - Karakteristieken van het landschap.

Inrichting

- Het is wenselijk parkeren zoveel mogelijk te concentreren.
- Vanwege de sociale veiligheid is een (niet P+R-gebonden) bemande voorziening zoals een kiosk op het transferium gewenst.
- De wachtruimte is overdekt en verwarmd.
- Er dienen toiletvoorzieningen op het transferium aanwezig te zijn.
- De inrichting dient vandaalbestendig te zijn.
- Krusing van verkeer op het transferium is niet gewenst.
- Verhuur (e-bike) op het gebied van fietsvoorzieningen is gewenst op het transferium.
- Naast parkeerplaatsen voor auto's biedt het transferium overkapte plekken voor de andere verschillende doelgroepen en modaliteiten (zoals fiets, e-bike, e-scooter, etc.).

Exploitatie

- In het ontwerp dient rekening gehouden te worden met mogelijkheden voor (extra) commerciële en/of publieke voorzieningen op het transferium.
- In het exploitatiemodel dient aandacht voor reclame-inkomsten te zijn.
- Indien mogelijk levert het transferium een bijdrage aan de exploitabiliteit van het OV.
- Het is wenselijk dat een exploitatiemodel op onderdelen aantrekkelijk is voor een private partij.

Concept / inspiratiebronnen

- Het transferium geeft je energie!
- Het transferium levert/wekt energie op (E-hub).
- Het transferium is SMART.

Ontwerppuitlegpunten toe- en afrit Transferium De Punt

Algemeen

Ten behoeve van Transferium De Punt moeten de oostelijke toe- en afrit van aansluiting Eelde op de RWA28 omgebouwd worden van een half klaverblad naar een Haarlemmermeervormgeving. Ten behoeve van het bepalen van het ruimtebeslag is een schetsontwerp gemaakt van de toe- en afrit. Het ontwerp van de toe- en afrit dient te voldoen aan de NOA (Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen)

Oostelijke Afrit RW A28

Horizontaal Alignment

Ter plaatse van het 0-punt van de afrit is tussen de hoofdrijbaan van de A28 en de afrit een hoek van 7 % toegepast. Dit is de maximaal toegestane hoek bij 120 km/h conform de NOA. De toegepaste horizontale boogstralen zijn $R_h = 2000$ (90 km/h) en $R_h = 360$ (70 km/h), zodat de snelheid geleidelijk wordt afgebouwd. Ter plaatse van de boog met straal $R_h = 360$ zijn overgangsbogen toegepast met een A waarde van $A = 120$.

Verticaal Alignment

De toegepaste verticale bolle boog heeft een straal van $R_v = 6500$. Deze boog komt overeen met een ontwerpnelheid van 90 km/h. De verticale holle boog heeft een straal van $R_v = 13000$ (2x Rbol)

Deceleratielengte

Vanaf het 0-punt van de afrit tot de start van de horizontale boog met een straal van $R_h = 2000$ en een ontwerpnelheid van 90 km/h is een deceleratielengte van $L_d' = 97$ meter noodzakelijk, er is een afstand van 100 meter aanwezig.

Dwarsprofiel

Het dwarsprofiel is opgebouwd met de volgende breedtes:

- Redresseerstrook: 0,60 m
- Linker kantstrook: 0,20 m
- Rijstrook: 3,50 m
- Rechter kantstrook: 0,20 m
- Vluchtstrook: 3,50 m +
- Rijbaanbreedte 8,00 m

Aan de buitenzijde is een berm toegepast van 6,30 meter (obstakelvrije afstand tot binnenkant kantstrook 10 meter) t.p.v. het deel met een ontwerpnelheid van 90 km/h en 3,00 meter (onderhoudsberm) t.p.v. het deel met een ontwerpnelheid van 70 km/h. Aan de binnenzijde is een berm toegepast van 3,70 meter (obstakelvrije afstand tot binnenkant kantstrook 4,50 meter). De toegepaste taluds hebben een helling 1:3.

Oostelijke Toerit RW A28

Horizontaal Alignment

De toegepaste horizontale boogstralen zijn $R_h = 350$ (70 km/h) en $R_h = 525$ (90 km/h), zodat de snelheid geleidelijk wordt opgebouwd. Ter plaatse van de boog met straal $R_h = 360$ zijn overgangsbogen toegepast met een A waarde van $A = 120$ en ter plaatse van de boog met straal $R_h = 525$ overgangsbogen van $A = 175$. Ter plaatse van de samenvoeging van de afrit met de hoofdrijbaan van de A28 is een invoeghoek van 3 % toegepast. Dit is de maximaal toegestane hoek bij 120 km/h conform de NOA.

Verticaal Alignment

De toegepaste verticale bolle boog heeft een straal van $R_v = 6500$. Deze boog komt overeen met een ontwerpnelheid van 90 km/h. De verticale holle boog heeft ook een straal van $R_v = 6500$. Vanuit esthetisch oogpunt zou het de voorkeur hebben dat de holle boog 2x zo groot is als de bolle boog, aangezien het hier een toerit betreft is dit van ondergeschikt belang.

Acceleratielengte

Vanaf de boog met straal $R_h = 525$ en ontwerpsnelheid 90 km/h is er geen acceleratielengte meer vereist tot het eind van het puntstuk.

Dwarsprofiel

Het dwarsprofiel is opgebouwd met de volgende breedtes:

- Redresseestrook: 0,60 m
- Linker kantstreep: 0,20 m
- Rijstrook: 3,50 m
- Rechter kantstreep: 0,20 m
- Vluchtstrook: $\frac{3,50 \text{ m} +}{8,00 \text{ m}}$
- Rijbaanbreedte

Aan de binnenzijde is een berm toegepast van 3,70 meter (obstakelvrije afstand tot binnenkant kantstreep 4,50 meter). Aan de buitenzijde is een berm toegepast van 3,00 meter (onderhoudsberm) t.p.v. het deel met een ontwerpsnelheid van 70 km/h en $4,30 \text{ meter}$ t.p.v. het deel met een ontwerpsnelheid van 90 km/h . Deze $4,30$ is opgebouwd uit een vluchtruimte van $2,50$ meter, een geleiderail van $0,80$ meter en een uitbuigingsruimte van $1,00$ m. De toegepaste taluds hebben een helling 1:3.

Weefvak Toerit - Verzorgingsplaats

De positie van de nieuwe toerit Eelde op de A28 ten opzichte van de positie van de uitvoering van de verzorgingsplaats Glimmermade is van belang. Omdat de invoering in het invloedsgebied van de uitvoering komt te liggen, dient de noodzaak tot het realiseren van een weefvak bepaald te worden. Drie aspecten spelen hierbij een rol: turbulentieafstand, comfort en logica.

Turbulentieafstand

Tussen een invoering en een uitvoering op een autosnelweg is een minimale afstand noodzakelijk in verband met turbulentie op de hoofdrijbaan. Stroomafwaarts van een invoering geldt een

turbulentieafstand van 750 meter. Ook stroomopwaarts van een uitvoering is er een turbulentieafstand van 750 meter. Omdat het een convergentie- (invoering) en een divergentiepunt (uitvoering) betreft mag de helft van de som van de twee waarden genomen worden. Indien een aparte invoegstrook en uitvoegstrook zouden worden aangelegd dan zou hier er dus een afstand van $(750 + 750) / 2 = 750$ meter (gemeten vanaf de spitse punt van de puntstukken) tussen moeten zitten in verband met turbulentie. De aanwezige afstand tussen de puntstukken is slechts 730 meter zodat een weefvak volgens de richtlijnen noodzakelijk is. Aangezien de richtlijn net niet gehaald wordt en de uitvoeger richting Glimmermade erg rustig is, kan gezegd worden dat omwille van de turbulentieafstand hier geen weefvak gerealiseerd dient te worden.

Comfort

Een situatie ontstaat waarbij invoegen en direct weer uitvoegen mogelijk is. Aangezien de uitvoering van Glimmermade erg rustig is, speelt het argument van comfort in de noodzakelijkheid van een weefvak nauwelijks een rol.

Logica (Bewegwijzering)

Tussen een invoering en een uitvoering op een autosnelweg is een minimale afstand van 500 meter noodzakelijk om bewegwijzering te kunnen plaatsen (deze afstand wordt gemeten tussen het eind van de invoegstrook en het begin van de uitvoegstrook). Uitgaande van de minimale lengtes (conform de NOA) van 350 meter van de invoegstrook en 250 meter van de uitvoegstrook, is er in het ontwerp slechts 130 meter ruimte tussen het eind van de invoegstrook en het begin van de uitvoegstrook, zodat ook vanuit het oogpunt van bewegwijzering een weefvak noodzakelijk is.

Indien in de toekomstige situatie de invoeger, op de A28 richting Groningen, voorbij het kunstwerk t.p.v. de waterverbinding Drentsche Aa-Noord-Willemskanaal komt te liggen, geeft RWS/DVS de voorkeur aan een weefvak. Dit in verband met de logica voor de automobilist. Bij realisatie

van de nieuwe toerit dient rekening gehouden te worden met het te overbruggen hoogteverschil.

Op basis van bovenstaande kan om redenen van logica en veiligheid worden overwogen een weefvak aan te leggen.

Dwarsprofiel

Het dwarsprofiel van het weefvak is (ten opzichte van de binnenkant van de bestaande kantstreep) als volgt opgebouwd:

- Blokmarkering: 0,45 m
- Weefstrook: 3,50 m
- Rechter kantstreep: 0,20 m
- Vluchtstrook: 3,50 m
- Bermbreedte: 4,30 m

De toegepaste bermbreedte van 4,30 is opgebouwd uit een vluchtruimte van 2,50 meter, een geleiderail van 0,80 meter en een uitbuigingsruimte van 1,00 m. De toegepaste taluds hebben een helling 1:3.

Watergangen

De afmetingen van de watergangen zijn gelijk aan de afmetingen van de bestaande watergangen.

Parallelweg

Tussen de Groningerstraat en de verzorgingsplaats ligt aan de oostzijde van de RW A28 in de huidige situatie een parallelweg (Punterweg). Door de aanleg van het weefvak moet deze opgeschoven worden naar het oosten. De parallelweg is ontworpen met een rijbaanbreedte van 3,00 meter en bermen van 2,50 meter.

Rotondes Groningerstraat – Toe- / Afrit

De rotondes in de Groningerstraat en aan het einde van de afrit hebben een buitenstraal van $R = 25,0$ m. Deze straal is enerzijds noodzakelijk vanwege de scherpe hoek tussen oostelijke poot van de Groningerstraat

en de toerit en biedt anderzijds ook de mogelijkheid om een 5^e poot aan te sluiten op de rotonde. Desgewenst kan een buitenstraal van $R = 17,5$ m aangehouden worden (richtlijn provincie Drenthe).

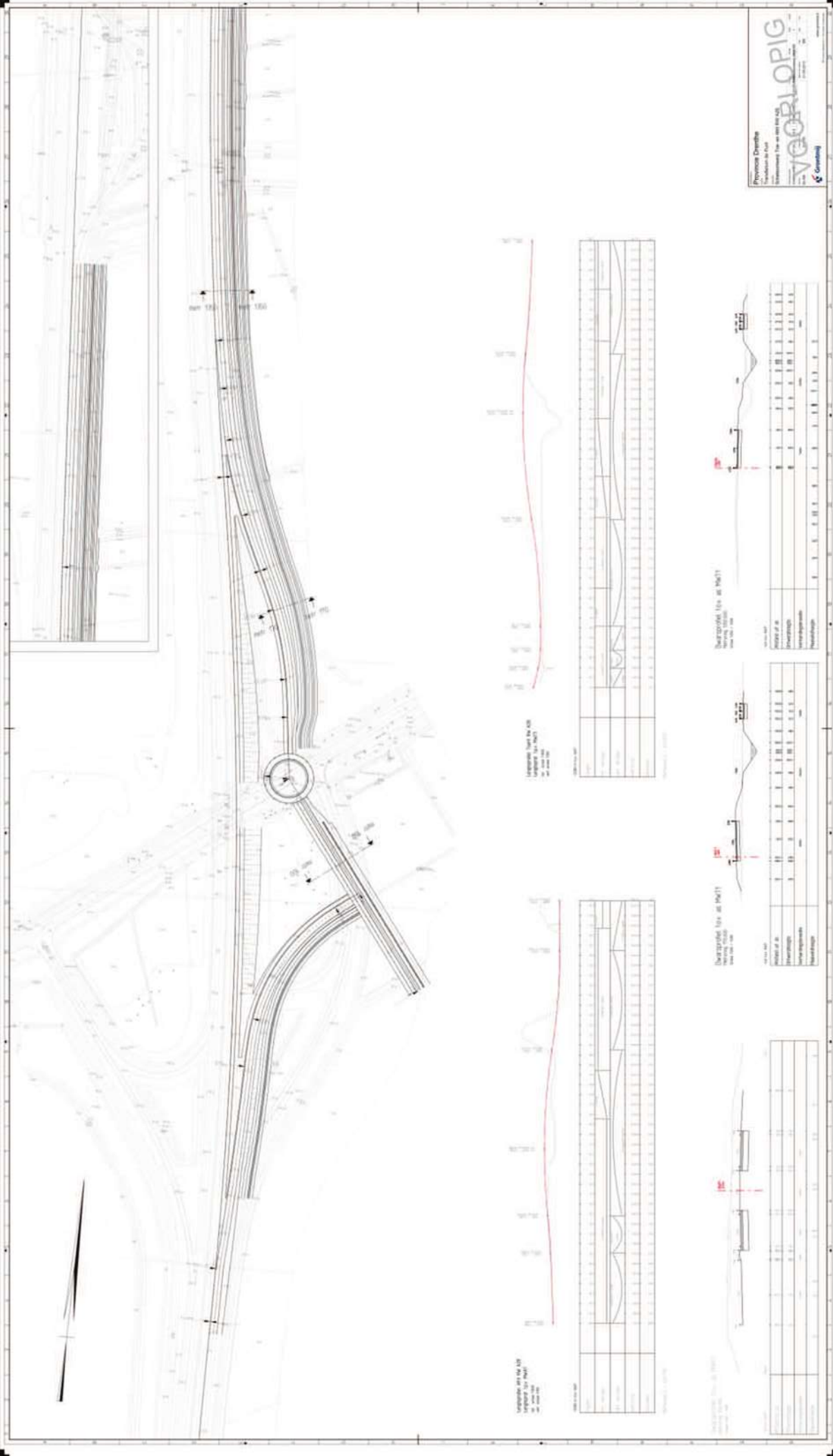
Verder zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd voor de rotonde:

- Breedte toerit rotonde: 4,00 m
- Breedte afrit rotonde: 4,50 m
- Aansluitbogen toerit: 12,00 m
- Aansluitbogen afrit: 15,00 m
- Breedte middengeleiders: 3,00 m
- Rijbaanbreedte rotonde: 5,50 m

Bijlage 2 Inrichtingsplan

Het schetsontwerp eindbeeld is los bijgevoegd als A1. Onderstaande afbeeldingen toont een mogelijke fasering.





Bijlage 3 Adviezen kwaliteitsteams

Advies Kernkwaliteitenteam Drenthe

Inleiding

Het Kernkwaliteitenteam heeft in februari 2012 een eerste ontwikkeladvies uitgebracht met betrekking tot Transferium De Punt over de aanpak, het ruimtelijk ontwerp en de MER-procedure. De hoofdlijnen van dit advies zijn:

1. Beschouw de ontwikkeling écht integraal (Transferium ontwikkeling binnen Vestibule concept uitwerken);
2. Geef het Ruimtelijk Ontwerp vanaf het begin een duidelijk plek in de planvorming;
3. Het bestemmingsplan is MER-plichtig. Gebruik de MER-procedure om het proces, de onderzoeken en de communicatie met het gebied te bundelen en te stroomlijnen. Het kernkwaliteitenteam levert m.b.t. de kernkwaliteiten de benodigde input.

Het tweede advies (tevens februari 2012) gaat in op de door de provincie in de Provinciale Omgevingsvisie gehanteerde kernkwaliteiten en wat die betekenen voor het zoekgebied. In hoofdlijnen is aangegeven wat bindende en richtinggevende aspecten zijn en wat kan dienen als inspiratie.

Samenvatting

Kijkend vanuit de provinciale kernkwaliteiten (landschap, cultuurhistorie, natuur, archeologie, aardkundige waarden, stilte en duisternis, en de kernwaarde bedrijvigheid) zijn de volgende hoofdaspecten te benoemen voor het zoekgebied:

Bindend

1. Landschap

Het zoekgebied is onderdeel van Nationaal Landschap Drentsche Aa. Hier kunnen alleen ontwikkelingen die bijdragen aan behoud en versterking van de kenmerken van het Nationaal Landschap Drentsche Aa. En geen ontwikkelingen die leiden tot grootschalige werklocaties en infrastructuur. Afwijken kan mits er sprake is van groot openbaar belang en er geen reële andere mogelijkheden zijn. De nadelige effecten op het behoud van de kenmerken moeten zo mogelijk worden verzacht en voor het overige worden gecompenseerd. De compensatie mag niet leiden tot nettoverlies van areaal, samenhang en kwaliteit van de kenmerken. En moet plaats vinden aansluitend aan het gebied of anders nabij het aangetaste gebied (Tekst uit Provinciale Omgevingsverordening 3.32, Nationaal Landschap Drentsche Aa).

2. Cultuurhistorie

De cultuurhistorische samenhang in dit gebied dient als vertrekpunt en drager te worden genomen in ruimtelijke ontwikkelingen. Dit gebied is van provinciaal belang en valt in de categorie 'eisen stellen'. Het beek- en esdorpenlandschap is hier ruimtelijk dominant, maar onder invloed van de stad Groningen heeft het gebied ook andere invloeden gekend. De gordel van historische landgoederen bij Eelde (van de middeleeuwen tot in de 19e eeuw), die doorloopt tot tegenover de luchthaven, is daarvan een sprekend voorbeeld. Ten noorden ligt het Huis te Glimmen met park en bosaanleg. Als vertrekpunt voor ontwikkelingen geldt:

- De reeks van landgoederen rond Eelde en Paterswolde dient blijvend zichtbaar te worden onderscheiden. Deze reeks wordt gekenmerkt door een karakteristieke tuin- en parkaanleg, ingebed in landschappelijke structuren, met een variatie in maat en schaal en een

doorlopende afwisseling van open en besloten ruimtes. (Oosterbroek, Vosbergen, Lemferdinge, Vennebroek).

- De openheid van het brede beekdal moet worden behouden, als contrast met scherpe begrenzingen in de vorm van houtwallen en bossen.

3. Natuur

In principe zijn ingrepen in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) alleen toegestaan indien: de ingreep "van groot openbaar belang" is en er geen alternatieven mogelijk zijn.

In dat geval moeten de nadelige effecten op de natuur verzacht ("mitigatie"). Als mitigatie niet mogelijk of niet voldoende is, dan moet de natuur die verloren is gegaan op een andere plek vervangen worden door nieuwe natuur met dezelfde kwaliteit of ontwikkelingsmogelijkheden.

Projecten die niet voldoen aan bovenstaande criteria kunnen alsnog doorgaan met de EHS-saldobenadering. De voorwaarden hiervoor zijn: er is sprake van een combinatie van projecten, er is een gebiedsvisie, de kwaliteit van de EHS verbetert. Voor EHS gebied dat ook nog eens Natura 2000 gebied is, zoals de Drentsche Aa, geldt daarbij de voorwaarde dat aangehouden moet worden dat instandhoudingsdoelen gehaald kunnen worden. In het Drentsche Aa gebied gaat het om een groot aantal habitattypen van beekdalen en heiden en daarnaast om een groot aantal soorten dat gebonden is aan het beekdalsysteem.

4. Archeologie

Hier is een beekdal aanwezig met archeologische verwachting en daarin gelegen dekzandkoppes met prehistorische vindplaatsen (zie gemeentelijke archeologiekarten Tynaarlo: landschapskaart en beleidsadvieskaart). Het beekdal is van provinciaal belang archeologie. Indien er bodemingrepen zijn is archeologisch onderzoek verplicht zowel van zandkoppes als beekdalbodems.

5. Aardkundige waarden

Aanwezige aardkundige waarden staan vermeld op de geomorfologische kaart. Er zijn drie verschillende beschermingsniveaus, hoog beschermingsniveau (oranje), middelhoog beschermingsniveau (geel) en generiek (groen). De gebieden met hoog en middelhoog zijn van provinciaal belang. Voor het hoge beschermingsniveau geldt dat ontwikkelingen alleen kunnen worden toegestaan als de kenmerken en gaafheid van het gebied worden behouden. Voorkeur is om deze gebieden te beschermen. Indien er geen andere mogelijkheid is dan dient de ontwikkeling in het landschap ingepast te worden en dient er rekening te worden gehouden met de bodemopbouw en het reliëf en de bodemsystemen. Er dient voor de ontwikkeling een beeldkwaliteitsplan opgesteld te worden.

6. Water

Een gedeelte van het zoekgebied bevindt zich in het grondwaterbeschermingsgebied Onnen-De Punt. Sinds maart 2011, wijzigingstranche POV, is geen sprake meer van een "gebied tegen fysieke bodemaantasting". Dit gebied is 1 op 1 onderdeel geworden van het reeds bestaande grondwaterbeschermingsgebied. Tevens bevindt een gedeelte van het zoekgebied voor het Transferium De Punt zich in het grondwaterbeschermingsgebied Drentsche Aa (oppervlaktewaterwinning). Achtergrond hierbij is dat het verboden is om binnen een afstand van 4 meter vanaf de insteek van het oppervlaktewater van de aangewezen waterlopen, bedoeld als grondwaterbeschermingsgebied Drentsche Aa, gewasbeschermingsmiddelen toe te passen.

Voor beide beschermingsgebieden gelden dan ook de geldende regels zoals opgenomen in de huidige Provinciale omgevingsverordening (POV). Hierbij kan worden gedacht aan: geen toepassing WKO (artikel 7.13) of verbod op toepassen IBC-bouwstoffen (artikel 7.14) en artikel 7.17 (verbod gebruik gewasbeschermingsmiddelen in grondwaterbeschermingsgebied Drentsche Aa).

7. *Bedrijvigheid*

Geen grootschalige uitbreiding bedrijvigheid naast het te ontwikkelen Transferium. Mocht het Transferium ruimte voor langparkeren mogelijk maken, dan kan de daardoor vrijkomende ruimte worden ingezet voor luchthavengebonden bedrijvigheid. Kans: het benzinstation verplaatsen naar een voor landschap, water en natuur meer geschikte plek.

Richtinggevend

8. *Natuur*

De Drentsche Aa vormt in de omgeving van De Punt een onderdeel van de Natte As Noord Nederland. Door deze verbinding worden een reeks belangrijke (laagveen-) moerassen met elkaar verbonden. De Natte As Noord Nederland loopt van de Rottige Meenthe in Friesland tot aan de Duitse grens en ligt er voor het grootste deel al in de vorm van bestaande natuurgebieden (zoals nabij Blauwe Stad, Friese Meren, Paterswoldse Meer, Zuidlaardermeer, De Onlanden, Leekstermeer). Het Rijk stelt geen geld meer ter beschikking voor verdere aanvulling van deze “Robuuste verbinding”. De drie Noordelijke provincies hebben de ambitie om waar mogelijk met eigen middelen deze verbinding te versterken en mee te koppelen met gebiedsgerichte projecten.

9. *Archeologie*

Er zijn archeologische verwachtingen aanwezig in het beekdal (met veen) en op dekzandruggen en dekzandkopjes in het beekdal. In het beekdal zijn bijzondere vondsten te verwachten die samenhangen met de (pre)historische bewoning op de hogere gronden, zoals offers (wapens, vaatwerk, mensen) maar ook fenomenen die te maken hebben met de natte omstandigheden in het beekdal en de beek (oversteekplaatsen, boomstamkano's, visuiken etc.). Door de natte omstandigheden zijn voorwerpen van organisch materiaal (leer, hout, bot, textiel) in het veen goed geconserveerd. Op de hogere ruggen en kopjes in het beekdal zijn kampementen van jagers-verzamelaars uit de steentijd te vinden.

Aanwezigheid archeologische verwachtingen in beekdal (met veen) en op dekzandruggen en –kopjes in beekdal.

10. *Aardkundige waarden*

Verspreid door het gebied liggen meerdere pingoruiïnes. Het behoud hiervan door integratie in het ontwerp (betekenisvolle plekken) verdient aanbeveling.

Voor het middelhoge beschermingsniveau zijn ontwikkelingen toegestaan, waarbij de aardkundige waarden de richting aangeven door het behoud van karakteristieken na te streven. Ook hier dient een beeldkwaliteitsplan opgesteld te worden. In het gebied is nog veel microreliëf te vinden, de belevingswaarde voor toeristen is groter in gebieden met microreliëf dan in gebieden waar dit niet is. Het is waardevol om dit microreliëf te bewaren. Het is hier nog te beleven en zeldzaam in Nederland. De ontstaansgeschiedenis van het landschap is hier nog leesbaar. Voor het generieke beschermingsniveau daar waar mogelijk de geomorfologische kaart als inspiratiebron gebruiken om zo karakteristieke bodemkenmerken te behouden.

11. *Stilte en duisternis*

Voorcom lichteinder en maak een duurzaam lichtplan om duisternis te houden. Landschappelijke- en natuurwaarden zijn gebaat bij een zorgvuldig ontworpen lichtplan.

Inspirend

1. Het zoekgebied is nu al een knooppunt van ‘watermodaliteiten’, van grondwater tot afvalwater, van berging van regenwater tot drinkwater, van oud en nieuw water. Het gebied betreft de westkant van het beekdal van de Drentsche Aa, ook de westelijke begrenzing van het beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa. Een grensgebied gekarakteriseerd door gradiënten: van hoog naar laag, van droog naar nat. Het landschap en de bodem dicteerden de mens tot 1850 hoe dit gebied te bespelen/gebruiken.

Ten oosten van A28 ligt een pompstation voor drinkwater, ten westen ligt een RWZI. Pijpleidingen voor drinkwater kruisen de A28 naar het mengbassin. Daarnaast behoort het gebied ten oosten van de A28 (en deels ook ten westen hiervan) tot het beekdal van de Drentsche Aa. Ter hoogte van De Punt versmalt het beekdal waardoor het gebied hier een zeer smalle, en daarmee zwakke, natuurschakel heeft.

- Biedt de versterking van het contrast zandrug, beekdal en beek aanknopingspunten?
- Gebiedsontwikkeling nabij de Punt, waar de natte as via de besloten venen in Groningen aankomt in het Drentsche Aa gebied en via het Friesche Veen en het Paterswoldse Meer de Onlanden bereikt vormt een kans om dit onderdeel van de Natte as te versterken.
- Is het mogelijk om met de aanleg van het transferium een meekoppeling te scheppen voor het versterken van de nu zwakke natuurschakel in het stroomgebied van de Drentsche Aa?

2. Het gebied heeft van oudsher een strategische ligging voor Groningen door de woonbare zandrug die tussen het Eelderdiep en het beekdal van de Drentsche Aa ligt. Vanuit de middeleeuwse aanwezigheid van versterkte huizen als Oosterbroek en Lemferdinge heeft het gebied zich in de 18e en 19e eeuw ontwikkeld als vestingplaats voor buitenplaatsen en landgoederen. In 19de en 20ste eeuw verbreedde het recreatieve zich, bijvoorbeeld door de watersport langs het Paterswoldse meer, met typerende bebouwing zoals de paalkoepel, botenhuizen, uitspanningen.

- Kan met de aanleg van het transferium, bijvoorbeeld qua inrichting en situering, aangehaakt worden op de thematiek van de landgoederen?
- 3. Op 9 mei 2008 heeft een brand plaats gevonden aan de scheepswerf aan de Groningerstraat, waarbij drie brandweeremensen van de brandweer Eelde om het leven kwamen.
- Rekening houden met de impact van deze gebeurtenis.

Advies Kwaliteitsteam Regio Groningen-Assen

Op dinsdag 19 maart 2013 besprak het Kwaliteitsteam de voortgang van de plannen rond Transferium De Punt aan de hand van het achtergrondrapport *Van Locatie naar Inrichting* en drie ruimtelijke modellen voor het transferium. In een goede dialoog met de betrokkenen kwamen wij tot de volgende aandachtspunten:

- Het team begrijpt dat tijdens het opmaken van het programma van eisen al een eerste slag richting het ontwerp is gemaakt. Om vat te krijgen op de materie is dit een logische stap. Waak er wel voor dat de voorstudies niet de ontwerptekeningen worden en de ruimte in het ontwerpproces wordt beperkt. Dit is zeker van belang daar de studies vooral typologisch van aard zijn en de benoeming van diverse kwaliteits thema's nog een behoorlijke ontwerpslag nodig heeft om te kunnen voldoen aan de gestelde ambities. Beschouw de gedane studies als een afronding van de verkennende fase en het begin van de ontwerp fase. Definieer de ontwerp opdracht op basis van het programma en de inmiddels bepaalde principes van de ruimtelijke organisatie. Benoem ook de specifieke aandachtspunten voor het ontwerp en de vrijheden voor de ontwerpers. Besteed bovendien veel aandacht aan de ontwerperskeuze. Hier ligt een complexe opdracht waarin landschap, infrastructuur en een herkenbaar object gezamenlijk vertaald moeten worden in een overtuigend ontwerp.
- Maak de beleving nadrukkelijk onderdeel van het ontwerp. Doordenk het transferium vanuit verschillende perspectieven: van gebruiker, automobilist en bezoeker tot buspassagier en passant. Zorg dat het transferium uitstijgt boven 'een bushalte met een parkeerterrein'. Hoe dient het transferium zich visueel aan, als element in de A28-route? Hoe beleven en herkennen passanten de plek? Naast de visuele ervaring moet het comfort van de gebruiker centraal staan. Daarbij spelen, naast praktische zaken, een vanzelfsprekende inrichting en vormgeving de hoofdrol. Hoe kan het parkeren en

overstappen op een prettige manier vorm krijgen? Op welke wijze komt de gebruiker van de auto naar de bus, en andersom? Verkorten we de looproutes of brengen we de bus dichterbij? Wat is de ervaring en welke uitstraling hoort daarbij? Hoe zit het met aspecten als wind, regen en veiligheid en hoe kunnen deze in het ontwerp slim worden ondervangen? Kortom, hoe wordt De Punt een comfortabel transferium?

- Verbind in het transferium de snelle en langzame wereld. Maak een heldere keuze welk deel van het transferium hoort bij de snelle wereld, welk deel bij de langzame en hoe de overgang vorm krijgt. Het team kan zich voorstellen dat er een verschil wordt gemaakt tussen het eigenlijke transferium – de bushalte eventueel aangevuld met andere functies – en de parkeerplaatsen. De overstap kan zo meer onderdeel worden van de snelwegwereld, terwijl in het parkeren een verbinding kan worden gezocht met het landschap. Het ontwerp van een mooie, landschappelijke parkeerplaats beschouwen wij daarbij als een bijzondere uitdaging: een plek waar de langzame wereld al haar intrede doet.

- Omschrijf goed op welk type gebruikers het transferium in eerste instantie gericht zal zijn en breng in kaart welke andere (toekomstige) gebruikers zich nog verder zouden kunnen aandienen. Is het transferium primair een overstapplaats voor forensen? Hoe belangrijk is het transferium voor bezoekers aan de Groninger binnenstad, gezien de concurrentie van de veel dichterbij het centrum gelegen transferia? Kan het transferium in de toekomst een extra betekenis krijgen als vooruitgeschoven post van de luchthaven of zelfs als ‘vestibule’ van de Koningsas: een plek waar men de auto parkeert om vervolgens op die fiets het landschap in te trekken? Wees hierin realistisch, zowel wat betreft de ontwikkeling van de luchthaven, de aantallen bezoekers van het landschap en het bestaansrecht van eventuele extra functies op het transferium, zoals een restaurant of ontmoetingsplaats.

- Zorg dat de basisopzet compleet is. Dat wil zeggen comfortabel en veilig. Maak dit resultaat niet afhankelijk van programmaonderdelen waarvan de realisatie niet bij voorbaat gegarandeerd is zoals een restaurant. Dit maakt het plan kwetsbaar. De opgave ligt in het ontwerpen van een perfect transferium: perfect vanuit de primaire doelstelling van comfortabel parkeren en overstappen, met name voor de forens.

Transferium De Punt is in de ogen van het Kwaliteitsteam een potentieel zeer interessante plek en opgave in de regio. Vanwege de koppelingen tussen de langzame en snelle wereld, de bereikbaarheid, de landschappelijke inbedding en de eventuele kansen in relatie tot de luchthaven en de Koningsas is het transferium in alle opzichten een cruciaal detail waarin de belangrijkste aspecten van de Regio samenkomen. Dit cruciale detail verdient bovenmatige (ontwerp) aandacht. In onze ogen hebben de Regio, de provincie Drenthe en de gemeente Tynaarlo daarbij een grote kans om letterlijk een prototype te maken van een goed en comfortabel transferium; een ‘jaarboekwaardig’ ontwerp dat een voorbeeld kan worden voor de ontwikkeling van transferia elders.

Bijlage 4 Concept waterparagraaf

Inleiding

De watertoets is primair een procesinstrument. In dit proces ligt de nadruk op de wisselwerking tussen de initiatiefnemer(s) en de waterbeheerders. Het proces is er om waterbelangen in ruimtelijke plannen en besluiten te waarborgen. Het resultaat van de watertoets is een goede verankering van wateraspecten in een ruimtelijk plan. Een weergave van deze verankering vindt plaats in de waterparagraaf; een onderdeel van een ruimtelijk plan of besluit. In een waterparagraaf worden de afspraken tussen de initiatiefnemers onderling en met het waterschap en andere belanghebbende partijen in het waterbeheer, zoals een waterbedrijf, vastgelegd. Dit zijn afspraken over de inhoud en proces en bevatten de volgende onderwerpen:

- Betrokken partijen;
- Procesafspraken;
- Informatie-uitwisseling;
- Inhoudelijke afspraken.

Betrokken partijen

De betrokken partijen zijn de provincie Drenthe, gemeente Tynaarlo, waterschap Hunze en Aa's, Waterbedrijf Groningen, Staatsbosbeheer en Rijkswaterstaat. De gemeente Tynaarlo en de provincie Drenthe zijn hierbij initiatiefnemers. De overige partijen steunen de voorgenomen ontwikkeling en hebben zowel een adviserende, faciliterende als controlerende rol in het proces. De initiatiefnemers worden ondersteund door Grontmij.

Bij het overleg op 6 mei 2013 in het kader van de Watertoets waren de volgende partijen en vertegenwoordigers aanwezig:

Dhr. E. Galetzka, waterschap Hunze en Aa's;
Dhr. T. Vlaar, Waterbedrijf Groningen;
Dhr. M. Zwaanswijk, Grontmij.

Procesafspraken

Inmiddels hebben ontwerpessies plaatsgevonden. Het resultaat hiervan zal vervolgens een besluitvormingstraject volgen in de vorm van een m.e.r. en bestemmingsplan.

Informatie uitwisseling

Watergerelateerde informatie-uitwisseling kan plaatsvinden tussen de initiatiefnemers en belanghebbende partijen in het waterbeheer. De beperkingen, eisen, uitgangspunten en afwegingen worden in eerste instantie verwoord in een afsprakennotitie. De gemaakte keuzes en onderbouwing hiervan worden verwoord in een (concept) waterparagraaf. Beide onderdelen zijn ondergebracht in onderstaande notitie.

De belangrijkste aandachtspunten voor water zijn (grond)waterkwaliteit, (grond)waterkwantiteit en waterveiligheid.

Inhoudelijke afspraken

In het overleg van 6 mei 2013 zijn alle relevante wateraspecten aan de orde gekomen. De besproken beperkingen, eisen, uitgangspunten per wateraspect hebben geresulteerd in verschillende afwegingen voor het ontwerpproces.

Veiligheid

Het aspect Veiligheid heeft voor de voorgenomen ontwikkeling met name betrekking op het tegengaan van overstromingen en het rekening houden met risico's van functies in het gebied.

Zowel het NO-kwadrant als het ZO-kwadrant zijn gelegen in een lager gelegen gebied (poldergebied) ten opzichte van het waterpeil van het Noord-Willemskanaal en de Drentsche Aa. Beide gebieden worden

omsloten door een kade. De beoogde locatie van het transferium (ZO-kwadrant) bevindt zich dus ook in een lager gelegen gebied. Aan de westzijde wordt de locatie beschermd door de A28. Aan de oostzijde wordt de locatie beschermd door een kade. Aan deze situatie wijzigt voornamelijk niets.

Indien het transferium wordt afgekoppeld van het poldergebied en afwatert op de boezem (Noord-Willemskanaal) wordt bergingscompensatie gevonden in de boezem door het NO-kwadrant voor de boezem te leggen door middel van het verwijderen van de kade tussen het NO-kwadrant en de Drentsche Aa.

Voor veiligheid tegen het bezwijken van boezemkaden hebben Provinciale Staten in 2005 een veiligheidsnorm van 1 keer per 100 per jaar vastgesteld. Voor de kering van de boezem rondom het transferium geldt een minimale hoogte van NAP 2,00 m. Aan weerszijden van de boezemkering ligt een beschermingszone van 5 meter, die dient ter bescherming van deze kering. Deze beschermingszone moet worden gerekend vanaf de insteek of de teen van de kade, maar als er een onderhoudstrook aanwezig is dan hoort dat bij de kade en niet bij de beschermingszone. Binnen deze zone is voor het uitvoeren van werkzaamheden een watervergunning nodig.

Wateroverlast

Het aspect Wateroverlast heeft voor de voorgenomen ontwikkeling met name betrekking op de zorg voor voldoende ruimte voor het vasthouden en bergen van water en voor voldoende ruimte voor een goede structuur van het waterafvoerstelsel.

Het NO-kwadrant en ZO-kwadrant bevinden zich in één peilgebied met een zomerstreefpeil van NAP -0,10 m en een winterstreefpeil van NAP -0,50 m. Het NO-kwadrant stroomt via een hoofdwatergang in zuidelijke richting af, onder de Groningerstraat door, naar het gemaal De Punt (KGM-A-19180). Het ZO-kwadrant stroomt eveneens af via een

hoofdwatergang naar het gemaal De Punt. Voorkómen dient te worden dat er méér water (versneld) afstroomt richting het gemaal, dan het gemaal qua capaciteit aan kan.

Door het afkoppelen van het NO-kwadrant van het gemaal ontstaat overcapaciteit op het gemaal. De hierdoor ontstane ruimte is echter niet voldoende om de versnelde afvoer van het verhard oppervlak van het transferium te kunnen verwerken. De benodigde bergingsruimte die benodigd is ter compensatie van het toegenomen verhard oppervlak (ca. 10% van het toegenomen verhard oppervlak) kan eventueel worden gerealiseerd in de vorm van nieuw te realiseren openwater binnen het plangebied.

Om kwaliteitsredenen gaat de voorkeur gaat uit naar het (vertraagd) afkoppelen van het transferium van het poldergebied en rechtstreekse afwatering op de boezem (Noord-Willemskanaal). Hiertoe zal een verbinding gerealiseerd moeten worden tussen het transferium en het Noord-Willemskanaal (benedenstrooms van de sluis) door middel van een duiker onder de A28 in combinatie met het realiseren van een nieuwe watergang naar het kanaal. Om wateroverlast vanuit de boezem te voorkomen wordt het 'boezemoppervlak' vergroot door het verwijderen van de kade tussen het NO-kwadrant en de Drentsche Aa.

Riolering

Het aspect Riolering heeft voor de voorgenomen ontwikkeling met name betrekking op de zorg voor voldoende ruimte voor zuiveringsvoorzieningen.

Het afstromend (weg)water van het transferium valt in de categorie 'verontreinigde oppervlakken' (Beslisboom Afkoppelen Hunze en Aa's). Dat betekent dat afkoppelen naar de bodem niet is toegestaan en dat afkoppelen naar oppervlaktewater alleen middels een verbeterd gescheiden stelsel (of vergelijkbaar) kan plaatsvinden. Door de ligging van het beoogde transferium in een grondwaterbeschermingsgebied zijn deze

voorwaarden des te meer relevant. Geadviseerd wordt er voor te zorgen dat het verontreinigde (weg)water niet in directe verbinding komt met het grond- en oppervlaktewater en dat afvoer richting boezem (Noord-Willemskanaal) alleen mogelijk is indien het afstromend (weg)water voldoende voorzuivering heeft gehad.

De nieuw te realiseren gebouwen op het transferium worden aangesloten op het bestaande vuilwaterriool.

Volksgesondheid

Het aspect Volksgesondheid heeft voor de voorgenomen ontwikkeling met name betrekking op de risico's die kunnen ontstaan door achterblijvend onderhoud van waterpartijen. Onderhoudsarme inrichting en voldoende doorstroming hebben de voorkeur.

Op het transferium worden waterpartijen gerealiseerd om het afstromend (weg) water tijdelijk te bergen en te zuiveren alvorens afvoer plaatsvindt richting boezem (Noord-Willemskanaal). Deze waterpartijen dienen onderhoudsarm te worden ingericht en met voldoende doorstroommogelijkheden, zodat ophoping van zwerfvuil zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Grond- en oppervlaktewaterkwaliteit

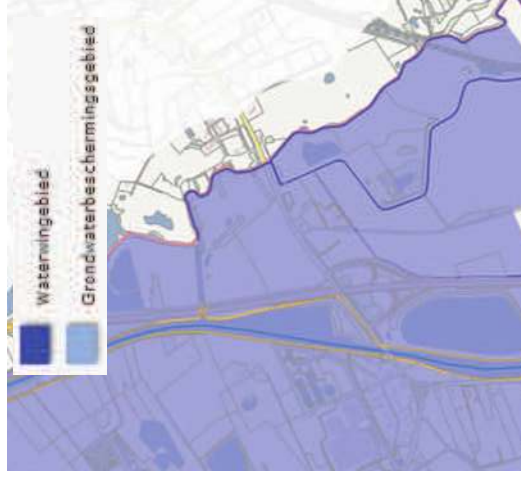
Het aspect Grond- en oppervlaktewaterkwaliteit heeft voor de voorgenomen ontwikkeling met name betrekking op de zorg voor het tegengaan van vervuiling van het grond- en oppervlaktewater. Vervuilende functies kunnen met name in grondwaterbeschermingsgebieden grote schade veroorzaken.

De beoogde locatie van het transferium is gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied (Onnen-De Punt). Ca. 80% van het plangebied ligt binnen de 25-jaarszone. Bovendien ligt het plangebied op relatief korte afstand van het grondwaterbeschermingsgebied Drentsche Aa waar oppervlaktewater wordt ingenomen wordt ten behoeve van

drinkwater. De kwel- en infiltratiesituatie kan worden geïnterpreteerd als intermediair en kwel. Intermediair houdt in dat ook infiltratie kan plaatsvinden. In gebieden waar infiltratie kan plaatsvinden bestaat een vergroot risico op verontreiniging van grondwater via oppervlaktewater en bodem.

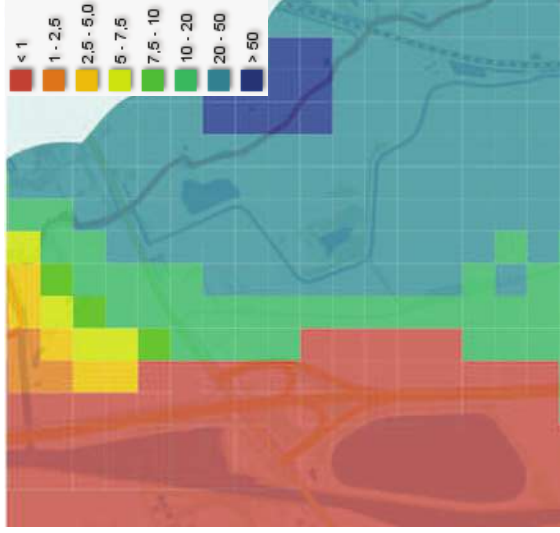
In de Provinciaal Omgevingsverordening Drenthe (POV) worden eisen en beperkingen gesteld aan grondwaterbeschermingsgebieden. De POV is opgesteld om het omgevingsbeleid uit het provinciaal omgevingsplan goed te kunnen uitvoeren en handhaven. Onder de POV vallen regels en afspraken over o.a. grondwaterbescherming. Een gebied ter bescherming van het grondwater kan bestaan uit de volgende zones:

- waterwingebied;
- grondwaterbeschermingsgebied;
- verbodszone diepe boringen;
- grondwaterbeschermingsgebied Drentsche Aa.



Grondwaterbeschermingsgebied Onnen-De Punt (rechts) en Grondwaterbeschermingsgebied Drentsche Aa (links)

In een grondwaterbeschermingsgebied is vooral de (diepte)ligging van de slecht doorlatende lagen boven de bepompte watervoerende pakketten van belang. In het ZO-kwadrant en langs de A28 bevindt deze laag zich op minder dan 1 m beneden maaiveld. Aantasting van deze ‘beschermende’ laag vergroot de kans op verontreiniging van het grondwater. Bij de realisatie van de nieuwe toerit naar de A28 in het NO-kwadrant bestaat het risico op aantasting van ondiep gelegen ‘beschermende’ bodemlagen. In artikel 7.8 van de POV zijn specifieke regels opgenomen met betrekking tot het werken in de grond.



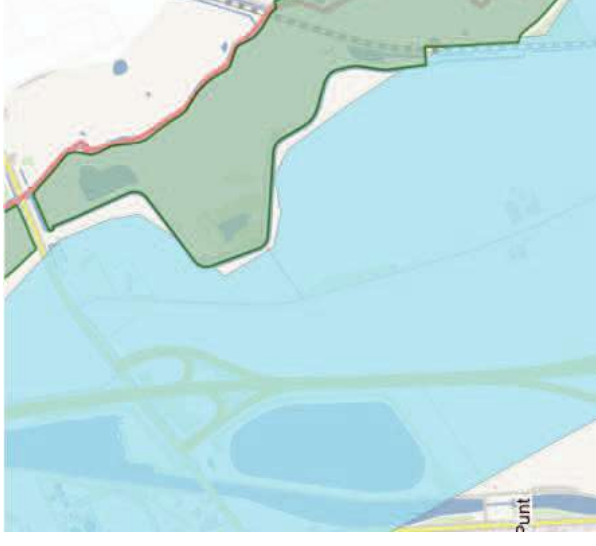
Dikte slecht doorlatende laag

Zowel het Noord-Willemskanaal als de Drentsche Aa hebben een KRW-doelstelling. Vooral de Drentsche Aa kent een hoge doelstelling. De doelstelling houdt in dat uiterlijk 2027 de gewenste kwaliteitsdoelstelling wordt behaald na eventuele maatregelen. De beoogde realisatie van het transferium mag niet leiden tot een toestandsverslechtering van deze waterlichamen.

Natte natuur

Het aspect Natuur heeft voor de voorgenomen ontwikkeling met name betrekking op de zorg voor de verschillende ecologische kwaliteiten van wateren en natuur, zoals de KRW-doelen per afzonderlijk waterlichaam en het tegengaan van vervuiling in het beïnvloedingsgebied van natuurgebieden.

De Drentsche Aa is een Natura 2000-gebied. Ten westen daarvan bevindt zich een hydrologisch aandachtsgebied. Dat betekent dat er speciale aandacht uitgaat naar de kwaliteit van water dat via het oppervlaktewater of grondwater wordt afgevoerd. Hydrologische aandachtsgebieden staan veelal in relatie tot watersystemen met een natuurfunctie, zoals beekdalen, in dit geval de Drentsche Aa.



Natura 2000-gebied Drentsche Aa (groen) en hydrologisch aandachtsgebied (blauw)

Watervoorziening

Het aspect Watervoorziening heeft voor de voorgenomen ontwikkeling met name betrekking op de bescherming van de drinkwatervoorziening.

Waterbedrijf Groningen is gebaat bij een zo hoog mogelijk kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater. Verslechtering van deze kwaliteit brengt de drinkwaterproductie in gevaar. Per jaar wordt ca. 7 miljoen liter water uit het oppervlaktewater en 4 miljoen liter water uit het grondwater gebruikt voor drinkwaterproductie. Voor Waterbedrijf Groningen is naleving van de regels uit de POV dan ook van groot belang.

Beheer en onderhoud

Het aspect Beheer en onderhoud heeft voor de voorgenomen ontwikkeling met name betrekking op de zorg voor het vastleggen van afspraken omtrent het beheer en onderhoud.

In het toekomstig beheer van het transferium dienen geen chemische (onkruid)bestrijdingsmiddelen te worden gebruikt om zowel de kwaliteit van het grondwater voor de drinkwaterproductie als de kwaliteit van het oppervlaktewater van de Drentsche Aa voor de drinkwaterproductie op de lange termijn te kunnen garanderen en te voldoen aan de wetgeving (KRW, BKMW).

De beheerder van het transferium dient het certificaat Barometer Duurzaam Terreinbeheer te halen (niveau goud). Het belangrijkste doel van de Barometer is de emissie van bestrijdingsmiddelen naar oppervlaktewater zo veel mogelijk terug te dringen en te voorkomen. Voor meer informatie over de Barometer Duurzaam Terreinbeheer wordt verwezen naar de provincie Drenthe.

Secundaire waterkeringen (o.a. boezemkaden) vallen qua beheer en onderhoud onder de verantwoordelijkheid van het waterschap. Indien wegen en/of (fiets)paden op de kaden zijn gelegd valt de onderhoudsverantwoordelijkheid van deze wegen en/of (fiets)paden bij de wegbeheerder.

De betrokken partijen zullen de benodigde afspraken met betrekking tot beheer- en onderhoud bij voorkeur vastleggen in een beheerplan. Vervolgens kunnen deze afspraken met een onderbouwing worden toegevoegd aan de besluitvorming.

Juridische vertaling en advies

Vanwege de ligging in het grondwaterbeschermingsgebied zullen maatregelen worden genomen om het watersysteem van het transferium geheel of gedeeltelijk te scheiden van het grond- en oppervlaktewatersysteem. Hoewel kan blijken dat de bescherming van het grond- en oppervlaktewater technisch gezien realiseerbaar is, dient de komende besluitvormingsprocedure (bestemmingsplan en/of m.e.r.) voldoende onderbouwing te bevatten waaruit blijkt dat het voornemen

geén negatief effect heeft op de waterwinning en andere omliggende belangen.

Er zal tussen de betrokken partijen overeenstemming moeten zijn over de maatregelen die nodig zijn om de risico's van de eventuele verontreinigingen in het grond- en oppervlaktewater als gevolg van het transferium te kunnen afdekken. Monitoring kan hier onderdeel van zijn. Een ontwerp met onderbouwing hiervan dient te worden toegevoegd aan de besluitvorming. Afstemming met het waterschap en Waterbedrijf Groningen wordt in ieder geval aanbevolen.

Als gevolg van de aanleg en de activiteiten van het transferium in het grondwaterbeschermingsgebied ontstaan risico's. De risico's voor het functioneren van de grond- en oppervlaktewaterwinning bestaan uit de kans dat potentiële bronnen zullen gaan lekken, waardoor de bodem en het grond- en oppervlaktewater kortstondig of langdurig worden verontreinigd en daarmee de kans dat een bepaalde niet aanvaardbare concentratie voor de drinkwaterkwaliteit zal worden overschreden. Door betrokken partijen zal gezamenlijk een inventarisatie uitgevoerd moeten worden naar de risico's voor de grond- en oppervlaktewaterwinning per onderdeel van het transferium en bijpassende bodembeschermende maatregelen en voorzieningen.

In de besluitvorming zal moeten worden onderbouwd op welke manier de behandeling van verontreinigd afstromend wegwater zal plaatsvinden. Daarnaast dient eventuele lozing van gezuiverd water op het Noord-Willemskanaal getoetst te worden aan de vergunningseisen voor het lozen van water. Betrokkenheid van het waterschap is hierbij sterk gewenst.

COLOFON

Titel	Inrichtingsplan Transferium De Punt
Status	Definitief
Projectnummer	314955
Revisie	2.0
Datum	16 augustus 2013
Auteur(s)	Drs. F.M.W. Verver-Bax, J.F. Kuiper MSc, ir. J.G. Quee, drs. H. Praamstra
Ontwerp	Ing. R. de Krijger; C. Lukens-Oldenziel
E-mail adres	hans.praamstra@grontmij.nl
Gecontroleerd door	J.F. Kuiper MSc
Goedgekeurd door	Drs. ing. J.W. Popken
Contact	Grontmij Nederland B.V. Stationsplein 12 9401 LB Assen Postbus 29 9400 AA Assen T +31 592 33 88 99 F +31 592 33 06 67 www.grontmij.nl



Transferium De Punt 'Visie op de beeldkwaliteit'

april 2014



Voorwoord

In 2012 is de provincie Drenthe samen met de gemeente Tynaarlo een onderzoek gestart naar de mogelijkheden een OV-knooppunt met P+R-voorziening te ontwikkelen nabij de aansluiting (Groningen Airport) Eelde op de A28. De werknaam van het project is Transferium De Punt. De basis voor het onderzoek naar een locatie en ontwerp voor Transferium De Punt ligt in:

- Omgevingsvisie Drenthe
- Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer (provincie Drenthe)
- Collegeprogramma Drenthe en het Collegeprogramma Tynaarlo

Een transferium past tevens binnen het Bereikbaarheidsprogramma van de Regio Groningen-Assen. In de lange termijn (H)OV-visie wordt ingezet op een netwerk van hoogwaardige openbaar vervoerlijnen die verbonden worden op multimodale knooppunten. Transferium De Punt is één van deze knooppunten. In de geactualiseerde Netwerkanalyse (2013) wordt de A28 tussen De Punt en Groningen, vanwege de toenemende congestie, aangemerkt als knelpunt in de regionale bereikbaarheid.

Drenthe en Tynaarlo hebben gekozen voor een integrale uitwerking van het transferium met optimale mogelijkheden voor het versterken van het beekdal van de Drentsche Aa in de oostelijke kwadranten van aansluiting 37 van de A28.

Om richting te geven aan de kwalitatieve uitwerking van ontwikkelingen en initiatieven in het gebied rondom de luchthaven, is de 'Ruimtelijke visie omgeving Groningen Airport Eelde' opgesteld. In de ontwerpogave voor het transferium zijn – naast de functionele kwaliteit – de beleving van de kwaliteit van het vijfsterrenlandschap van de Drentsche Aa en de verbinding met de monumentale laan belangrijke uitgangspunten. Daarnaast vormt het Landschapsontwikkelingsplan Tynaarlo (LOP) een leidraad voor de uitwerking van landschappelijke ingrepen.

In januari 2014 hebben beide Colleges het rapport 'Inrichtingsplan Transferium de Punt' vastgesteld als onderlegger voor de m.e.r.-procedure. Het rapport vormt de weerslag van het haalbaarheidsonderzoek waarin de nut en noodzaak van het transferium en het afwegingsproces dat doorlopen is om te komen tot een locatiekeuze staan beschreven. Daarnaast beschrijft het rapport een aantal (functionele) inrichtingsvarianten en een inrichtingsmodel op hoofdlijnen.

Met het vaststellen van het rapport 'Inrichtingsplan Transferium De Punt' is gestart met de ontwerpfase.

Voor U ligt het eerste resultaat van het ontwerpproces: een visie op de beeldkwaliteit van het transferiumontwerp. Dit rapport is een uitwerking van de 'Ruimtelijke visie omgeving Groningen Airport Eelde' en bestaat uit twee delen.

Op basis van een analyse van de gebiedskwaliteiten zijn doelstellingen voor de beeldkwaliteit van het transferiumontwerp geformuleerd. In het tweede deel wordt een impressie gegeven van de doorvertaling van deze doelstellingen in een transferiumontwerp. De impressie dient als voorbeeld van het gewenste kwaliteitsniveau. De komende periode wordt in dialoog met de omgeving verder gewerkt aan de ontwerpogave voor Transferium De Punt.



Inhoudsopgave

DEEL 1

Inleiding	5
Analyse	7
Ligging	7
Stroomdal	9
Herinrichting Kop van Drenthe	11
Gevarieerd landschap A28	13
Ontwerpfilosofie	15

DEEL 2

Doelstellingen	17
Impressie	19
Beleving vanuit het gebruik	25
Voorbeelduitwerking	33
Verbreden Drentsche Aa	33
Busterminal	35
Parkeerbekken	39
Parkeerweiland	45
Parkeeringo	49
Licht	51
Slotwoord	53

Bijlagen:

- A) Inrichtingsplan 1:5000 formaat: A3
- B) Inrichtingsplan 1:3000 formaat: A3
- C) Materiaalstaat Transferium de Punt



Inleiding

Transferium de Punt is een belangrijke schakel voor toekomstige ontwikkelingen in de regio Groningen Assen. Het transferium faciliteert niet alleen de praktische noodzaak van een overstapmachine voor fiets, auto en bus, maar verbindt ook landschappelijke kwaliteiten en functies, zoals de natuur rondom de Drentsche Aa en het snelweglandschap en het oude lommerrijke landschap langs de Groningerstraat en het grootschalige geënceneerde landschap langs de snelweg.

Vanuit de visie op de beeldkwaliteit bestaat een transferiumontwerp uit een ensemble nieuwe landschappelijke elementen die als 'vreemd vertrouwde' plectra, oud en nieuw, natuur en cultuur met elkaar in verband brengen. Het ontwerp mediteert tussen het trage en het snelle landschap waar de gebruiker doorheen reist. Het transferium wordt ontworpen als een tussenruimte tussen de kwaliteiten van het gebied en heeft als doel deze kwaliteiten te versterken en te activeren door ze meer tot de verbeelding te laten spreken. Doordat het transferium wordt ontworpen vanuit de gecombineerde ervaring van de reiziger/gebruiker is het niet alleen een overstapmachine, maar ook een nieuwe hub voor het 21e eeuwse landschap.





Locatie verbreding Drentsche Aa

Locatie Transferium

Analyse

In dit hoofdstuk wordt vanuit de omgeving ingezoomd op de transferiumlocatie. Uit deze analyse volgen doelstellingen voor het transferiumontwerp

Ligging

Het transferium ligt op een interessant overgangsgedebied van landschappen en bij een knooppunt van hoofdwegen. De nabijheid van de Drentsche Aa, de Hondsrug, de Esdorpenlandschappen en de Landgoederengordel maken dit tot een landschappelijk zeer rijk gebied waar toekomstige interventies met veel aandacht en zorg plaats moeten vinden. De nabijheid van de Groningen Airport Eelde, het Noord-Willemskanaal en de A28 en versterken, in combinatie met het transferium, de ingenieurslaag als nieuwe laag in het landschap.



Stroomdal

In de Ruimtelijke visie omgeving Groningen Airport Eelde vormt de monumentale laan de ruggengraat van het gebied. De Groningerstraat en de Burgemeester J. G. Legroweg vormen samen de monumentale laan die het stroomdal tussen de Tynaarloerug en de Hondsrug doorkruisen. Het Stroomdal bevat landschappelijke elementen die tot stand zijn gekomen in verschillende ontginningsperiodes. Het stroomdal van de Drentsche Aa is onderdeel van het esdorpenlandschap, een oud ontginningslandschap dat in de loop der tijd vorm gekregen heeft. Grote infrastructuurele ingrepen en ruiverkavelingen hadden in latere perioden invloed op de situering van de kavelgrenzen. Zo is de invloed van het Noord-Willemskanaal af te lezen aan de verkaveling langs het water. Datzelfde geldt voor de verkaveling langs de Drentsche Aa. Het verkavelingspatroon, is nog (gedeeltelijk) herkenbaar aan houtwallen, singelstructuren en afwateringsloten, en wordt soms het (groene) casco genoemd. Deze waardevolle elementen dienen als belangrijke inspiratie voor het ontwerp.



Doelstelling:

- Voortborduren op het aanwezige landschap
- Casco terug laten komen in het ontwerp



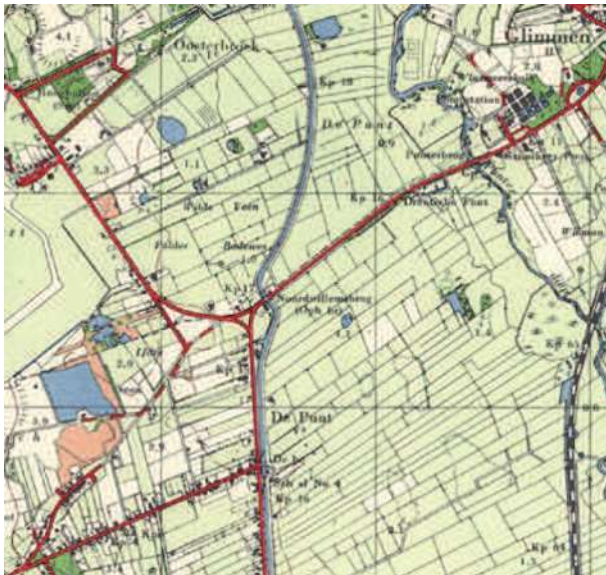


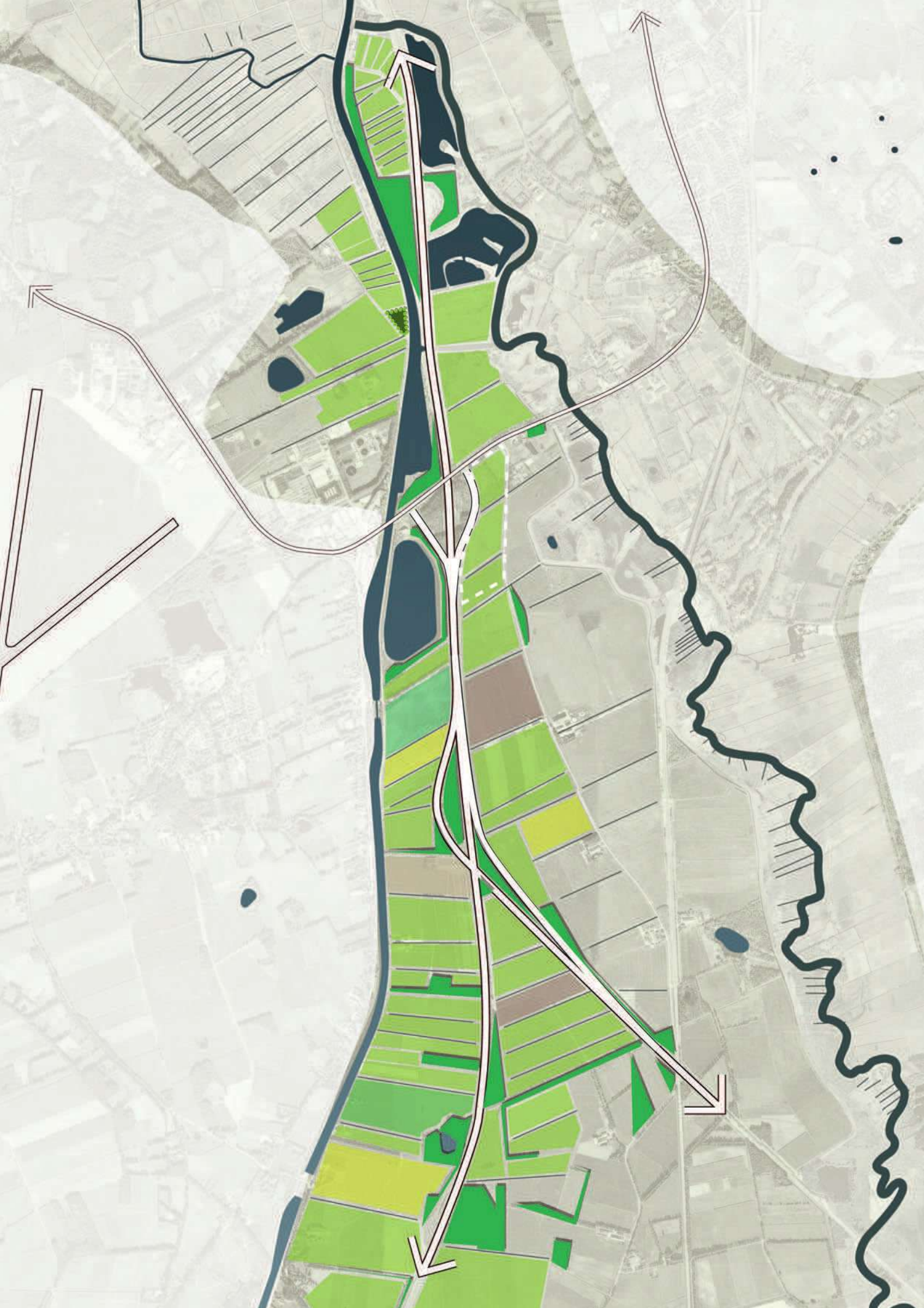
Herinrichting Kop van Drenthe

Begin jaren '70 is rijksweg 28 tussen Hoogevenen en de Punt opengesteld. De weg heeft een duidelijk autonoom karakter ten opzichte van het onderliggende landschap. Bij de aanleg van rijksweg 28 is het landschap heringericht volgens de plannen van Harry de Vroome. De kavels werden groter door schaalvergroting van agrarische bedrijven en ruilverkaveling. Reststukken werden opgevuld met bospartijen en windsingels werden toegevoegd om de wind op de vergrootte kavels geen vrij spel te geven. Hierdoor zijn karakteristieke landschappelijke elementen ontstaan.

Doelstelling:

Karakteristieke landschappelijke elementen zoals windsingels, overhoeken en bospartijen gebruiken in het ontwerp van het transferium



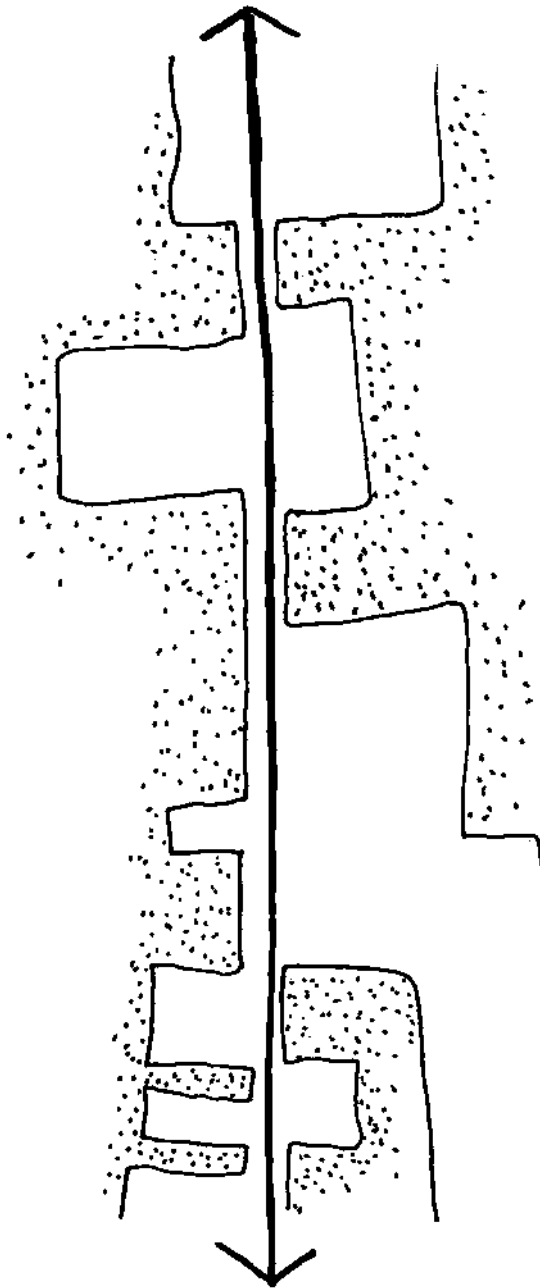


Gevarieerd landschap langs A28

Voor de snelweg (A28) is door Rijkswaterstaat een landschapsvisie opgesteld. In deze visie wordt de weg als lijnvormige element vormgegeven waarbij het doorsneden landschap duidelijk afleesbaar blijft: de passant ervaart dynamiek van het onderliggende landschap. Wanneer men zich over de snelweg voortbeweegt volgen de landschapstypen kort op elkaar. De overgangen tussen de landschapstypen worden met windsingels en bosschages gemarkeerd. De beplanting vernauwd soms om zich vervolgens weer te openen. Deze dynamiek zorgt voor mooie zichtlijnen en doorkijkjes.

Doelstelling:

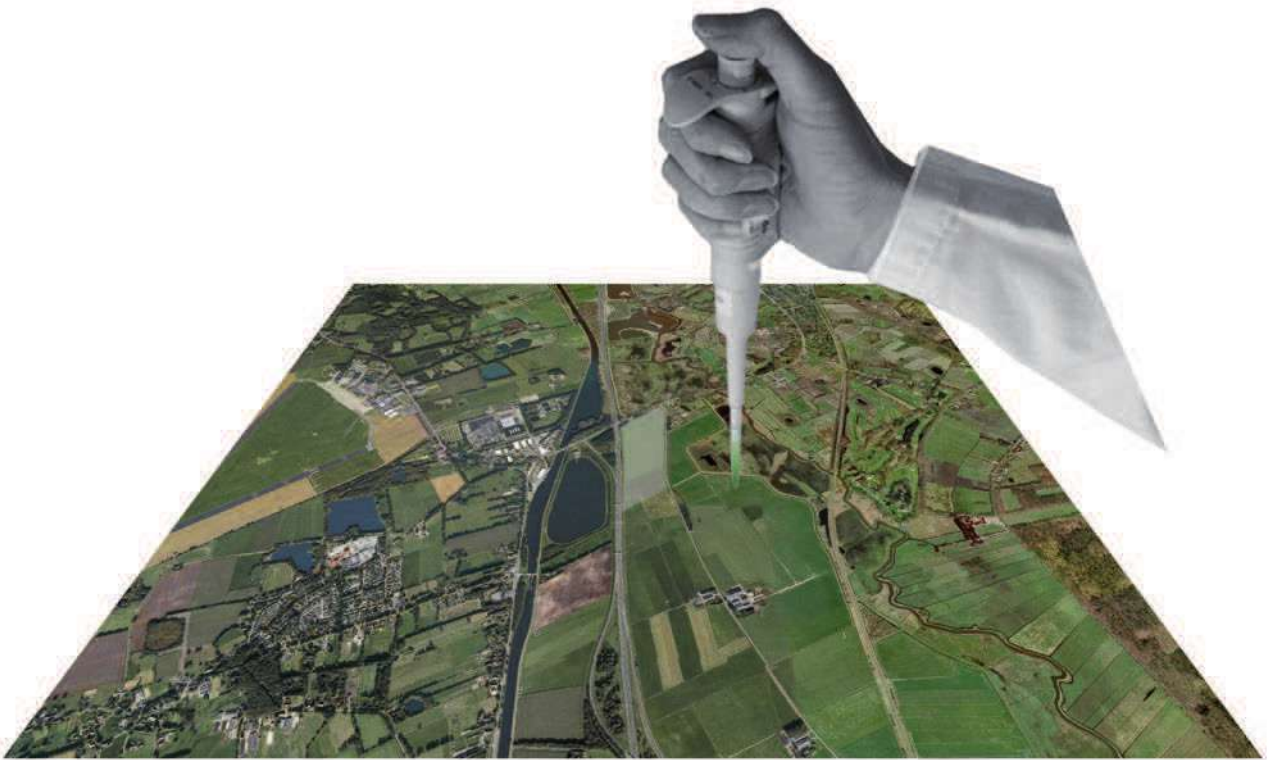
Het transferium sluit aan op het bovengenoemde landschappelijke patroon.



bekkens



pipetteren

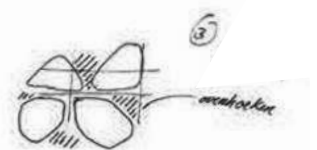
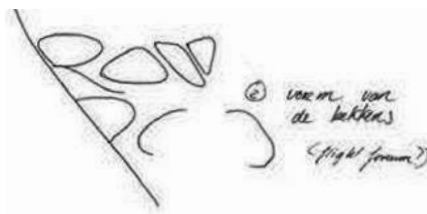
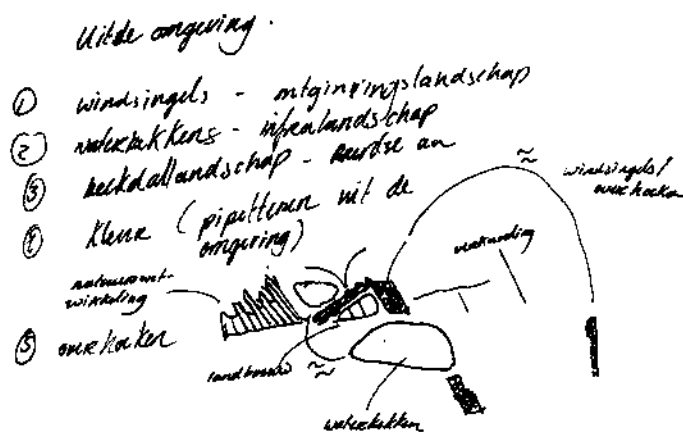
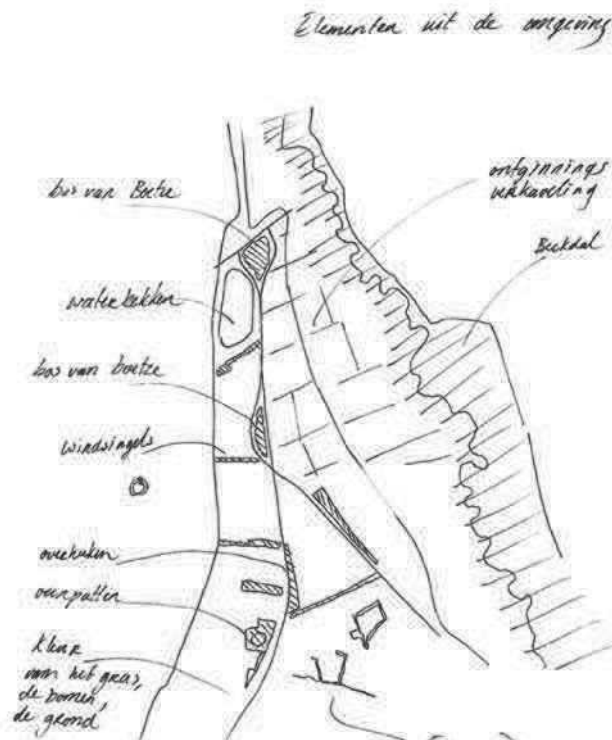


Ontwerphilosofie

In dit hoofdstuk wordt op basis van de analyse van de omgeving, en de daarbij behorende conclusies, een ontwerphilosofie voor een transferiumontwerp geformuleerd.

Het functionele gebruik van het transferium is leidend in het ontwerp. Het Transferium moet optimaal functioneren als overstappunt voor verschillende doelgroepen; bijvoorbeeld (doorgaande) busreizigers en P+R-gebruikers. Daarnaast is het belangrijk dat het voldoet aan de technische eisen van het drinkwaterwingebied en past binnen de context van een bijzonder landschap. Elementen uit het landschap geven de inspiratie voor het ontwikkelen van een eigentijds casco waarin de functies van het transferium plaatsvinden.

Door aanwezige ruimtes in het landschap over te trekken kan geconstateerd worden dat er in vorm een zeker verwantschap aanwezig is. Deze vormen geven de inspiratie voor nieuwe vormen die we 'plectra' noemen. Het woord plectrum verwijst naar een specifieke vorm die lijkt op het plasticje waarmee tokkelinstrumenten als een gitaar bespeeld worden. Met een knipooog wordt hier het landschap 'bespeeld': een duidelijke landschappelijke vorm wordt gecombineerd met een herkenbare functionele identiteit. Het ontwerp combineert deze ruimtes tot een functioneel ensemble, dat ingepast wordt in het landschappelijk casco. Het transferium bouwen we op uit meerdere plectra. Deze plectra geven we een verschillende landschappelijke identiteit om zo de herkenbaarheid van de plek te vergroten. Door het omringende landschap bij wijze van spreken te 'pipetteren', dat wil zeggen met een denkbeeldig pipet landschappelijke karaktereigenschappen opnemen en vervolgens elders terug laten komen, introduceren we per plectrum een eigen landschapstype met een sfeer die daarbij hoort.





Doelstellingen

In het voorgaande deel zijn de gebiedskwaliteiten geanalyseerd. Uit de analyse zijn een aantal doelstellingen voor de ontwerppoging van het transferium opgesteld:

- Voortborduren op het aanwezige landschap (stroomdal)
- Het casco (herkenbare verkavelingspatroon) laten terugkomen in het ontwerp
- Karakteristieke landschappelijke elementen (zoals windsingels, overhoeken en bospartijen) gebruiken in het ontwerp
- Het transferium sluit aan op het landschappelijke patroon zoals benoemt in de Landshapsvisie van de A28 en het Landschapsontwikkelingsplan Tynaarlo (LOP).

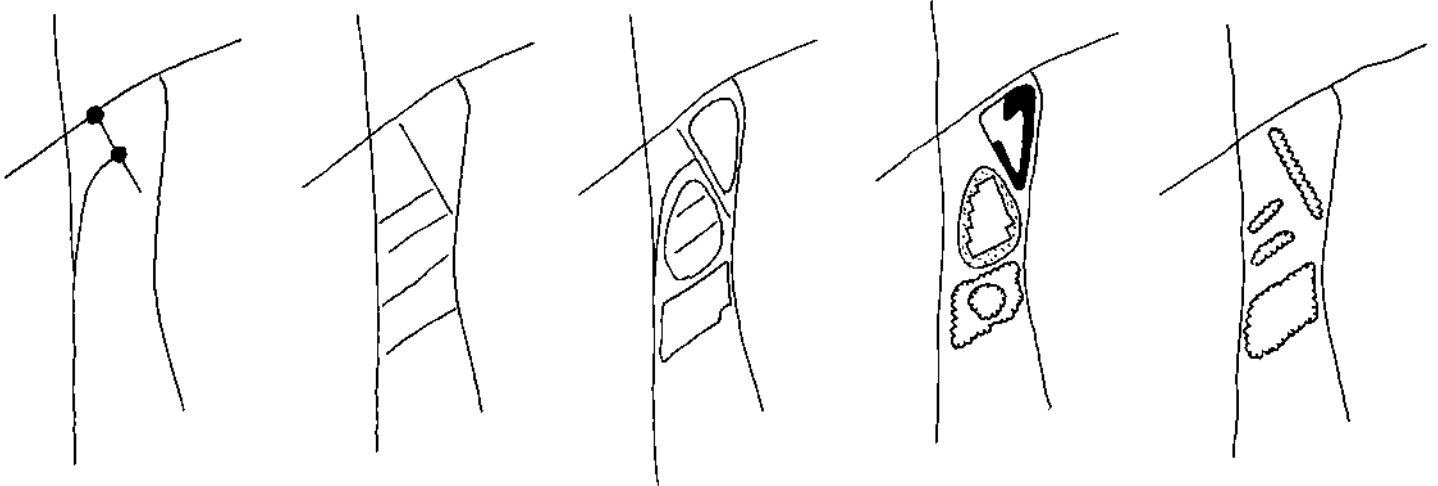
Om invulling te geven aan bovenstaande doelstellingen is een ontwerpfilosofie opgesteld, waarin functionele en landschappelijke aspecten samenkomen. In het vervolg van dit rapport wordt een impressie gegeven van de doorvertaling in een transferiumontwerp. Aan dit ontwerp ligt het infrastructurele model uit het rapport 'Inrichtingsplan Transferium De Punt' ten grondslag.

De impressie is bedoeld om het gewenste kwaliteitsniveau te tonen. De komende periode vindt – mede onder invloed van de uitkomsten van de m.e.r. – een aanscherping plaats van de eisen en randvoorwaarden voor het transferiumontwerp. De komende periode wordt in dialoog met de omgeving verder gewerkt aan de ontwerppoging voor Transferium De Punt.



Impressie

De automobilist op de snelweg krijgt een doorkijk naar het Transferium en kan doorrijden richting Groningen of de afrit nemen. Aan het einde van de afrit heeft de automobilist de keuze om naar het transferium, de 'kiss and ride' of de Groningerstraat te gaan. Dit is de plek waar de 'snelle wereld' overgaat in de 'langzame wereld'. De reiziger die snel wil overstappen op hoogwaardig openbaar vervoer blijft als het ware in de snelle wereld. De reiziger richting Glimmen of die wil ontspannen in de natuur van de Drentsche Aa maakt een transitie naar de langzame wereld.



1. aanwezige infrastructuur

2. aanwezig casco

3. introductie van bekkens

4. toevoegen intermediair

5. windsingels

De opbouw van het transferium in vijf stappen:

Stap 1 gaat geeft de toekomstige infrastructurale aanpassingen van het knooppunt weer. Stap 2 geeft het onderliggende casco van de locatie weer. Stap 3 laat de invulling van het casco zien door middel van plectrum-achtige vormtaal. Stap 4 laat zien dat elk plectrum een kraag of rand heeft, het zij water, gras of bos. Stap 5 laat zien dat het transferium voorborduurt op de aanwezige windsingels en bospartijen uit de omgeving en tevens de aanwezige casco structuur voelbaar maakt.



Broekbos

OV-knooppunt / Terminalgebouw

Parkeerbekken

Kiss & Ride

Oprijlaan

Parkeerweiland

voetpad

Parkeerpingo





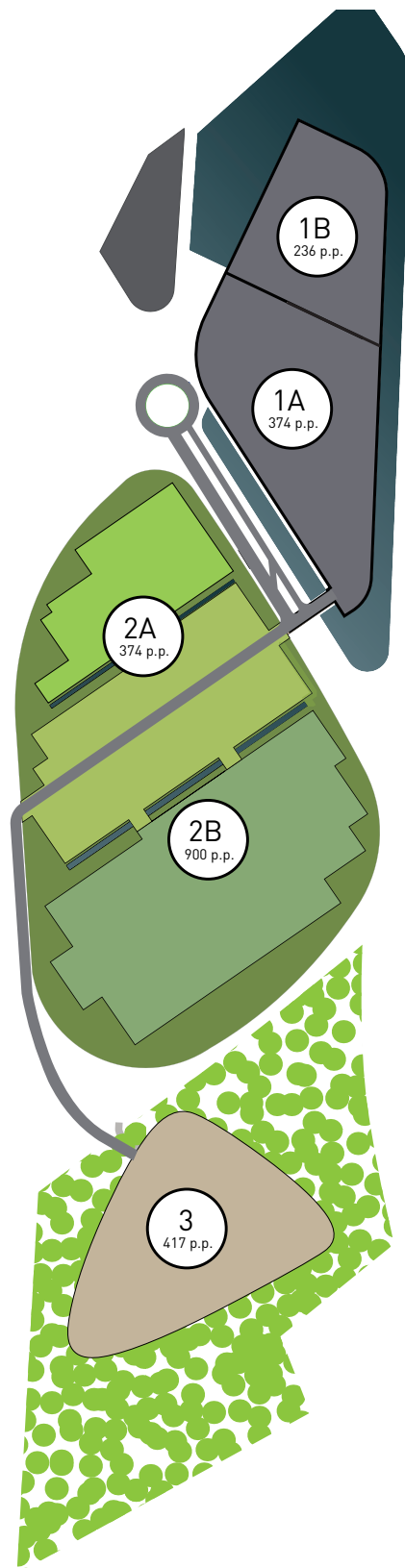
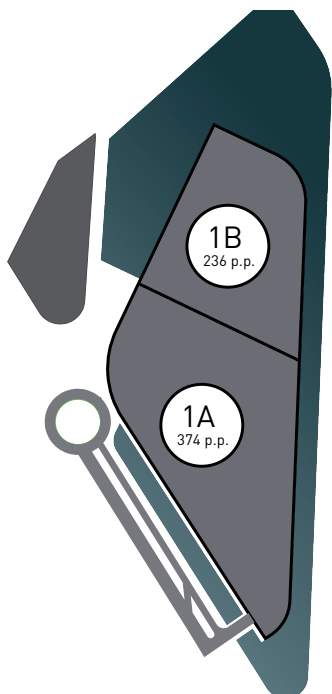
De rotonde en de oprijlaan geven in materiaal al blijk van het transferium. Vanaf de oprijlaan, die is vormgegeven als windsingel met focus op het landschap, zijn de verschillende plectra te betreden. Het OV knooppunt, bestaat uit een paviljoen in de vorm van een plectrum. Dit huisvest niet alleen de bushaltes en voorzieningen, maar dient ook als esthetische spil van het transferiumontwerp. De vormgeving is terughoudend vanwege de bijzondere plek in het landschap, maar tegelijk eigentijds en uniek. Duurzaamheidsprincipes, een flexibele inrichting voor toekomstig programma en sociale veiligheid zijn randvoorwaarden bij definitieve uitwerking van het paviljoen.

De rest van het transferium is opgebouwd uit drie 'parkeerplectra': parkeerbekken, parkeerweiland en parkeerpingo. De plectra hebben ieder een eigen landschappelijke identiteit en worden gevormd door elementen uit het nieuwe casco – zoals water, taluds en singels – en specifieke materialen voor de parkeeroppervlakten. Deze ruimtes worden verbonden door infrastructurele elementen zoals de toegangswegen en voetpaden.

Het parkeerbekken staat in nauwe verbinding met het paviljoen (OV-knooppunt), niet alleen vanwege de nabijheid, maar ook fysiek door het materiaalgebruik. De betonnen paden en bankjes begeleiden de wandelbeweging naar het transferium en versmelten daar met het gebouw.

Het parkeerweiland is doormiddel van kleine voetgangersbruggen verbonden aan het voetpad van het parkeerbekken. De vrije plectrumvorm van het parkeerweiland speelt een spel met de functionele inrichting van het parkeerveld. De gekartelde tussenruimte wordt ingericht als een grondlichaam dat als een intermediair tussen omgeving en parkeerveld fungeert.

De parkeerpingo is het meest zuidelijke plectrum. De bomen worden al vast aangeplant en in het bos is ruimte voor het derde parkeerveld.

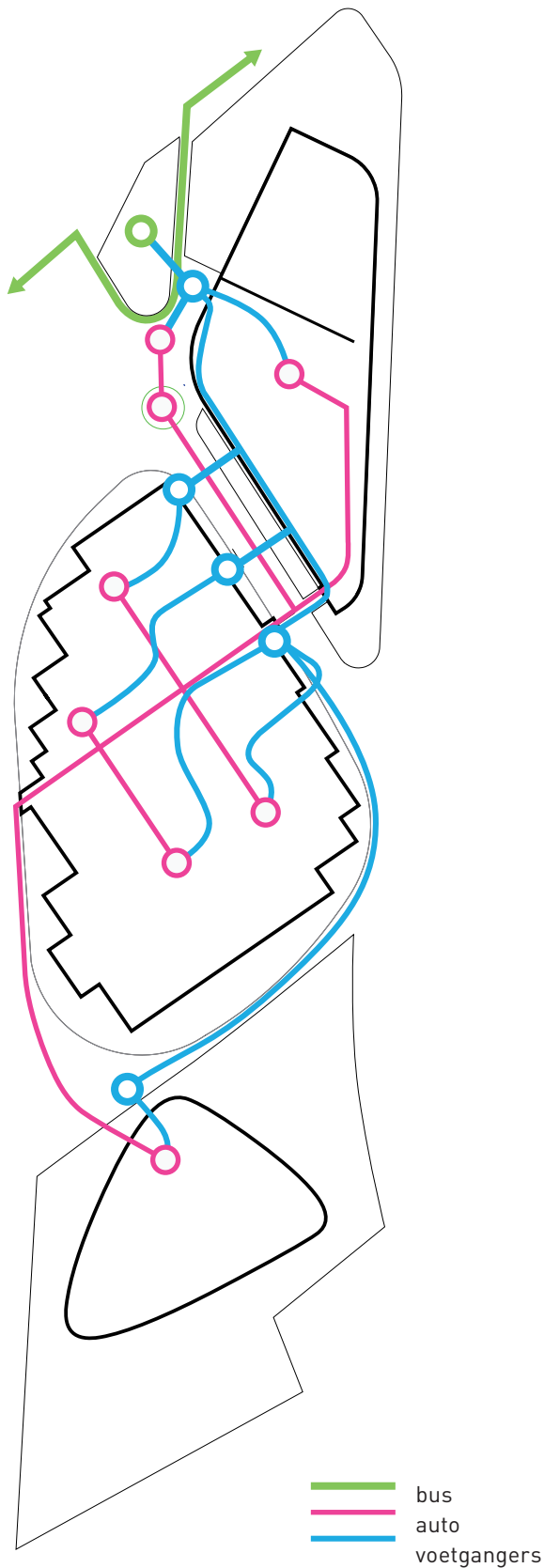


Fasering

Het transferium kan in drie fasen gerealiseerd worden. Binnen deze drie fasen kan het aantal parkeerplaatsen gefaseerd toenemen.

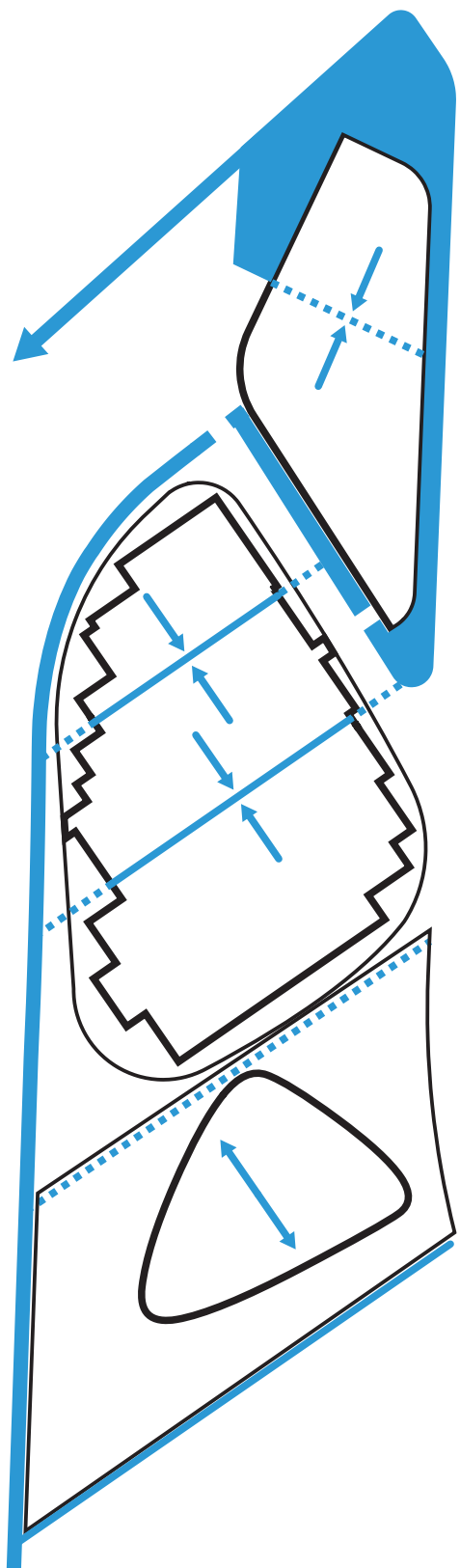
Fase 1 is het aanleggen van het parkeerbekken en het planten van bos ten behoeven van de parkeering. Het parkeerbekken wordt in z'n geheel ontwikkeld. In eerste instantie kan een deel van het parkeerbekken tijdelijk anders gebruikt worden ('pauzeland'). Bijvoorbeeld als activiteitenterrein of voor het opwekken van energie. Als de parkeerbehoefte stijgt, wordt het terrein gefaseerd ingericht als parkeerveld.

Het parkeerweiland wordt opgedeeld door een centrale verkeersas die het mogelijk maakt het veld gefaseerd te realiseren. Tenslotte kan in de ruimte in het bos een laatste parkeerveld worden gerealiseerd.



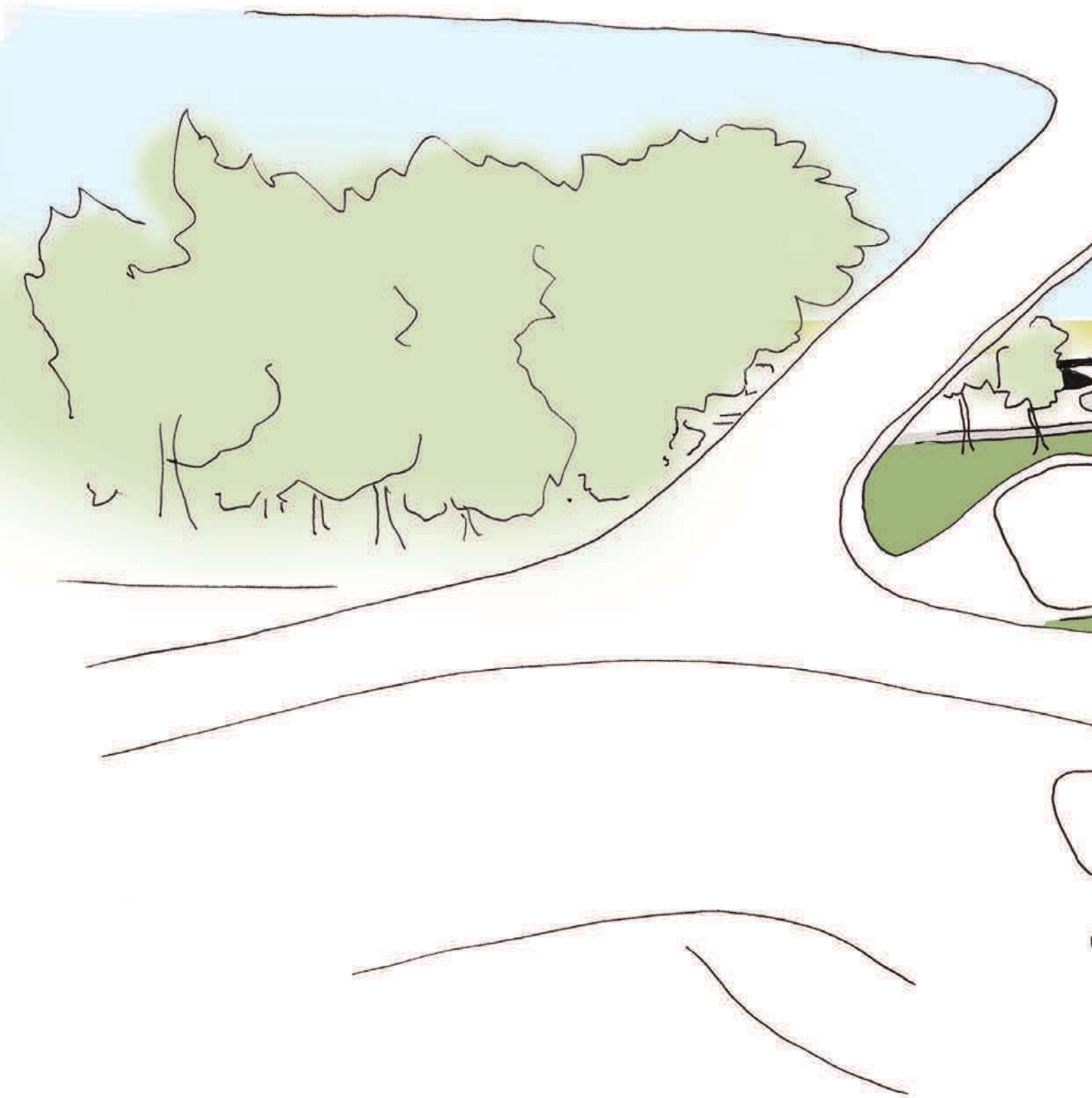
Logistieke stromen

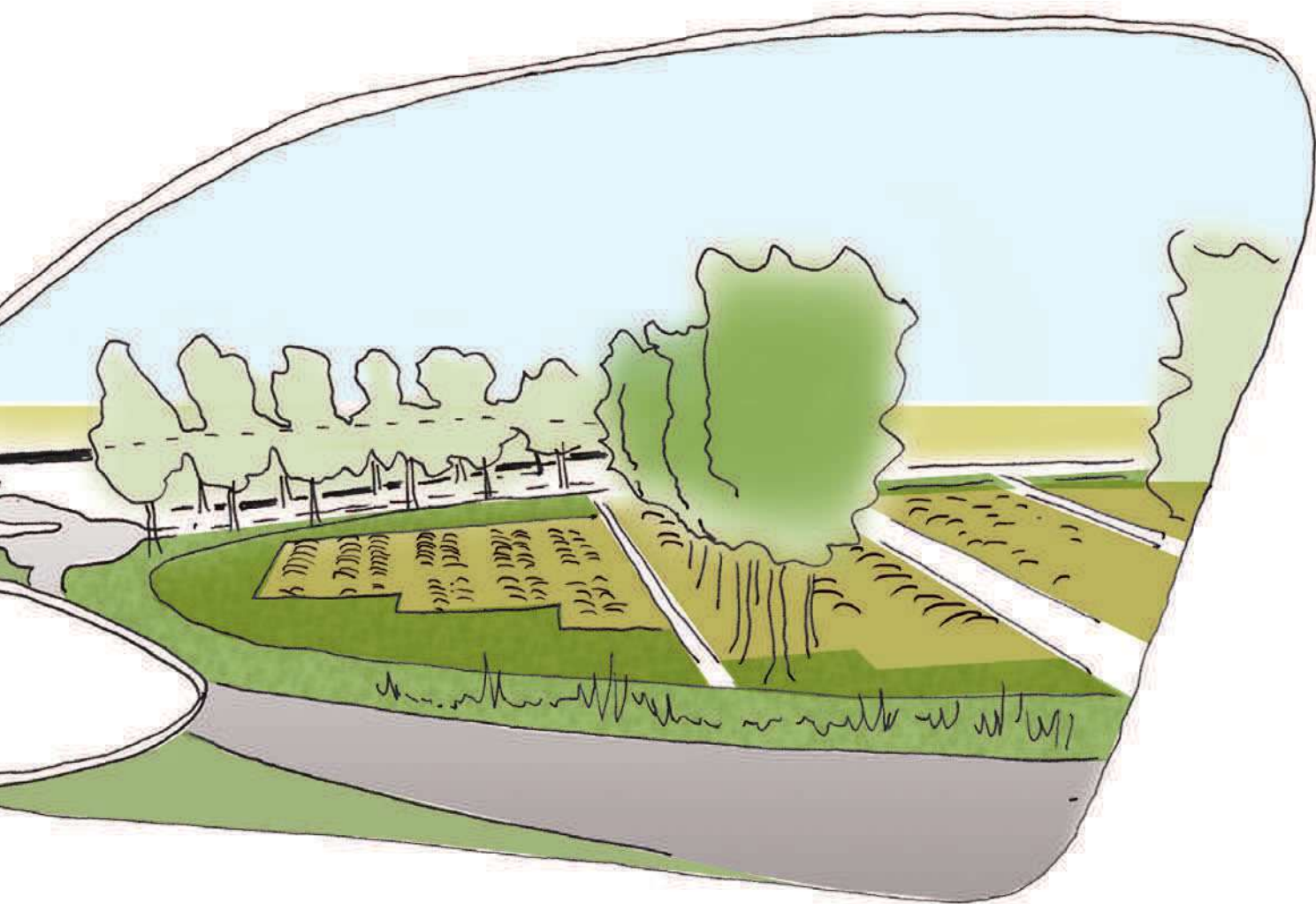
De routing van het autoverkeer volgt een autonome verkeersstructuur die de eilanden verbindt. De centrale toegang is voorzien van slagbomen. Verschillende voetpaden zijn ingericht om voetgangers naar het OV-knooppunt te leiden.



Afwatering

Het transferium is onderdeel van de snelweg. De snelweg zou een eigen afwateringssysteem moeten hebben. Met het transferium willen we aansluiten op dat systeem. Dit betekent dat het watersysteem van het transferium los staat van het drinkwatergebied en het watersysteem van de Drentsche Aa. Het water van niet-verharde oppervlakken, zoals groenpartijen, kan worden afgevoerd naar het centraal gelegen waterbekken en hoeft niet naar het Noord-Willemskanaal te worden afgevoerd.





Beleving vanaf de snelweg

Vanaf de snelweg passeert de automobilist in enkele seconden het transferium. Door het transferium op te bouwen met elementen uit de omgeving, zoals windsingels, sluit het transferium goed aan op de beleving van het landschap vanuit de auto.





Overgang A28-Groningerstraat

Wanneer de automobilist de afslag richting Groningerstraat heeft genomen en het transferium passeert, heeft het transferium een duidelijk adres. Het is een duidelijk herkenningpunt, maar respecteert de monumentale laan en het landschap.





Beleving vanaf Groningerstraat

Door het transferium en het daarbij behorende OV-knooppunt achter de bestaande bomen van Groningerstraat te situeren wordt op een vanzelfsprekende wijze het karakter van de monumentale laan gewaarborgt.

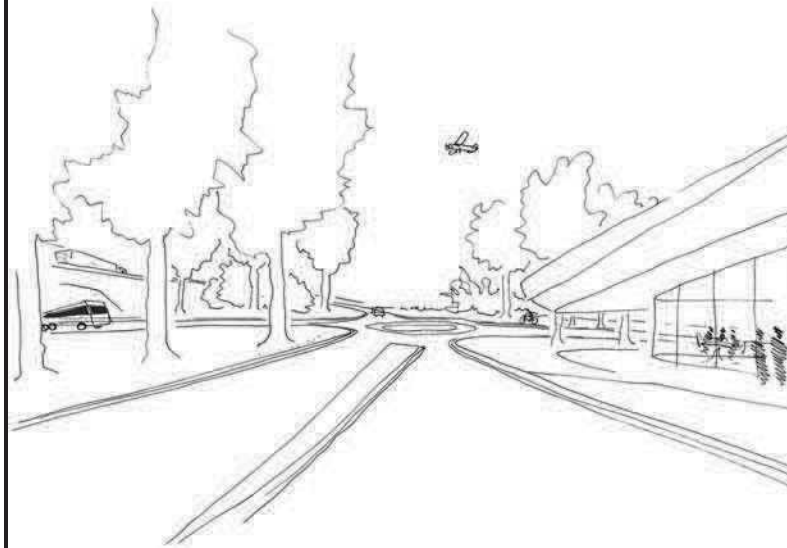
passeren

snel



vanzelfsprekende inpassing in het landschap

overgang



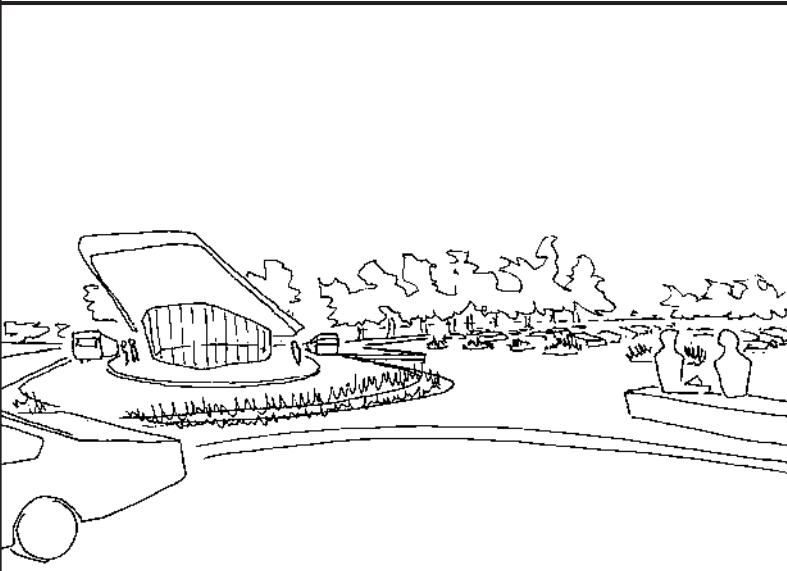
overgang van snel naar traag, van A28 naar Groningerstraat

traag



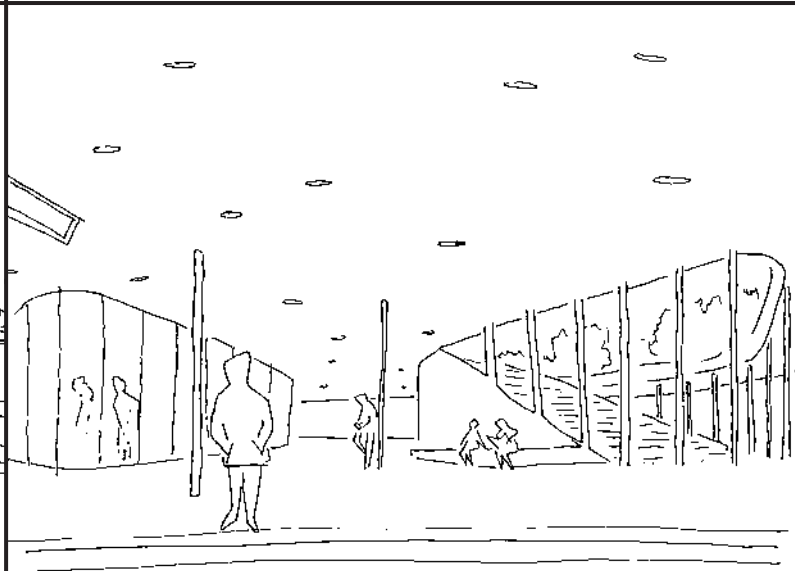
goede inpassing langs de monumentale laan

overstappen

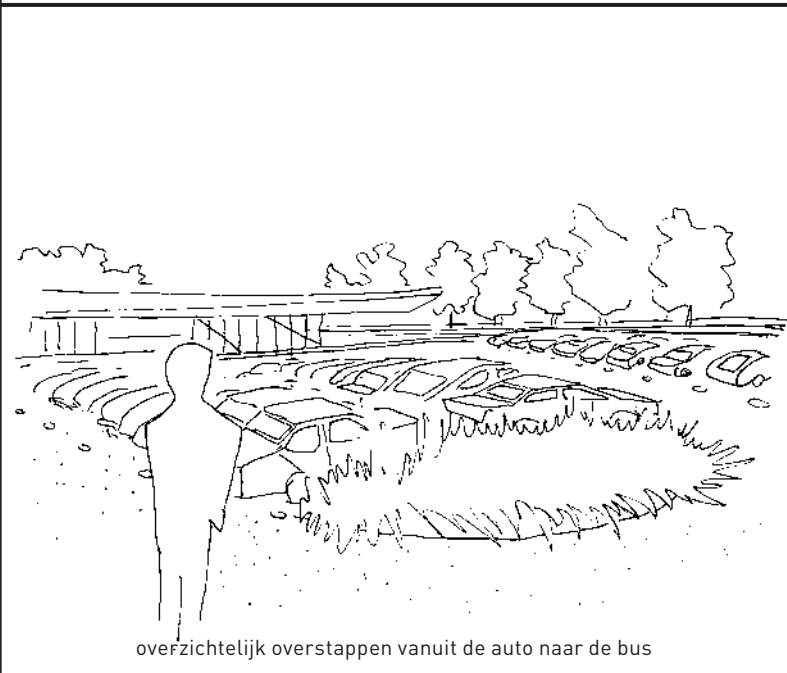


korte lijnen van de kiss & ride naar het OV-knooppunt

verblijven



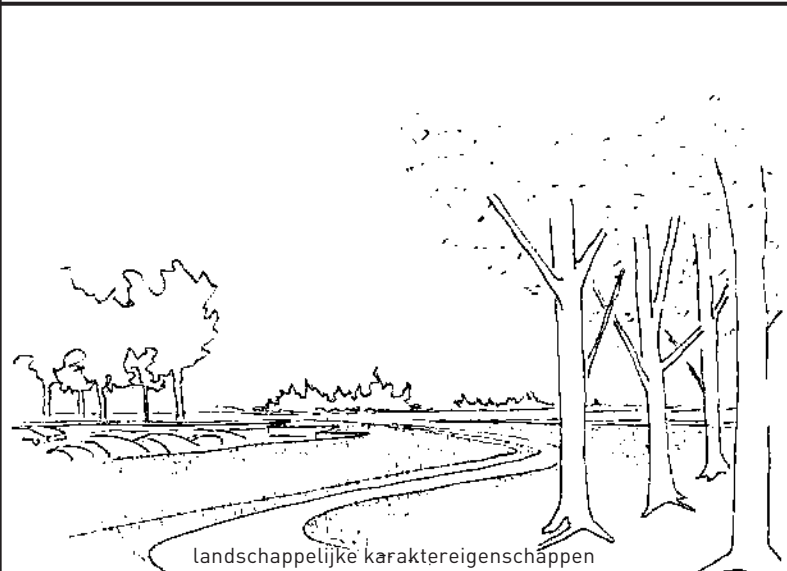
aangename wachtruimte ter plaatse van het OV-knooppunt



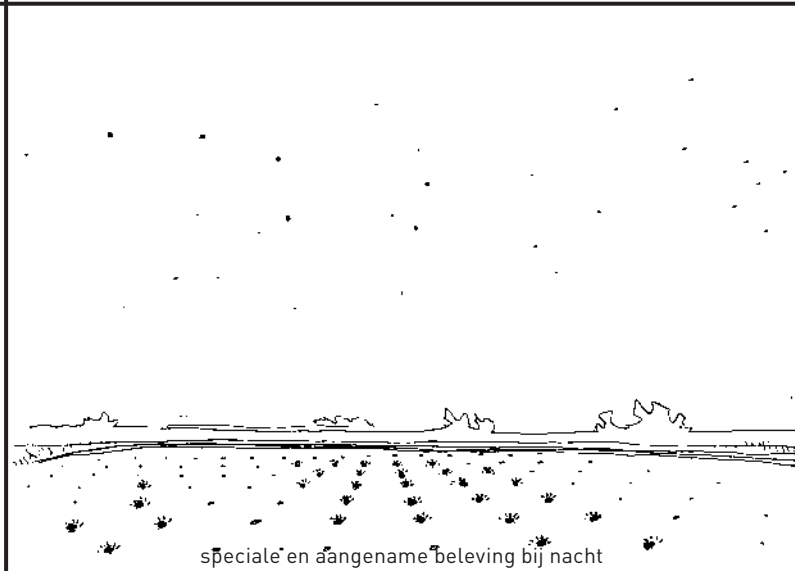
overzichtelijk overstappen vanuit de auto naar de bus



kansen voor het paviljoen als vergaderplek



landschappelijke karaktereigenschappen



speciale en aangename beleving bij nacht





Broekbos



Schraalgrasland



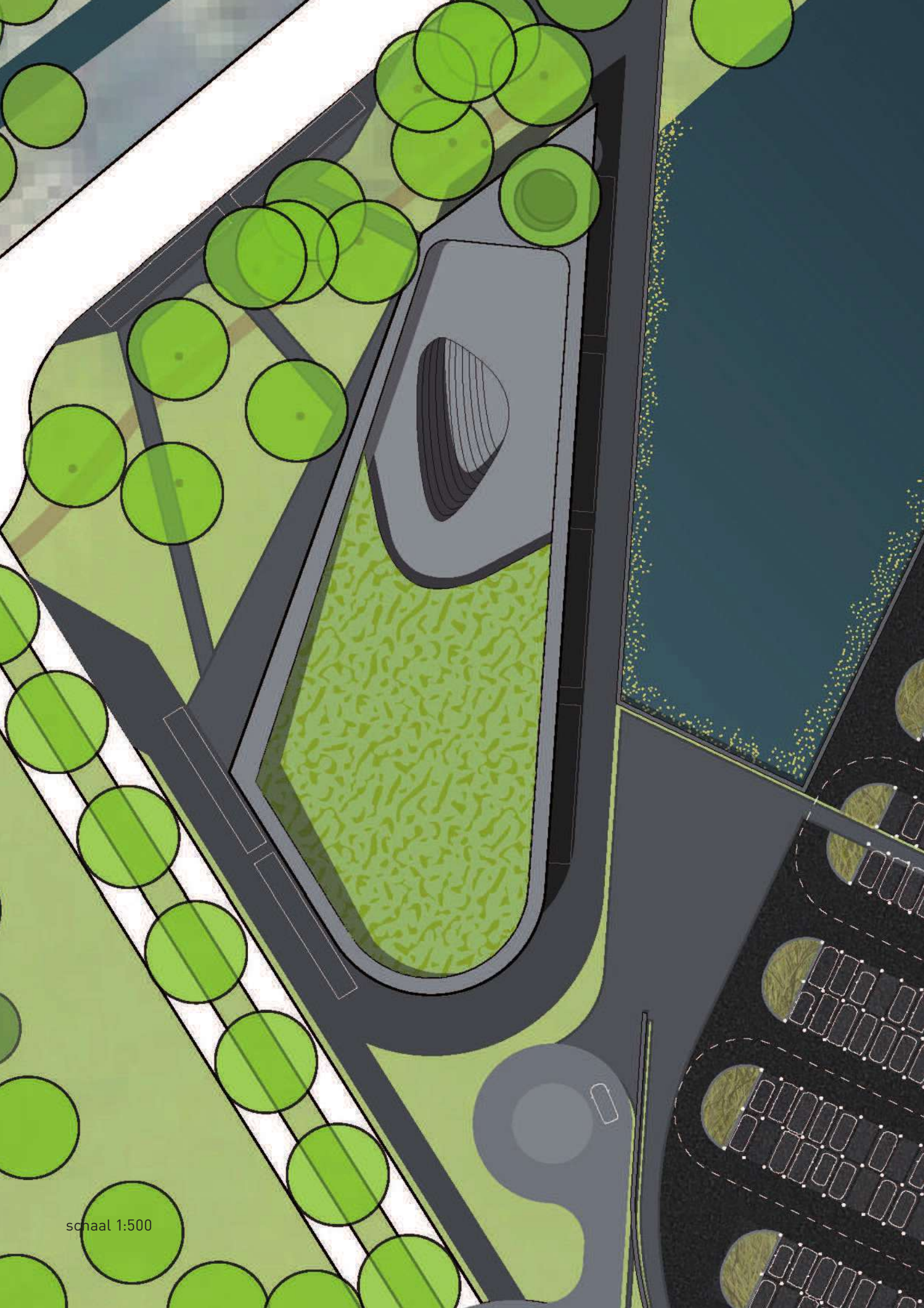
Moeras ontwikkeling kan mogelijk de roerdomp aantrekken

Voorbeelduitwerking

In dit hoofdstuk wordt per plectrum dieper ingegaan op de inrichting, de materialisering en sfeer.

Verbreden Drentsche Aa

Ter verzachting van de vernauwing ter hoogte van de Groningerstraat kan het gebied ten noorden van het Transferium dienen als uitbreidingsgebied van de Drentsche Aa. Door het waterniveau te verhogen ontstaat er een nat landschap met bijbehorende vegetatie. Als spin-off wordt er een broekbospectrum aangeplant. De vorm in het bos zal na verloop van tijd vertroebelen en versmelten met het landschap.



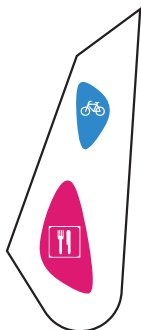
schaal 1:500



Sculpturaal betonnen belevingspad



Referentie transferium Haren, Onix



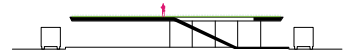
Het paviljoen kan gezien worden als een luifel waar verschillende programmaonderdelen in ondergebracht kunnen worden, zoals bijvoorbeeld een fietsenstalling, een slow food-keten en vergaderruimtes.



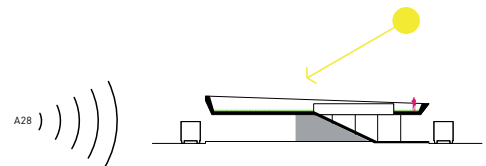
Het dak wordt gedragen door geclusterde kolommen rondom een open plek in het dak of rondom een gesloten functie. De kolommen definiëren op deze manier de omsloten ruimte en versterken het open karakter van de omringende ruimte.

Busterminal

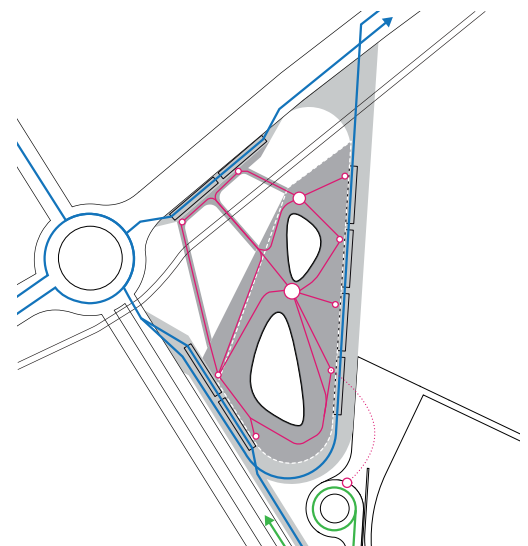
Het OV-knooppunt is de spil in de verkeersafwikkeling van het transferium. Het dient als overstapplaats voor doorgaande busreizigers en mensen die hun auto of fiets hebben geparkeerd en verder reizen met de bus. Daarnaast is het ook ingericht als plek om te verblijven. De bewegingen worden ondergebracht onder een grote betonnen luifel oftewel paviljoen, die voortkomt uit de betonnen bestrating. De luifel biedt onderdak voor een fietsenstalling, mogelijkheid voor een wegrestaurant met werkplekken en diverse wachtplekken.



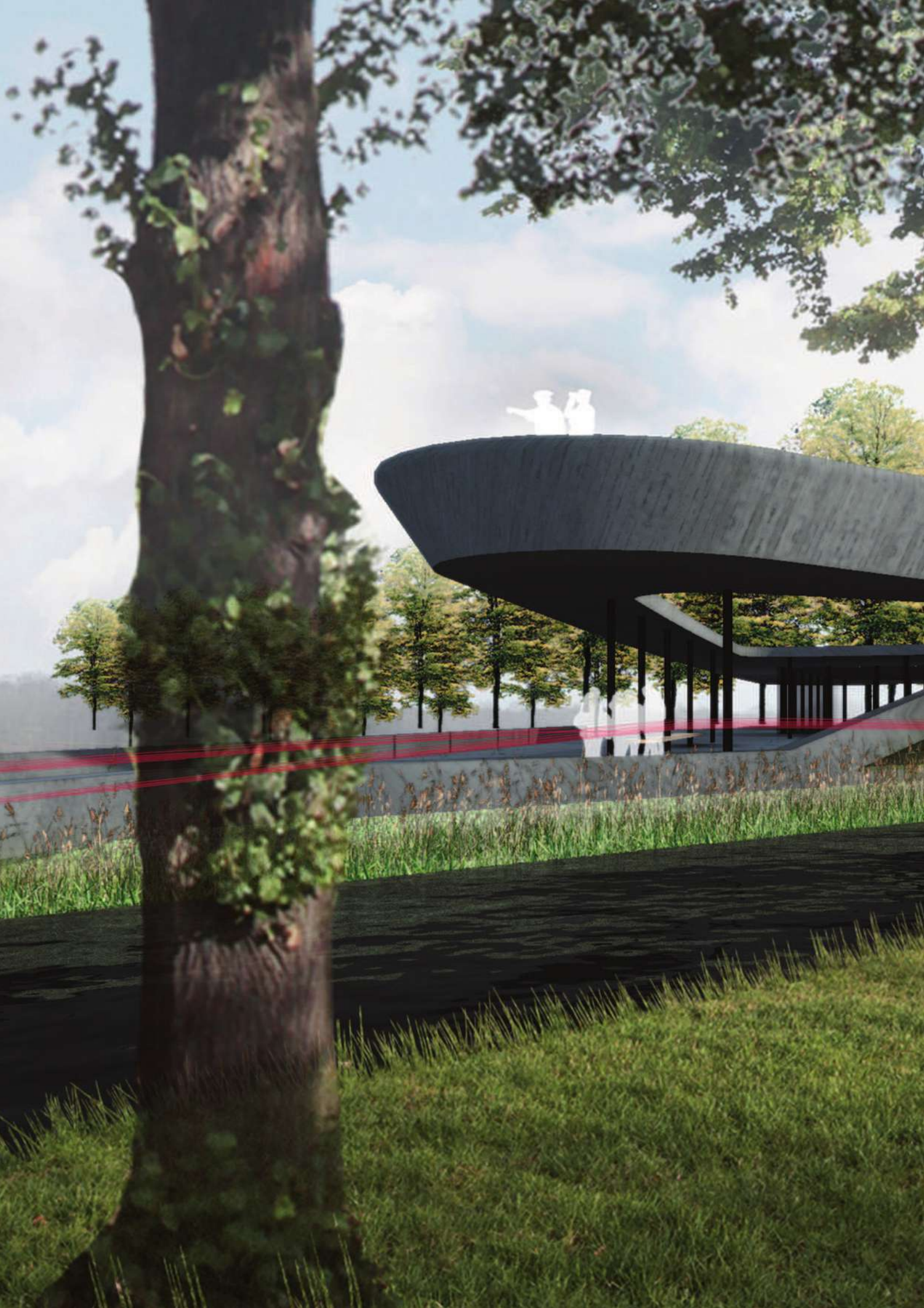
Busbaan, trap en overkapping lopen in elkaar over. Gemacht uit een materiaal.



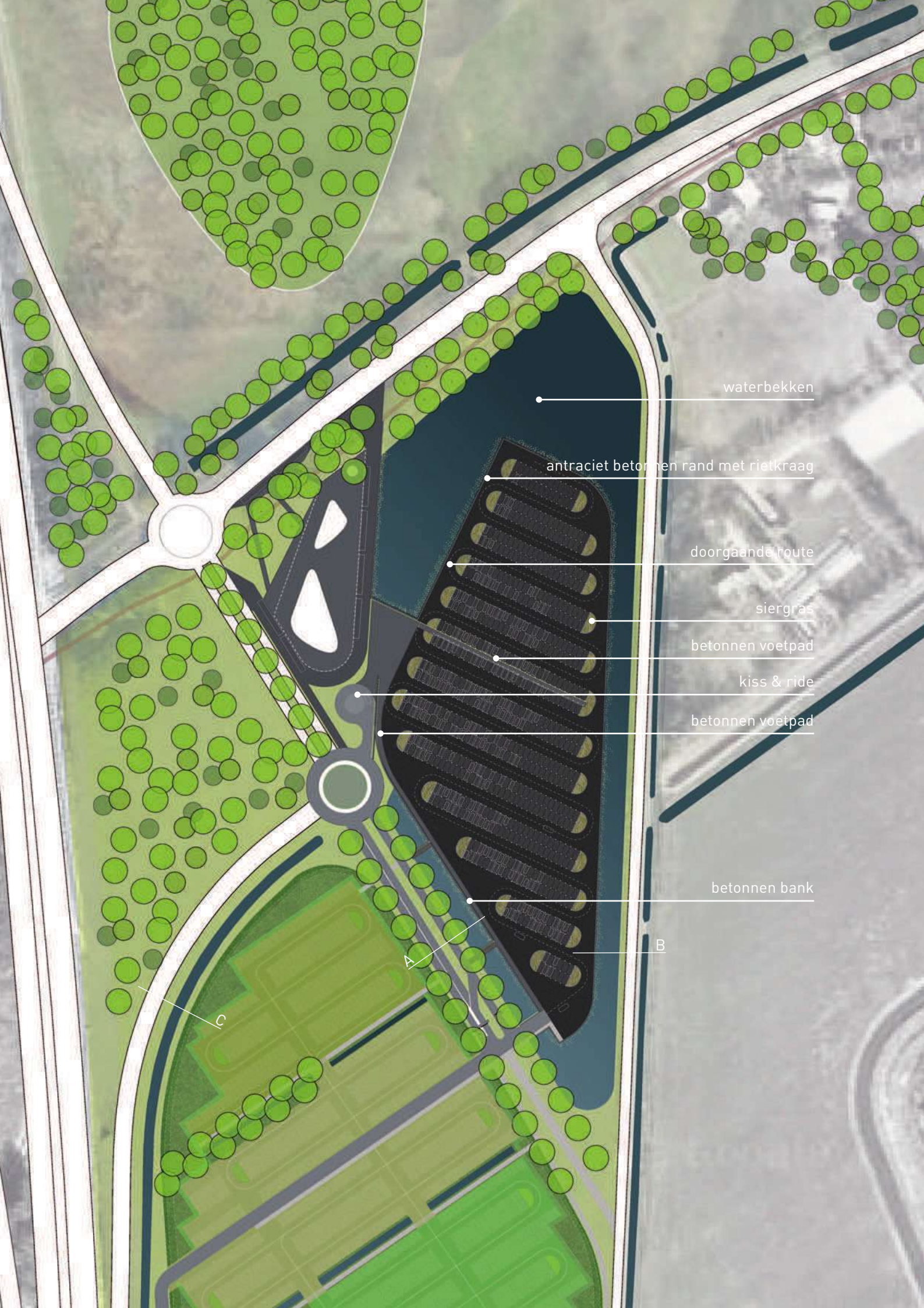
Het dak kan ingericht worden als aangename verblijfsplaats, een plek om te werken in de zon met zicht op de Drentsche Aa. De dakrand kan als geluidswal fungeren waarbij het lawaai van de A28 weggenomen wordt. De toegankelijkheid en sociale veiligheid zijn hier belangrijke aandachtspunten.



Het OV-knooppunt is compact ingericht. De looplijnen zijn direct en kort zodat de reiziger snel en soepel kan overstappen tussen verschillende buslijnen, maar natuurlijk ook van auto op bus.







waterbekken

antraciet betonnen rand met rietkraag

doorgaande route

siergras

betonnen voetpad

kiss & ride

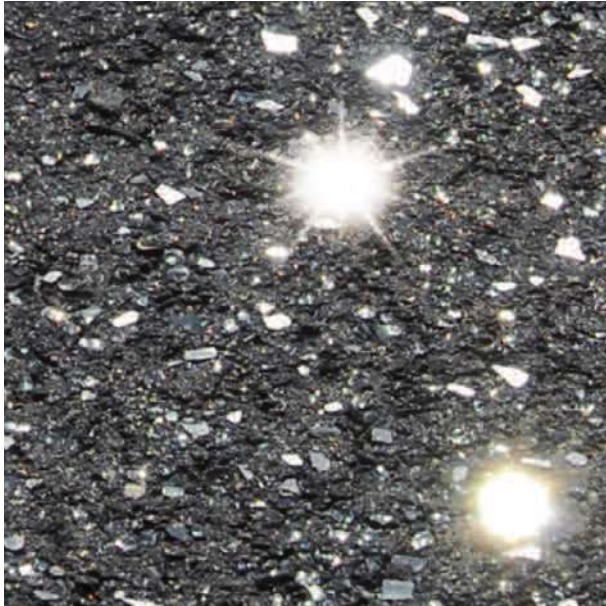
betonnen voetpad

betonnen bank

B

A

C



Asfalt met stukjes glas maken het oppervlak levendig.

Parkeerbekken

Het parkeerbekken bestaat uit een eiland gecombineerd met een waterpartij. Op het eiland kunnen in totaal 640 auto's geparkeerd worden. Met het water wordt er ingespeeld op de aanwezige waterpartijen in de omgeving. Daarnaast creëert het water ook afstand tussen de Ydermade en het parkeerveld. De overgang tussen water en eiland wordt verzacht door middel van een rietkraag die mooi afsteekt tegen het donkere beton van het eiland.



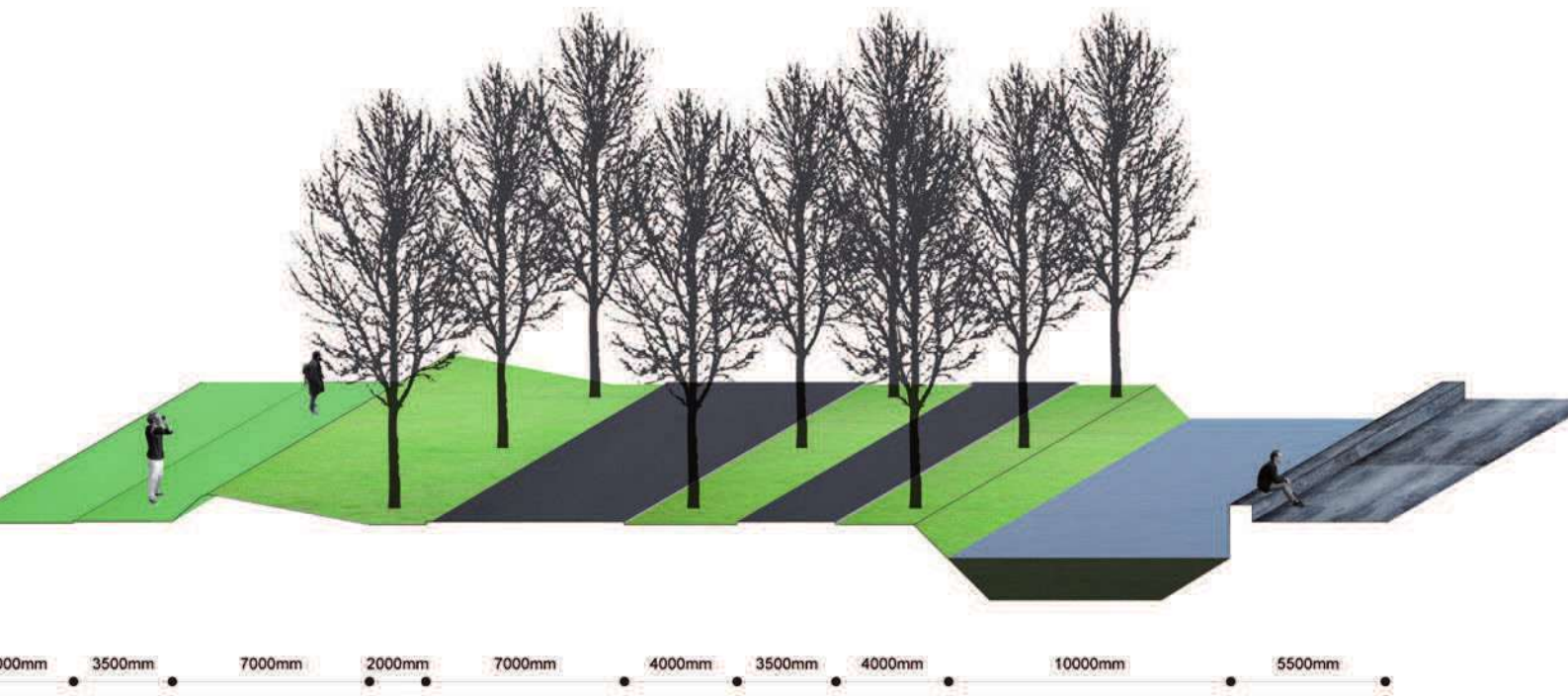
Plaatsmarkering doormiddel duurzame led-verlichting.



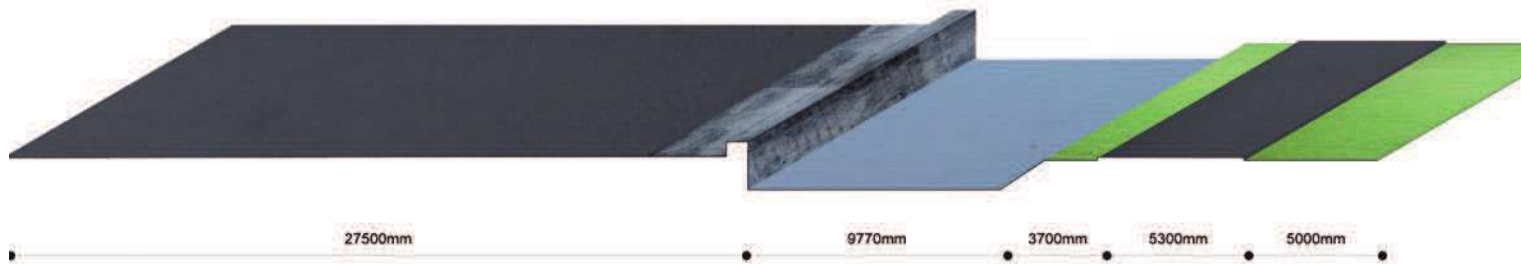
Antraciet betonnen rand met rietkraag.



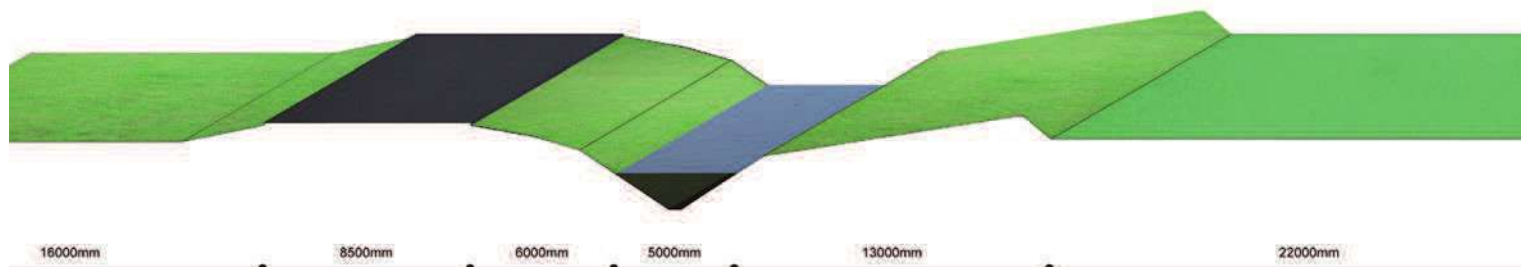
Olympische stadion Amsterdam, referentie glitterasfalt.



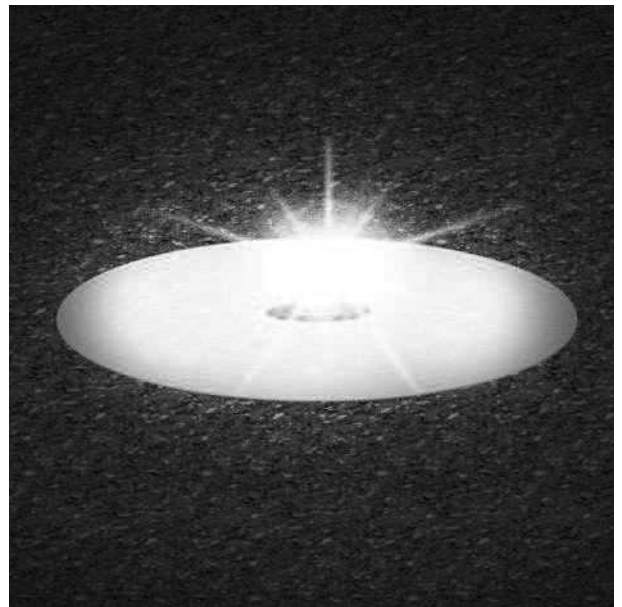
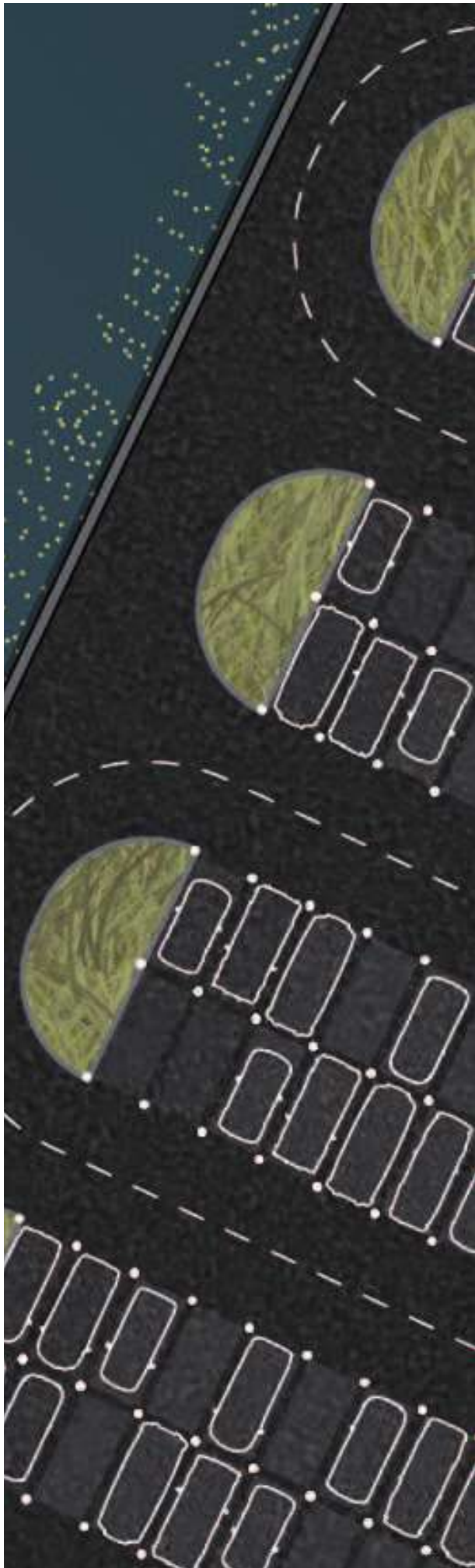
profiel a



profiel b



profiel c



LED-grondspot gecombineerd met wegmarkering



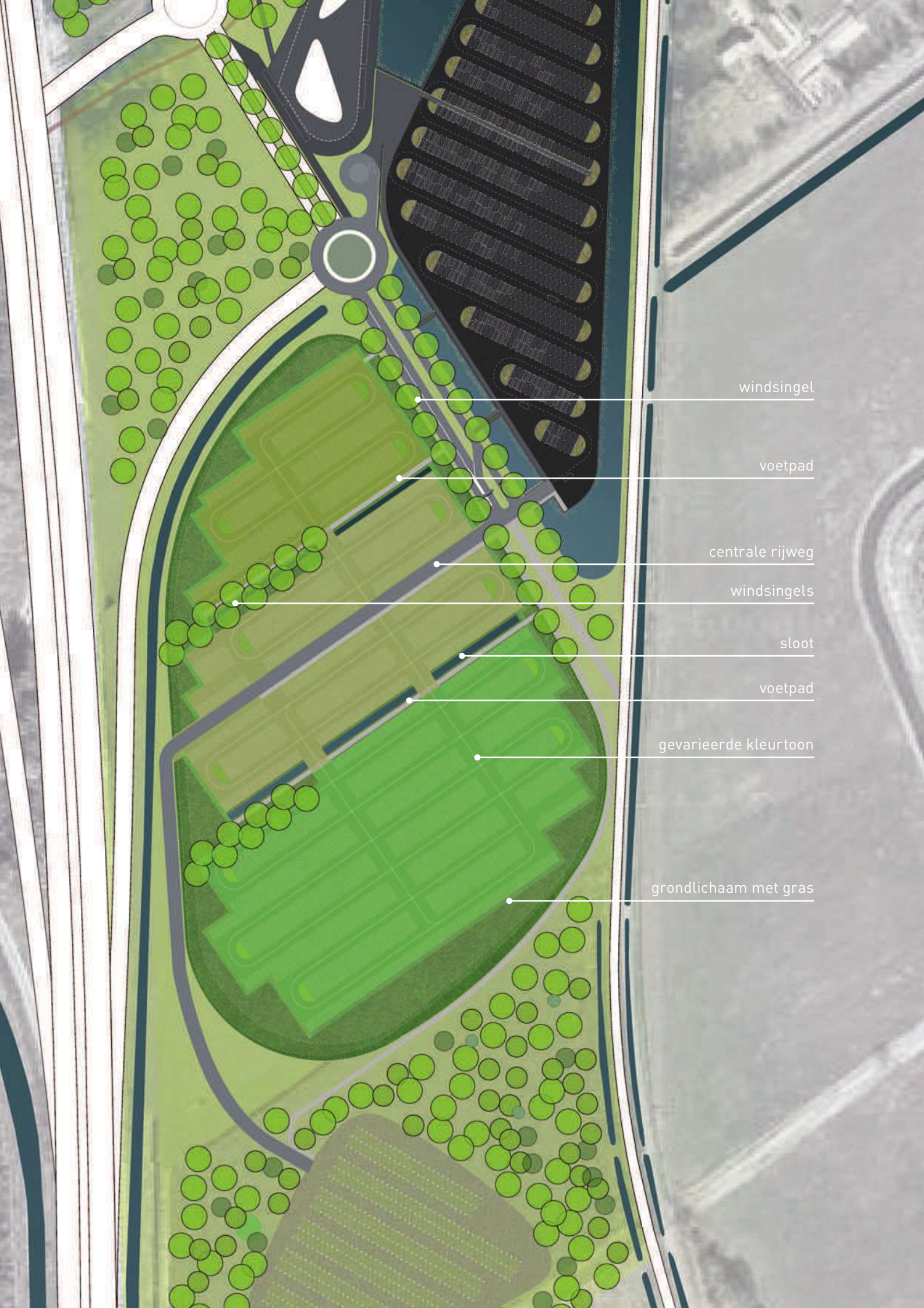
siergras aan de koppen van de parkeerstroken



wegmarkering d.m.v. LED-verlichting







wingsingel

voetpad

centrale rijweg

wingsingels

sloot

voetpad

gevarieerde kleurtoon

grondlichaam met gras



Gekleurd asfalt, verschillende kleurtonen gebaseerd op het omringende landschap.

Parkeerweiland

Het parkeerweiland is het grootste parkeerveld van het transferium. Ruimtelijk gezien wordt het parkeerveld begrensd door de singel ter plaatse van de oprijlaan en de bospartij ten zuiden van het parkeerveld. De beplanting omkadert het zicht naar het naastgelegen landschap. In de inrichting is de oude cascostructuur heel nadrukkelijk naar voren gehaald met windsingels en sloten. De windsingels begeleiden de voetgangers en bieden enige bescherming tegen de wind. Tevens spelen de sloten een rol in de afwatering van het terrein.



Bestrating wandelpaden, natuurlijk en groen karakter.



Grondlichaam met gras als begrenzing van het parkeerveld.



Centrale rijbaan loopt in afwijkende kleur over het parkeerweiland.



Referentie windsingel langs de A28.







voetpad

Elzenbos

Parkeerveld



Informele plaatsmarkering in de vorm van stenen.



Open bestrating doormiddel van grastegels

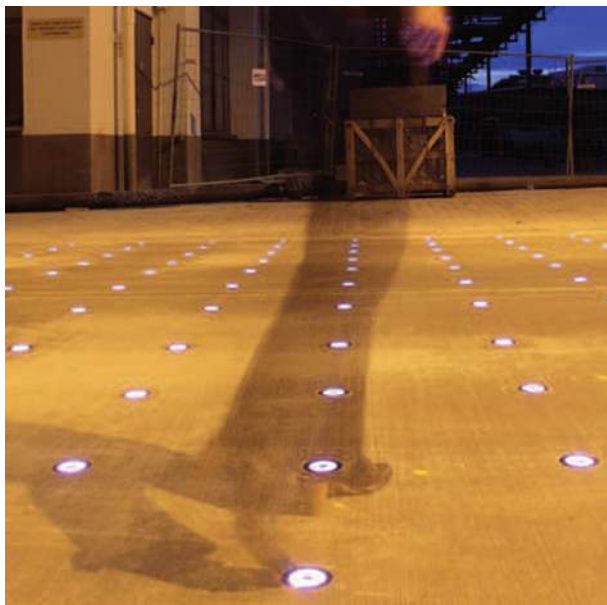


Referentie de groene kathedraal Almere.

Parkeeringo

De parkeeringo is een verwijzing naar de pingoruiënes die in de omgeving van het transferium in het landschap te vinden zijn. Gedurende de eerste fase wordt het gehele veld beplant met Elzenbomen. Op deze manier krijgt het bos de kans om te groeien en te verdichten. Tevens functioneert het als windsingel en is het een duidelijke ruimtelijke beëindiging van het transferium in het landschap. Gedurende verdere ontwikkeling van het transferium en de groeiende parkeerbehoefte wordt het parkeerveld verder ontwikkeld door de plectrum in het bos te benutten als parkeergelegenheid. Het parkeerveld heeft een natuurlijk en groen karakter. Dit komt ook terug in de bestrating en belijning van het veld. Ook hier geldt de sociale veiligheid als belangrijk aandachtspunt.

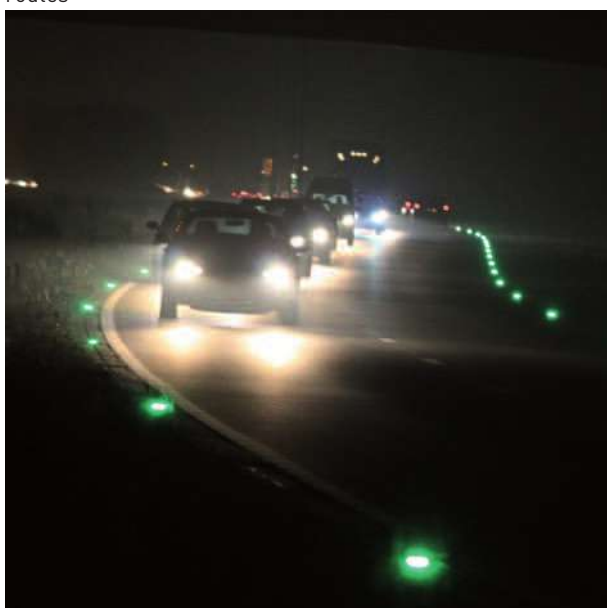




LED grondspots



Het aanlichten van begeleidende elementen langs de wandelroutes



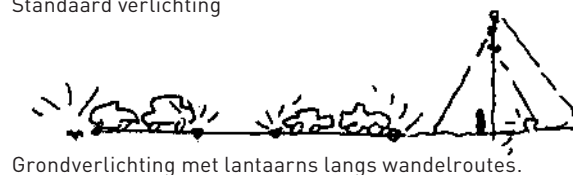
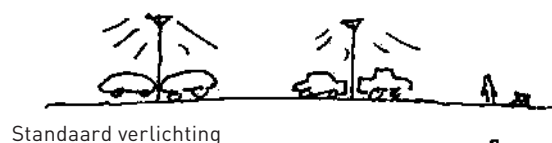
Grondspots als begeleidende elementen voor verkeer.

Licht

De snelweg en de naastgelegen natuur leiden tot een interessant spanningsveld tussen sociale veiligheid en lichtvervuiling. Om het transferium te doen slagen moet er speciale aandacht uitgaan naar het lichtplan en de beleving van het transferium in het donker. In samenwerking met het CBK Drenthe worden een kunstenaar en een lichtarchitect bij de verdere doorontwikkeling van dit onderdeel betrokken. Naast functionele verlichting zal er ruimte zijn voor een esthetische vormgeving van een aantal plekken. Met het lichtplan wordt door middel van duurzame verlichting en sensortechnologie de beleving en het verblijf op het transferium verbijzonderd. Het paviljoen en het waterbekken kunnen op elkaar reageren door middel van licht. Licht in en aan het paviljoen reflecteert in het water. Ook de rand van het parkeerbekken bij het paviljoen zou mee kunnen spelen door hier verlichting aan te brengen. Licht kan de beleving van de ruimte beïnvloeden met kleur, veranderingen door beweging, intensiteit en reflectie.

Het parkeerweiland heeft in het plan via het 'pipetteren' de verschillende kleuren groen van het omringende landschap. Dat kan worden aangebracht op verschillende manieren: de kleur van het asfalt of beton, groene straatklinkers, et cetera. Ook licht langs de laan die door het parkeerweiland loopt kan de sfeer en kleur van de omgeving beïnvloeden. Sensorlicht begeleidt de automobilist naar de parkeerplekken en het buspaviljoen.

Het parkeerbos is als laatste fase gepland. Als het bos bij de aanleg van het Transferium wordt aangelegd dan biedt deze plek een mooi podium voor tijdelijke activiteiten.



Slotwoord

Tot slot. De Romein Vitruvius onderscheidde in zijn verhandeling 'Over Architectuur' de drie kernwaarden van architectuur: 'Utilitas', 'Firmitas' en 'Venustas', Ofwel, bruikbaarheid, stevigheid, en schoonheid. Wanneer deze kernwaarden in balans zijn kan een ontwerp een succes worden. Met deze voorbeelduitwerking hebben wij getracht deze integrale benadering voor het ontwerp te hanteren.

Het resultaat is een impressie van een transferiumontwerp waarbij het landschap, zoals de Drentsche Aa, de monumentale laan en het onderliggende ontginningsgebied, centraal staan. Door het transferium op landschappelijke wijze in te passen wordt het een vanzelfsprekend element in het landschap. Dit alles valt samen met de functionaliteit van het transferium en versterkt de herkenbaarheid en identiteit van de uiteindelijke plek waar de automobilist zijn auto achterlaat, overstapt op het openbaar vervoer en zijn reis voortzet.

Colofon

Dit rapport is opgesteld door Onix in samenwerking met Provincie Drenthe en Gemeente Tynaarlo in opdracht van de Provincie Drenthe.

Ontwerpteam:

Alex van de Beld (Onix)

Haiko Meijer (Onix)

Joost Maatkamp (Onix)

Advies

Erik-Jan Pleister (Lola Landschape Architects)

Monica Boekholt (CBK Drenthe)

Bijlagen:

A) Inrichtingsplan 1:5000 formaat: A3

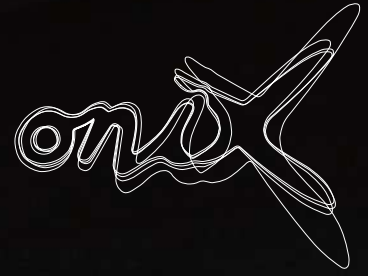
B) Inrichtingsplan 1:3000 formaat: A3

C) Materiaalstaat Transferium de Punt

provincie Drenthe

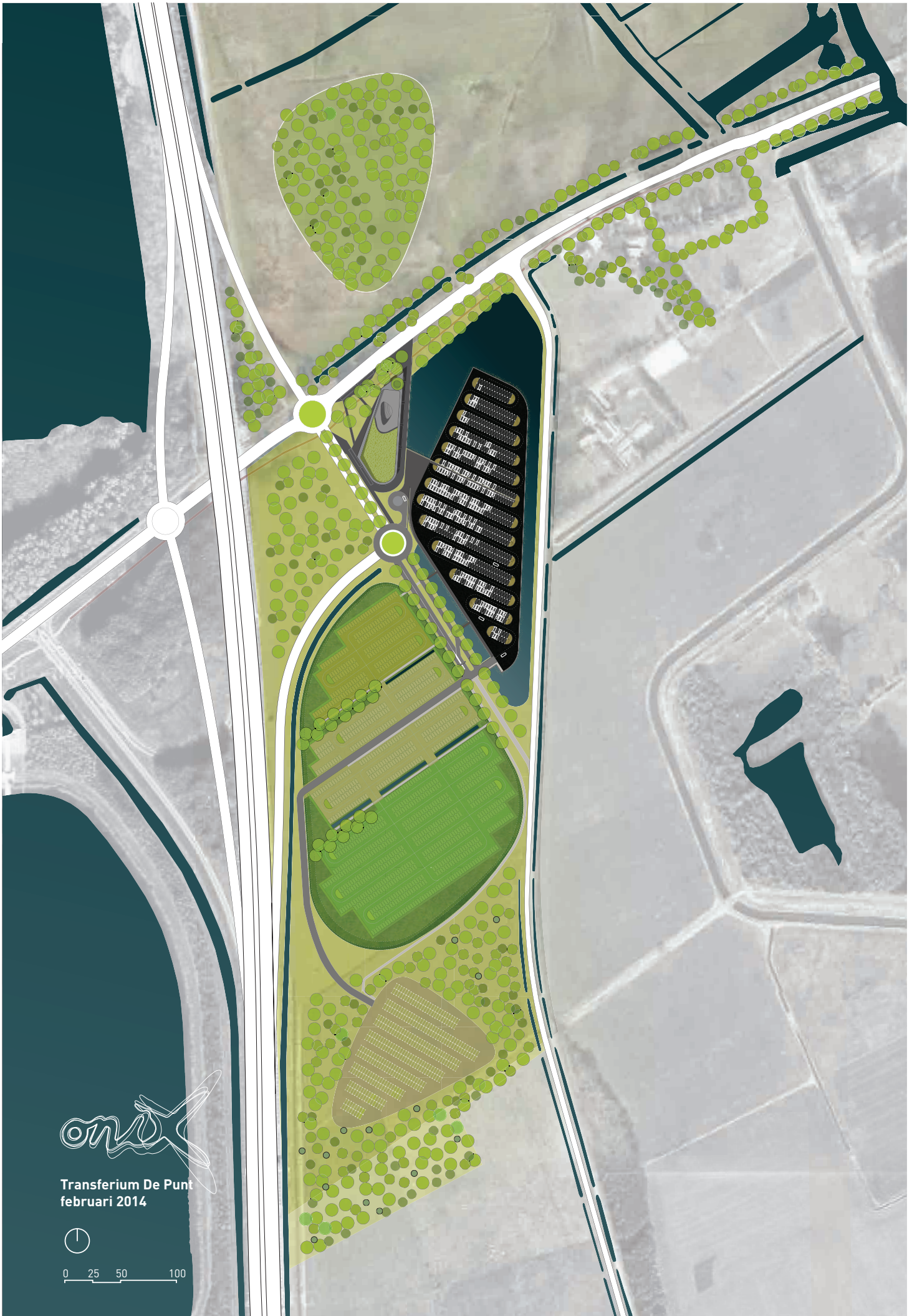


gemeente Tynaarlo





Transferium De Punt
februari 2014



onv

Transferium De Punt
februari 2014



0 25 50 100

Materiaalstaat Transferium de Punt, feb 2014	verharding / bestrating	voetpaden	straatmeubilair	beplanting	verlichting	bijzonderheden
OV-knooppunt	Antraciet beton Beton met toeslag /pigment ivm antracietkleur Kleur afstemmen met asfalt. niet overeen laten komen maar lichtertelijk laten afwijken.	Antraciet beton Beton met toeslag /pigment ivm antracietkleur Kleur afstemmen met asfalt. niet overeen laten komen maar lichtertelijk laten afwijken.	Betonrand van antraciet beton met houten zitting.	Bestaande bomen zoveel mo- gelijk behouden en integreren in het ontwerp.	Voetpaden voorzien van lan- taarnpalen met downlighter- spots.	Wegdek-voetpaden-paviljoen in hetzelfde materiaal uitvoeren. Antraciet beton
parkeereiland	Glinsterend asfalt Asfalt met glas-toeslag. Door het glas krijgt het asfalt een dynamisch effect en wordt voorkomen dat het een dofde asfalt-vlakte wordt.	Antraciet beton Beton met toeslag /pigment ivm antracietkleur Kleur afstemmen met asfalt. niet overeen laten komen maar lichtertelijk laten afwijken.	Betonrand van antraciet beton	Rand parkeereiland verzachten door aanplanten rietkraag. Parkeerstroken beëindigen met zone van siergras, soort afstemmen met rietkraag.	Voetpaden voorzien van lan- taarnpalen met downlighter- spots. Plaatsmarkering voorzien van LED-grondspots. Bij voorkeur met sensors (n.t.b.)	Mogelijkheden verlichtingsplan met sensoren in combinatie met kunst verkennen.
parkeerweiland	Asfalt in drie verschillende natuurlijk kleuren. De drie velden uitvoeren in gekleur asfalt in kleuren gebaseerd op het omringende landschap. Kleur n.t.b.	Hoogwaardige bestrating met natuurlijk karakter. Antraciete betonklinker gecombineerd met mosgroei.	n.v.t.	Grondlichaam met graszoden. Windsingels van Elzenbomen.	Voetpaden voorzien van lan- taarnpalen met downlighter- spots. Plaatsmarkering voorzien van LED-grondspots. Bij voorkeur met sensors (n.t.b.)	Mogelijkheden verlichtingsplan met sensoren in combinatie met kunst verkennen.
parkeeringo	Gesloten klinker bestrating. Natuurlijke uitstraling. Kleur zand-bruin	Hoogwaardige bestrating met natuurlijk karakter. Antraciete betonklinker gecombineerd met mosgroei.	n.v.t.	Elzenbos.	Voetpaden en parkeerveld voorzien van lantaarnpalen met downlighter-spots. Kansen combinatie bomen en verlichting benutten.	Extra aandacht besteden aan sociale veiligheid.