



Zaaknummer: 4086

Raadsvergadering d.d. 26 september 2017 agendapunt 11

Aan:

De Gemeenteraad

Vries, 27 juni 2017

Portefeuillehouders:	Mevr. N. Hofstra en mevr. M. van Dijk
Behandelend ambtenaar: Doorkiesnummer: E-mail adres:	Dhr. J.E. Ploeger 884 j.e.ploeger@tynaarlo.nl
Bijlage(n):	1. Raadsbesluit (bijgevoegd). 2. Brief gedeputeerde staten van Drenthe d.d. 24 april 2017. 3. Rapport Anteagroup betreffende nut en noodzaak d.d. 1 september 2015. 4. Kaart met voorlopig technisch ontwerp. 5. Advies Commissie m.e.r. d.d. 13 november 2014.

Onderwerp

Aanleg OV-knooppunt met P+R-voorziening en vernieuwde op- en afritten A28 De Punt.

Gevraagd besluit

Ten behoeve van de aanleg van een OV-knooppunt met P+R-voorziening nabij de aansluiting 37 (Eelde/Glimmen) op de A28 en de aanleg van vernieuwde op- en afritten van de A28 (Haarlemmermeer aansluiting) nabij de Groningerstraat in De Punt, met bijbehorende werken en werkzaamheden:

1. De coördinatie-regeling van artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing te verklaren op de voorbereiding en bekendmaking van: de herziening van het bestemmingsplan, de omgevingsvergunning, het eventueel benodigde verkeersbesluit, de eventueel benodigde hogere grenswaarde Wet geluidhinder en eventueel andere benodigde vergunningen die door het gemeentebestuur moeten worden verleend;
2. Op grond van de Inspraakverordening te bepalen, dat het op te stellen bestemmingsplan c.a. gedurende zes weken in voorontwerp ter inzage worden gelegd met het indienen van een schriftelijke zienswijze;
3. Burgemeester en wethouders uit te nodigen om – na afronding van de procedure als bedoeld onder 2 en het wettelijk overleg met rijk, provincie en waterschappen e.d. – het bestemmingsplan in combinatie met de omgevingsvergunning, het eventueel benodigde verkeersbesluit, de eventueel benodigde hogere grenswaarde Wet geluidhinder en de eventueel benodigde andere vergunningen die door het gemeentebestuur moeten worden verleend “in ontwerp voor de vaststelling ter inzage te leggen”.

I. Samenvatting.

Gedeputeerde staten van Drenthe hebben uw raad bij brief van 24 april 2017 verzocht om een planologische procedure te voeren ten behoeve van het project “Aanleg OV-knooppunt met P+R-voorziening en vernieuwde op- en afritten A28 De Punt” (bijlage 2). Op basis van de gegevens die op dit moment bekend zijn gaan wij ervan uit dat het OV-knooppunt en de P+R-voorziening binnen de bestemming “verkeer” van het bestemmingsplan “Buitengebied Tynaarlo” kunnen worden gerealiseerd. Wel is tenminste een omgevingsvergunning nodig die kan worden verleend door ons college. Voor de realisering van de Haarlemmermeer aansluiting is wel een wijziging van het bestemmingsplan nodig. Gelet op de onderlinge samenhang van de voorzieningen zijn wij voornemens voor het totale projectgebied een nieuw bestemmingsplan te maken. De besluiten worden te zijner tijd (mede) vastgesteld ten behoeve van de aanleg of wijziging van wegen als bedoeld in bijlage I onder 3.4 van de Crisis- en herstelwet.



II. Wat ging aan het verzoek vooraf?

a. Voorbereiding milieueffectrapportage.

De gemeenteraad heeft op 4 maart 2014 de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ten behoeve van de milieueffectrapportage Transferium de Punt vastgesteld. In de planvorming werd rekening gehouden met een eindbeeld van maximaal 2.000 parkeerplaatsen. Het eindbeeld was opgebouwd uit een aantal fasen, waarbij in elke fase sprake was van een landschappelijk afgerond geheel. De eerste fase bestond uit circa 300 parkeerplaatsen. Voorafgaand aan de procedure tot wijziging van het bestemmingsplan Buitengebied Tynaarlo was milieueffectrapportage nodig in verband met mogelijke significante gevolgen voor een Natura 2000-gebied.

De NRD is vanaf 15 augustus 2014 gedurende zes weken ter inzage gelegd met de mogelijkheid van het indienen van een schriftelijke of mondelinge reactie. Zes instellingen en overheden hebben van die mogelijkheid gebruik gemaakt. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft op 13 november 2014 advies uitgebracht over de NRD (bijlage 5) en heeft daarbij de ingediende reacties betrokken. Om het milieubelang in de besluitvorming mee te wegen adviseerde de Commissie in ieder geval de onderstaande informatie uit te werken in het op te stellen MER:

- a. Een kwantitatieve verkeerskundige onderbouwing van het nut en de noodzaak om een transferium aan te leggen;
- b. Een analyse welke locaties het meest geschikt zijn als transferium;
- c. De mogelijkheden om de gevolgen voor luchtkwaliteit, geluid, landschap, grond- en oppervlaktewater en natuur van de inrichting en het gebruik van het transferium op de mogelijke locaties te minimaliseren.

Gevolg gevend aan onderdeel a van het advies van de Commissie hebben gedeputeerde staten besloten om een onafhankelijk onderzoek naar nut en noodzaak uit te laten voeren. Op 1 september 2015 heeft Anteagroup het rapport "Een OV-knooppunt met P+R-voorziening bij De Punt – een analyse van nut en noodzaak" opgeleverd (bijlage 3).

b. Nieuw ontwerp en aangepaste locatie.

Provinciale Staten van Drenthe hebben op 16 september 2015 ingestemd met het rapport naar de nut en noodzaak van een OV-knooppunt bij de De Punt. Provinciale staten van Drenthe hebben hierbij, eveneens op basis van de rapportage van de Anteagroup, besloten tot het realiseren van een OV-knooppunt met P+R-voorziening van 200 parkeerplaatsen met een gefaseerde groei tot een eindbeeld van maximaal 500 parkeerplaatsen.

Om invulling te geven aan onderdeel b van het advies van de commissie heeft het provinciaal bestuur nogmaals goed gekeken naar de locatie en het ontwerp. Het ontwerp is op de volgende wijze aangepast:

1. *Een vernieuwde en veiligere op- en afritstructuur:* Aan het ontwerp zijn vernieuwde op- en afritten van de A28 door middel van een Haarlemmermeer aansluiting toegevoegd.
2. *Koppeling van het openbaar vervoer (hoogwaardig OV en onderliggend busnetwerk):* In het ontwerp worden nu zowel het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) vanaf de A28 als het onderliggende busnetwerk optimaal verknoopt. De streeklijnen 9 en 50 zijn eenvoudig te koppelen aan het HOV-netwerk (Q-link 5 richting Annen en 6 richting Appingedam en Delfzijl) door het bestaande busstation De Punt te verplaatsen naar de oostelijke toe- en afrit van de A28 en de aansluiting op de A28 te optimaliseren. Door de gunstige ligging op korte afstand van Groningen op een punt waar twee drukke hoofdwegen (A28 en N34) kunnen worden bediend, is het logisch het busstation en de op/afrit te koppelen. De potentiële P+R-gebruikers kunnen met het hoogwaardig openbaar vervoer vervolgens snel en comfortabel naar de eindbestemming in Groningen reizen. Dit verkort de reistijd en leidt tot een vermindering van de hoeveelheid verkeersbewegingen en bijbehorende problematiek (congestie, luchtvervuiling, parkeren in de stad etc.). Het realiseren van een volledige Haarlemmermeer aansluiting heeft voorts een positieve invloed op de reistijden per bus.
3. *Sterk verminderd aantal parkeerplaatsen:* Het ontwerp sluit aan op het gewijzigde eindbeeld van maximaal 500 parkeerplaatsen, waarvan er in de eerste fase 200 worden gerealiseerd. Om de



regionale ambitie van 4 tot 5 % te halen, is er op de zuidelijke corridor richting Groningen nog behoefte aan 200 tot 500 extra P+R-plaatsen. De huidige parkeercapaciteit bij De Punt bestaat uit 40 plekken. Geadviseerd wordt om in de eerste fase dit aantal met 160 parkeerplaatsen uit te breiden tot 200. De 1^e fase beslaat dan qua omvang circa de helft van de oorspronkelijke P+R-locatie Haren en een derde van de P+R-locatie Hoogkerk. Daarmee kan circa 0,7 % van het doorgaande verkeer richting Groningen op de A28 en N34 worden opgevangen. Samen met de gerealiseerde uitbreiding van P+R Haren zijn er dan op de zuidelijke corridor richting Groningen voldoende P+R-plaatsen om circa 4 % van de automobilisten over te laten stappen op het openbaar vervoer. Gezien het succes van het regionale P+R- en mobiliteitsmanagementbeleid is de potentie voor een OV-knooppunt met P+R-voorziening bij De Punt groter dan 200 plaatsen. Naar gelang de vraag (structureel goede bezetting) moet het aantal parkeerplaatsen eenvoudig uitgebreid kunnen worden. Gedeputeerde staten hebben gevraagd om in de planvorming rekening te houden met een gefaseerde uitbreiding tot 500 parkeerplaatsen en dit direct planologisch te regelen.

Locatie gewijzigd: Na een afweging op basis van functionaliteit (o.a. OV-verknoping en loopafstanden van P+R naar HOV) is er een nieuwe locatie in beeld gekomen. Het betreft de locatie tussen de A28 en de oostelijke afrit. Deze past binnen het beleid van optimaal ruimtegebruik. De ruimte tussen de afrit en de A28 heeft al een verkeersbestemming en ligt verder van het Natura 2000-gebied Drentsche Aa af. Verder is de provincie Drenthe voornemens om het deel van het voormalige noordoost kwadrant dat niet meer nodig is voor de realisering van het transferium mee te nemen in de bestuurlijke reservering voor het Natuur Netwerk Nederland (1.000 hectare voor heel Drenthe). Na de besluitvorming daarover door gedeputeerde staten in september 2017 worden de aanpassingen van het Natuurbeheerplan 2019 en de kaart Natuur Netwerk Nederland 2018 eind 2017 vrijgegeven voor inspraak. De voorgenomen vaststelling van beide documenten wordt in april 2018 voorzien. Het civieltechnisch ontwerp dat op 13 februari 2017 aan provinciale staten en uw raad is toegelicht (bijlage 4) vormt de basis voor de planologische procedure.

h. Bestemming.

De plannen moeten uiteraard nog nader worden uitgewerkt. Voorlopig gaan wij er vanuit dat het OV- knooppunt en de P+R- voorziening binnen de bestemming “verkeer” van het bestemmingsplan “Buitengebied Tynaarlo” kunnen worden gerealiseerd. Daarvoor is dus in principe geen medewerking van uw raad vereist. De aanleg zou – naar ons voorlopig oordeel – met een omgevingsvergunning kunnen worden vergund.

Voor het realiseren van de Haarlemmermeer aansluiting is wel een bestemmingswijziging nodig. Gelet op de onderlinge samenhang van de voorzieningen wordt voor het totale projectgebied een nieuw bestemmingsplan gemaakt, zodat eventuele zienswijzen op het totale ontwerp betrekking kunnen hebben. Na ontvangst van de uitgewerkte plannen zal de definitieve plandoets plaatsvinden en zal blijken voor welke onderdelen omgevingsvergunning nodig is en welke andere besluiten met het bestemmingsplan gecoördineerd moeten worden voorbereid en vastgesteld. De besluiten worden te zijner tijd (mede) vastgesteld ten behoeve van de aanleg of wijziging van wegen als bedoeld in bijlage I onder 3.4 van de Crisis- en herstelwet.

III. Beoogd effect.

Het beoogde effect is het duurzaam verbeteren van de bereikbaarheid van de stad Groningen vanuit Drenthe door optimalisatie van het OV-netwerk en aanpassing van de op- en afrit ter verhoging van de verkeersveiligheid en vermindering van de congestiegevoeligheid. Met het project is een groot algemeen belang gemoeid.

IV. Argumenten.

Wij zijn erg tevreden met de aanpassingen in het ontwerp. Er is goed geluisterd naar de inspraakreacties en het eerdere ontwerp is daarop aangepast. Door het sterk gereduceerde aantal parkeerplaatsen en de nieuwe locatie is de impact op het Natura 2000-gebied Drentsche Aa ook veel kleiner.

De te vernieuwen op- en afritten in de vorm van een Haarlemmermeer aansluiting zijn een grote stap vooruit op het gebied van de verkeersveiligheid. De inwoners van de gemeente Tynaarlo zijn gebaat bij hoogwaardig openbaar vervoer met de stad Groningen. Met verwijzing naar onderdeel IV.4 hebben ook de ondernemers op het bedrijventerrein De Punt en Groningen Airport Eelde baat bij de voorzieningen.



1. Veiligheid: aanpassing op- en afrit is noodzakelijk.

Bij de op- en afrit 37 – vanuit zuidelijke richting – direct achter en aansluitend op het weefvak van de N34 en de A28 komen twee belangrijke verkeersaders samen. Aan de huidige afrit die in het verlengde ligt van het weefvak van de N34 verandert niets. De huidige oprit richting Groningen net achter het weefvak met de N34 is niet optimaal. Door de relatief lage invoegsnelheid (scherpe bocht) ontstaan onveilige situaties doordat (vracht)auto's invoegen zonder al helemaal op snelheid te zijn. Dit leidt tot rembewegingen bij de achterop komende auto's. De combinatie van het weefvak met de N34 en rembewegingen bij de huidige oprit leidt tot een grote congestiegevoeligheid. Door nu de huidige oprit te verplaatsen naar de noordzijde (en niet via een bocht) wordt dit knelpunt weggenomen. (Vracht)auto's kunnen invoegen met hun normale snelheid en tevens wordt de afstand tot het weefvak groter. Dit zal de veiligheid doen toenemen en congestiegevoeligheid doen afnemen.

2. Bereikbaarheid van de stad moet worden verbeterd en congestie verminderd.

Prognoses laten zien dat in de toekomst het gebruik van de A28 tussen De Punt en Groningen zal toenemen. Het streven is om binnen de Regio Groningen Assen 4 tot 5% van het autoverkeer af te vangen op P+R's. Tijdens, maar ook na de aanpak van de Zuidelijke Ringweg Groningen, blijven files op de A28 staan, waardoor de P+R Haren niet altijd goed bereikbaar is. Een extra P+R-voorziening aan de A28 zuidelijker dan Haren is daardoor een logische keus. Dit ook omdat deels andere stromen bediend kunnen worden. Aanpassing van de op- en afrit in combinatie met meer reizigers in het OV naar (en van) Groningen moet bijdragen aan een blijvend goede bereikbaarheid van de stad Groningen met auto én OV. Dit is van belang voor inwoners en ondernemers. Een P+R in De Punt kan dus een goede bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van de stad Groningen en aan vermindering van de congestie.

3. Vergroting mogelijkheden voor het openbaar vervoer: een OV-knooppunt met P+R- en fietsvoorzieningen is kansrijk.

Met verwijzing naar het rapport van Antea Group wordt de aanleg van een OV-knooppunt, het liefst gecombineerd met P+R- en fietsvoorzieningen, een kansrijke oplossing geacht in het totale pakket van maatregelen om de bereikbaarheid van en naar de stad Groningen vanuit het zuiden op een acceptabel niveau te houden. De hoge bezettingsgraad van de huidige P+R-locaties rond de stad Groningen toont aan dat veel automobilisten bereid zijn om over te stappen van de auto op het openbaar vervoer. Hierbij is het van belang dat deze maatregel niet op zichzelf staat, maar onderdeel is van een integraal pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen die al getroffen worden. Een voorbeeld hiervan is de werkgeversgerichte aanpak van het programma Beter Benutten.

4. Locatie bij De Punt is logisch.

De locatie De Punt scoort hoog omdat hier grote verkeersstromen samenkomen en omdat hier nog (relatief) weinig congestie in de toekomst wordt voorspeld. Ook biedt deze locatie diverse meekoppelkansen door verknopping van OV-stromen en kunnen later gemakkelijk relaties met Groningen Airport Eelde, Flora Holland en/of recreatieve routes worden gelegd. De gewenste reconstructie van de aansluiting van Flora Holland op de Groningerstraat komt hiermee ook een stap verder.

5. Vormvrije m.e.r.- beoordeling in plaats van Plan-m.e.r.

Voor het nieuwe ontwerp is onderzocht of er als gevolg van stikstofdepositie significante effecten optreden voor het Natura 2000-gebied Drentsche Aa. Uit de analyse blijkt dat dit niet het geval is. Door het sterk gereduceerde aantal parkeerplaatsen en de nieuwe locatie is de impact op het Natura 2000-gebied Drentsche Aa veel kleiner. Net zoals bij ieder ander ruimtelijk plan het geval is, is wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling verplicht. Deze beoordeling maakt deel uit van de toelichting op het plan.

V. Toepassing van de gemeentelijke coördinatierегeling.

Artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening stelt twee eisen aan de toepassing van de coördinatierегeling. Het moet gaan om de verwezenlijking van gemeentelijk beleid en het moet wenselijk zijn om de gecoördineerde besluitvorming in te zetten voor de verwezenlijking van dat beleid.

Coördinatie is alleen toegestaan wanneer een bestemmingsplan en een omgevingsvergunning deel uitmaken van de te coördineren besluiten. Het bestemmingsplan is vereist om te waarborgen dat het om uitvoering van gemeentelijk beleid gaat. Als er op uitvoering gerichte elementen in het bestemmingsplan voorkomen, is het wenselijk om in één procedure zowel de planologische wijziging – het bestemmingsplan – als de concrete uitwerking in de vorm van een inrichtingsplan te regelen.



De efficiënte procedure van de coördinatieregeling zorgt naar verwachting voor tijdswinst, lagere procedurekosten en minder bestuurlijke lasten. Alle gemeentelijke besluiten die nodig zijn voor een ruimtelijk project kunnen in één procedure worden doorlopen tot en met het beroep op de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De omgevingsvergunning en eventueel andere benodigde besluiten die door het gemeentebestuur worden genomen volgen daarbij de procedure van het bestemmingsplan. Gedeputeerde staten zullen ernaar streven dat de besluiten die op provinciaal niveau moeten worden genomen zoveel mogelijk met de gemeentelijke besluiten oplopen.

VI. Voorstel.

Wij stellen u voor om medewerking te verlenen aan het verzoek van gedeputeerde staten. Conform het gemeentelijk beleid moet voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld overeenstemming zijn bereikt over verdeling van planschade. Dit werken wij in overleg met de betrokken partijen nog nader uit. Degenen die in 2014 hebben gereageerd op de NRD (zie bijlage 5) zullen wij informeren over het voorgestelde besluit van uw raad.

VII. Hoe zijn de financiën opgebouwd?

Volgens het Statenstuk 2015-714 dat op 16 december 2015 door Provinciale Staten is vastgesteld worden de kosten en de dekking voorlopig als volgt geraamd.

Kosten.

OV-knooppunt inclusief DRIS, 200 P+R-plaatsen en fietsvoorzieningen	€ 4,5 miljoen;
Reconstructie aansluiting A28 tot volledige Haarlemmermeer	€ 7,5 miljoen.
	=====
	€ 12,0 miljoen

Dekking.

Regiofonds Regio Groningen-Assen HOV/RSP	€ 5,5 miljoen
Gemeente Tynaarlo	€ 0,65 miljoen
Begroting 2016 provincie Drenthe	€ 2,1 miljoen
Reservering cofinanciering IVV 2016-2020	€ 3,75 miljoen
	=====
	€ 12,0 miljoen

Voor de gemeentelijke bijdrage in de wegaanpassingen ad € 650.000,- hebt u in 2014 een economisch krediet gereserveerd, dat voor het eerst in de begroting van 2015 was opgenomen.

Burgemeester en wethouders van Tynaarlo,

Drs. M.J.F.J. Thijsen, burgemeester

Mr. J. Th. Van Nieukerken, gemeentesecretaris



Raadsbesluit nr. 11

Betreft: Aanleg OV-knooppunt met P+R-voorziening en vernieuwde op- en afritten A28 De Punt.

De raad van de gemeente Tynaarlo;

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 20 juni 2017;

Gelet op het bepaalde in artikel 3.30, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening en de Inspraakverordening;

B E S L U I T:

Ten behoeve van de aanleg van een OV-knooppunt met P+R- voorziening nabij de aansluiting 37 (Eelde/Glimmen) op de A28 en de aanleg van vernieuwde op- en afritten van de A28 (Haarlemmermeer aansluiting) nabij de Groningerstraat in De Punt, met bijbehorende werken en werkzaamheden:

1. De coördinatie-regeling van artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening van toepassing te verklaren op de voorbereiding en bekendmaking van: de herziening van het bestemmingsplan, de omgevingsvergunning, het eventueel benodigde verkeersbesluit, de eventueel benodigde hogere grenswaarde Wet geluidhinder en eventueel andere benodigde vergunningen die door het gemeentebestuur moeten worden verleend;
2. Op grond van de Inspraakverordening te bepalen, dat het op te stellen bestemmingsplan c.a. gedurende zes weken in voorontwerp ter inzage worden gelegd met het indienen van een schriftelijke zienswijze;
3. Burgemeester en wethouders uit te nodigen om – na afronding van de procedure als bedoeld onder 2 en het wettelijk overleg met rijk, provincie en waterschappen e.d. – het bestemmingsplan in combinatie met de omgevingsvergunning, het eventueel benodigde verkeersbesluit, de eventueel benodigde hogere grenswaarde Wet geluidhinder en de eventueel benodigde andere vergunningen die door het gemeentebestuur moeten worden verleend “in ontwerp voor de vaststelling ter inzage te leggen”.

Vries, 26 september 2017

De raad voornoemd,

drs. M.J.F.J. Thijsen, voorzitter

J.L. de Jong, griffier