

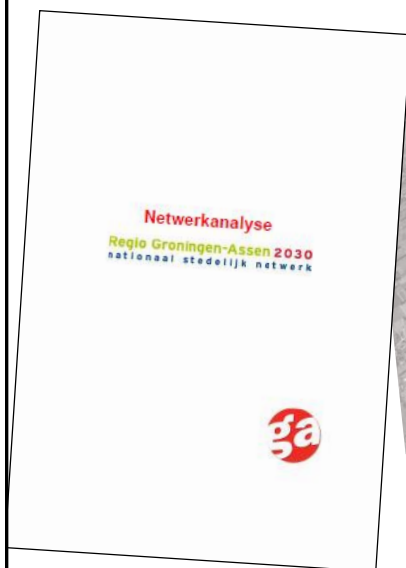
# OV-knooppunt met P+R- voorziening De Punt

13 februari 2017

# Inhoud

- 1. Voorgeschiedenis**
2. Nut en noodzaak
3. Opgave
4. Nieuw ontwerp
5. Vervolgproces

# 1. Voorgeschiedenis



2006

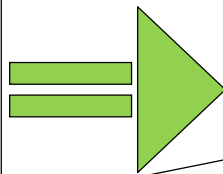


2009

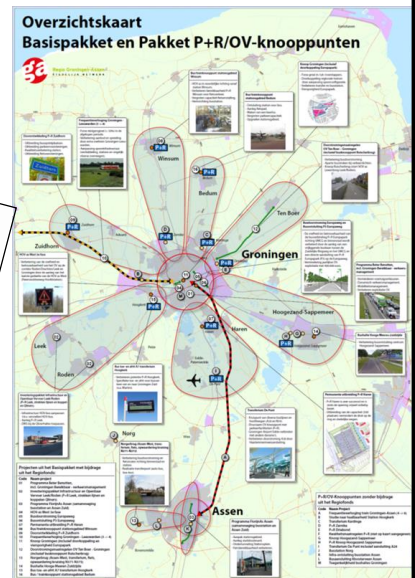


2010

# 1. Voorgeschiedenis



Investeren in een hoogwaardig OV-netwerk (bus & trein) en multimodale knooppunten:

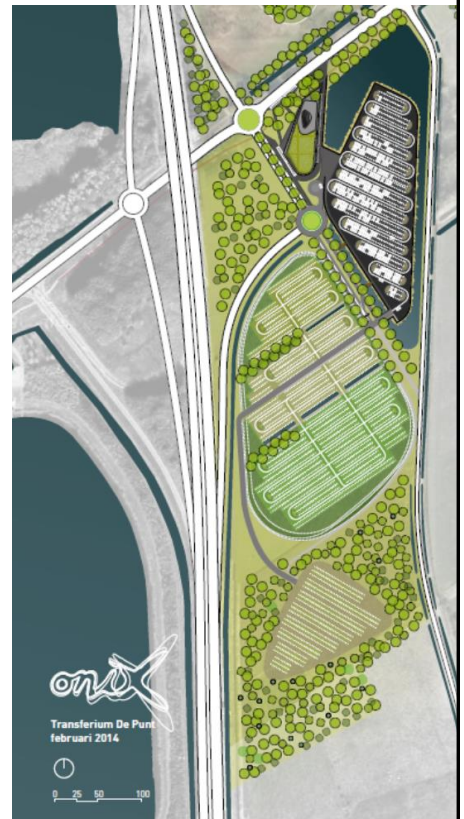


2013

# 1. Voorgeschiedenis



2014



# 1. Voorgeschiedenis

<b>Start planologische procedure</b>	
<b>februari</b>	Provincie Drenthe stelt Tynaarlo formeel in kennis van het voornemen een m.e.r.-plichtige activiteit te willen ondernemen
<b>maart</b>	Gemeenteraad stemt in met Notitie Reikwijdte en Detailniveau
<b>augustus</b>	Terinzagelegging (6 weken) → 4 zienswijzen: I. IVN Eelde/Paterswolde, Vries en Zuidlaren II. NMFD (mede namens Natuurmonumenten, Drents Landschap en SBB) III. Natuurplatform Drentsche Aa IV. Rijkswaterstaat
<b>september</b>	Vrijwillig advies gevraagd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage
<b>november</b>	Cie MER presenteert advies

**2014**

# 1. Voorgeschiedenis

De Commissie adviseert onderstaande punten uit te werken in het MER:

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



**2014**

## 1. Voorgeschiedenis

Provinciale Staten (in Commissie Omgevingsbeleid):

*“Wij willen heroverwegen of het realiseren van een OV-knooppunt met P+R-voorziening nuttig en noodzakelijk is”*

1. Stop met de planologische procedure;
2. Laat een onafhankelijk extern onderzoek uitvoeren naar het nut en de noodzaak van de plannen voor Transferium De Punt;
3. Op basis van dit onderzoek neemt Provinciale Staten een go/no-go besluit

**2014**



1. Voorgeschiedenis
- 2. Nut en noodzaak**
3. Opgave
4. Nieuw ontwerp
5. Vervolgproces

## 2. Nut en noodzaak

PODO-methodiek:

1. Wat is het **P**robleem?
2. Wat zijn de achterliggende **O**orzaken?
3. Vertaling in **D**oelstellingen (voor een toekomstbestendig mobiliteitsbeleid).
4. Welke **O**plossingen zijn voor handen?

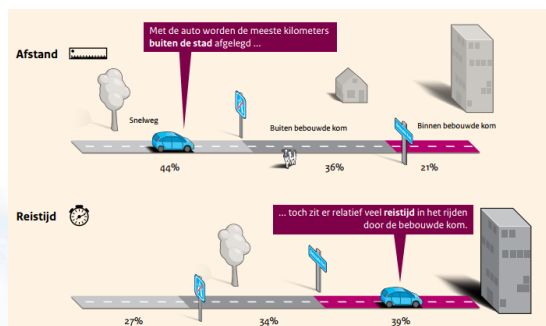
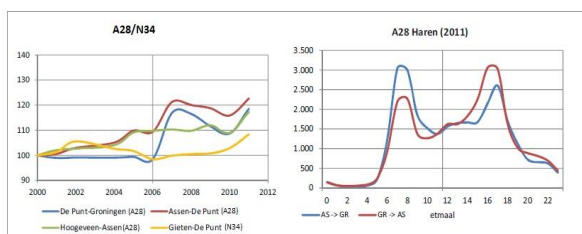


**2015**

## Probleemanalyse (1/5)



- Van en naar Groningen (en Assen) reizen dagelijks ruim 125.000 mensen. Ongeveer 83% neemt de auto, 14% het OV en 3% de fiets.
- Groei met 1 – 1,5% per jaar
- Toenemende congestie op A28



Understanding today.  
Improving tomorrow.

## Probleemanalyse (2/5)



- Julianaplein bottleneck
- Ook tussen De Punt en Haren veel congestie



### Ranglijst

		Percentage extra reistijd t.o.v. Free Flow-situatie			
		Gemiddeld (alle wegen)	Gemiddeld (niet-snelwegen)	Ochtendspits (alle wegen)	Avondspits (alle wegen)
1	Den Haag	22%	28%	42%	46%
2	<b>Groningen</b>	<b>22%</b>	<b>26%</b>	<b>46%</b>	<b>37%</b>
3	Amsterdam	19%	33%	32%	38%
4	Rotterdam	19%	27%	31%	43%
5	Nijmegen	18%	23%	28%	28%
6	Tilburg	17%	21%	27%	32%
7	Breda	15%	25%	25%	33%
8	Eindhoven	15%	21%	24%	31%
9	Utrecht	14%	27%	27%	42%
10	Almere	11%	15%	21%	19%

Understanding today.  
Improving tomorrow.

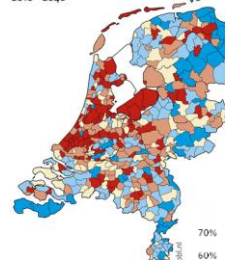
## Probleemanalyse (3/5)



- Groningen en Assen blijven groeien
- Carpoolplaatsen en P+R doen het goed en groeien

Bevolkingsontwikkeling per gemeente

2010 - 2040



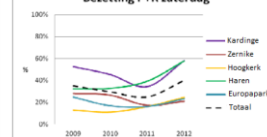
Bezetting carpoolplaatsen Drenthe



Bezetting P+R dinsdag en donderdag



Bezetting P+R zaterdag



Understanding today.  
Improving tomorrow.

## Probleemanalyse (4/5)



- Reizigers met de bus vanuit Drenthe naar Groningen groeit met circa 10% per jaar
- Mobiliteitsmanagement werkt! Maar het gaat over kleine maatregelen die in samenhang veel kunnen betekenen
- Groningen minder gevoelig voor het 'Nieuwe Werken' (veel onderwijs en zorg)

Totaaleffect maatregelen	Spitsritten
Flexibel naar tijd en plaats	- 1.5%
Verandering regeling reiskosten	- 0.3%
Verandering regeling arbeidsvoorwaarden	- 0.2%
Actieabonnement bus vanaf P+R	- 0.7%
Actieabonnement trein	- 2.4%
Actie € 250 retour aanschaf e-bike	- 1.3%

Understanding today.  
Improving tomorrow.

## Probleemanalyse (5/5)



- Aanpak Ring Groningen lost het 'probleem' op de A28 niet op...
- Er blijft congestie tussen N34 en Haren/Helpman



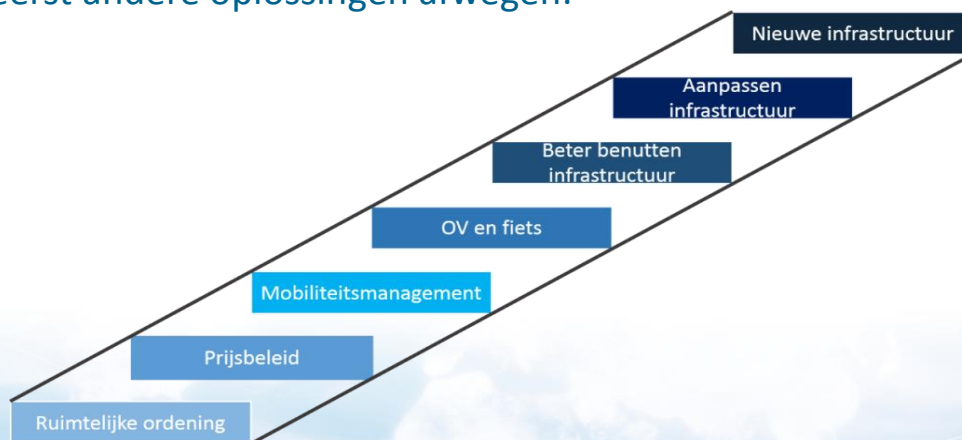
Traject	Referentiesituatie 2030		Situatie met ZRG II 2030	
	Ochtendspits	Avondspits	Ochtendspits	Avondspits
A7 Hoogkerk - Westerbroek	100	100	72	72
A7 Euvelgunne - Westerbroek	100	100	74	58
A28 N34 - Julianaplein	100	100	99	103
A28 Julianaplein – N34	100	100	105	102

Understanding today.  
Improving tomorrow.

# Oplossingsrichtingen



- Ladder van Verdaas: niet meteen asfalt aanleggen, maar eerst andere oplossingen afwegen:



- De laatste (en duurste stap) is het aanleggen van nieuwe infrastructuur

Understanding today.  
Improving tomorrow.



## Conclusie (1/3)



Ga door met het reeds succesvolle regionale mobiliteitsbeleid  
èn investeer in de randvoorwaarden om dit verder uit te bouwen:

- Mobiliteitsmanagement
- Investeren in goede fietsinfrastructuur
- Het (H)OV door ontwikkelen als volwaardig alternatief voor de auto:
  - *Frequentieverhoging van het HOV*
  - *Slim verknopen van het onderliggende OV-netwerk en het HOV-netwerk*
  - *Realiseren van parkeervoorzieningen voor auto en fiets bij belangrijke OV-knooppunten*

## Conclusie (2/3)



Een OV-verknoping met P+R bij De Punt is kansrijk:

- Het OV-bureau ziet kansen voor verknoping van buslijnen en routes
  - De voorwaarden voor een P+R zijn duidelijk aanwezig:
    - *Er is een probleem voor de korte, middellange en lange termijn*
    - *De komende jaren wordt de congestie versterkt door werkzaamheden*
    - *Ook na aanpak van de Zuidelijke Ringweg Groningen blijven files op de A28*
    - *Er is en wordt al (volop) ingezet op andere vormen van mobiliteitsmanagement*
    - *De aanwezige P+R's en carpoolplaatsen doen het goed*
    - *P+R Haren kan het niet alleen aan*
    - *Er is op korte termijn geen zicht op grootschalige aanpassingen aan de A28 (bijvoorbeeld 2 x 3)*
- Een extra P+R-voorziening aan de A28 zuidelijker dan Haren is daardoor een logische keuze

## Conclusie 3/3



Samengevat, adviseren wij om de plannen voor Transferium De Punt als volgt uit te werken:

- *Buslijn 2 en 50 koppelen aan Q-link 5 door het huidige busstation De Punt te verplaatsen naar de A28.*
- *Realiseren van goede fietsontsluiting en fietsvoorzieningen.*
- *Uitbreiden van de huidige carpoolplaats De Punt tot 200 parkeerplaatsen*
- *Rekening te houden met uitbreidingsmogelijkheden tot maximaal 500 parkeerplaatsen.*

1. Voorgeschiedenis
2. Nut en noodzaak
- 3. Opgave**
4. Nieuw ontwerp
5. Vervolgproces

## 3. Opgave

***Besluit G-13***

2015-714-1

Provinciale Staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van Drenthe van 2 december 2015, kenmerk 49/3.14/2015005227;

gelet op de samenwerking in de Regio Groningen-Assen zoals vastgelegd in het Convenant 2014;

BESLUITEN:

- I. in te stemmen met het realiseren van een OV-knooppunt met P+R-voorziening bij De Punt;
- II. GS te verzoeken PS periodiek via de reguliere kanalen te informeren over de voortgang.

Assen, 16 december 2015

Provinciale Staten voornoemd,



, griffier



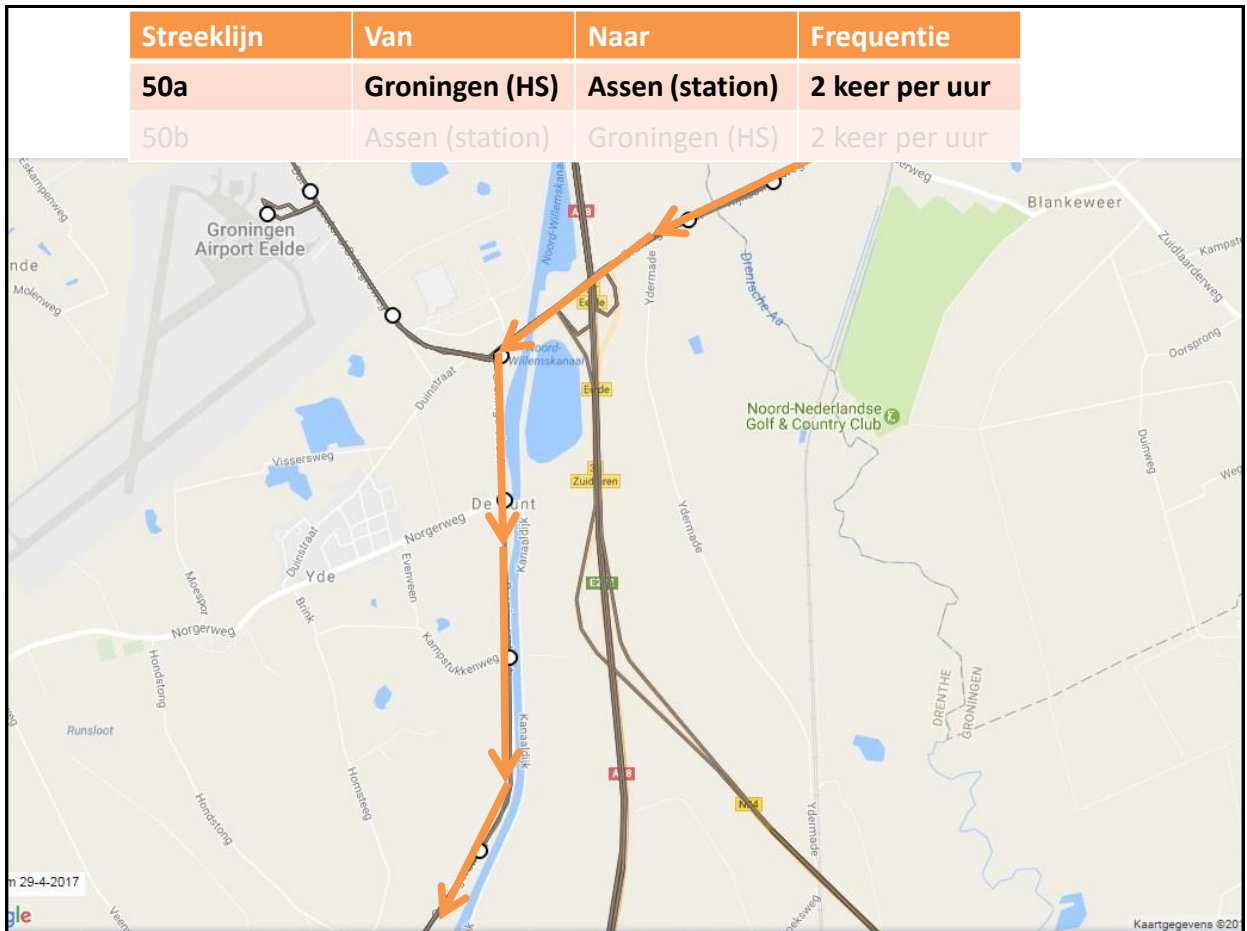
, voorzitter

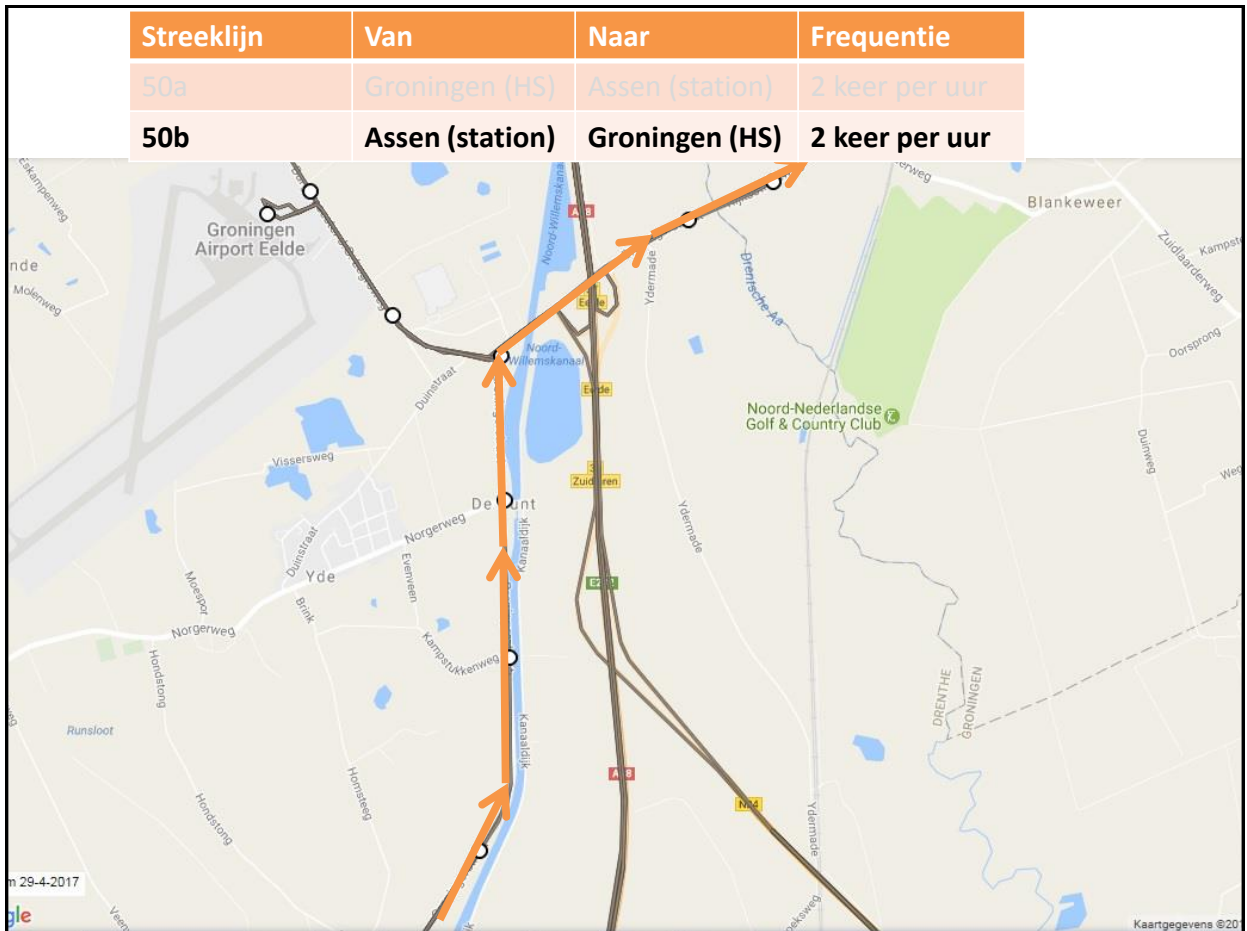
### 3. Opgave

Op basis van alle input (o.a. zienswijzen, advies Cie MER) een analyse van welke locatie het meest geschikt is voor het realiseren van:

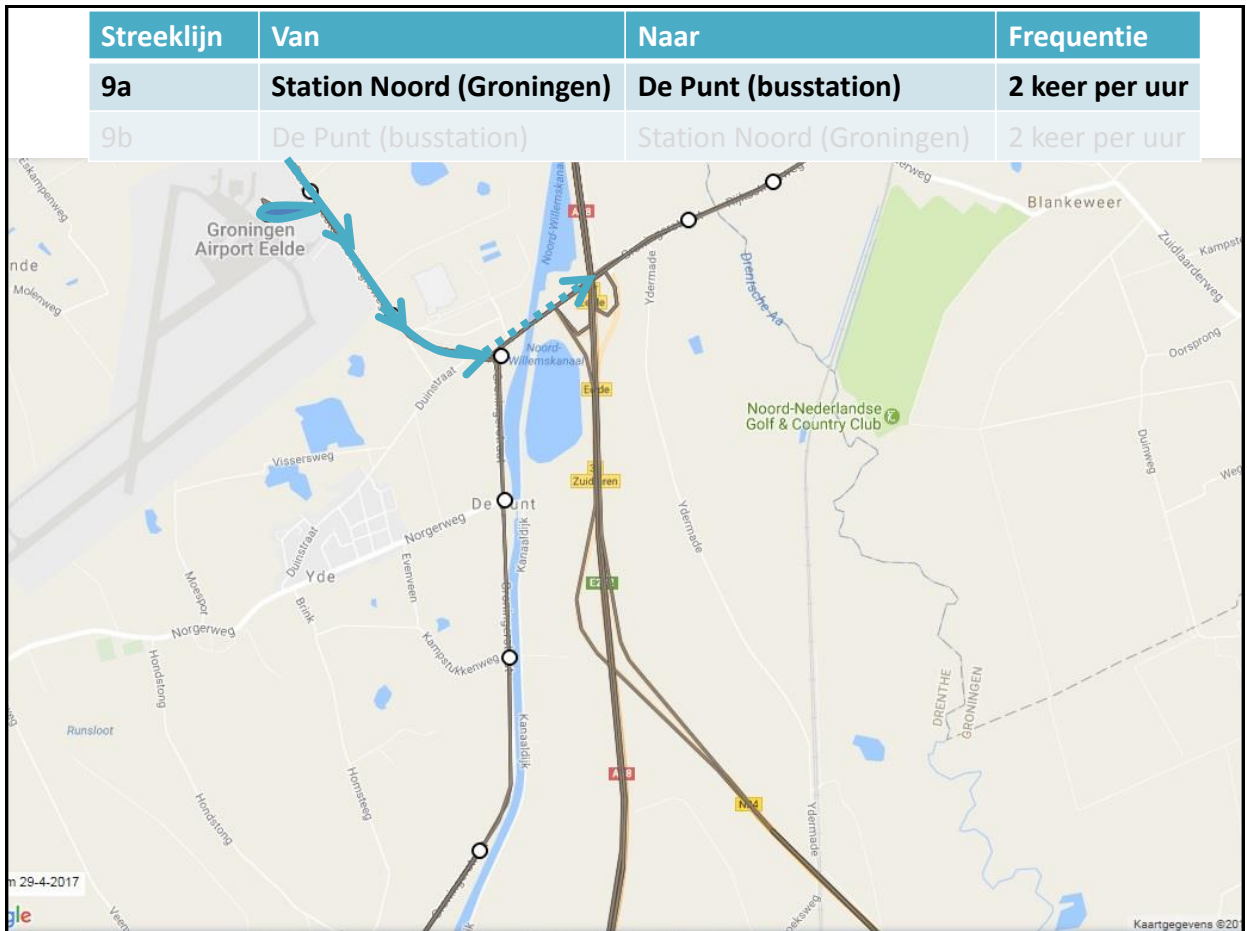
1. Een **OV-knooppunt** waar het onderliggend busnetwerk en het HOV optimaal verknoopt kunnen worden
2. Een **P+R-voorziening** van 200 parkeerplaatsen, waarbij planologisch rekening gehouden wordt met gefaseerde groeimogelijkheden tot een eindbeeld van maximaal 500 parkeerplaatsen

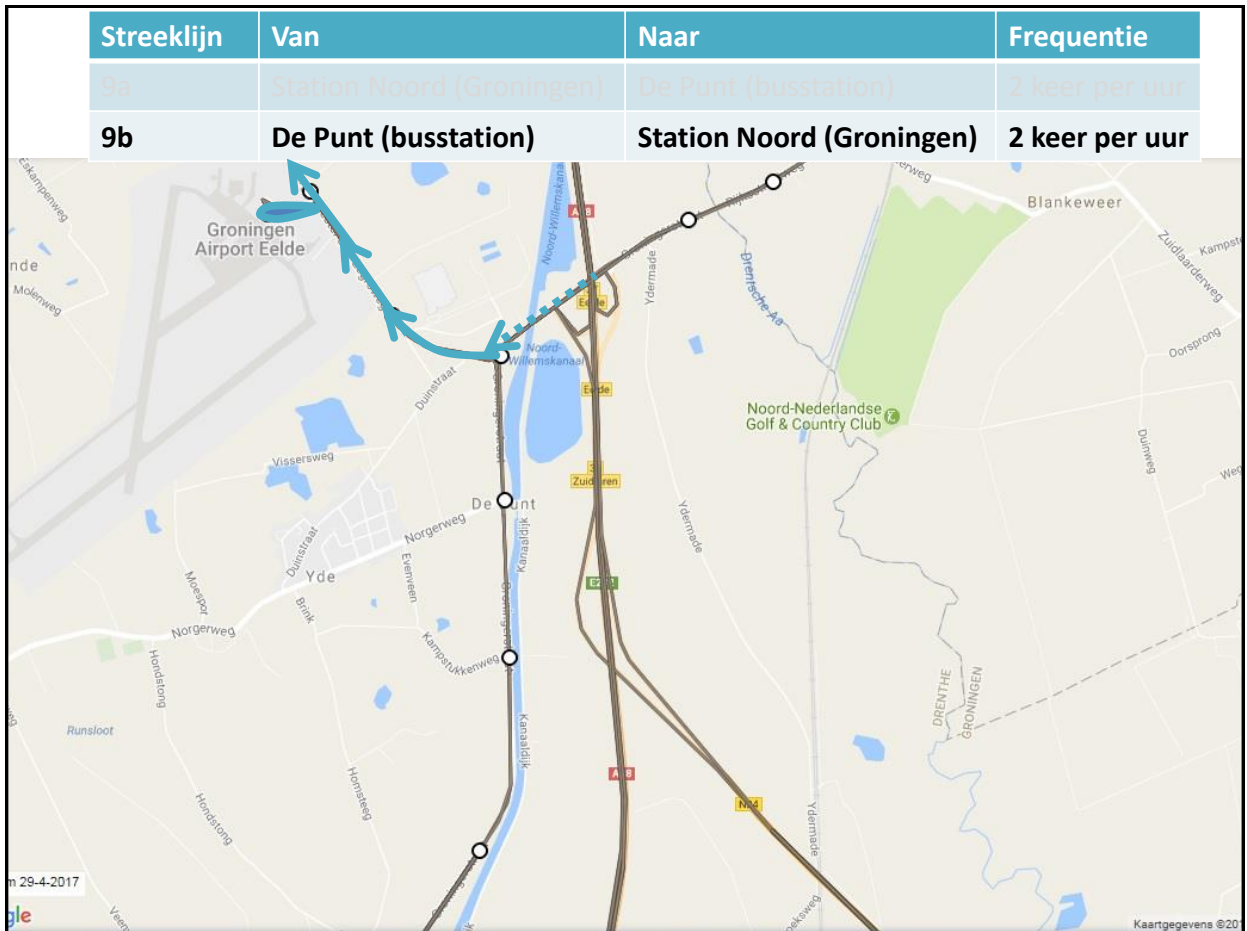
**2016**



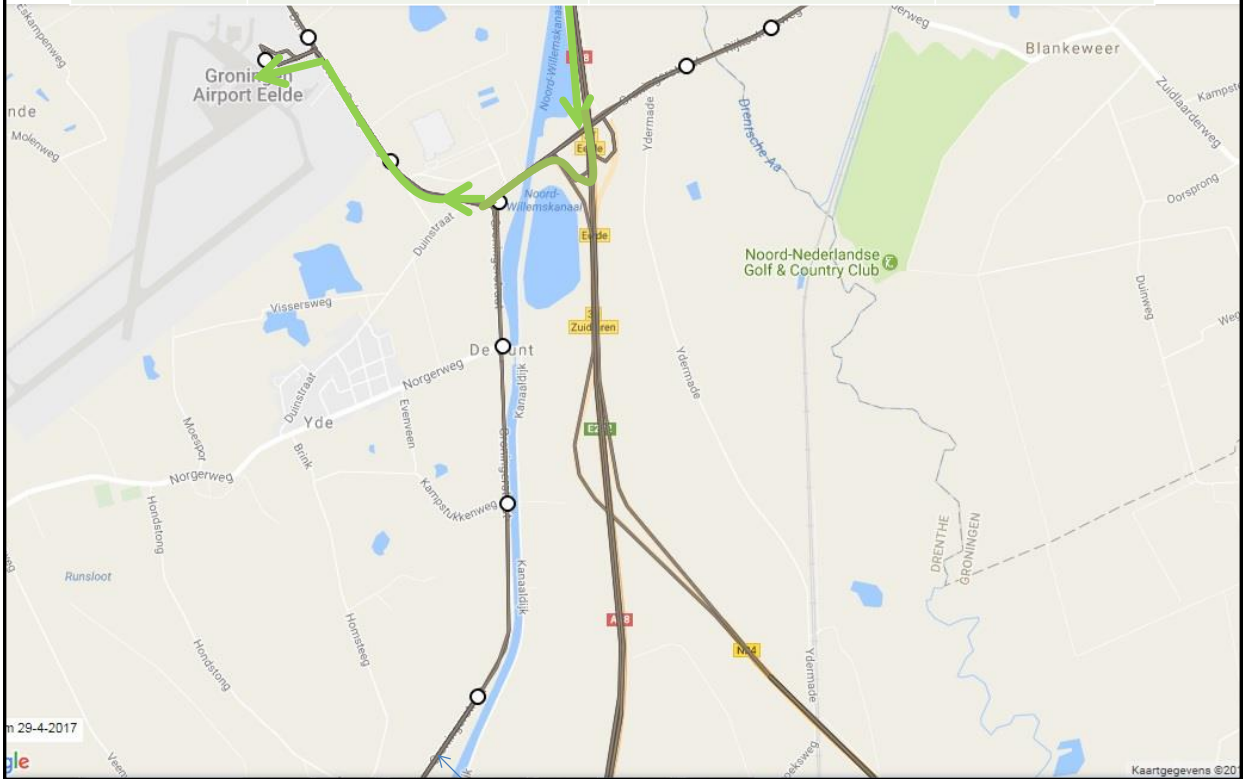


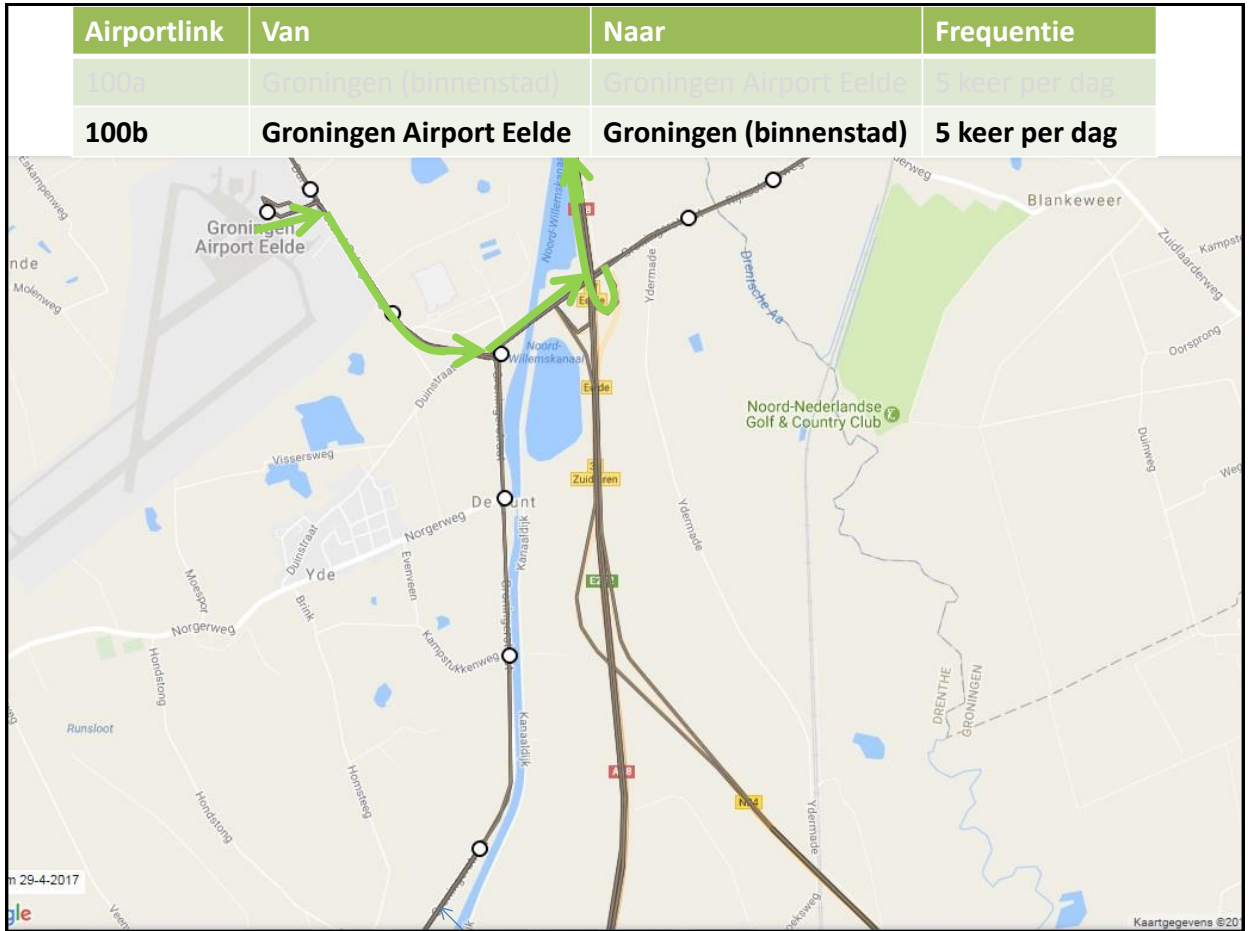




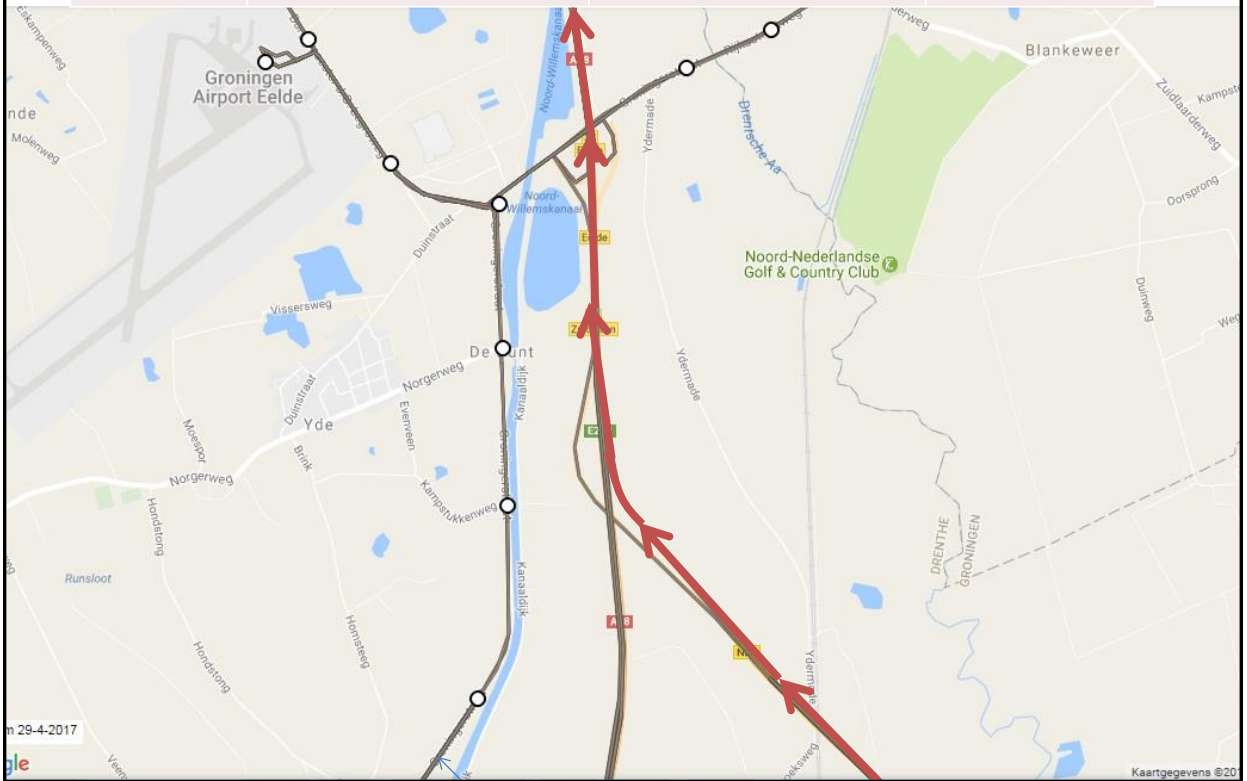


Airportlink	Van	Naar	Frequentie
100a	<b>Groningen (binnenstad)</b>	<b>Groningen Airport Eelde</b>	<b>5 keer per dag</b>
100b	Groningen Airport Eelde	Groningen (binnenstad)	5 keer per dag

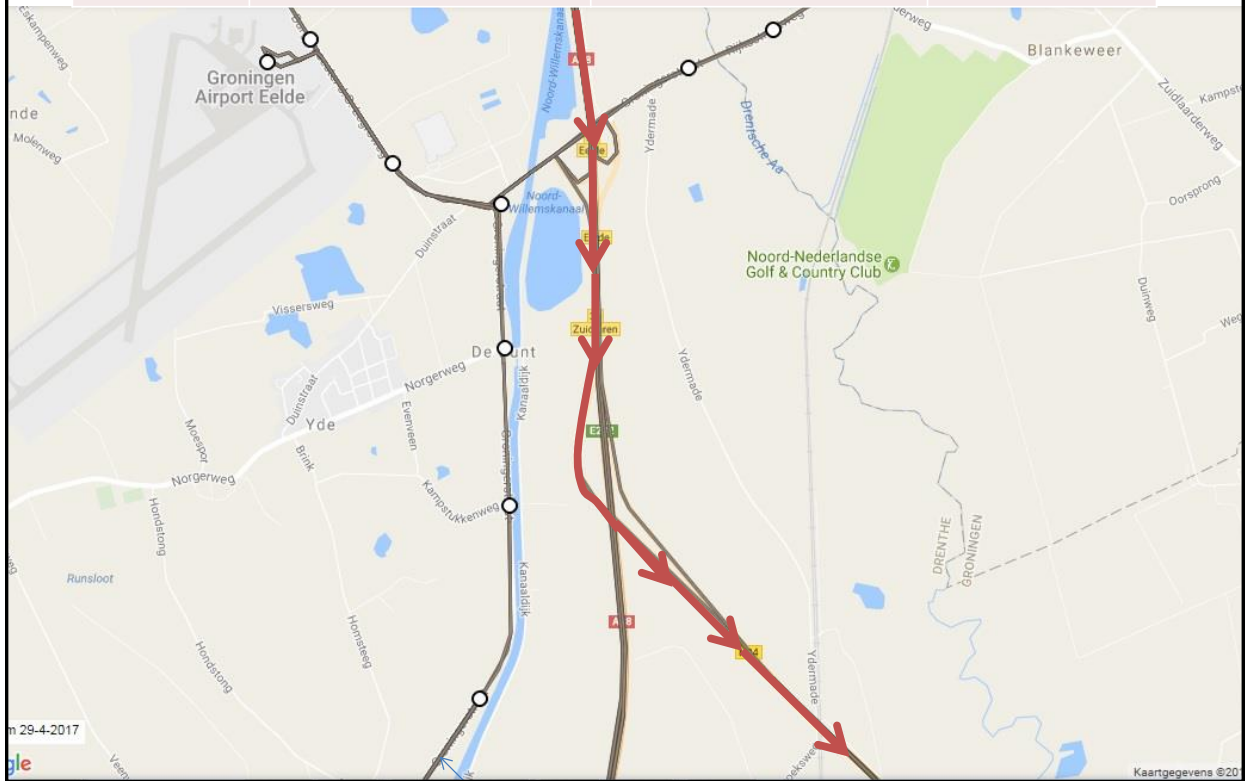


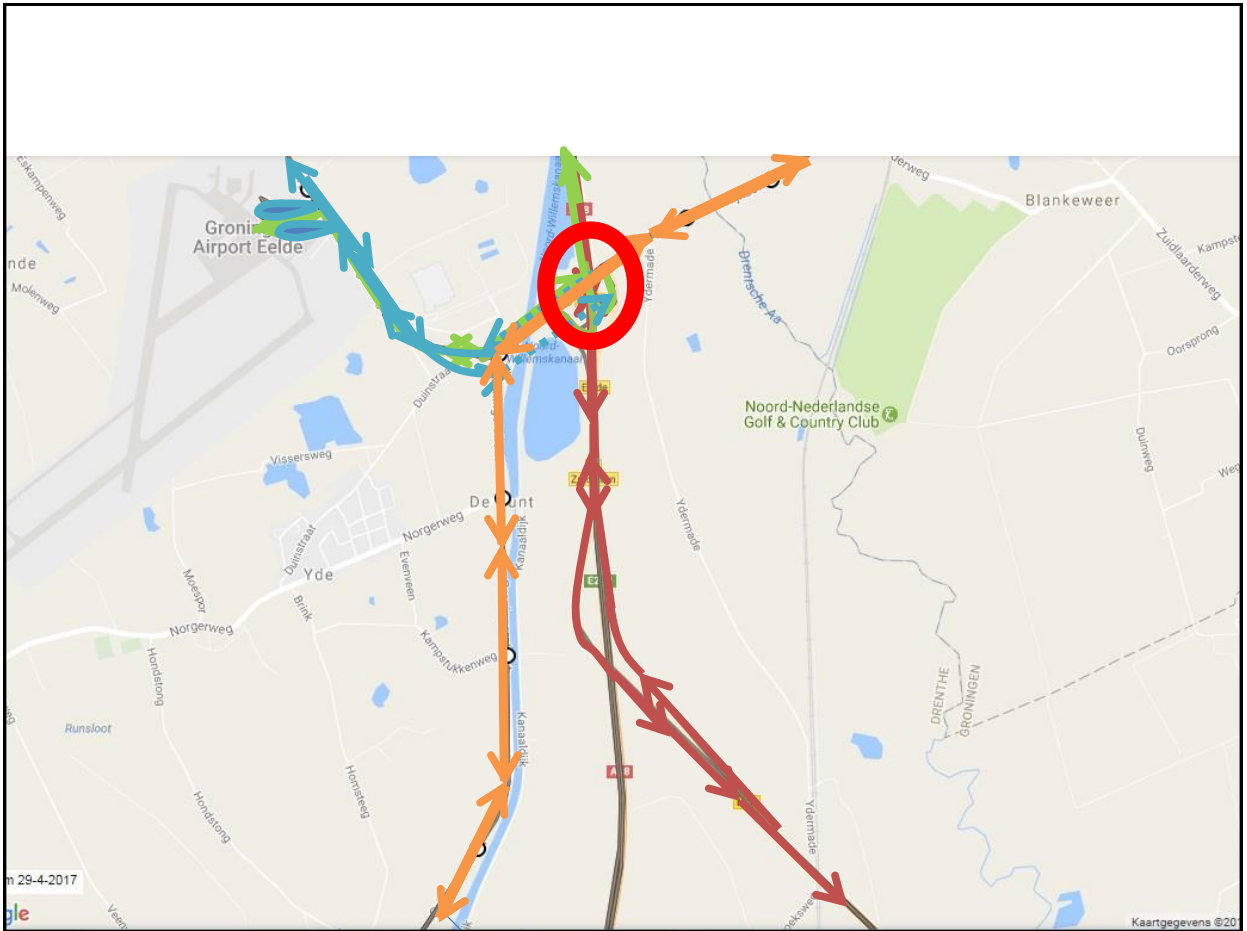


Q-link	Van	Naar	Frequentie
5a	Annen	Europapark (Groningen)	6 keer per uur
5b	Europapark (Groningen)	Annen	6 keer per uur



Q-link	Van	Naar	Frequentie
5a	Annen	Europapark (Groningen)	6 keer per uur
<b>5b</b>	<b>Europapark (Groningen)</b>	<b>Annen</b>	<b>6 keer per uur</b>





### 3. Opgave: OV-verknoping

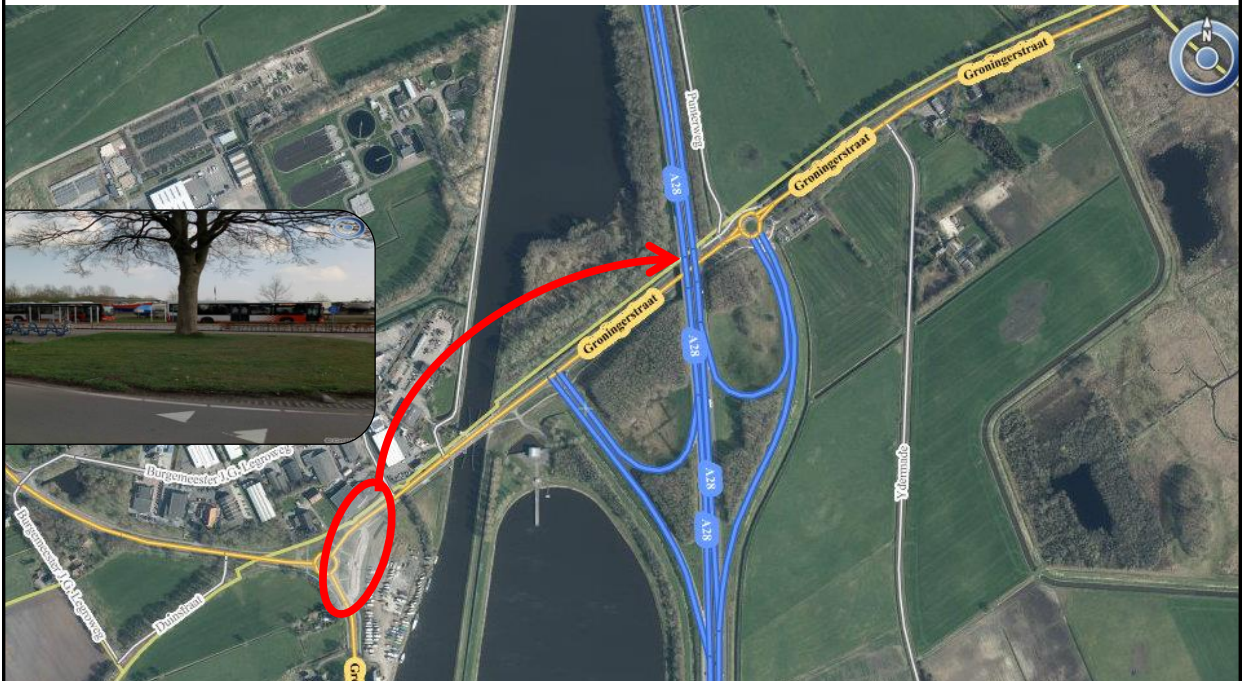
***Randvoorwaarden:***

- **Verliestijd HOV**  
*Q-link moet binnen 2 minuten kunnen halteren*
- **Comfort**  
*Draaibewegingen zoveel mogelijk beperken*
- **Veiligheid**  
*Veilig ingerichte looproute bij overstap*
- **Toekomstbestendig**  
*Voorbereid op wijzigingen in het lijnennet en (lengte) materieel*
- **Eindpunt ('keerhalte')**  
*Bussen moeten bij De Punt kunnen keren*



### 3. Opgave: OV-verknoping

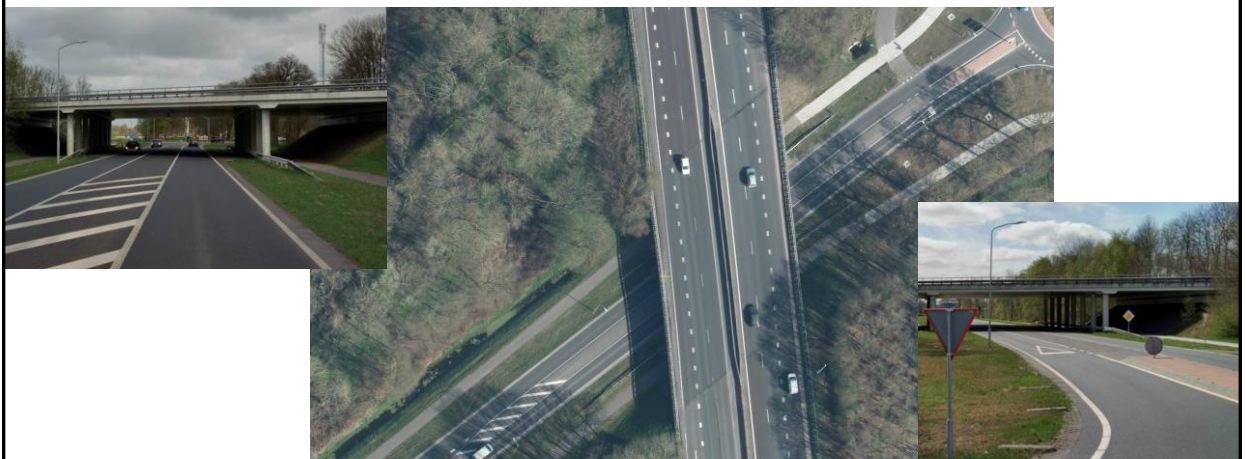
#### Stap 1: verplaatsen busstation De Punt



### 3. Opgave: OV-verknoping

#### **Conclusie**

- Minimaal 3 haltes om lijn 9 en 50 te 'verknopen' (gelijktijdig te laten halteren)
- Langs de Groningerstraat zijn zowel ten oosten als ten westen van de A28 mogelijkheden om haltes voor lijn 9 en 50 te realiseren
- Behoud van een crossoverplatform is wenselijk



### 3. Opgave: OV-verknoping


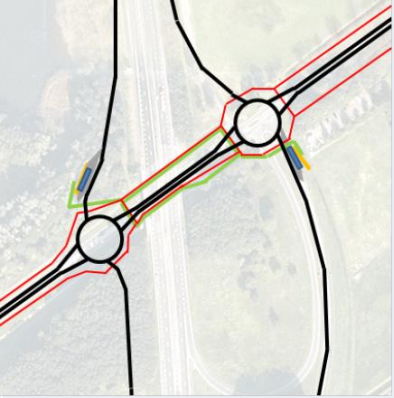



#### Stap 2: HOV laten halteren bij De Punt

##### *Aandachtspunten:*

- Binnen 2 minuten halteren
- Buiten de spits keert Q-link 5 vier keer per uur bij De Punt

### 3. Opgave: OV-verknoping

Optie 1	Optie 2	Optie 3
Op hoogte A28	Onder aan de afritten A28	Onder aan de opritten A28
		
<i>Rijkswaterstaat <u>niet</u> akkoord</i>	<i>Rijkswaterstaat <u>niet</u> akkoord</i>	<i>Rijkswaterstaat akkoord</i>
<b>Een Haarlemmermeeraansluiting in alle gevallen vereist</b>		



### 3. Opgave: P+R-voorziening

*4 mogelijke locaties voor 200 tot 500 parkeerplaatsen:*



### 3. Opgave: P+R-voorziening

Om automobilisten te verleiden gebruik te maken van een P+R-voorziening is het van belang dat de overstap op het HOV zo snel, aantrekkelijk en eenvoudig mogelijk is.

***Randvoorwaarden goed functionerende P+R:***

1. Aanbod van frequent rijdend HOV
2. Korte loopafstand tussen P+R en HOV (waarbij de heenreis het meest bepalend is)
3. P+R zo direct mogelijk te bereiken vanaf de hoofdroute
4. Een duidelijk zichtbare en herkenbare locatie

### 3. Opgave: P+R-voorziening

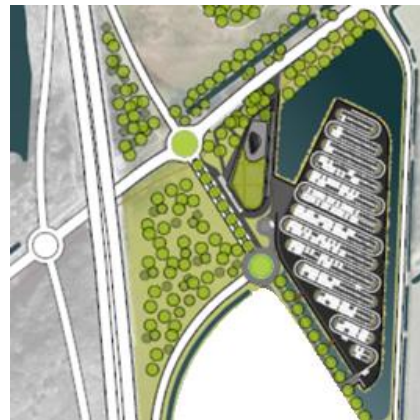
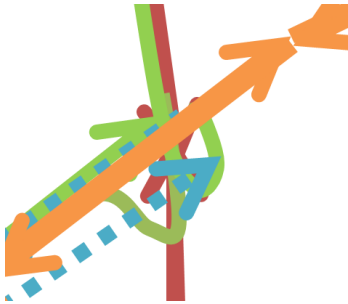




### 3. Opgave

2 = nieuwe ontwerpogave

3 = oorspronkelijk ontwerp



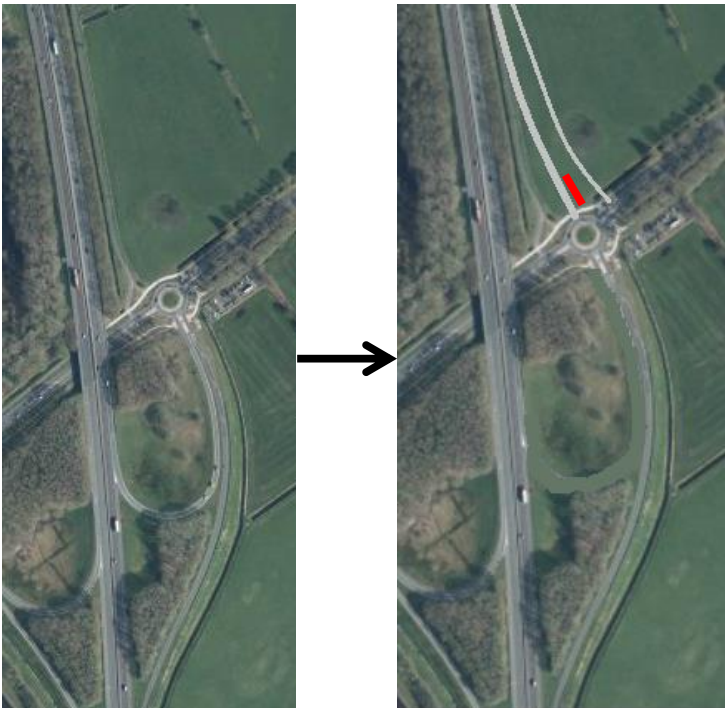


1. Voorgeschiedenis
2. Nut en noodzaak
3. Opgave
- 4. Nieuw ontwerp**
5. Vervolgproces

## 4. Nieuw Ontwerp



## 4. Nieuw Ontwerp



### Stap 1:

Oprit A28 richting Groningen  
verplaatsen naar noordzijde  
om ruimte te creëren

+

HOV halte aan oprit

## 4. Nieuw Ontwerp



### Stap 2:

Westelijke afrit A28 verplaatsen  
naar noordzijde

+

Westelijke oprit voorzien van HOV-  
halte voor Q-link richting Annen

## 4. Nieuw Ontwerp

Stap 3: 3 haltes inpassen

lijn 50 (richting Assen)



lijn 50 (richting Groningen)

lijn 9 (eindstation /keerpunt)

## 4. Nieuw Ontwerp

**Stap 4:** in- en uitgang creëren voor de P+R



Grotere rotonde



Extra rotonde



## 4. Nieuw Ontwerp

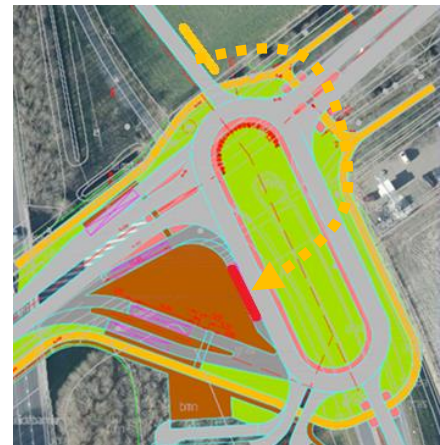
**Stap 5:** Optimalisatie van de OV-haltes



variant 1

variant 2

2 rotondes → 'Ovonde'

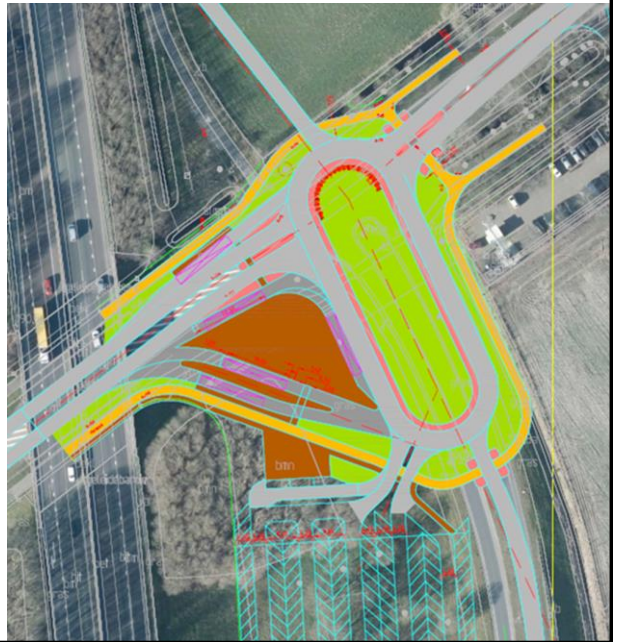




## 4. Nieuw Ontwerp

Variant 1

Variant 2



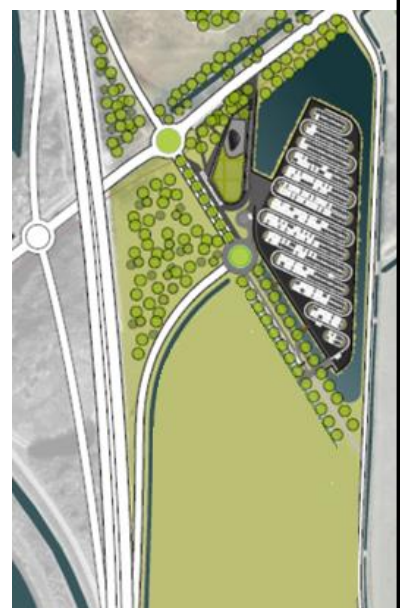
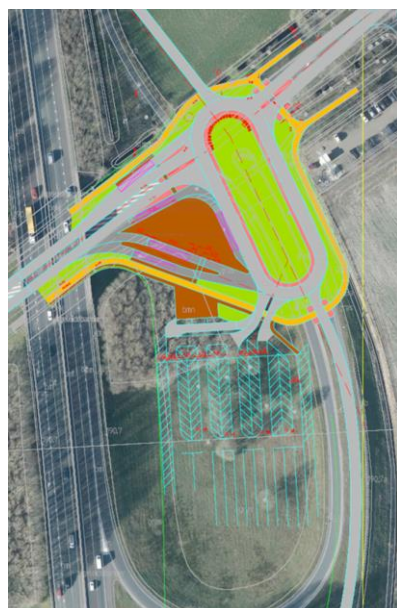
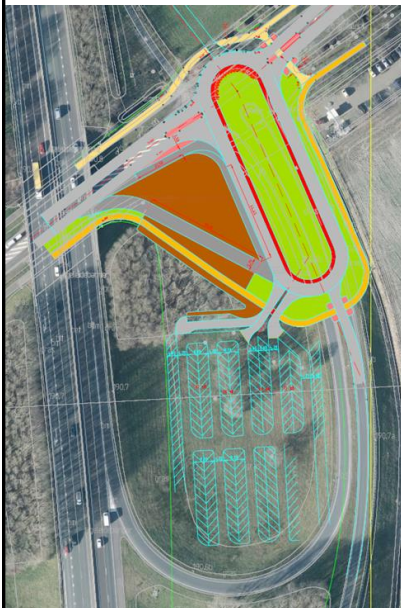


# Nieuw ontwerp versus oorspronkelijk ontwerp

**Variant 1**

**Variant 2**

**Variant 3**



## 4. Nieuw Ontwerp versus oorspronkelijk ontwerp

### Multicriteria Analyse

Aspect	Indicator	Nieuw		Oorspronkelijk
		Variant 1	Variant 2	Variant 3
Veiligheid Voetgangers	<b>Aantal oversteekbewegingen</b>			
	P+R → Q-link 5 ri Gro	0	0	0-2
	Q-link 5 ri Annen → P+R	1	1	3-5
	OV → Q-link 5 ri Gro	0	0-2	0
Veiligheid Fietsverkeer	Q-link 5 ri Annen → OV	1	1	3
	<b>Aantal oversteekbewegingen</b>	4	4	3
Gemotoriseerd verkeer	<b>Aantal conflictpunten</b>	7	8	9
Fietsverkeer	<b>Omrijdtijd fietsers (seconden)</b>			
	Eelde - Glimmen (sec)	30	25	0
Gemotoriseerd verkeer	<b>Reistijd (seconden)</b>			
	Eelde-oprit A28 ri Groningen	41,4	39,4	24,2
	A28 oost - P+R terrein	22,5	20,1	10,4
	P+R terrein – westelijke oprit A28	26,5	25,3	49,8
Openbaar vervoer	<b>Verliestijd (in seconden)</b>			
	Q-link 5 richting Groningen	102,6	100,3	86,1
	Q-link 5 richting Annen	70,3	70,3	70,3
	Lijn 50 richting Groningen	75,6	72	69
	Lijn 50 richting Assen	87	65,6	103,7
	<b>Draaiingen (comfort)</b>			
Q-link 5 richting Groningen	540°	540°	450°	

## 4. Nieuw Ontwerp



## 5. Vervolg

Wanneer komen we bij u terug?	
<b>Februari</b>	Provincie Drenthe verzoekt het bevoegd gezag schriftelijk de planologische procedure op te starten voor het nieuwe ontwerp: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bestemmingsplanwijziging*</li> <li>- Omgevingsvergunning</li> <li>- Natuurbeschermingswetvergunning?***</li> </ul>
<b>Maart/april</b>	Gemeenteraad besluit over planologische medewerking
<b>Mei</b>	Voorontwerp bestemmingsplan en terinzagelegging
<b>Juli</b>	Ontwerpbestemmingsplan en terinzagelegging
<b>september</b>	Gemeenteraad stelt Bestemmingsplan vast
	Mogelijkheid tot aantekenen beroep

\* Vereist een vormvrije m.e.r.-beoordeling

\*\*\* Deze vergunning is vereist als significant negatieve effecten op Natura2000 gebied Drentsche Aa (als gevolg van stikstofdepositie) niet kunnen worden uitgesloten. In dat geval geldt een m.e.r.-plicht.

vragen

