

Statencommissie Omgevingsbeleid

25 november 2020

**Insprekavond Nota Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34
(Statenstuk 2020-957)**

Inspreekreacties

Inspraakreactie N34; 25 november 2020

Voorzitter en leden van de Commissie Omgevingsbeleid,

Ik ben Jan van Zomeren uit Gasselte en spreek namens – op dit moment, het aantal stijgt snel – 27 personen uit Gasselte en omgeving.

Ik zal het procedurele deel behandelen; de heer Wico Hofman van onze groep het inhoudelijke deel.

Wij maken ons ernstige zorgen over de door de provincie Drenthe vanaf plus minus 2018 tot op heden gevoerde procedure alsmede over de inhoud van het voornemen tot het gedeeltelijk verdubbelen van de N34.

Voor wat betreft de procedure:

Wij zijn blij dat uw commissie en het Presidium hebben bevorderd/besloten een extra inspraakronde te regelen, nadat tijdens de vorige vergadering van de commissie op 21 oktober jl bleek dat Gedeputeerde Staten verzuimd hadden de indieners van een zienswijze op de hoogte te stellen van:

- a. Een reeds begin september jl uitgebrachte Reactienota, dus een oordeel over de ingediende zienswijzen;
- b. de mogelijkheid om tijdens genoemde commissievergadering in te spreken.

Verder willen wij onze dankbaarheid uitspreken voor de pogingen van de griffie om op een klantvriendelijke manier de inspraakronde van de grond te krijgen.

Tevens verzuimden Gedeputeerde Staten genoemde nota aan de indieners te zenden. Tijdens de commissievergadering probeerde de gedeputeerde dit verzuim goed te praten door te verwijzen naar een aan de indieners toegezonden brief dd 2 april 2020, waarin staat dat de nota wordt toegezonden zodra PS haar hebben vastgesteld. Echter, in de brief stond niet dat er daaraan voorafgaande een commissievergadering zou worden gehouden met de mogelijkheid tot inspreken.

Formeel kan het toezenden van de Reactienota niet worden afgedwongen. Het is echter gebruikelijk en één van de elementaire uitgangspunten bij dit soort procedures.

Wij ervaren de gang van zaken als zeer teleurstellend. Eerder hebben wij dat al "onbehoorlijk" genoemd.

Tot op heden hebben wij van Gedeputeerde Staten geen enkele informatie over de afwikkeling van de zienswijzen mogen ontvangen.

Ons oordeel over de aanpak van de plannen is tevens gebaseerd op het standpunt van Gedeputeerde Staten (en naar verluidt ook van fractievoorzitters) dat er nog geen principebesluit tot het gedeeltelijk verdubbelen is genomen en dat "alles nog open en bespreekbaar is, zelfs de nulvariant". Dat mag dan zo zijn, maar die openheid en bespreekbaarheid hebben beide alleen maar betrekking op de verdere uitwerking van de concept-notitie Reikwijdte en Detailniveau. En dit concept is, volgens de officiële publicatie van de provincie, de eerste stap in de procedure van de MER; dat betekent dat de varianten uitsluitend worden beoordeeld op milieu-aspecten en -belangen.

Bij het beoordelen van een principebesluit daarentegen komen alle aspecten aan de orde, dus ook bijvoorbeeld ruimtelijke ordening, bestuurlijke, financiële en politieke.

De mogelijkheid om daar iets van te vinden wordt ons nu onthouden.

Wij kunnen niet anders dan vaststellen dat het provinciebestuur het nemen van een principebesluit heeft overgeslagen en dat er daardoor geen gelegenheid is geweest om daarop te reageren. Dat kan met opzet zijn gebeurd om geïnteresseerden buiten de deur te houden. Dat zou dan onbehoorlijk zijn. Wij gaan daar niet van uit.

Het kan ook zijn dat het per ongeluk zo is gegaan. Dan kan de conclusie alleen maar zijn dat er sprake is van geklungel.

Hoe dan ook, op zijn minst is er verwarring ontstaan over de status van genomen besluiten.

Volgens de provincie is er geen principebesluit. Toch lijkt het er impliciet wel te zijn. Dat blijkt onder andere uit:

1. De overgelegde WOB-stukken. Eerder is daar uitvoerig al bij stil gestaan door ons.
2. Het in de provinciale stukken ontbreken van een chronologisch overzicht van de tussen 2016 en 2020 genomen besluiten.
3. De tijdens de inloopavonden verspreide flyers.
4. De uitvoerige reportage in de zaterdagbijlage van DvhN dd 25 januari 2020 over de N34, waarin onder meer staat: "Provinciale Staten hebben eind 2018 besloten dat de gedeeltelijke verdubbeling er in principe moet komen".
5. Een ingezonden stuk in De Schakel van 1 april 2020, waarin een lid van de Focusadviesgroep, waarvan ook betrokken inwoners van Gieten deel uit maken, heeft ervaren dat het bij het bespreken van de rotonde vooral niet de bedoeling was enige inbreng te leveren; "politiek correcter is het misschien te zeggen dat de focusgroep mocht helpen bij het legitimeren van een volslagen ondemocratische tot een zogenaamd democratische besluitvorming".
6. Een redactioneel commentaar in DvhN dd 31 januari 2020, waarin het voornemen tot verdubbeling wordt besproken met de volgende conclusies over de intenties: "Het is een bureaucratisch proces waarna de partij, die alles in gang zette – de provincie – kan uitvoeren wat zij voor ogen had".

Kortom: principebesluit of niet: er is veel wantrouwen.

Daar zal aan gewerkt moeten worden.

Helder is dat niemand tot op heden de gelegenheid heeft gehad in te spreken op het principe dat luidt: gedeeltelijk verdubbelen. Dat is een ernstige omissie.

Op 21 oktober jl hebben veel fracties laten merken dat er gewerkt moet worden aan draagvlakverbetering. Wij ondersteunen die wens van harte. Het is te hopen dat Gedeputeerde Staten er snel mee aan de slag gaan. Gevolg daarvan is wel dat de voortdurend voortdenderende trein even, en wellicht voorgoed, pas op de plaats moet maken. Dat moet dan maar. Dan kan meteen rekening worden gehouden met de structurele gevolgen van Corona. Zie DvhN dd 23.11.20: "Thuiswerken lost files op; nieuwe wegen niet nodig" Nu niet en later ook niet. Beter vertraging dan slechte verhoudingen en wantrouwen.

Mocht de procedure toch worden doorgezet, dan zij wij benieuwd naar het vervolg, voor ons dan. Wij gaan ervan uit dat het formeel mogelijk is tegen de voorgestelde besluiten van Provinciale Staten bezwaar te maken en – zo nodig – in beroep te gaan. Kortom: wat is de rechtsgang? In afwachting daarvan zouden Gedeputeerde Staten pas op de plaats moeten maken en dus geen opdracht mogen geven om de MER in gang te zetten. Het zou de Gedeputeerde sieren als hij vandaag nog aangeeft wat de procedure is en wat voor ons de rechtsmiddelen zijn. Dan zijn wij, maar ook Provinciale Staten, tijdig op de hoogte.

Voor wat betreft de inhoud

De noodzaak om tot een gedeeltelijke verdubbeling van de N34 te komen

Gedeputeerde Staten geven aan dat er qua doorstroming tot in ieder geval 2040 geen problemen zijn te verwachten. Naar hun mening zijn die er wel ten aanzien van de verkeersveiligheid.

Bij herhaling geven zij in de Reactienota aan dat de enige reden, om de N34 gedeeltelijk te verdubbelen, de verkeersveiligheid is. Er zijn volgens het verkeerskundig onderzoek relatief veel frontale ongevallen omdat weggebruikers op de verkeerde weghelft belanden. Dat moet je dan ook onmogelijk maken; en klaar is Cees.

Er gebeuren naar de mening van GS relatief veel ongelukken, overigens over het gehele traject; het gaat vaak om blikshadegevallen.

In de periode 2012-2017 waren er 32 zware ongevallen (letsel of dodelijke afloop; alle dodelijke gevallen door frontale botsingen).

Met die gegevens moeten we het doen. Dat is wel heel mager om tot de conclusie te komen dat de weg dus maar gedeeltelijk verdubbeld moet worden en dat verder onderzoek moet worden gedaan.

Veel ongelukken hebben niets te maken met de veiligheid op de weg, maar met het rijgedrag; dat gedrag zal niet veranderen door de N34 gedeeltelijk te verdubbelen, sterker nog: indien er twee rijstroken zijn zal dat gedrag alleen maar erger worden, zeker bij het inhalen en uit- en invoegen.

Verder is het bekend dat er de afgelopen jaren ook autonome gedragssituaties onder die cijfers vallen, zoals keren op de weg, een rotonde over het hoofd zien en suïcidale pogingen. Die situaties staan geheel los van wat voor veiligheidsmaatregelen dan ook.

Qua verkeersveiligheid is er geen aanleiding de weg structureel aan te pakken. Daarmee valt de basis voor de genomen besluiten om dat wel te doen weg. Wij vinden dat volstaan kan worden met kleine ad-hoc-ingrepen. Die hoeven nergens op te wachten en kunnen nu al worden uitgevoerd.

Het is dan ook een goed idee (van de CDA-fractie, op 21 oktober jl naar voren gebracht) om ter verbetering van de verkeersveiligheid nu al de nodige primaire voorzieningen te treffen; de Gedeputeerde beloofde ze in kaart te brengen en zich nader te beraden.

Hoopgevend. Wij verzoeken de leden van Provinciale Staten deze suggestie te onderschrijven en op het nakomen van de toezegging aan te dringen. Daarbij kan dan ook de mogelijkheid, om een inhaalverbod vast te stellen en/of nu al middengeleiders of iets dergelijks in het midden van de weg aan te brengen, betrokken worden. Dat voorkomt inhalen, de belangrijkste oorzaak van ongevallen.

Als dit nu gebeurt en bij evaluatie succes blijkt te hebben is een gedeeltelijke verdubbeling volstrekt overbodig en kan de MER-procedure vervallen. En dat scheelt dan weer miljoenen euro's.

Natuurlijk moet de doorstroming voortdurend worden bevorderd. De N34 is een "doorstroomweg", gebaseerd op het Vervoersplan. Dit plan loopt, zo hebben wij begrepen, echter op 1 januari 2021 af, waardoor de juridische basis aan de 100-km-norm ontvalt. Dus reden tot evaluatie alvorens aan een nieuw Vervoersplan te beginnen.

Tenslotte nog het volgende: in deze bijdrage besteden wij, ook vanwege de beschikbare tijd, geen aandacht aan onderwerpen als: geluidsoverlast van het verkeer, de gevolgen voor de natuur, de veranderde inzichten inzake de treinverbinding Groningen-Emmen, de gevolgen voor de biodiversiteit e.d. De reden is dat GS deze onderwerpen steeds doorschuiven naar de MER-procedure. Dit vinden wij principieel onjuist: zij horen bestuurlijk en politiek gezien nu al te worden benoemd en besproken. Dat geldt ook voor de mogelijkheid om de snelheid op de N34 te verlagen. Zeker nu op rijkswegen de snelheid ook is teruggebracht van 120 naar 100 km per uur.

Rotonde Gieten

Al eerder is betoogd dat de reconstructie van de rotonde Gieten de hoogste prioriteit verdient. Dan kan aan de eis: voldoende doorstroming, worden tegemoet gekomen. Koppel het los – van samenhang is geen sprake - en reserveer voldoende geld voor een goede oplossing.

Slot

Alles overziende is onze conclusie dat de huidige procedure ten aanzien van de gedeeltelijke verdubbeling moet worden stopgezet en dat vooralsnog volstaan kan worden met het in kaart brengen en snel uitvoeren van noodzakelijke ad-hoc-voorzieningen. Vervolgens kan dan het resultaat geëvalueerd worden.

Voor wat betreft de rotonde Gieten: in de hoogste versnelling aan de slag, waarbij draagvlak, inspraak en participatie voorop dienen te staan.

Met vriendelijke groet,

Jan van Zomeren

Rieks Brouwer

Jos Kessen

Ethel Scheltena

Jan Aardema

Gerrit van der Niet

Harry Scheltena

Henk Schuring

Koosje van Zomeren-van Beek

Jaap Eitens

Jolanda Brink

Dirkje Kruisheer

Ineke Bos

Jannie Eitens

Piet Kroezenga

Aly van Brussel

Nelleke Kessen-van Teijlingen

Tina Venema

Wico Hofman

Chris van Geel

Ron Steenstra

Fia Brouwer

Luuc Slot

Gerda Kroezenga-Borsboom

Tonny van Geel-Drisse,

Astrid Steenstra

Greetje Bijlo

Doc. Inspraakreactie N34

16.11.2020;16.11.2020-1;16.11.2020-2;16.11.2020-3;16.11.2020-4;17.11.2020;19.11.2020;19.11.20-1;20.11.20;21.11.2020;21.11.20;21.11.20-1;23.11.20;23.11.20-1;25.11.2020;

Van: Jos Kessen
Onderwerp: Inspraak N34 op 25-11-2020
Datum: donderdag 26 november 2020 9:31:41

Inspraak N34 op 25-11-2020

Dank

Ik dank u voor de geboden gelegenheid om nog een mondelinge toelichting te geven. Ik bouw voort op onze zienswijze nummer 19 en de brief die mijn vrouw en ik inbrachten voor de commissievergadering op 21 oktober.

Knelpunt verkeersplein Gieten

Het collegeprogramma kent prioriteit toe aan de aanpak van het verkeersplein Gieten. Aan elk voorstel dat is ingebracht kleven bezwaren. Met minder drukte tijdens de spits is dit oplosbaar. Een 8% lagere verkeersdruk leidt tot 50% minder files en vertraging. Omleiding van de 20% verkeer dat het hele traject Emmen/Groningen rijdt kan de verkeersdruk nog verder verlagen. De combinatie van beide maatregelen maakt het aanpassen van de rotonde totaal overbodig.

Gedeeltelijke verdubbeling is onveilig

Gedeeltelijke verdubbeling zorgt niet voor grotere veiligheid. Dit door het risico op aanrijdingen bij invoegend verkeer. Hard rijden en gevaarlijk inhalen worden door de afwisseling van enkele en verdubbelde stroken als het ware opgeroepen. Dit zal vervolgens de noodzaak genereren om het hele traject te verdubbelen. Verdubbel niet, nergens niet.

Aard van de N34

Laat de N34 een veilige rondweg langs de dorpen zijn. De N34 is een landschappelijke weg, die te gast is in haar omgeving. Stel de maximum snelheid mede daarom vast op 80 km per uur. Gedeputeerde Bijl verzet zich hiertegen. Zijn argument: de Staten hebben zelf de 100 km vastgesteld. Dat klopt, maar dat was een besluit uit de tijd dat op snelwegen 120 km nog was toegestaan. De N34 langs zwaar aangetaste natuurgebieden en dwars door een al met stikstof en fosfaat vervuild drinkwaterbeschermingsgebied komt in aanmerking voor snelheidsreductie.

Snelle alternatieve verbinding

Een snelle verbinding Emmen-Groningen kan beschikbaar komen via het verdubbelen van de Frieslandroute. Dit alternatief is bij u niet in beeld, maar is goedkoper in aanleg en onderhoud en voorkomt verdere teloorgang van natuur en landschap.

Brede aanpak is nodig voor bescherming van de biodiversiteit

Recent onderzoek maakt duidelijk dat de bodem van heidevelden de laatste 50 jaar door verzuring meer is aangetast dan in de 10.000 jaren die er aan voorafgingen. De overheid is verplicht om het Verdrag inzake biodiversiteit uit te voeren. De instandhoudingsverplichting in Natura2000-gebieden houdt in dat een toetsing moet plaatsvinden op een eventueel nadelig effect op de biodiversiteit. Als dat effect zou optreden, dan kunnen de activiteiten niet doorgaan. Dit geldt ook voor het verbreden van autowegen.

Bescherming mens en milieu naar Europees recht

De beleidsbrief stelt dat Europese aspecten "Niet van toepassing" zijn. Dit is onjuist gelet op genoemd verdrag en het EVRM. Dat laatste behelst de actieve plicht van de overheid om burgers te beschermen tegen de gevolgen van milieuvervuiling.

Advies

Ik vraag u om geen verdere stappen te zetten in de sfeer van verdubbeling of reconstructie knooppunt Gieten. Stel tenminste een parkeerstand in van een paar jaar. Sta open voor nieuwe ontwikkelingen. Neem een besluit dat ongeveer als volgt kan luiden:

1. Kennis te nemen van de reactienota NRD.
2. Na te gaan of door het terugdringen van de verkeersintensiteit het vermeende probleem op het verkeersplein Gieten verdwijnt.
3. De N34 te kenschetsen als landschappelijke weg die te gast is in haar omgeving.
4. De mogelijkheid om de maximum snelheid op 80 km per uur vast te stellen voor te bereiden.
5. De voordelen van een snelle verbinding Emmen-Groningen via het verdubbelen van de Frieslandroute uit te werken.
6. Maatregelen te nemen om de overbelasting met stikstof en fosfaat van grondwater dat ook als bron dient voor drinkwater terug te dringen.
7. Bij de MER, indien die nodig is, de effecten van de punten 2 t/m 6 te betrekken.
8. Tot in elk geval 2023 de ontwikkeling tot verdubbeling van de N34 of reconstructie van het verkeersplein Gieten in de parkeerstand te zetten.
9. Te onderzoeken of voor een inclusief plan (Europees) steun kan worden aangetrokken.

Tot slot

Draag zorg voor een mooi, duurzaam en veilig Drenthe.

Ik dank u voor uw aandacht.

Jos Kessen

Verstuurd vanaf mijn iPad

Hartelijke dank voor deze uitnodiging om gedurende maximaal 5 minuten in te spreken op de nota Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling van de N34.

Enige tijd geleden heb ik een voorstel ingediend hoe de rotonde bij Gieten er uit zou moeten zien.

De reden waarom ik mij in de materie Rotonde Gieten heb verdiept is gelegen in het feit dat ik zocht naar een oplossing die mogelijk zou moeten zijn zonder het openbaar vervoerplein naast de rotonde te moeten verplaatsen. Dit verplaatsen zou naar mijn oordeel een te grote geldverspilling met zich meebrengen. Bovendien heb ik getracht een oplossing te vinden waarbij het verkeer van een dergelijke operatie zo weinig mogelijk hinder zal ondervinden.

En de naaste omwonenden mogen door deze oplossing niet meer hinder ondervinden van het verkeer dan thans het geval is Door de aanpassing in westelijke richting te realiseren, waar de meest geschikte ruimte ligt kan aan deze wensen worden voldaan. Ik heb het verkeer in 3 lagen opgedeeld.

A*Het verkeer Assen – Veendam verdiept zoals ook nu al het geval is.

B*Het verkeer op de afslagen op de begane grond houden.

C*Het verkeer Groningen – Emmen over de beide genoemde bewegingen aan te leggen.

Ik ben mij ervan bewust dat hierdoor wellicht enig natuurgebied moet worden ingeleverd, maar dat is mijns inziens te verwaarlozen.

Ik hoop en verwacht nog steeds dat ook op ambtelijk niveau dit voorstel gehoor zal krijgen.

Ik doe deze inspraak zonder de nota te hebben gelezen, maar wel met het gevoel dat elk reactie op de nota wordt meegewogen.

Graag had ik de conclusie van de nota in een paar woorden (een a 4 tje) bijvoorbeeld van u willen ontvangen.

Ten aanzien van het voorstel van de gedeeltelijke verdubbeling van de N 34 kan ik kort zijn.

Deze gedeeltelijke verdubbeling juich ik van harte toe. Liever nog een totale verdubbeling.

Ik kan mij niet voor stellen dat deze weg tot een 80 km weg kan worden gedegradeerd zoals wij in de pers als mogelijkheid hebben kunnen lezen. Ik ben ervan overtuigd dat het aantal ongevallen daardoor niet zal verminderen. Nee eerder zal toenemen.

Men zal dan toch gaan inhalen met alle mogelijke gevolgen van dien. Wanneer het inhalen onmogelijk wordt gemaakt door het aanleggen van een middenberm geleiding zullen de weggebruikers andere routes gaan zoeken om niet in de stress te gaan raken.

Deze sluiproutes kunnen met name in de herfst glad zijn door modder op de weg veroorzaakt door de landbouwvoertuigen. Wanneer de weg gedeeltelijk zou worden verdubbeld wordt de gelegenheid geboden op die plaatsen in te halen. Dit veroorzaakt mijns inziens zeker minder ongelukken en minder stres van de gebruiker van de N34. Het gaat daarbij niet altijd om tijdwinst te behalen maar wel om ontspannen achter het stuur te kunnen zitten

Het argument dat de natuur te veel zal worden beschadigd bij een gedeeltelijke verdubbeling lijkt mij te ver gezocht. Langs het gehele traject ligt mijns inziens maar weinig natuur dat gevoelig is voor de stikstofuitstoot, en het opofferen van wat bosbeplanting kan op een andere plaats weer worden gecompenseerd.

A* kunnen de verbredingen plaats vinden waar de natuur niet of nauwelijks aanwezig is en

B*. Daar waar dit niet mogelijk is zal naar een andere invulling of verplaatsing van dit natuurgebied in overweging kunnen worden genomen.

Naast deze inspraak heb ik de tekst ook op papier beschikbaar

telefoon (0592) 311150

Inspraakreactie N34 Statenvergadering 25 november mede namens Vereniging Natuurmonumenten en Stichting Het Drentse Landschap

Geachte statenleden en leden van GS,

Allereerst wil ik u bedanken voor de gelegenheid en tijd die u hiervoor inruimt. Bij de vorige behandeling hebben wij ook schriftelijk gereageerd. Uit de vele reacties blijkt dat de aanpak van de N34 zeer leeft en dat onze oproep tot het meenemen van aantal omgevingsvriendelijke varianten in de mer breed wordt gedeeld.

Ik waardeer het zeer dat u hiervoor nu deze extra vergadering hebt ingelast en hoop en verwacht dat dit ook kan leiden tot een meer integrale afweging en besluitvorming.

Met deze inspreekreactie wil ik voor de behandeling nog de volgende twee punten meegeven

Punt 1 Pagina 564

Allereerst constateren wij dat in de mer nu extra varianten worden meegenomen waaronder de varianten

- Inhaalverbod
- Rijbaanscheiding 2x1 rijbaan

Dat juichen wij toe en sluit aan bij onze eerdere pleidooien. Het viel ons op dat dit punt in de vorige behandeling nauwelijks aandacht kreeg en velen misschien ook is ontgaan.

Onze oproep is:, voorkom de beruchte tunnelvisie die er bij dit soort grote projecten snel insluipt. Neem dit dus ook als staten mee als serieus alternatief. Wij vernemen graag hoe u hier als fracties tegenaan kijkt en welke boodschap u hierover naar GS uitzend.

Punt 2 De dubbele trechter

Een combinatie variant en een 80 km variant wordt volgens de voorstellen niet onderzocht. Als u instemt met dit stuk zegt u als Staten feitelijk dat dit '*onderzocht en afgevallen is*'. Daar hebben wij grote moeite mee. Wij maken hier bezwaar tegen omdat deze keuze op puur verkeerskundige rekenmodellen is gebaseerd die ook nog voor discussie vatbaar zijn.

Het verkeersonderzoek spreekt zelf over een dubbele trechter, waardoor de opties zijn gefilterd. Maar deze trechter is vooral gebaseerd op verkeersafwegingen. Een degelijke onderbouwing ontbreekt.

Zaken zoals klimaat, stikstof en effecten op de leefomgeving speelden hierin geen enkele rol.

U zegt dan dus feitelijk ook als Provinciale Staten dat de stikstofproblematiek, de klimaateffecten en de mogelijk blijvende lange termijn effecten door Corona in de afweging geen rol meer spelen. Dat kan toch niet waar zijn!

Kortom ik roep u een combinatievariant en de 80 km varianten op te nemen in de mer.

Zodat u deze varianten als Staten ook goed en zorgvuldig onderbouwd kunt meenemen in het verdere besluitproces en de eindafweging

Verdubbel dus uw blik en verbeter de N34 en leefomgeving

Daar zult nooit spijt van krijgen.

Hertenkamp 6
9401 HL Assen

e-mail: info@nmfdrenthe.nl
www.nmfdrenthe.nl



telefoon (0592) 311150

Datum: 19 oktober 2020

**Inspreekreactie Natuur en Milieufederatie Drenthe Statencommissie Omgevingsbeleid 21 oktober
agendapunt Nota Reikwijdte en Detailniveau N34 mede namens Het Drentse Landschap en
Natuurmonumenten**

Geachte statenleden en leden van GS,

In aansluiting op onze zienswijze en naar aanleiding van de reactienota willen wij u graag nog het volgende meegeven.

Groot aantal reacties maar op onderdeel onderzoek naar 80 km variant geen gehoor

Wij zien in de reactienota dat de plannen veel reacties hebben opgeroepen. Vanuit een groot aantal inwoners, inwonergroepen en maatschappelijke organisaties wordt gepleit voor een bredere scope van de milieueffectrapportage (m.e.r.), waarbij er - bijvoorbeeld in combinatie met de aanpassing van het knooppunt Gieten - ook gekeken wordt naar een duurzaam veilige 80 km variant voor de weg. Ook de commissie m.e.r. pleit voor een bredere scope.

Beperkte scope verkeerskundig onderzoek; combinatie variant niet onderzocht

Tegelijk wordt opname van deze variant in de m.e.r. in de Statenstukken afgewezen, omdat dit 'onderzocht en afgevalen is'. Hierbij wordt telkenmale verwezen naar het verkeerskundige onderzoek. Wij constateren dat

- in het verkeerskundige onderzoek dit punt slechts in zeer summiere zin aan de orde komt (drie alinea's binnen het onderdeel doorstroming en OV),
- onduidelijk is in welke mate het onderliggende wegennet daarmee belast zou worden (uitgaande van de huidige gemiddelde snelheid die niet veel hoger is) en
- daarbij niet is uitgegaan van de door ons bepleite -no regret- combinatievariant, namelijk verbetering knooppunt Gieten in combinatie met een duurzaam veilige aanpak van de rest van het tracé.

Geen integrale afweging en voortschrijdend inzicht

Wij constateren dat de keuze voor de in de m.e.r. te onderzoeken alternatieven door het College van GS daarmee niet op basis van een integrale afweging lijkt te zijn genomen, maar puur op basis van verkeerskundige rekenmodellen (die naar onze mening ook nog voor discussie vatbaar zijn).

Het verkeersonderzoek spreekt zelf over een dubbele trechter, waardoor de opties zijn gefilterd. Maar deze trechter is vooral gebaseerd op verkeersafwegingen. Zaken zoals klimaat, stikstof en effecten op de leefomgeving speelden hierin geen enkele rol.

Ook vinden wij dat het voortschrijdend inzicht m.b.t stikstofproblematiek, de klimaateffecten en de mogelijk blijvende lange termijn effecten (versnelde digitalisering/thuiswerken) door Corona in de afweging een rol moeten spelen.

Dit geheel sterkt ons in de opvatting dat deze varianten juist en daarom wel meegenomen zouden moeten worden in de m.e.r., zodat PS deze in de eindafweging goed en zorgvuldig onderbouwd kunnen meenemen.

Wij vragen u bovenstaande bij de behandeling en besluitvorming te betrekken.

Goedenavond,

Allereerst hartelijk dank dat ik hier vanavond mijn reactie op de conceptnotitie Reikwijdte en Detailniveau mag toelichten.

Mijn naam is Rob Gulmans, inwoner van Annen, en de door mij ingezonden zienswijze is nummer 51 op bladzijde 140 van de reactienota.

Ik ga ervan uit dat u deze tot zich genomen heeft, maar mocht dat niet het geval zijn zal ik deze nog even puntsgewijs kort toelichten.

Al vanaf februari 2019 ben ik betrokken bij de klankbordgroep die gevormd is om mee te luisteren naar de voortgang van bovengenoemde NRD. Ik gebruik hier bewust het woord meeluisteren omdat 90% van de inbreng van de klankbordgroepeelnemers niet terugkomt in de definitieve versie van de NRD.

Wat mis ik in de notitie:

1. Alternatieven waarbij er geen extra asfalt gestort wordt ontbreken

In de NRD worden er 'alternatieven' besproken en gepresenteerd. De NRD geeft geen alternatieven maar varianten.

De variatie zit hem alleen in het feit op welke locatie het extra asfalt gestort wordt.

Wat mist in deze notitie is dat er is helemaal niet gekeken naar echte (asfaltloze) alternatieven waarbij door middel van bijvoorbeeld middenbermscheiding, snelheidsverlaging of trajectcontroles (dan wel een combinatie van deze) de doorstroming en veiligheid verbeterd kan worden.

2. Verkeersveiligheid in de NRD heeft te weinig tot minimale weging meegekregen

In de NRD heeft men de conclusie getrokken dat variant 4 - met vier verdubbelingen van elk 3 km - het veiligste alternatief is.

Vier keer een samengaan van 2 banen naar 1 levert 4 keer een potentieel gevaarlijke situatie op (ook dat staat in het verkeersrapport van Sweco).

Hier schrijft men toe naar een mogelijkheid om zo veel mogelijk inhaalplaatsen te verwezenlijken in plaats van naar het alternatief te kijken, nl. inhalen onmogelijk dan wel onwenselijk (trajectcontrole/snelheidsbeperking) te maken. De provincie kiest hier bewust voor de gevaarlijkste variant.

3. Er is nergens rekening gehouden met de stikstof- en fijnstofimpact

In de hele NRD is niet gekeken naar de impact die een partiële verdubbeling heeft op de stikstof en fijnstofuitstoot.

4. No Regret

In de nota op pagina 31 wordt gesproken over No-Regret maatregelen:

"De provincie wil geen maatregelen nemen die niet bij het eindbeeld van een - op termijn - volledige verdubbeling passen."

De provincie geeft hier aan dat het einddoel een volledige verdubbeling van de N34 is.

Dit terwijl er in het verkeersonderzoek van Sweco blijkt dat de N34 zeker tot 2040 voldoet aan de gewenste capaciteit. Men heeft in Bijlage 2 op pagina 36 bij de tabel van de verwachte groei het meest positieve scenario geschetst. Tijdens de klankbordgroepbijeenkomsten is er ook een minder positief scenario (krimp van 5%) en een reëel scenario (krimp -1%) getoond, welke niet terug te vinden zijn in de ter inzage gelegde documenten.

In het kader van nut en noodzaak wordt dus ook hier toegeschreven naar de politieke behoefte om een snelweg aan te leggen op de Hondsrug. Indien men echt een no-regret oplossing wilt, wacht dan met het storten van 50 hectare onnodig asfalt in de Drentse natuurgebieden totdat op een juiste methode is bewezen dat dit absoluut noodzakelijk is.

Conclusie: Logische volgorde der zaken

Dat er een veiligheids- en doorstroomprobleem is bij knooppunt Gieten is duidelijk.

Dat men hier iets aan moet doen is onvermijdelijk.

De in mijn ogen meest logische, duurzame en financieel verstandige route is dat er vanuit deze nota (NRD) een goede oplossing voor de problemen bij knooppunt Gieten (*inclusief geluidwerende voorzieningen*) wordt gekozen *dus niet een goedkoop compromis om zo geld over te houden voor partiële verdubbeling van de rest van het traject.*

Na gereedkomen van de verbeteringen bij knooppunt Gieten dienen de verkeersstromen en ongelukken enkele jaren goed geëvalueerd te worden om pas daarna te besluiten, met in achtneming van de op dat moment bekende technieken, of een (partiële) verdubbeling nog wel nuttig, noodzakelijk dan wel nodig is. Waarbij ik nog wil opmerken dat indien de provincie kiest voor een snelheidsverlaging naar 80 km/uur op het gehele traject van de N34, de vermindering van stikstofuitstoot hoogstwaarschijnlijk genoeg is om de extra stikstofuitstoot die vrijkomt bij de aanpassing van het knooppunt Gieten te compenseren.

Gedurende dit hele proces de afgelopen anderhalf jaar krijg ik de indruk dat er door de provincie stelselmatig gewerkt is naar de gewenste conclusie, nl. zoveel mogelijk asfalt storten in de mooie natuurgebieden van Drenthe.

Rob Gulmans
Zuidlaarderweg 20a
9468 AE Annen
06-31777849
gulmans@hotmail.ca

Beantwoording van Vragen:

Hoe ziet u de economische drager van de N34:

Die zie ik totaal niet. Het is niet reëel te veronderstellen dat bij een (gedeeltelijke) verdubbeling ineens heel veel Groningers in Emmen gaan boodschappen doen of andersom. Utopische gedachte.

Van: [Gerard Spin](#)
Aan: [Statengriffie](#)
Onderwerp: Bijdrage bij het inspreken op 25 november jl.
Datum: dinsdag 1 december 2020 9:23:46

Mijn naam is Gerard Spin ik ben ondernemer uit Gieterveen en vader van vier kinderen tussen de 10 en 18.

Ik rijd 40.000km per jaar, volledig elektrisch, en ben een groot voorstander van doorstroming. Beroepsmatig adviseer ik al 20 jaar over doorstroming op parkeerlocaties. Als ik met deze kennis naar het verkeersplein Gieten kijk dan is het simpel: We moeten zoveel mogelijk voorkomen dat voertuigen stil staan en weer moet optrekken.

Hoe doen we dat?

Overduidelijk belangrijkste verbetering is het **voorkomen dat rechts afslaand verkeer over het verkeersplein moet**.

- a. Dus van Veendam naar Groningen, moet de afslag twee rijbanen krijgen. De rechterbaan wordt buiten het verkeersplein omgeleid naar een nieuw te maken invoegstrook N34 Groningen (een **bypass**).
- b. Hetzelfde geldt voor het creëren van een bypass bij afslag Assen naar Emmen.
- c. De overige twee afslagen voorzien van een bypass is een “nice to have” denk ik? Wellicht kunnen meetgegevens verkeersstromen hierover meer inzicht geven?

Wellicht kan het verkeersplein omgebouwd worden naar een “**turbo-rotonde**”? Onderzoeken?

- d. <https://nl.wikipedia.org/wiki/Turborotonde>

Volledige verdubbeling van N33 is mooi maar niet noodzakelijk gezien de komst van het autonome rijden. Ik rij zelf, bijna dagelijks, autonoom naar Groningen en dit werkt geweldig. Als meer voertuigen dat, in de nabij toekomst, gaan doen zorgt dit automatisch voor meer doorstroming. Dan rijden we als één ‘trein’ naar Groningen.

Door de N33 niet te verdubbelen, is het wellicht mogelijk het OV-punt te verbeteren?

Verbeteringen in de directe omgeving van het verkeersplein:

-

1. Het OV-knooppunt Gieten heeft een betonnen uitstraling. Dat past niet bij het beeld dat wij passanten willen geven.
 - a. Drenthe is een mooie groene, landelijke provincie waar je kan ontsnappen aan de drukte en je rust kunt vinden. Dat zou het OV-knooppunt ook kunnen uitstralen met een paar aanpassingen.
 - b. Ik heb nog nooit iemand op de bestaande buitenfitness gezien op het OV-plein? Idee is goed maar de locatie verkeerd denk ik.
2. De **fietsenstalling is niet veilig**. Ik heb van meerdere mensen gehoord dat er hun fiets daar was gestolen. Camerabewaking met slimme software en/of meldkamer er achter is

een denkriching voor een oplossing.

Weer een normale bushalte in Gieterveen zou ook ZEER welkom zijn. Het valt buiten de scope van de N33 maar toch wil ik het nog graag even kwijt. Willen we de omgeving leefbaar houden is een bushalte, met diensten die ook buiten kantooruren rijden, noodzaak.

Mochten er vragen zijn dan kan u mij bellen.

Met vriendelijke groet,
With kind regards,

Gerard Spin

Parkingware B.V.
Kvk nummer: 02083403

www.parkingware.com

Aandachtspunten inspreken N34
d.d. 25 november 2020

1. Belanghebbende

Ik ben eigenaar van een natuurterrein, Westertseweg 4 Midlaren. Het terrein grenst aan de Drentsche Aa (Wetertsediep) en bestaat uit erf, waterpartij en woeste grond.

2. Ik beheer het terrein sinds 20 jaar en doe dat mede in overleg met Staatsbosbeheer. In de afgelopen 10 jaar is de woeste grond stiltegebied geworden. Toegankelijkheid voor mensen is sterk afgenomen. De afgelopen 5 jaar wordt het deel woeste grond gemonitord door een vrijwilliger van Staatsbosbeheer.

3. Inmiddels is duidelijk dat de woeste grond een unieke plek is. De plek is nooit bewerkt en is historisch in een zeer oorspronkelijk staat. In de afgelopen 10 jaar is het aantal soorten dieren sterk toegenomen en beschouwen het als hun leefgebied. De soorten zijn: Ree, das, visotter, vos, steenmarter, boommarter, bever met burcht, bunzing, hermelijn, wezel. Verder leven er fazanten.

4. Verbreding van de N34 leidt tot meer stikstofdepositie en geluidsoverlast (overwegend wind uit het westen). Dit werkt in het nadeel van dit van dit unieke perceel. Dit moet voorkomen worden.

5. De Vijftig bunder gelegen achter mijn terrein (andere kant van de Westertseweg) is mede foerageergebied van dieren die zich veilig voelen in het stille gebied dat ik in de afgelopen 10 gecreëerd heb. Ook in de Vijftig bunder heb ik als gulle gever via Natuurmonumenten voor een periode van 5 jaar geïnvesteerd. Nu wordt op dat natuurterrein de toplaag (zwaar vervuild met stikstof) verwijderd om de oorspronkelijke begroeiing (o.a. verschillende soorten heide) weer tot zijn recht te laten komen.

6. Voor de Vijftig bunder geldt ook dat de stikstofdepositie moet afnemen wil dit project slagen. Verbreding van de N34 zal daar niet bij helpen. Ook al zijn er beleidsvoornemens om dit te voorkomen; de praktijk is weerbarstiger (zie N33).

Willem Bok

Peter de Boer / schipborg/

Ik wil graag op een aantal zaken wijzen, als ervaringsdeskundige. De afgelopen 11 jaar heb ik circa 2500 keer in de spits de route naar Groningen gereden. Verdubbelen van de N34 tussen Annen en de Punt heeft geen zin. Ook zijn er op dit traject geen spannende bochten en afslagen zoals bij Odoorn. Net als het knooppunt Gieten een bottleneck is voor het verkeer uit zuidelijke richting, is de A28 dat voor het einde van de N34. Maar de capaciteit van het gehele wegennet is in de ochtend niet toereikend. De doorstroming verbeteren bij de aansluiting N34-A28 leidt alleen maar tot langere files bij Haren en Groningen. Het gaat niets oplossen. Het is niet meer dan de problemen verplaatsen. Al helemaal als de verkeersafwikkeling bij Gieten wordt verbeterd, en de stroom auto's wordt verhoogd. Het lijkt er sterk op dat de ontwerpers niet werkelijk het hele schaakbord overzien. Het is jammer dat de verlaging van de snelheid op de A28 samenviel met de Coronacrisis. Daardoor heb ik het effect op de doorstroming niet goed kunnen beoordelen.

Harmonica-effect leidt tot files

De overgang van de N34 naar de A28 zal altijd een bottleneck blijven, mede door de op en afritten bij afslag Eelde-Glimmen. Bij drukte ontstaat hier al snel een Harmonica-effect. Een verdubbeling van de N34 tussen Schipborg en de Punt heeft alleen daarom geen zin. Beter zou het zijn om de snelheid hier naar 80km/u te veranderen. Gunstig voor de verkeersafwikkeling van invoegend verkeer bij afslag Zuidlaren, en voor de CO-2 en Stikstofuitstoot en geluid. De wens is dus de snelheid aan te passen naar 80km/ u. Dit bevordert de gewenste doorstroming. Zeker bij drukte, waardoor het harmonica-effect de snelheid zelfs sterk onder de 80 km/u brengt.

Asfalt N34

Het asfalt ter hoogte van Schipborg komt uit een categorie die geschikt is voor een rijnsnelheid van 80 km/u. Gevolg hiervan er onnodig meer geluidsoverlast wordt geproduceerd omdat de toegestane snelheid op de N34 hoger is. Met het groter worden van auto's en banden neemt de geluidsdruk elk jaar toe. Wat is de verwachting voor de toekomst voor wat betreft het toepassen van geluid reducerend asfalt?

Geluidswal ter hoogte van Schipborg die aangelegd is ten gunste van nieuwbouwwijk de Oude Tolweg Zuidlaren.

Deze geluidswal van Schanskorven ligt ter hoogte van de Oude Tolweg te Zuidlaren. Er staat een rapport van de gemeente Tynaarlo online waarin staat dat de geluidsbelasting na de realisatie niet zal toenemen. Het is bekend dat met schanskorven moeilijk met meetapparatuur zijn te beoordelen. De werkelijke geluidsbelasting is aan deze kant van Schipborg aanzienlijk hoger dan aan de

noordzijde. De schanskorven leiden dan misschien niet tot een sterke verhoging van het aantal decibel, maar de geluidswal reproduceert het verkeersgeluid tot een irritant versnipperd geluid. Zeker vanaf een wat grotere afstand tot de weg. Er zou meer aan geluidsabsorptie gedaan kunnen worden. Dan nu de vraag, hoe wordt dit probleem aangepakt bij de verbetering van de N34?

Kortom, wij willen graag een rijnsnelheid van 80km/u. Beter geluid reducerend asfalt en een aanpassing van de bestaande geluidswal, zodat deze geluid absorbeert.

Veiligheid

De grote groene streep midden op de weg heeft veel goeds gebracht. Het is onbegrijpelijk dat er nog steeds stukken zijn waar je mag inhalen. Er is nog één heel belangrijk probleem overigens: Bijna alle navigatiesystemen geven een rijnsnelheid van 80km/u aan de op de N34. Als het dan toch 100km/u blijft, zorg er dan voor dat de navigatiesystemen aangeven dat de rijnsnelheid 100km/u is. Dan gaan minder mensen 80km/u rijden, met inhalen tot gevolg. Meer verkeersborden die de juiste snelheid kunnen hier ook bij helpen. De 80km/u weergave in navigatiesystemen heb ik gezien bij audi, mercedes en renault. Andere merken niet gezien. Heb nergens een juiste weergave gezien. Uiteraard staat de juiste snelheid regelmatig op hectometerpaaltjes, maar toch te onduidelijk.

Tot slot: Het traject Zwolle – Ommen heeft een betere doorstroming gekregen na het verlagen van de snelheid. De gemiddelde snelheid ging omhoog.

Advies:

Traject Gieten – De punt: Totale rijbaan wellicht een metertje breder, dubbele groene streep, doorgetrokken. Zo blijft het tweebaans en kunnen hulpdiensten goed inhalen. Tevens zie je veel eerder als het mis gaat met frontale ongelukken. Verder voorzien van geluidvriendelijk asfalt.

Met vriendelijke groet,

Peter de Boer

DE TOEKOMST VAN DE N34 IN RELATIE TOT TOERISME EN RECREATIE

Zienswijze van een recreant

Inleiding

In de discussie over de toekomst van de N34 zijn verschillende perspectieven van belang: verkeersveiligheid & andere verkeersaspecten, natuur & milieu, maar ook toerisme & recreatie. Onderstaande zienswijze heeft dat laatste perspectief als vertrekpunt.

Betekenis van het stroomdallandschap voor recreanten

Mijn kennismaking met het stroomdallandschap dateert van 1963. Mijn familie bracht de zomervakantie door in een huisje aan de Westertseweg te Midlaren, nog geen honderd meter van de Drentsche Aa verwijderd. Sindsdien ben ik aan die plek en dat gebied verknocht: het stroomdallandschap dat zich ontvouwt vanaf Zuidlaren en loopt tot De Punt. Met in de verte de N34, die zich meestal net onder de geluidsgrens bevindt van wat storende aanwezigheid is. Maar soms al daarboven.

Ik kom in het gebiedje nu meer dan vijftig jaar, meestal zo'n zes weken per jaar. En met mij mijn vrouw, onze kinderen en hun partners, mijn broer, schoonzus, nichten en neven plus talloze vrienden en kennissen.

Wat maakt het gebiedje voor al deze mensen zo aantrekkelijk. Steeds wordt op die vraag hetzelfde antwoord gegeven: de rust, de stilte en het natuurschoon.

Dit wordt ook jaar in jaar uit gezegd door alle andere bewoners van vakantiehuisjes en campings in de omgeving.

En de vele honderden fietsers & wandelaars met wie ik in de loop der jaren een praatje heb gemaakt, bevestigen dit. Als een warm bad ervaren zij de rust, de stilte en het natuurschoon.

Kortom, een rustige N34 is aantrekkelijk voor recreanten.

Betekenis van recreanten voor de lokale economie

Alleen mijn gezin al draagt jaarlijks voor enkele duizenden euro's bij aan de lokale economie, zo valt eenvoudig uit onze bankafschriften af te lezen. Het gaat hierbij werkzaamheden door timmerlui en loodgieters aan het huisje, om zes weken lang boodschappen bij de supermarkten in Zuidlaren, maar ook om verf, gereedschap en dergelijke bij de Hubo en Tissingh, kleding en nieuwe schoenen bij onder meer Rucht en niet te vergeten de etentjes in de pizzeria's en andere restaurantjes van Zuidlaren, Midlaren, Noordlaren, Glimmen et cetera.

Vastgesteld kan worden dat de recreanten een interessante bijdrage leveren aan de lokale middenstand.

Conclusie

Het perspectief van de recreanten mag zeker gewicht in de schaal leggen. Zij behoren tot de spelers in het gebied. Ook met hen dient rekening te worden gehouden. Daarbij leggen zij economisch zeker gewicht in de schaal.

Vanuit de optiek van de recreanten is het wenselijk de N34 tweebaans te houden en een maximumsnelheid van 80 km te hanteren.

S.M. Burgers Van Brakelstraat 4 2518 VZ DEN HAAG 070 363 71 65
sald.burgers@ziggo.nl

Inspraaktekst 25 november 2020 inzake Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34 van D.J. Spanjaard (zie ook mijn zienswijze d.d. 03 april 2020, bevestigd met uw brief d.d. 9 april 2020, kenmerk 15/VV/2020000755):

Geachte Commissieleden en overige aanwezigen,

Dank voor de gelegenheid om toelichting te mogen geven op mijn eerder ingediende zienswijze.

Na het lezen van de concept notitie was ik blij en bedroefd tegelijk: blij dat er een voorstel ligt om bij Gieten de rotonde uit te breiden met een fly-over voor de N34 en bedroefd vanwege plannen voor een gedeeltelijke verdubbeling op een aantal plaatsen, naar mijn mening geen oplossing voor al dan niet bestaande problemen maar wel verspilling van gemeenschapsgeld dat beter aan echte knelpunten kan worden besteed (er zijn er meer dan genoeg). Heel jammer ook dat beide projecten aan elkaar gekoppeld worden; dit is niet nodig en ook niet zinvol!

Ik zal mijn mening verduidelijken aan de hand van de volgende thema's:

- 1 Milieu en ruimtelijke kwaliteit
- 2 Economie en financiën
- 3 Veiligheid en doorstroming

Milieu en ruimtelijke kwaliteit:

Stikstofoxyden en stof/fijnstof emissies zijn belangrijke vervuilende stoffen waar ook het verkeer aan bijdraagt. De meeste vervuiling van motorvoertuigen vindt plaats tijdens stilstand (files) en bij hoge snelheden. Aan stilstand is bij Gieten iets te doen maar het streven naar hogere gemiddelde snelheden over de N34 leidt tot nog meer milieubelasting en tast de ruimtelijke kwaliteit die toch al onder druk staat nog meer aan.

De Hondsrug is UNESCO Geopark, gebruik de N34 Hunebed Highway om van deze fantastische omgeving te genieten in plaats van er zo snel mogelijk overheen te razen! Ook de geluidsoverlast is nu al erg genoeg (op ca. 150 m afstand wonende spreek ik uit eigen ervaring).

Economie en financiën:

Belangrijke pijlers van de Drentse economie zijn agrarische bedrijven en toerisme. Moeten de boeren soms nog harder getroffen worden om extra stikstofoxyden door het verkeer te compenseren?

Het toerisme (denk aan horeca, campings, vakantieparken) is gebaat bij goede bereikbaarheid. Daarvoor is verdubbeling van de N34 beslist niet nodig.

Veiligheid en doorstroming:

Niemand zal het belang van veiligheid ontkennen. Maar gehele of gedeeltelijke verdubbeling van rijbanen is daarvoor niet de oplossing, kijk maar naar de dagelijkse filemeldingen vanwege ongevallen op de autosnelwegen (de z.g. A-wegen). Ook nu het vanwege meer thuiswerken (voor een deel waarschijnlijk blijvend) veel minder druk is op de weg. Opmerkelijk is ook dat de voorgestelde verdubbeling de doorstroming zou helpen verbeteren: immers staat in de notitie dat slechts 20% van het verkeer de gehele route van Emmen tot de Punt of omgekeerd gebruikt! 80% berijdt slechts een deel van de weg. Ook voor die 20% is de "winst" niet meetbaar want aangekomen bij de stad Groningen loop je alsnog vast (op of voor de ring, dan wel in de stad zelf).

Ronduit onbegrijpelijk is hoe men op een 100 km/h max weg naar 100 km/h gemiddeld denkt te kunnen komen: zonder overtreding van de max. snelheid (statistisch met 50%) is dat niet mogelijk!

Nul ongevallen is een mooi streven maar helaas niet realiseerbaar. Er zijn namelijk andere factoren dan de breedte van het asfalt die hier een rol spelen (onoplettendheid, afleiding door smartphone, vermoeidheid, onwel worden, technische storingen in of aan het voertuig, mogelijk zelfs opzettelijk crimineel gedrag of zelfmoord). Wel is bekend dat hoe hoger de snelheid is, des te erger de gevolgen van een ongeval zijn. De max. snelheid terugbrengen naar 80 km/h is daarvoor dus een betere garantie mits hier ook handhaving (b.v. door trajectcontrole) aan gekoppeld wordt.

Hierdoor worden milieu, ruimtelijke kwaliteit, doorstroming en veiligheid beter gediend.

Al met al kan niemand het hiermee oneens zijn, toch?

Ik dank u voor uw aandacht en wens u goede gezondheid en wijsheid bij het nemen van besluiten over het vervolg.

D.J. Spanjaard

Borger-Odoorn

Inspreken Provincie Drenthe, 25 november 2020

Eddy Elsinga, namens BewonersN34Noord

Voorzitter, leden van de commissie, dank voor de mogelijkheid om in te mogen spreken en onze gedachten en ideeën mbt. de veiligheid van de N34 te mogen delen, als aanvulling op mijn zienswijze (nr. 2). Ook ik ben deelnemer -geweest- van de klankbordgroep en deel de visie van vorige sprekers hierover (*'leuk dat u er was, dank voor het meedenken, maar wat u voorstelt kan helemaal niet, wij gaan op de ingeslagen weg verder'*).

Het zal u niet verbazen dat wij niet enthousiast zijn over een mogelijke verdubbeling van de N34. Niet enthousiast omdat het in onze directe woonomgeving is (Schipborg/Zuidlaren), maar ook in het licht van oa. de stikstofproblematiek, de impact op kwetsbare Natura 2000 gebieden, dat de N34 tot 2040 géén afwikkelingsproblemen kent, maar bovenal dat de voorgestelde ingrepen in alle verdubbelingsvarianten slechts een beperkt effect hebben op het aantal ongevallen met dodelijke afloop (*20-25% minder dodelijke ongevallen. Bron, Sweco*), terwijl dat één van de hoofddoelstellingen is om de N34 aan te pakken!! De oplossing van het gedeeltelijke verdubbelen staat in schril contrast met de ambitie van de provincie om het aantal verkeersslachtoffers te reduceren naar nul (bron website Provincie)

En met snel veranderende samenleving ziet de wereld er ineens heel anders uit dan pakweg een half jaar geleden, met gevolgen voor onze manier van werken en reizen. Sweco heeft in opdracht van Groningen Bereikbaar onderzoek verricht naar de manier waarop we gaan werken en reizen de komende jaren/decennia. Opvallend is het volgende:

-maart/april 2020: er zijn geen files meer, het autoverkeer is gedaald met 50%, deelname aan het OV is gedaald met 90%. Bij de tweede golf is het autogebruik weer op niveau, files blijven uit door 1. thuiswerken en 2. het mijden van de spits

-de effecten van corona op werken en reizen is groot. Er ontstaat een nieuwe blijvende mix tussen werk/privé, forenzen/thuiswerken, fysiek/online afspreken. De ideale werkweek bestaat uit 2 dagen thuis, en de rest op kantoor. Mensen verwachten dat dit structureel is

-een dag extra thuiswerken per week levert op: minder reiskosten, minder CO2, minder kilometers (80-100.000 km/week!), minder files (150-200 uur per week)

-de intensiteit van de wegen neemt in de spits af en in de daluren toe, dit is een blijvend effect

Voor meer informatie klik op de link <https://www.youtube.com/watch?v=V2z0Hxp11Qk>

Voor ons is duidelijk dat nut/noodzaak van het gedeeltelijk verdubbelen *als uitgangspunt* wegvalt om *dit plan in deze vorm* door te zetten. De voorgestelde maatregelen in het NRD dragen nauwelijks bij aan de geformuleerde doelstelling én ze zijn suboptimaal (oa. vanwege de beperkte theoretische rijtijdwinst, de vermindering van het aantal ongevallen met dodelijke afloop, weg kent geen afwikkelingsproblemen tot 2040).

Er wordt naar onze mening door de provincie Drenthe stelselmatig toegewerkt naar de politiek gewenste conclusie met de N34 (verdubbelen met als eindscenario een volledige

verdubbeling). Bruikbare praktische ideeën van inwoners + weggebruikers worden niet serieus genomen en terzijde gelegd.

Blijft over de verkeersveiligheid: Veiligheid heeft de hoogste prioriteit, snelheid niet. De gekozen oplossing (nog) niet. Waar zijn de onderzoeken die aantonen dat het gedeeltelijk verdubbelen de veiligheid verbeterd? De keuze om dit te doen is gebaseerd op ideeën, veronderstellingen en aannames, op basis waarvan u straks een besluit moet nemen. Aangedragen alternatieven krijgen geen eerlijke kans en worden niet of onvoldoende meegewogen op hun effectiviteit, efficiency en kosten (bv. 80 km/uur tijdens de spits, inhaalverbod op N34, etc.).

Mijn vraag aan uw college is: weet u uit welke onderzoeken is aangetoond dat een gedeeltelijke verdubbeling veiliger is? Weet u welk probleem is er in 2026 nu structureel opgelost is met deze gedeeltelijke verdubbeling? Hoe toekomstbestendig is de gekozen oplossing?

Tenslotte

1. Een milieuvriendelijker variant die recht doet aan natuur, verkeer én de geformuleerde doelstellingen ontbreekt in de NRD;
2. Het voornemen om de N34 gedeeltelijk te verdubbelen is in beton gegoten; de provincie staat onvoldoende open voor alternatieven of voor wijzigingen of verbeteringen van de plannen als gevolg van voortschrijdend inzicht. Alternatieven waarbij geen extra asfalt nodig is of het gefaseerd aanpakken van de plannen (eerst Gieten en daarna verder kijken). Wij willen u vragen deze alsnog mee te nemen in de NRD en in de MER;
3. De verkeersveiligheid in de NRD heeft te weinig weging meegekregen, de basisberekeningen van nut en noodzaak zijn gedateerd. Dit selectieve gebruik van verouderde cijfers en m.n. het niet meenemen/onderzoeken van de effecten van de nu in uitvoering zijnde verbeteringen aan de N34 maakt de conclusies uit het Sweco rapport te onbetrouwbaar als basis voor besluitvorming (zie verder de zienswijzen);
4. Na de aanpak van knooppunt Gieten dienen de effecten enkele jaren goed geëvalueerd te worden om pas daarna te besluiten, met in achtneming van de op dat moment bekende technieken, of een (partiële) verdubbeling nog wel nuttig, noodzakelijk dan wel nodig is. De veranderende inzichten mbt. mobiliteit en thuiswerken moet daarin ook meegewogen worden;
5. Snelheid is een zeer relatief begrip, tijdwinst ook. De tijdwinst afgezet tegen de investering die dit vergt geldt slecht voor 20% van de deelnemers (die het hele traject Emmen-De Punt rijden);
6. Gedeputeerde Bijl beweert dat 80 km/uur niet hoort bij een stroomweg. De N34 is echter altijd een stroomweg geweest, de verhoging van 80 naar 100 km/u of andersom is dus gewoon mogelijk. Een automobilist zal het onderliggende netwerk van wegen niet structureel zien als alternatief want de gem.snelheid ligt daar lager dan de gem. snelheid op de N34;
7. Het verlagen van de snelheid in de spits wordt niet als serieus alternatief gezien voor de doorstroming, terwijl de combinatie van 80 km/uur in de spits sámen met de aanpak van verkeersplein Gieten de beste mogelijkheden geeft voor doorstroming. Tevens biedt het allerlei andere bijkomende voordelen als vermindering van stikstofuitstoot, minder lawaai, geld dat aan andere zaken uitgegeven kan worden, etc.

Interessant materiaal voor de leden van de commissie OGB, zou u deze nog naar hen willen mailen?

<https://hivemobility.nl/>

Voorzitter, leden van de Commissie, Gedeputeerden en andere belangstellenden. Ik ben Gezinus Martens uit Eext, was lid van klankbordgroepen. Reconstructie rotonde , verdubb. N 33 en nu.

Ik spreek in namens de Commissie Dorpsbelangen Eext en op persoonlijke titel.

De Zienswijzen 69 en 76 zijn ingediend, deze geven duidelijk aan wat wij vinden van de plannen.

De aangegeven punten in beide zienswijzen zijn in de reactie nota soms zonder onderlinge samenhang geadresseerd.

Het is denk ik goed, u nog even mee te nemen op de autowegen rond Eext, met als doel nogmaals duidelijk te maken wat de impact is van deze wegen voor het dorp Eext.

We gaan de N33 op vanuit Assen, langs Rolde, in de richting van het verkeersplein Gieten.

Rechts zien we de wal, die is aangelegd langs de begraafplaats Hilligmeer. Op dat moment zien we links voor ons Eext liggen. Dat is ook het moment dat het verkeer hoorbaar is in het dorp en als je het uitzicht er op hebt, zichtbaar. We zijn op dat moment nog ca 3 km van het verkeersplein.

In het verkeersplein gaan we driekwart rond in de richting Groningen. Zodra we het verkeersplein verlaten zien we het dorp Eext weer links van ons. We rijden ruim 2,5 km voordat we in Noordelijke richting tussen de bossen verdwijnen en Eext echt hebben gepasseerd.

Als we maar groot en hoorbaar genoeg waren, zijn we ruim 5 km hoorbaar en of zichtbaar geweest voor de bewoners van Eext. Iedere zware vrachtwagen, die de N33 en of N34 berijdt vanuit het westen of Noorden ofwel naar het westen of het Noorden zorgt voor ca 2 tot 3 minuten hard geluid.

Eext is daaraan gewend, denk ik. Maar het is wel genoeg. Meer is niet acceptabel. Er zullen bij de aanleg en reconstructie adequate maatregelen moeten worden genomen tegen het geluid.

Wij vinden het geen goed idee om een groot deel van de esgronden ten zuidoosten van Eext op te offeren voor een verschoven Fly-over of een Klaverblad. Dat het verkeersplein anders moet dat snappen we, dat het vastliep, zagen we dagelijks.

De vorige reconstructie van de rotonde heeft ons een directe fietsverbinding met Gieten en het OV plein opgeleverd. Erg belangrijk voor de inwoners van Eext en alle anderen die daar gebruik van maken. OV in Eext is verdwenen, maar een goed bereikbaar OV plein is een acceptabel alternatief.

Het verschuiven van dat OV knooppunt in zuidelijke richting en/of het verdwijnen van de fietsbrug, zijn voor de inwoners van Eext niet acceptabel. De alternatieven die dergelijke maatregelen nodig maken, wijzen we af.

De gewone Fly-over, maar dan zo aangepast, dat de hoogte kan worden beperkt, vinden wij de beste oplossing. Voorwaarde is uiteraard dat er ruim voldoende geluidsbeperkende maatregelen worden genomen.

De N34 ligt er al ruim 50 jaar, en de N33 bijna 50 jaar. In de eerste jaren konden we ze gebruiken. Eext had directe toegang naar rotonde en een directe verbinding met Gieten. Sinds de aanleg begin jaren 70 van de N33 tussen Assen en Gieten niet meer.

De gedeeltelijke verdubbeling van de N34 om deze veiliger te maken begrijpen we, ook Eext heeft inwoners verloren door ongevallen op de N34.

Eerder heb ik aangegeven dat de wegen er al zo'n 50 jaar liggen. Ze zijn echter vanuit Eext niet goed bereikbaar. Wanneer de N34 verdubbeld gaat worden langs Eext, hetgeen in meerdere alternatieven een reële optie is, dan moeten zowel de tunnel in Heiakkers, als die in de Annerweg worden aangepast. Om de geluidsbelasting en de zichtbare aanwezigheid te beperken zou het verstandig zijn de weg langs Eext verdiept aan te leggen. Het aanleggen van één kruising vanuit Eext in Oost Noord Oostelijke richting **over** de N34 heen, met af en opritten op de plek van de parkeerplaatsen Koebroeken en Haverlanden zou dan een geweldige win – win situatie op kunnen leveren.

Eext zou eindelijk een directe toegang krijgen tot het primair wegennet, na 50 jaar enkel overlast en geen profijt. Tegelijk worden een aantal onveilige punten in het onderliggende wegennet in één keer een stuk rustiger. Eexterhalte, kruisingen in Annen en Rolde en de weg door Eexterzandvoort.

Het punt van de Op en afritten alleen maar afdoen met het feit dat er al genoeg zijn, doet geen recht aan de situatie zoals die is, is ontstaan en de problemen , die er mee kunnen worden opgelost.

Bedankt voor uw aandacht en veel wijsheid bij de besluitvorming