

Betrekken bij
PS-vergadering van
16 december 2020

Transcript (woordelijk verslag)

**van de vergadering van de
Statencommissie Omgevingsbeleid**

Insprekavond Nota Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34

gehouden op woensdag 25 november 2020

Transcript

Vergadering van de Statencommissie Omgevingsbeleid|

Insprekavond Nota Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34

Woensdag 25 november 2020

Locatie: digitale vergaderomgeving van het Drents parlement

Aanwezig:

de heer S.J. Vegter (voorzitter, CDA)
de heer M.A.M. Berends (PvdA)
mevrouw A.M. Kleine Deters (D66)
de heer T.A. Koopmans (PVV)
de heer E.E.A.A. van Liempd (GroenLinks)
de heer R. Mäkel-van Luttikhuisen (SP)
de heer J.J. Moes (VVD)
de heer W.L.H. Moinat (SP)
de heer K. Neutel (CDA)
de heer H. Omlo (Forum voor Democratie)
mevrouw T. Potharst (Partij voor de Dieren)
de heer R.R. Pruijscher (ChristenUnie)
de heer A.K. Schoenmaker (Sterk Lokaal)
de heer J.G.M. Schomaker (PvdA)
mevrouw E. Slagt-Tichelman (GroenLinks)
mevrouw E.C. Vedder-Monaster (CDA)
de heer A.J. Voerman (OpDrenthe)
de heer A. Vorenkamp (PVV)
mevrouw R.R.M. Zuiker (Partij voor de Dieren)
mevrouw F. Zwaan-Alberts (VVD)

mevrouw R. Veenstra, statenadviseur

Voorts aanwezig de leden van GS:

de heer C. Bijl (PvdA)
de heer H. Brink (VVD)
de heer H.G. Jumelet (CDA)
de heer J.N. Kuipers (GroenLinks)
de heer T. Stelpstra (ChristenUnie)

Afwezig:

de heer E. Bos (GroenLinks)
de heer J.F. Bos (Forum voor Democratie)
de heer R.A.A. Bosch (PvdA)
de heer R.W. Camies (Forum voor Democratie)
mevrouw L. van Dijken-te Velde (ChristenUnie)
de heer J.W. Drukker (Forum voor Democratie)
de heer F.P. Duut (OpDrenthe)
de heer G. Serlie (VVD, voorzitter)
de heer J. Smits (VVD)
de heer H.H. Veldsema (ChristenUnie)
de heer H. van de Weg (SP)
de heer J.R. Wiersema (Sterk Lokaal Drenthe)
mevrouw B. Zouine (D66)
de heer P.A. Zwiers (PvdA)

1. Opening

De voorzitter: Dames en heren, wij gaan nu zorgen dat de mensen in de spotlight gezet worden, die zich bekend hebben gemaakt als woordvoerder voor dit onderwerp. Terwijl dat gebeurt heet ik iedereen alvast van harte welkom. De aanwezigen hier in de Statenzaal, de mensen die digitaal aanwezig zijn, bij deze speciale commissievergadering van de Commissie Omgevingsbeleid, met eigenlijk maar één agendapunt, namelijk de Nota Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34. We hebben een enkele afmelding ontvangen, onder andere van meneer Smits, die vervangen wordt door mevrouw Udinga. Samen met de heer Serlie heb ik met hem afgesproken, dat ik vanavond deze vergadering zou leiden en dat betekent dat hij afwezig is. En het quorum is aanwezig, dat heb ik inmiddels vastgesteld. Maar nog niet alle commissieleden zijn aanwezig en ik heb er geen beeld van of alle commissieleden er zullen zijn. Maar de woordvoerders zijn er en daar gaat het om. Ik zeg maar zo, de Tweede Kamer zit ook niet altijd vol.

2. Nota Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34; Statenstuk 2020-957

De voorzitter: Dan hebben we dus vanavond de insprekavond. We werken met spotlight. Dat betekent dat we de woordvoerders van de diverse fracties in beeld hebben en alle andere aanwezigen niet. U weet dat gedeputeerde Bijl de gedeputeerde is die bij dit onderwerp is, maar die zetten wij ook niet in beeld, want hij is vanavond geen woordvoerder. Het is een feestje van de Statenleden. Deze vergadering is ingelast, omdat veel indieners van een zienswijze aangegeven hebben niet tijdig op de hoogte te zijn geweest van de behandeling in de commissievergadering van 21 oktober, zodat we nu alsnog de sprekers de gelegenheid kunnen geven hun zegje te doen en de Statenleden in staat te stellen om dit te betrekken bij de behandeling van dit agendapunt en de besluitvorming in de vergadering van 16 december aanstaande. Dan is het zo dat wij 21 sprekers hebben en als wij vanavond de teugels laten vieren en alle fracties de gelegenheid gaan geven om aan elke spreker één vraag te stellen, dan verwacht ik dat wij ongeveer om half vier vannacht klaar zijn en ik weet zeker dat niemand dat leuk vindt. Dus ik heb een paar spelregels bedacht en die luiden als volgt: de sprekers krijgen vijf minuten. Ik verzoek aan de sprekers dat, als ze hun verhaal al gehoord hebben van een andere spreker, ik weet ook niet wat jullie gaan zeggen, om dan zelf te concluderen dat het onderwerp al helemaal aan bod is geweest. Desnoods met de woorden van: ik had ook graag willen zeggen dit en dat en bla, bla, bla, maar eigenlijk is dat al behandeld. Dan winnen we toch wat tijd met elkaar. Als er sprekers zijn die een gezamenlijk bondje hebben, waarbij ze hebben afgesproken dat de een deel één zou doen en de ander deel twee, dat is ook prima. Laat dat even weten, dan laat ik die sprekers achter elkaar spreken en verdubbel dan ook de tijd om vragen van de staten te stellen na afloop. Vijf minuten spreektijd, daar komt maximaal vijf minuten bij om vragen te stellen. Dat betekent als de vijf minuten om vragen te stellen om zijn, dan kap ik dat gewoon af in het belang van de sprekers nummer 18, 19, 20 en 21, want die willen misschien ook nog wel het laatste kwartier van Ajax zien vanavond. Je weet het niet, maar dan zijn we op een redelijke tijd in ieder geval bij een eindpunt. En ik geef dan aan de Statenleden mee, dat als ze toch een stevige inhoudelijke vraag aan één van de sprekers zouden hebben, dan kunnen ze die natuurlijk tussen vandaag en 16 december best op enig moment nog een keer rechtstreeks aan de sprekers stellen. De griffie zal uiteraard helpen dan bij het verstrekken van het mailadres. In het kader van de AVG zeg ik maar meteen: als u daar bezwaar tegen heeft, dan geef dat maar even aan. Dan weet u zeker dat u geen vragen meer krijgt. Oké, de gebruikelijke werkwijze is dat we alleen korte, verhelderende vragen stellen. Dus het kan ook zomaar zijn, en ook dat is goed voor de sprekers om te weten, dat na uw spraak er geen vragen komen. Dat betekent alleen maar dat u daarmee een impliciet compliment krijgt. Dan is uw verhaal gewoon duidelijk. En dat biedt ook weer snelheid in deze vergadering. Ik denk dat ik daarmee wel het meeste gezegd heb, wat ik

kwijt wil. Ik zeg dus niet dat ik streng ben vanavond want dat ben ik helemaal niet. Maar ik probeer dus wel een beetje op de tijd te letten. Wij gaan zo langzamerhand beginnen met de eerste sprekers. Omdat ik hier in de zaal gemerkt heb dat de heer Van Zomeren, spreker nummer één en de heer Hofman, spreker nummer twee, beiden spreken namens de Groep Gasselte. De één gaat in op de procedure, de ander op de inhoud. En dat betekent dat wij nu eerst tien minuten sprekers krijgen. Eerst meneer Van Zomeren en dan de heer Hofman. Dat betekent dat er daarna ook maximaal tien minuten is voor de Statenleden om eventueel vragen te stellen. En dan lijkt het me nu de hoogste tijd om te beginnen. Dan geef ik graag eerst het woord aan de sprekers nummer 1 tot en met 5, die hier in de zaal zitten. Daarna gaan we over op de digitale sprekers. En dan geef ik hierbij het woord aan de heer Van Zomeren, ga uw gang.

De heer Van Zomeren (inspreker Groep Gasselte): Voorzitter en leden van de commissie Omgevingsbeleid, dank voor de uitnodiging. Ik ben Jan van Zomeren uit Gasselte en spreek namens, op dit moment, het aantal stijgt snel, 27 personen uit Gasselte en omgeving. Zoals al gezegd, de heer Wico Hofman van onze groep zal het inhoudelijke deel voor zijn rekening nemen en ik het procedurele. Wij maken ons ernstige zorgen over de door de provincie Drenthe, vanaf ongeveer 2018 tot nu toe gevoerde procedure, alsmede over de inhoud van het voornemen tot het gedeeltelijk verdubbelen van de N34. Dus voor wat betreft de procedure. Wij zijn blij dat uw Commissie en het Presidium hebben bevorderd en besloten een extra inspraakronde te regelen, nadat tijdens de vorige vergadering van de Commissie bleek, dat Gedeputeerde Staten verzuimd hadden de indieners van een zienswijze op de hoogte te stellen van a) een reeds begin september jongstleden uitgebrachte reactienota. Dat is een oordeel over de ingediende zienswijzen. En b) de mogelijkheid om tijdens genoemde Commissievergaderingen 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 en ook contact met ons daarover te hebben. Tevens verzuimde 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, de dato 2 april 2020, waarin staat dat de nota wordt toegezonden zodra Provinciale Staten 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 erven de gang van zaken als zeer teleurstellend en hebben eerder het woord onbehoorlijk genoemd. Tot op heden hebben wij van Gedeputeerde Staten overigens nog steeds 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 nul-variant. Aldus de gedeputeerde. Dat mag dan zo zijn, maar die openheid en bespreekbaarheid hebben beide alleen maar betrekking op de verdere uitwerking van de Conceptnota 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 milieuaspecten en milieubelangen. Bij het beoordelen van het 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 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 is de conclusie alleen maar dat er sprake is van geklungel. Hoe dan ook, op zijn minst is er verwarring ontstaan over de status van de genomen besluiten. Volgens de provincie is er geen principebesluit. Toch lijkt het er impliciet wel te zijn. Dat blijkt onder andere uit, en dan heb ik een hele waslijst van voorbeelden, die ik hier niet zal noemen

vanwege de tijd, maar voordragen kan altijd nog. Kortom, principebesluit of niet, er is veel wantrouwen. Wij vinden dat daaraan gewerkt zal 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 jongstleden 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 voortdurende 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 het Dagblad van het Noorden van eergisteren. Ik citeer: thuiswerken lost files op. Nieuwe wegen niet nodig, nu niet en later ook niet. Dus beter vertraging dan slechte verhoudingen en wantrouwen. Mocht de procedure toch worden doorgezet, dan zijn 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 of dus nóg geen opdracht mogen geven om de MER in gang te zetten. Het zou de gedeputeerde sieren als hij, maar ik begrijp dat dat niet lukt, vanwege de positie die hij nu heeft, als hij vandaag of één dezer dagen nog aangeeft wat de procedure is en wat voor ons de rechtsmiddelen zijn. Dan zijn wij, maar ook Provinciale Staten tijdig op de hoogte. Voorzitter, dank u wel.

De heer Hofman (inspreker Groep Gasselte): En nu 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 verkeersveiligheid. Bij herhaling geven zij in de Reactienota aan, dat de enige reden om de N34 gedeeltelijk te verdubbelen de verkeersveiligheid is. Relatief veel frontale ongevallen, omdat weggebruikers op de verkeerde weghelft belanden. Dat moet je dan onmogelijk maken en Klaar is Kees. Er gebeuren naar mening van Gedeputeerde Staten relatief veel ongelukken, overigens over het gehele traject. Het gaat vaak om blikshadegevallen. In de periode 2012/2017 waren er 32 zware ongevallen met 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 met de veiligheid op de weg te maken, maar met het rijgedrag. Dat gedrag zal niet veranderen door de N34 gedeeltelijk te verdubbelen. Sterker nog. Indien er twee rijstroken zijn, zal het gedrag alleen maar erger worden. Zeker bij het inhalen en het uit- en invoegen. Verder is het bekend, dat er de afgelopen jaren ook autonome gedragssituaties onder die cijfers vallen, zoals het keren op de weg, rotonde over het hoofd zien en suïcidepogingen. Die situaties staan geheel los van wat voor veiligheidsmaatregelen dan ook. Qua verkeersveiligheid is er geen aanleiding om 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 jongstleden 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 de 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 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 dat nu gebeurt en bij evaluatie succes blijkt te hebben, is de gedeeltelijke verdubbeling volstrekt overbodig en kan de MER-procedure vervallen en dat scheelt dan 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 ju-

ridische basis voor een 100 km norm vervalt. Reden tot evaluatie alvorens aan een nieuw vervoersplan te beginnen. Ten slotte 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 veranderende inzichten in de treinverbinding Groningen - Emmen, de gevolgen voor de biodiversiteit en dergelijke. De reden is dat Gedeputeerde Staten deze onderwerpen steeds doorschuiven naar de MER-procedure. Dat vinden wij principieel onjuist. Zij behoren bestuurlijk en politiek gezien nu al te worden benoemd en besproken. Dit geldt ook voor de mogelijkheid om de snelheid op de N34 te verlagen. Zeker nu de op rijkswegen de snelheid ook is teruggebracht van 120 naar 100 km/uur. En voor wat betreft de rotonde in Gieten: al eerder is betoogd dat de reconstructie van de rotonde in Gieten de hoogste prioriteit verdient. Dan kan aan de eis 'voldoende Doorstroming' worden tegemoetgekomen. Koppel het los. Van samenhang is geen sprake. En reserveer voldoende geld voor een goede oplossing. Tot 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 in Gieten: in de hoogste versnelling aan de slag, waarbij draagvlak, inspraak en participatie voorop dienen te staan. Ik dank u voor uw aandacht.

De voorzitter: Dank u wel. Dan is mijn vraag: wie heeft er eventueel een korte, verhelderende vraag aan de inleiders? Ik zie mevrouw Potharst van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw Potharst: Ja, dank u wel, voorzitter en bedankt sprekers. Ik heb een vraag over de procedure. Ik heb het volgens mij goed verstaan, dat u geen antwoord hebt gekregen op uw zienswijze. Klopt dat? En vraagt u ook of u die alsnog kunt krijgen?

De voorzitter: Die vraag wordt beantwoord door mijnheer Van Zomeren.

De heer Van Zomeren (inspreker Groep Gasselte): De eerste vraag kan met helaas een volmondig 'ja' beantwoord worden. Wij hebben nog geen antwoord gekregen van Gedeputeerde Staten op onze zienswijze. En wat de tweede vraag Betreft, begrijp ik of wij nog actie zullen ondernemen om dat te doen? Dat willen wij best doen. Aan de andere kant vinden we wel, dat de bal bij Gedeputeerde Staten ligt en dat het eigenlijk een kwestie van fatsoen is, dat hij antwoordt en dat die brief zo spoedig mogelijk komt.

De voorzitter: Dank u wel. Zijn er andere vragen? Ik kijk ook even op het scherm. Ik zie geen handjes. Ik zie helemaal geen vragen. Dat had ik zelf ook eigenlijk niet zo verwacht, want het waren wel twee hele heldere bijdragen, dus dat gaat de goede kant op vanavond. Dan bedank ik de heren voor hun gezamenlijke bijdragen en dan gaan wij verder met de heer Kessen. Welkom de heer Kessen en voor u geldt dan vijf minuten spreektijd plus daarna vijf minuten max. voor vragen. Ik geef het woord aan de heer Kessen.

De heer Kessen (inspreker): Ik dank u voor de geboden gelegenheid om nog een mondelinge toelichting te geven. Ik bouw voort op onze zienswijze nummer 19 in de brief die mijn vrouw en ik inbrachten voor de Commissievergadering op 21 oktober. Ik begin bij 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 probleem 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 maximumsnelheid mede daarom vast op 80 km/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 120 km nog de snelheid op snelwegen was. De N34 langs Zwaar aangetaste natuurgebieden en dwars door het al met stikstof en fosfaat vervuild drinkwater- beschermingsgebied, komt in aanmerking voor snelheidsreductie. Een 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 nodig voor 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 eraan voorafgingen. De overheid is verplicht om het Verdrag inzake Biodiversiteit uit te voeren. De instandhoudingsverplichting in Natura 2000-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 van mens en milieu naar Europees recht. De beleidsbrief stelt, dat Europese aspecten niet van toepassing zijn. Dit is onjuist gelet op genoemd verdrag in het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens. Dit laatste behelst de actieve verplichting van de overheid om burgers te beschermen tegen de gevolgen van milieuvervuiling. Acties. 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 maximumsnelheid op 80 km/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 tot en met 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 eventueel ook Europese steun kan worden aangetrokken. Tenslotte: draag zorg voor een mooi, duurzaam en veilig Drenthe. Ik dank u voor uw aandacht.

De voorzitter: Dank u wel, meneer Kessen. En dit verhaal was iets langer dan vijf minuten. Dat betekent dat ik nu nog 3 minuten heb voor eventuele korte, verduidelijkende vragen. Is er iemand die een vraag wil stellen? Ik geef het woord aan de heer Pragt van D66. Even wachten nog tot het geluid erop zit. Ga uw gang.

De heer Pragt: Ja, dank u voorzitter. Ik heb een vraag aan de heer Kessen, want hij pleit wel voor de verdubbeling van de Frieslandroute gedeeltelijk en niet voor de N34. Maar wat is het verschil? Want de argumenten, die u gebruikt om de N34 niet te verdubbelen, gelden natuurlijk ook voor de Frieslandweg? Dat begrijp ik niet zo goed.

De voorzitter: Graag een korte reactie, mijnheer Kessen.

De heer Kessen: De Frieslandroute verdubbeling leidt minder langs kwetsbare gebieden. Het is een korter traject, dat verdubbeld moet worden en men kan verder over de A28, waar ook al 100 km kan

worden gereden, een groot stuk. Er zijn veel minder kunstwerken nodig. Ik heb... Ik weet niet of u gezien hebt, dat bijvoorbeeld allerlei ecoducten nodig zijn voor dieren als je door de kwetsbare gebieden van de N34 gaat. Dat is niet nodig bij het andere traject.

De voorzitter: Mijnheer Schomaker, Partij van de Arbeid.

De heer Schomaker: Voorzitter, dank u wel. Mijnheer Kessen. Heldere bijdrage van u. U doet toch wel vergaande uitspraken. De Frieslandroute wel verdubbelen, de N34 niet. U spreekt namens de Groep Gasselte. Is dit de mening van heel de groep Gasselte?

De heer Kessen: Nee, ik ben een wat onafhankelijk denker. Ik onderschrijf wat daarnet door mijn collega's uit Gasselte naar voren is gebracht, maar ik heb een wat andere benadering die misschien een beetje een hand reikt, van hoe kunnen we de problemen oplossen? Dat is mijn intentie.

De voorzitter: Ik geef het woord aan mevrouw Vedder van het CDA.

Mevrouw Vedder: Dank u wel, voorzitter. Ik heb een beetje hulp nodig bij de uitleg wat de Frieslandroute precies is. Want in mijn geheugen is dat de N381 van Beilen naar Leeuwarden. Dus ik ben een beetje in verwarring door uw voorstel om het verkeer van Emmen naar Groningen via de Frieslandroute te verleggen. Zou u dat voor mij willen verhelderen?

De heer Kessen: Dat is eenvoudig. Je moet dus een stukje maken van Beilen naar Emmen en dan ben je klaar. Dat is korter, dat is minder verdubbelen, minder aanleg dan de N34 helemaal verdubbelen.

Mevrouw Vedder: Dus u bedoelt van Beilen naar, sorry, Emmen?

De heer Kessen: Ja.

Mevrouw Vedder: Oké.

De voorzitter: Goed. Dan zag ik mijnheer Vorenkamp, die zelf zijn microfoon even moet aanzetten. En dicht bij de microfoon moet praten. Korte vraag.

De heer Vorenkamp: Ja, een hele korte vraag. Die Frieslandroute verbinding richting de A28 zou uiteindelijk sneller zijn, zegt de heer Kessen. Dat zou zo kunnen zijn, maar dan geldt het wel voor de hele omgeving ten noorden van Emmen. Beseft de heer Kessen dat?

De voorzitter: Mijnheer Kessen.

De heer Kessen: Ja, het gaat altijd om Emmen - Groningen. 20% van het verkeer daarvan rijdt de hele route. En ja, hoe je in Emmen komt. Dat voorstuk heb ik niet echt naar gekeken.

De voorzitter: En dan neem ik nu de laatste vraag toch nog net mee. Van mevrouw Potharst, Partij voor de Dieren. Ga uw gang.

Mevrouw Potharst: Voorzitter, dank u wel en ook bedankt mijnheer Kessen. Ik heb nog een vraag over wat u zegt over de instandhoudingsverplichting. U zegt dat is Europees recht en dat zou op de beleidsbrief moeten staan. Wat is uw voorstel wat dat betreft? Zouden wij daar inderdaad eerst nog moeten toetsen, voordat deze nota vastgesteld zou kunnen worden?

De heer Kessen (inspreker): Ik bedoel te zeggen, dat er nogal een kardinale fout in de beleidsbrief staat en wat u daarmee doet, dat is aan u lijkt me.

Mevrouw Potharst: Oké. Dank u wel.

De voorzitter: Dan bedank ik bij deze meneer Kessen voor het bevorderen van de creatieve gedachten van de Statenleden. En dan gaan we verder met spreker nummer 4 hier in de Statenzaal. Dat is de heer Lahuis. Ik geef het woord aan meneer Lahuis.

De heer Lahuis (inspreker): Hartelijk dank, voorzitter, voor deze uitnodiging om gedurende maximaal vijf minuten in te spreken op de Nota Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling van de N34. Enige tijd geleden heb ik een voorstel ingediend bij de commissie 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 vervoersplein naast de rotonde te moeten verplaatsen. Dit verplaatsen zou naar mijn oordeel een te grote geldverspilling zijn en bovendien heb ik getracht een oplossing te vinden, waarbij het verkeer van een dergelijke operatie zo weinig mogelijk hinder zal moeten 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 op de schets in drie lagen opgedeeld. De eerste laag verdiept het verkeer. Assen – Veendam, zoals nu al het geval is. Het verkeer op de afslagen heb ik op de begane grond gehouden en het verkeer Groningen - Emmen over de beide genoemde bewegingen heen. Ik ben me 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 elke reactie op de Nota wordt meegewogen. Graag had ik de conclusie van de Nota in een paar woorden, een A4'tje bijvoorbeeld, van u willen ontvangen. Ten aanzien van het voorstel van de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 kan ik kort zijn. Deze verdubbeling juich ik van harte toe. Een totale verdubbeling zou nog beter zijn. Ik kan mij niet voorstellen, dat deze weg tot een 80 km weg kan worden gedegradeerd, zoals wij in de pers als mogelijkheden hebben kunnen lezen. Ik ben ervan overtuigd dat het aantal ongevallen daardoor niet zal verminderen. Nee, eerder zal toenemen. Men zal dan toch inhalen, met alle mogelijke gevolgen van dien. Wanneer het inhalen onmogelijk wordt gemaakt door het aanleggen van een middenbermgeleiding, zullen de gebruikers andere routes gaan zoeken om niet in de stress te geraken. Deze sluiproutes die met name in de herfst glad zijn, door modder op de weg veroorzaakt door de landbouwvoertuigen, kunnen gevaarlijk zijn. Wanneer de weg gedeeltelijk zou worden verdubbeld, wordt de gelegenheid geboden op die plaatsen in te halen. Dit veroorzaakt mijns inziens minder ongelukken, minder stress van de gebruiker van de N34. Het gaat daarbij niet altijd om tijdwinst te behalen, maar wel om ontspannen achter het stuur te 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 wellicht weer plaatsvinden. a) Kunnen de verbredingen plaatsvinden waar de natuur niet of nauwelijks aanwezig is en b) daar waar dat niet mogelijk is, zal naar een andere invulling of verplaatsing van een natuurgebied in overweging kunnen worden genomen. Naast deze inspraak heb ik de tekst ook op papier beschikbaar. Ik dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel voor uw bijdrage, meneer Lahuis. Ik kijk naar de Statenleden en ik vraag om handjes eventueel. Die zijn er niet. Geen verduidelijkende vragen nodig. Dus uw verhaal was voor de

Statenleden voldoende duidelijk. Dank u wel. En dat betekent dat wij verder gaan met de volgende spreker. En dat is dan de laatste hier in de Statenzaal. Mevrouw Oving, u heeft het woord.

Mevrouw Oving (inspreker): Goedenavond, allemaal. Bedankt, dat ik hier uitgenodigd ben. Ik ben het voor een groot gedeelte met de heer Lahuis eens, maar ik wil eigenlijk voor een hele verdubbeling van de N34, omdat ik het een levensgevaarlijke weg vind. 38 jaar lang rijd ik al op die weg. En die weg wordt gewoon steeds drukker. En de mensen gaan gewoon inhalen, wat je ook doet of wat je ook zegt. 80 km inderdaad, dat is veel te langzaam voor die weg. En die weg wordt Hunebed Highway genoemd. Nou, dat vind ik gewoon een lachertje. Noem hem Hunebed Highway, maar ga hem dan verdubbelen. Je hebt ook vooral in de winter met de bietenauto's, de lijndiensten die er rijden, alle verkeer van Stadskanaal en omstreken komt allemaal op de N34 terecht. Altijd als ik erop rijd, zie ik bijna-ongelukken gebeuren. Ook al een aantal mensen, die wij kennen, zijn daar gestorven. Even kijken, hoor. Ja, ik vind gewoon veiligheid boven alles en ook in het donker vind ik het gewoon een hele gevaarlijke weg. Ook als wij uit het westen komen en weer op de N34 terechtkomen, lijkt het net of je in een tunnel terechtkomt. Laatst was ik ook op de weg. Het was mistig en wat denk je? Je wordt gewoon ingehaald. En inderdaad over het natuurgebied ben ik het ook met de heer Lahuis eens. Zoveel natuur ligt daar niet. En wij hebben nog genoeg natuur in Drenthe. Ik kan het wel noemen, maar dat weten jullie allemaal. En oké, het is coronatijd en het is misschien minder druk op de weg, maar in de zomer waren hier heel veel toeristen. Ik heb nog nooit zoveel campers op de N34 gezien, want die moesten allemaal naar het Noorden, vakantie vieren. En ik vind ook, het is gewoon een belangrijke verkeersader in Drenthe. Als die in het westen had gelegen, dan was die al lang verdubbeld geweest. Er zijn mensen die 's morgens naar hun werk moeten, en dan kan je niet zeggen dat die allemaal 80 km moeten rijden, want dan mogen ze wel een uur eerder weggaan. Ik zat vanmiddag nog op die weg. Er was een vrachtauto weer voor, ja, een hele lange sliert er weer achteraan en maar proberen in te halen. Levensgevaarlijk. Dus ik zou eigenlijk zeggen: die hele weg gewoon verdubbelen. Heel belangrijk. En veiligheid gaat boven alles. En dan is het een echte Hunebed Highway. Nou, volgens mij heb ik er verder niks meer staan. Nee, ik doe dit ook voor het eerst hoor. Ja, het gaat er ook gewoon om dat de boel beter kan doorstromen en dat doet het nu op geen enkele manier. Dus, ik zou zeggen maak er geld voor vrij. Veiligheid boven alles en de hele boel verdubbelen. En net als wat meneer Lahuis ook zegt: stroken, dat heeft geen enkele zin, want dan gaan ze op die weg en dan moeten ze weer links kijken, rechts kijken en inhalen. En dan krijg je ook ongelukken. Dus, bedankt bij deze.

De voorzitter: Dank u wel. Zo te zien heeft u alles gezegd wat u wilde zeggen. Fijn. Het was ook duidelijk, maar ik vraag toch even aan de Statenleden: bent u dat met mij eens? Was dat voldoende duidelijk? Ik zie een vraag van mevrouw Potharst van de Partij voor de Dieren.

Mevrouw Potharst: Dank u wel, voorzitter. Mevrouw Oving, ook bedankt voor uw bijdrage. Ik heb nog een vraag: Was u op de hoogte van het kunnen indienen van een zienswijze en heeft u dat ook gedaan?

De voorzitter: Het geluid was wat lastig, dus ik zal de vraag herhalen. Was u op de hoogte van het feit dat u een zienswijze kon indienen? En heeft u dat ook gedaan?

Mevrouw Oosting (inspreker): Nee, daar was ik niet van op de hoogte. Nee, ik heb verder niks gedaan of ingediend. Ik zit hier gewoon, omdat je nog een kans kreeg om je verhaal te doen. Meer niet.

De voorzitter: Dank voor het heldere antwoord. Zijn er nog andere vragen? Mevrouw Vedder, CDA-fractie. Microfoon even aanzetten, Eline. Moment graag, er ging technisch iets mis. Je was even uit de spotlight gevallen. Ik hoop dat het niet al te zeer deed. Je hebt het woord.

Mevrouw Vedder: Ja, ik ga misschien stiekem tegen de regels van de geachte voorzitter in, maar ik denk, volgens mij hebben we nog wel een minuutje op de teller bij deze inspreker. En ik wilde even van de gelegenheid gebruikmaken, en ik vermoed zomaar, dat ik namens heel veel Statenleden spreek, dat wij allemaal weten hoe het is om voor het eerst het woord te voeren, dat er ook heel veel sprekers vandaag zullen zijn waarschijnlijk, die het voor het eerst doen. En ik wil even vanaf deze zijde iedereen die vandaag de moeite daarvoor neemt en zich over deze drempel heeft gehesen complimenteren. U heeft het hartstikke helder verwoord. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Zijn er nog inhoudelijke, verduidelijkende vragen verder? Dat is niet het geval. Dan bedank ik ook mevrouw Oving voor haar bijdrage. Dan gaan we verder met de eerste digitale spreker. Dat betekent dat we nu verbinding gaan zoeken met de heer Hoekstra. Die zetten wij nu in de spotlight. Sterker nog. Hij staat er al in en iedereen weet dat als de heer Hoekstra spreekt, dan doet hij dat waarschijnlijk namens de Natuur en Milieufederatie Drenthe. Het woord is aan de heer Hoekstra.

De heer Hoekstra (inspreker Natuur en Milieufederatie Drenthe): Dank u, voorzitter. Ben ik verstaanbaar? Ik geloof het wel.

De voorzitter: Heel goed.

De heer Hoekstra (inspreker Natuur en Milieufederatie Drenthe): Fijn. Ik doe dit niet voor het eerst, dat inspreken. Wel voor het eerst dat ik in mijn mobiel kijk, maar dat is voor velen op dit moment een beetje vreemde gewaarwording. En ik doe mijn best en ik doe het ook mede namens het Drentse Landschap en Natuurmonumenten. Geachte Statenleden. Uit de vele reacties blijkt dat de aanpak van de N34 zeer leeft en dat we onze oproep tot het meenemen van een aantal duurzaam, veilige, maar ook omgevingsvriendelijke varianten in de MER breed wordt gedeeld. Ik wil u bedanken voor de gelegenheid en tijd die u nu inruimt en ik verwacht ook dat dit met deze inbreng kan leiden tot een wat meer integrale afweging en besluitvorming in uw Staten. Bij de vorige Behandeling op 21 oktober, hebben wij ook schriftelijk gereageerd. Maar ik begreep een beetje dat dat ook weer niet helemaal de bedoeling was. Dus ik gebruik deze gelegenheid en deze inspraakmogelijkheid graag nog even om twee punten nog even verder mee te geven, want we hebben natuurlijk ook eerder schriftelijk gereageerd. Het eerste punt betreft pagina 564 en dan denkt u nou: waar gaat het over? Wij constateren eigenlijk dat in het MER-voorstel, zoals dat nu in het Statenvoorstel meegenomen is, wel twee extra varianten worden meegenomen, waaronder de varianten inhaalverbod en de rijbaanscheiding met een twee keer eenbaansrijbaan. Dat was eerder niet zo en we juichen dat toe, in de veronderstelling dat de Staten dat ook daadwerkelijk besluiten. Zie daarvoor dus pagina 564 van het inspreek reactierapport, dat weer gekoppeld is aan het besluit van de Staten. Wij zijn er blij mee, maar het viel ons wel op, in de vorige behandeling, dat daar eigenlijk nauwelijks aandacht aan werd besteed. Ik geloof dat één Statenlid daar wel een aantal dingen over zei, maar ik vond de reactie van een gedeputeerde... Ik dacht wel, zit hij er nou wel of niet in? In ieder Geval, wij gaan ervan uit dat deze varianten er wel inzitten. En dat vinden wij goed omdat het u meehelpt om een zorgvuldig gemotiveerd besluit te maken, straks. Onze oproep daarbij is ook: voorkom de beruchte tunnelvisie die er bij dit soort grote projecten wel eens snel kan insluipen. De titel in het geheel is ook al veelzeggend. De gedeeltelijke verdubbeling is het besluit, terwijl eigenlijk nog gekeken moet worden of u dat besluit wel neemt. Dus onze oproep naar de Staten is ook om dit als een serieus alternatief en mede in beschouwing te nemen en bijvoorbeeld wat net werd gezegd: voor snelheidsbeperking geldt ook, dat je er snel mee aan de slag kan gaan. Bijvoorbeeld in combinatie met trajectcontrole. Dus we vernemen graag hoe u als fracties aankijkt tegen deze varianten in de MER die opgenomen zijn en welke boodschap u hierover naar GS uitzendt. Punt 2, De dubbele trechter. Een combinatievariant en een 80 km-variant wordt volgens de voorstellen die voorliggen niet meegenomen in de MER. Dus als u instemt met het stuk, zegt u als

Staten feitelijk, dat dit al onderzocht en afgevallen is. Citaat: Daar hebben wij grote moeite mee. We hebben die moeite... Wij maken hier ook bezwaar tegen, omdat deze keuze op puur eenzijdige rekenmodellen is gebaseerd, die ook nog eens voor discussie vatbaar zijn. Het verkeersonderzoek spreekt zelf over een dubbele trechter, waarbij de opties zijn gefilterd. Maar deze trechter is vooral gebaseerd, eigenlijk uitsluitend gebaseerd op verkeersafwegingen en een degelijke onderbouwing van het verhaal ontbreekt. Ik kwam in een stuk ..., ik heb het speciaal nog nagelezen, een half A4'tje tegen met een beetje de verwijzing naar wat modellen. Dus het was een kort door de bocht redenatie, volgens mij. Zaken zoals klimaat, stikstof en effecten op de leefomgeving spelen dus in deze afweging geen enkele rol. Een dubbele rechter, maar een trechter kan dus ook leiden tot een tunnelvisie. U zegt dan, als u hier mee instemt, feitelijk ook als Provinciale Staten, dat de stikstofproblematiek, de klimaateffecten en de mogelijk blijvende langetermijneffecten door corona, waar net ook aan gerefereerd is, in de afweging ook geen rol meer hoeven te spelen. En dat kan naar ons idee toch niet waar zijn en niet de bedoeling zijn van een zorgvuldig besluit van der Staten. Dus ik denk toch, dat het goed is om deze wel mee te nemen. En ik roep u ook om de combinatievariant en de 80 km-variant op te nemen in de MER. Het doet geen kwaad, nader onderzoek en voor uw afwegingen is het alleen maar verrijkend. En misschien geeft het u ook nog wat creativiteit mee. U kunt deze varianten met de bijbehorende effecten als Staten dan ook goed en zorgvuldig bekijken en daarmee een onderbouwd besluit nemen. Onze inzet daarbij zal zijn om u daarbij ook te helpen en daarbij ook gewoon is de oproep aan allen: neem niet een besluit voordat je alle argumenten hebt gewogen en de afwegingen goed kan maken. Verdubbel dus je blik en verbeter de N34 en leefomgeving. Daar zult u nooit spijt van krijgen. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. U zei in het begin dat u graag in een reactie van de Staten gaat vernemen welke varianten zij mee gaan nemen. Ik vrees dat u daarvoor wellicht moet wachten tot 16 december, want anders krijgen we hier een heel andere vergaderorde. Maar ondanks dat kan het zo zijn dat er nog Statenleden zijn die vragen aan u willen stellen. En daarvoor geef ik graag de gelegenheid. Ik zie op dit moment twee handjes. Ik geef als eerste het woord aan de heer Pragt van D66.

De heer Pragt: Dank u, mijnheer Hoekstra, voor de duidelijke verwoording van uw zorgen. Wat ik gemist heb in uw verhaal, is de aanpak van rotonde Gieten. Hoe staat u en uw organisatie daar tegenover?

De heer Hoekstra (inspreker Natuur en Milieufederatie Drenthe): Nou, daar kan ik een tweeledig antwoord op geven. Eigenlijk is ons pleidooi: kijk nou naar het geheel van varianten, kijk met een wat bredere blik en neem dan de eindafweging. Wat me wel opgevallen is in de stukken, want we hebben natuurlijk ook het proces gevolgd en inbreng geleverd. Wat ik heel opvallend vond, is eigenlijk de conclusie als je kijkt naar waar staan we, dat een aanpak van de rotonde Gieten al een heleboel effect heeft op de doorstroming, zelfs misschien positieve effecten kan hebben op de stikstof. En natuurlijk zijn er ook dan nog de afwegingen ter plekke. Daar is ook aan gerefereerd door één spreker, maar je zou kunnen zeggen: misschien is de grootste verrassing tot nu toe wel dat als je eerst rotonde Gieten zou aanpakken, en je zou dat dan combineren met wat andere varianten dan alleen maar die nu voorgesteld worden. Dus eigenlijk wordt het besluit dan als één geheel ook nog eens bepleit door de gedeputeerde Bijl, rotonde Gieten plus een aantal tracés voor gedeeltelijke verdubbeling. Maar je kan natuurlijk ook zeggen: vernieuwende inzichten, voortschrijdend inzicht. Met de rotonde Gieten aanpakken zijn we al een heel eind gevorderd met onze doelstelling. En als we er dan wat lichtere en andere varianten naast zetten, krijg je dan niet een hele mooie combinatie, die misschien ook nog veiliger en goedkoper is? En ook dat kan no regrets zijn in deze tijd. Dus het kan ook voldoen aan de no regrets, want als je een aantal dingen nu nog niet aanpakt, dan houdt dat ook alle opties voor de toekomst open. Dus wij staan niet negatief tegenover de aanpak van rotonde Gieten, mits daar ook gewoon goed naar de omgevingseffecten wordt gekeken.

De voorzitter: Er is nog voldoende tijd. Ik geef het woord aan Mevrouw Potharst.

Mevrouw Potharst: Dank u wel, voorzitter. Mijnheer Hoekstra, ik heb een vraag of u ook bericht heeft gekregen op uw zienswijze? Dus een reactie op uw zienswijze, misschien een Nota van Antwoord en of hij ook op de hoogte is gesteld over de vervolprocedure, bijvoorbeeld de bezwaarmogelijkheid die hij heeft?

De voorzitter: Dat kan wel kort.

De heer Hoekstra (inspreker Natuur en Milieufederatie Drenthe): Nou, dat kan kort. Wij zijn op de hoogte van beide dingen. En eerlijk gezegd, wij volgen ook natuurlijk de Statenbehandeling. Dus ik denk dat de vraag beter gesteld kan worden aan mensen, die niet zo intensief, professioneel dit soort zaken volgen. Dus voor ons als Organisatie: ja, wij zijn op de hoogte van dit soort procedures en wat precies in de mailbox is verschenen over deze, dat laat ik ook graag aan anderen over.

De voorzitter: Volgens mij waren dat de vragen bij deze spreker. Dan dank ik ook mijnheer Hoekstra voor zijn inspraak vanavond en wij gaan ons voordeel daarmee doen. Dan gaan wij over naar de volgende inspreker. Dat is de heer Gulmans. Hij zit inmiddels in de spotlight en ik geef mijnheer Gulmans graag bij deze het woord. Gaat uw gang.

De heer Gulmans (inspreker): Dank u wel. Net als alle andere mensen wil ik allereerst u hartelijk bedanken, dat ik hier vanavond mijn reactie mag geven op de conceptnotitie. Mijn naam is Rob Gulmans. Ik ben een inwoner van Annen en de door mij ingezonden zienswijze, nummer 51 op bladzijde 140 van de Reactienota. Ik ga ervan uit dat u deze gelezen heeft. Mocht dat niet het geval zijn, ik wil het nog even puntsgewijs kort toelichten. Veel sprekers voor mij hebben al wat dingen duidelijker toegelicht, dus die laat ik dan maar even gaan. Al vanaf februari 2019 ben ik betrokken bij de klankbordgroep, die gevormd is om mee te luisteren naar de voortgang van bovengenoemd NRD. Ik gebruik hier bewust het woord 'meeluisteren', omdat volgens mij 90% van de inbreng van de klankbordgroepeelneemers niet terugkomt in de definitieve versie van het NRD. Wat mis ik? Ik mis alternatieven. Er wordt gesproken in de NRD over alternatieven, maar het zijn geen alternatieven die erin staan zijn. Dat zijn varianten. De variatie zit hem in op welke locatie extra asfalt gestort wordt voor een gedeeltelijke verdubbeling. En wat mist in deze notitie is, dat er helemaal niet gekeken wordt 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. De verkeersveiligheid. Er wordt veel over verteld. De heren uit Gasselte hebben daar al een heel uitgebreid betoog over gehouden. Dat wil ik verder niet nog een keer herhalen. Ik wil daarvan wel zeggen, dat in de NRD men de conclusie heeft getrokken dat variant nummer 4 met vier verdubbelingen van elk 3 km het veiligste alternatief is. Dat wordt ook in een tabel aangegeven, vergeef me dat ik de juiste bladzijde niet meer weet, dat dit een van de gevaarlijkste alternatieven is, omdat je daar viermaal een potentieel gevaarlijke situatie hebt van samenvoeging van verkeer. Men gaat viermaal een inhaalocatie verwezenlijken, die men nu te gevaarlijk vindt op de huidige weg. Dus dit is een vraag, waar ik mee zit en waarvan ik denk dat die niet goed is meegenomen. Mijnheer Hoekstra heeft het al gehad over de impact van stikstof en fijnstof. Daar wordt elke keer gezegd, dat nemen we mee in de MER. Ik denk dat het beter is, dat dat vooraf ook bekeken wordt. En mijn laatste punt. Wat ik mis en wat ik heel belangrijk vind, is dat op pagina 31 van de nota staat dat er gesproken wordt over no regret-maatregel. Daar heeft mijnheer Hoekstra het net ook over gehad. Daar staat: de provincie wil geen maatregelen nemen, die niet bij het eindbeeld van een op termijn volledige verdubbeling passen. De provincie geeft hierbij dus aan, dat het einddoel een volledige verdubbeling van de N34 is. Ook al eerder gezegd en uit het verkeersonderzoek van Sweco blijkt, dat de N34 zeker tot 2040 voldoet aan

de gewenste capaciteiten. Tijdens de klankbordgroepbijeenkomsten zijn er ook andere scenario's van krimp, wat een heel vies woord is in het Noorden, dat weet ik, en een reëel scenario van 1% krimp getoond. Die zijn niet terug te vinden in de documenten. Dus in het kader van nut en noodzaak wordt hier in mijn ogen toegeschreven naar een politieke behoefte om een brede snelweg aan te leggen op de Hondsrug. Indien men echt een no regret-oplossing wil, wat mijnheer Hoekstra ook al zei, kijk dan alstublieft naar de alternatieven, waar je ook met een snelheidsverlaging en de coronasituatie van dit moment, waarbij veel meer mensen thuiswerken. Ikzelf ook. Ik heb er ook al ervaring mee en een kop-telefoon op. Er rijden veel minder mensen op de N34. Ik rijd al 15 jaar daarover naar mijn werk en het is gewoon een heel stuk rustiger. Mijn conclusie? Logische volgorde der zaken: Er is een veiligheids- en doorstroomprobleem, met name bij knooppunt Gieten. En dat is heel duidelijk. Daar zou ik inderdaad iets aan gaan doen, net zoals mijnheer Hoekstra het betoogd heeft. Knip dat los van elkaar, kijk naar een logische, duurzame en financieel verstandige aanpak van het knooppunt Gieten en los dat op, knip dat los van een partiële verdubbeling en kijk over een jaar of 3, 4, 5 maar eens even of het nog wel zo nodig is met de wijzigende economie waar we in zitten. Mijn persoonlijke mening hierover is gedurende het hele proces van de afgelopen anderhalf jaar, dat ik de indruk krijg, dat het een politiek doel is om toe te werken naar de gewenste conclusie van verdubbeling op de Hondsrug. Ik denk dat dit het moment is om ook naar alternatieven te kijken, waarbij je niet gaat verdubbelen. Dit was in het kort mijn verhaal.

De voorzitter: Dank u wel en dank ook dat u rekening heeft gehouden met datgene wat al eerder naar voren is gebracht. De Staten zijn aan zet. Zijn er nog verhelderende vragen? En opnieuw zie ik een hand van de heer Pragt. Ga uw gang.

De heer Pragt: Ja, dank u wel mijnheer Gulmans. Als ik het goed begrepen en gehoord heb, dan zit u in de werkgroep van de bewoners voor de verdubbeling van de N34. En u hebt het gevoel dat de inbreng, die u geleverd hebt als werkgroep totaal niet meegenomen is in het stuk wat voorligt bij ons. Of heb ik dat verkeerd begrepen?

De heer Gulmans (inspreker): Dat heeft u goed begrepen. Wij hebben tijdens de diverse klankbordbijeenkomsten vaak gesproken over met name de alternatieven, maar dat bleken dus uiteindelijk bij de definitieve stukken varianten te zijn. We hebben gesproken over middenbermscheidingen, het niet verdubbelen, kijken naar alternatieven. Trajectcontroles. Dat is nergens terug te vinden. Wij hebben aardig wat inbreng daarin geleverd en ik kan het niet vinden. En de vragen, die wij daar op gesteld hebben, in ieder geval in mijn zienswijze moet ik zeggen, want mijnheer Elsinga en mijnheer Reitzema, die spreken voor zichzelf en wonen langs een ander gedeelte van de N34, die zijn ambtelijk op een bijzondere manier afgeserveerd. Dus vandaar dat ik erg blij ben met deze mogelijkheid om nog mondeling te kunnen toelichten wat ik geschreven heb.

De voorzitter: Dank u wel. Ik zie op dit moment nog een vraag van mevrouw Potharst, Partij voor de Dieren.

Mevrouw Potharst: Ja, dank u wel en ook bedankt, mijnheer Gulmans. Nou ben ik nog even nieuwsgierig naar de opmerking, die u maakte dat u ambtelijk bent afgeserveerd. Heb ik dat goed verstaan? En wat bedoelt u daarmee?

De heer Gulmans (inspreker): Daar bedoel ik mee en dan kunt u kijken, als u de Nota erbij pakt op de eerste 14, 15 pagina's, dan zijn algemene antwoorden gegeven. Een heel simpel voorbeeld eventjes zo uit mijn hoofd: Ik vraag om een 80 km-alternatief van enkelbaans. Dat is net ook al door mijnheer Hoekstra en door de Groep Gasselte gezegd: daar is niet naar gekeken, omdat er ergens in twee re-

gels in het rapport staat "Daar hebben we naar gekeken en dat is niet van toepassing in deze." Daarmee bedoel ik, op hele minieme wijze is ernaar bepaalde niet asfalt stortende alternatieven gekeken en die worden, in mijn ogen natuurlijk, want dat is allemaal maar een mening, hier volledig tenietgedaan. Die zijn tekort onderzocht om, in mijn ogen, tot goede conclusie te komen.

De voorzitter: Heldere reactie. Nog andere handjes? Ik zie op mijn scherm de heer Schomaker, Partij van de Arbeid.

De heer Schomaker: Ja, mijnheer Gulmans, dank voor uw bijdrage. Ziet u de N34 ook als een economische entiteit? Een verbinding tussen twee grote steden in het Noorden?

De heer Gulmans (inspreker): Laat ik daar proberen netjes op te antwoorden. Ik heb mij verbaasd over de dwang van met name, wat ik dan begrijp, vanuit Emmen, om heel snel in Groningen te komen. Of het is de hoop, dat de Emmenaren hopen dat de Groningers boodschappen komen doen in Emmen of misschien wel willen wonen in Emmen. En dit hele verhaal gaat over hooguit drie minuten versnelling voor 20% van de weggebruikers. Economisch zie ik, en ik heb een eigen bedrijf, dus ik weet ongeveer wat de economie doet. Mevrouw Oving heeft gezegd, de voorstandster, had het erover, dat je een uur langer onderweg bent. Ik vind het fantastisch als je een uur extra over de rit van Emmen naar Groningen doet. Dat kan volgens mij niet eens fysiek. Economisch praten we hier over 3 minuten. We praten over 3 minuten versnelling als je gedeeltelijk gaat verlengen. Dat staat er ook in. Als je de rotonde Gieten weghaalt, heel simpel, dan is alle filevorming die daar 's ochtends tussen half 8 en half 9, daar sta ik zelf ook wel eens in en die er 's avonds is tussen 16 en 17 uur, is weg. En daarmee haal je 80% van de vertraging weg en dus ook de economische ..., hoe zeg je dat? ... de economische motivatie onder deze verdubbeling. Dus qua economie zie ik eigenlijk de Hondsrugweg, ze noemen het de Hunebed Highway of de Hunebed byway, juist een plek om de toeristen te laten genieten van het landschap eromheen en niet om ze met 100 km/uur er doorheen te jensen.

De voorzitter: Dank u wel. De laatste vraag voor u is van mevrouw Slagt van GroenLinks. En ze mag zelf haar microfoon even aanzetten.

Mevrouw Slagt: Ik had een aanvullende vraag Nog. Ik vroeg mij af: was de klankbordgroep eensgezind? En uit hoeveel personen bestond deze klankbordgroep? Dus eigenlijk meer technisch van aard om een beeld te krijgen hoeveel mensen zich niet gehoord voelen.

De heer Gulmans (inspreker): Dat is een goede vraag. Ik spreek natuurlijk namens mijzelf. Het varieerde. Wij hebben daar met variërend van 7 tot 13 mensen gezeten. Daar zat Milieudefensie bij, daar zaten wat mensen van de groep N34 bij. Daar heb ik de ANWB voorbij zien komen, iemand van LTO. Dus er zat een hele gevarieerde groep mensen. Voorstanders en tegenstanders. Voorstanders voor het geheel en voorstanders voor een stukje, tegenstanders voor het geheel en tegenstanders voor een stukje. Ik durf, maar dat is mijn persoonlijke inschatting, dus dat is helemaal gebaseerd op alleen mijn eigen mening. Ik denk dat meer dan de helft van de mensen, vandaar ook zoveel zienswijzen denk ik, zich meer als toehoorders voelden, dan als echt inbrengers. En dan heb je toch een ander idee bij een klankbordgroep. Zowel voor als tegenstanders, want er waren ook voorstanders voor de verdubbeling. Die zeiden, ja, maar waarom gaan we niet verdubbelen? Daar doe je ook niks mee.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Gulmans. Hiermee komt een einde aan uw bijdrage en de vragen die Statenleden aan u hebben. Dank u wel ook, voor uw bijdrage. En dan gaan wij verder met de volgende spreker. Dat is de heer Peter de Boer. Ik geef het woord aan de heer De Boer.

De heer De Boer (inspreker): Kunt u mij verstaan?

De voorzitter: Jazeker.

De heer De Boer (inspreker): Mijn naam is Peter de Boer. Ik woon in een Schipborg, aan de N34, 200 meter daarvan af ongeveer. De afgelopen 12 jaar ben ik ongeveer 228 dagen per jaar naar Groningen gereden en daarmee ervaringsdeskundige. Het is nu lekker rustig op de N34 en de A28. Dat zal volgend jaar weer als vanouds zijn, verwacht ik. Het is zo dat de overgang van de N34 naar de A28 altijd een bottleneck zal blijven, mede door de op- en afritten bij de afslag Eelde - Glimmen en hier is normaal gesproken 's ochtends altijd drukte en dat veroorzaakt een harmonica-effect, volgens mij tot aan Gieten. Daarmee zie je dat het verdubbelen van de N34 tussen Gieten en de A28 in mijn ogen vrij weinig zin heeft. En dat harmonica-effect zou sowieso een stuk minder zijn als het gewoon een 80 km weg zou zijn vanaf Zuidlaren of vanaf Annen. En dat is ook veel gunstiger voor de verkeersafwikkeling of eigenlijk de oprit Zuidlaren, wat altijd een gevaarlijk stukje is bij drukte. Nou, dat heeft natuurlijk meteen als voordeel dat de stikstofuitstoot en het geluid ook naar beneden gaan. Ik denk dat het laatste stuk 80 km/uur maken, dat dat eerder zorgt voor een goede doorstroming dan een vierbaansweg, die dan vervolgens helemaal tot stilstand komt bij de A28, want dat is heel ingewikkeld om op te lossen, als je de hele afrit Eelde - Glimmen niet zou verwijderen. Dat is ook dé plek voor ongelukken geweest de afgelopen tien jaar. Dat heb ik zelf ook heel vaak gezien. Dan had ik nog een opmerking over het asfalt op de N34 ter hoogte van in ieder geval het gebied Schipborg - Zuidlaren. Dat is geschikt voor een rijsnelheid van 80 km/uur. Dus ik dacht als die snelheid iets verlaagd wordt, dan sluit dat ook meteen aan bij de asfaltkwaliteit, die er ligt. En dan heb ik tot slot heb ik nog één punt. We hebben een hele lange geluidswal liggen langs Schipborg. Daarvan staan rapporten online, waarin staat dat er geen extra geluid of reflectiegeluid ontstaat. Maar de praktijk is dus dat dat een heel storend geluid oplevert. Eigenlijk is de conclusie: voor Schipborg en omgeving zou het heel mooi zijn als de rijsnelheid naar 80 km/uur kan gaan, vanwege het geluid, met volgens mij als gevolg, dat je sneller in Groningen bent. En het zou fijn zijn, dat dan het geluid minder wordt voor de omgeving. Dat was mijn bijdrage aan dit verhaal.

De voorzitter: Dank u wel, helder en ik kijk weer rond of er vragen zijn. Mevrouw Udinga van de VVD-fractie.

Mevrouw Udinga: Dank u wel, voorzitter. Dank u wel, mijnheer De Boer, voor uw bijdrage. U houdt een pleidooi om ervoor te zorgen dat de N34 een 80 km weg wordt, maar ik vraag me wel af, dat gaat betekenen dat een aantal automobilisten alternatieve routes gaat kiezen en op die wegen rijden ook fietsers, brommers, lopen mensen. Hoe gaat u voorkomen, dat daar veel meer ongevallen gaan plaatsvinden? Hebt u daarover nagedacht?

De heer De Boer (inspreker): Nou ja, kijk, wat mij betreft... Die 80 km/uur, ik heb het zelf niet getest, maar de praktijk is wel dat er ... Bij de normale drukte is de snelheid gemiddeld niet 100, maar eerder gemiddeld 50 à 60 km/uur. In de ochtend ontstaan vaak hele schokkerige files op de N34 en ik denk zelf dat bij een iets lagere snelheid het verkeer wat minder last heeft van dat harmonica-effect. Ik denk zelf dat het er niet toe leidt dat er veel minder hard gereden wordt. Het kan natuurlijk niet de bedoeling zijn, dat iedereen dan binnendoor gaat rijden, maar als je dat ooit hebt geprobeerd richting Groningen, dan doe je dat één keer. Dat is nog drie keer zo lang als in de file staan, is de ervaring. Er zijn niet echt alternatieven.

Mevrouw Udinga: Maar als dat het gevolg zou zijn, dus dat automobilisten wel die alternatieve routes gaan nemen, dan wilt u niet dat de weg 80 km/uur wordt?

De heer De Boer (inspreker): Je wilt niet dat verkeer andere routes gaat nemen om er sneller te komen, maar de N34 zal altijd de snelste manier zijn om bijvoorbeeld in Groningen te komen. Dan rede-
neer ik één kant op, natuurlijk.

De voorzitter: Lijkt me voldoende zo. Dan mijnheer Schomaker nog, van de Partij van de Arbeid.

De heer Schomaker: Ja, mijnheer De Boer, ik begreep dat u niet de hele N34 80 km zou willen ma-
ken, maar het stukje in de nabijheid van een Schipborg.

De heer De Boer (inspreker): Nou, kijk de ervaring die ik met de N34 heb, gaat voornamelijk over het
traject van Annen tot aan de A28. Daar zie je wat het verkeer doet, in de spits op het moment dat het
druk is. Daarom denk ik dat ter hoogte van Zuidlaren en de A28 80 km de verkeersveiligheid ten
goede zou komen. En het is best wel een dicht bevolkt gebied, het gebied langs Schipborg en Zuidla-
ren. En dat is de reden voor mij om op dit gedeelte te pleiten voor 80 km. Misschien zou het ook wel
kunnen dat het buiten de spits wel 100 km/uur is en tijdens de spits 80 km/uur bijvoorbeeld. Ik zou het
zelf niet raar vinden als je daarin varieert.

De voorzitter: En dan heb ik nog een laatste vraag, zo te zien van mijnheer Vorenkamp.

De heer Vorenkamp: Ja, dank u. Mijnheer De Boer, zou de oplossing nu moeten zijn om het aantal
invoegstroken bij de aansluiting van de N34 op de A28 te vergroten? Want op die manier krijg je dus
een betere doorstroming. Dat zou misschien kunnen, maar ik weet niet of de provincie ook over de
A28 gaat, maar dat is natuurlijk een enorm knooppunt, die dan aangepakt zou moeten worden. Maar
een extra invoegstrook en een zesbaanssnelweg op dat gedeelte, zou behoorlijk schelen voor de vei-
ligheid. Alleen het verkeer kruist daar. Het verkeer van Assen moet veelal naar afslag Eelde en het
verkeer, dat vanaf de richting Zuidlaren naar Groningen gaat... Dat is heel veel kruisend verkeer op
de snelweg. Dat is gewoon de gevaarlijkste plek tussen Assen en Groningen, sowieso. Zonder twijfel.

De voorzitter: Dank u wel. Dat waren de vragen van de commissieleden aan de heer De Boer en ik
bedank u ook voor uw inbreng in deze commissievergadering. Gaan we verder met de heer Spin.
Mijnheer Spin zal in de spotlight gezet moeten worden. Dat is gebeurd. De microfoon mag nog even
aan.

De heer Spin (inspreker Parkingware BV): Goedenavond.

De voorzitter: Goedenavond, ik geef u uw vijf minuten bij deze. Ga uw gang.

De heer Spin (inspreker Parkingware BV): Hartelijk dank voor de gelegenheid om hier te spreken. Mijn
naam is Gerard Spin. Ik ben ondernemer, woon in Gieten en rijd 40.000 km/jaar en kom ook veel op
het verkeersplein in Gieten. Elektrische kilometers zonder CO2-uitstoot trouwens. Maar ik ben voor-
stander van doorstroming en verdubbeling is prima, maar wellicht is het eenvoudiger mogelijk. En wat
ik al zei: als ondernemer ben ik dan actief, maar dan wel in de parkeerbranche. Daar heb je heel veel
te maken met de doorstroming bij slagbomen. Voertuigen moeten daar stoppen, starten en dat wil je
zo veel mogelijk voorkomen, met name tijdens piekuren. En als je met die gedachte naar het ver-
keersplein in Gieten kijkt, dan heb ik me eigenlijk altijd afgevraagd, waarom er bijvoorbeeld bij de afrit-
ten van de N33, bijvoorbeeld van Veendam naar Groningen, geen bypass is. Eigenlijk wil je volgens
mij voorkomen dat verkeer wat langs de rotonde kan niet over de rotonde gaat. Dus als je de afrit zou
verdubbelen zou het geen gedeelte aan de rechterkant direct kunnen doorrijden naar Groningen, weer
kunnen invoegen en hiermee los je volgens mij al een deel van die doorstroming op. Dat is net in ieder
geval mijn belangrijkste punt, dat ik hier wil maken. Daarbij heb ik 4 kinderen, die veel gebruikmaken

van het OV-knooppunt bij Gieten en op het moment dat we het met een bypass kunnen doen, kunnen we misschien wellicht geld besparen en zou het OV-punt daar misschien verbeterd kunnen worden. En daarmee bedoel ik eigenlijk: de fietsenstalling is niet veilig, er worden fietsen gestolen en dat soort dingen. En ik moet eerlijk zeggen, dat ik die betonnen look ook niet echt vind passen in Drenthe. Misschien kan daar ook wat aan gedaan worden. Dat zijn zo mijn suggesties. Maar mijn belangrijkste punt hierbij is dat ik denk, dat het mogelijk is om de doorstroming te verbeteren als er een bypass is van de N33 naar de N34, van Assen naar Emmen en van Veendam naar Groningen. Dat was mijn bijdrage.

De voorzitter: Dank u wel voor deze tip. Zijn daar vragen over van de Statenleden? Ik zie één hand, misschien direct even inventariseren of er nog meer vragen zijn? Dat is niet het geval. Dan hebben we hier opnieuw de heer Pragt van D66.

De heer Pragt: Ja, dank u mijnheer Spin voor uw bijdrage. Ik begrijp goed dat u toch de rotonde Gieten aan wil pakken, maar op een eenvoudige manier. Maar voor de verdubbeling van de N34, wat is uw gedachte daarover? Daar begon u wel mee, maar daarna was het stil.

De heer Spin (inspreker Parkingware BV): Ik denk dat dat op zich een mogelijkheid is, maar ik zou beginnen met een eenvoudige aanpak en dat zou een bypass kunnen zijn. En wellicht als je kijkt naar de toekomst van de auto's, die worden natuurlijk een stuk veiliger en rijden ook autonoom voor een groot gedeelte over een paar jaar. En dan rijd je eigenlijk als een treintje naar Groningen toe. En dan hoeft je misschien niet eens je stuur vast te houden. Dus wat dat betreft is misschien de verdubbeling helemaal op dat moment overbodig, denk ik.

De voorzitter: Dank voor deze reactie. Dan zijn daarmee de vragen ook gesteld aan de heer Spin. Dank voor uw bijdrage. En dan gaan wij verder met de heer Bok. Het woord is aan mijnheer Bok. U staat al in de spotlight. Ga uw gang.

De heer Bok (inspreker): Goedenavond, dank voor de gelegenheid om in te spreken. Ik ben eigenaar van een natuurterrein in Midlaren en dat terrein grenst aan de Drentsche Aa. Om precies te zijn het Westerse Diep en bestaat uit erf, waterpartij en woeste grond. Ik kijk in de herfst, dan zijn de blaadjes gevallen, kijk ik door de takken heen en dan zie ik een deel van de N34. Dat is dan tussen de oprit van Zuidlaren naar de afslag Glimmen. Dan kunt u ongeveer inschatten, waar dat terrein op uitkijkt. Ik beheer dat terrein sinds 20 jaar en doe dat mede in overleg met Staatsbosbeheer. In de afgelopen 10 jaar is met name de woeste grond, dat is het grootste deel van het natuurterrein, is stiltegebied geworden. De toegankelijkheid voor mensen is sterk afgenomen en de afgelopen 5 jaar wordt het deel van de woeste grond gemonitord door Staatsbosbeheer. Inmiddels, dus dat is na 5 jaar inspanning, is duidelijk dat de woeste grond een unieke plek is voor heel Drenthe. Waarom is die uniek? De plek is nooit bewerkt in historisch opzicht en is in zeer oorspronkelijke staat. Dus er is nooit een spade in de grond geweest. In de afgelopen 10 jaar is het aantal soorten dieren sterk toegenomen en beschouwen het als hun leefgebied. Om een idee te geven welke dieren dat zijn: dat zijn ree, das, visotter, vos, steenmarter, boommarter, bever met burcht, bunzing, hermelijn en wezel. Verder levende fazanten en andere kleine dieren, die je moeilijk kan waarnemen. De verbreding van de N34 leidt tot meer stikstofdepositie en geluidsoverlast. Dat is vanwege de wind, die overwegend uit het westen komt. Dit werkt in het nadeel van dit unieke perceel. Dat moet voorkomen worden. Aan de andere kant van de Westerseweg, dat is aan de achterkant van mijn eigen natuurterrein, heb je de Vijftig Bunder. Dat is aan de andere kant van de Westerseweg. Dat is mede foerageergebied van de dieren die zich veilig voelen in dat Stiltegebied, Wat ik in de afgelopen 10 jaar gecreëerd heb. Ook in de Vijftig Bunder heb ik als gulle gever bij Natuurmonumenten voor een periode van 5 jaar geïnvesteerd. U zult begrijpen dat is niet € 10 per jaar, maar een fors bedrag. Nu wordt op dat terrein de toplaag verwijderd, dat is zeer

zwaar vervuild geweest met stikstofdepositie, om de oorspronkelijke begroeiing, dus dat is heide en andere plantensoorten, weer tot zijn recht te laten komen. Dat wordt onder andere door de provincies gesubsidieerd en ik vind het zeer tegenstrijdig, als er aan de andere kant initiatieven genomen worden om de stikstofdepositie eerder te vergroten, dan te verkleinen. Voor de Vijftig Bunder geldt dat de stikstofdepositie moet afnemen, wil dit project slagen. De verbreding van de N34 zal daarbij niet helpen. Ook al zijn de beleidsvoornemens om die stikstofdepositie misschien te voorkomen, maar de praktijk is weerbarstiger. Kijk bijvoorbeeld ook naar de huidige ervaring met de N33. Ik eindig het volgende: Vandaag heb ik ook weer over de Hunebed Highway gereden. Dat is gestart als een soort visionaire visie. En ik ben benieuwd wat de Staten uiteindelijk gaan beslissen. Is het een Hunebed Highway met nadruk op hunebed? Wat dan een aardige tweebaansweg blijft, die op een aantal punten robuuster wordt, zodat de veiligheid groter wordt voor de gebruikers van de N34? Of wordt het een Highway? Met andere woorden: ongeacht wat geldt voor natuur, stikstofdepositie et cetera, dat het een Highway wordt buiten alle proporties. Dat was mijn bijdrage.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Bok. Ik kijk weer rond onder de Statenleden en ik kijk of er nog vragen zijn. Ik zie geen handjes, dus dan concludeer ik dat uw verhaal helder is overgekomen. Dank u wel voor de moeite. Dank u wel, mijnheer Bok. En dan gaan wij verder met de volgende spreker. Dat is de heer Beltman. En nadat we de heer Beltman gehoord hebben en bevraagd hebben, zal er een korte pauze van 5 minuten zijn, zodat u even kunt vertreden. Ik geef graag het woord aan de heer Beltman.

De heer Beltman (inspreker): Dank u wel voor de gelegenheid om in te spreken. Mijn vrouw en ik heb ook een zienswijze ingediend. Daar is keurig op gereageerd overigens. We hebben een gedeeltelijke verdubbeling N34 reactienota ontvangen van de provincie en daarvoor dank. Ik wil allereerst even aangeven, dat ik met mijn inbreng wil aansluiten bij datgene wat de heer Hofman en de heer Kessen hebben gezegd namens Groep Gasselte en ook bij mijn dorpsgenoot de heer Gulmans. Ik woon met mijn vrouw ook in Annen en hun betoog kunt u voor mij als herhaald en ingelast beschouwen. Daarmee kan ik denk ik op een aantal onderdelen overslaan. Allereerst vind ik dat de inbreng van de provincie op dit moment, zoals ik die nu lees, weinig recht doet aan de huidige maatschappelijke werkelijkheid. We leven nu in een coronacrisis en de vraag is wat die crisis uiteindelijk oplevert in post-coronatijd voor de maatschappij, als het gaat om het gebruik van wegen en in dit geval natuurlijk om het gebruik van de N34. Ik weet niet hoe het bij u zit, bij de provincie of bij andere werkgevers, maar mijn werkgever heeft al aangekondigd om, naar aanleiding van de hele coronacrisis te gaan werken op basis van flex-uren, waarbij medewerkers veel meer vertrouwen krijgen om thuis hun werk te doen, omdat het eigenlijk heel goed functioneert. Daardoor zullen medewerkers ook veel minder de weg gaan gebruiken en zal er dus uiteindelijk veel minder verkeersoverlast zijn. Dus ik zou graag willen dat daarvoor de besluitvorming nader onderzoek naar wordt gedaan. In elk geval dat er ex nunc wordt besloten, betekent uitgaande van de huidige situatie, huidige Omstandigheden, huidige maatschappelijke werkelijkheid. Daarnaast speelt natuurlijk ook de stikstofproblematiek een rol. De Rijksoverheid heeft een verstandige maatregel genomen om de maximumsnelheid op de snelwegen terug te brengen naar 100 km/uur gedurende de dag. Van mij had het ook 's avonds gemogen. En op dit moment ben ik verbaasd, dat eigenlijk de 80 km-variant, ook eigenlijk een scenario, makkelijk aan de kant geschoven wordt in de reactie op de zienswijze. Want eigenlijk is het zo dat, doordat je die 100 km/uur handhaaft in combinatie met een verdubbeling, de N34 verwordt tot een verkapte snelweg. En dat kan volgens mij niet meer de bedoeling zijn in deze tijd, waarin we juist toe willen naar klimaatverandering. Een laatste punt dat ik nog wil aanvoeren, is dat ik het heel erg belangrijk vind dat ook de provincie inzet op verandering van gedrag bij gebruikers. Het zou niet zo moeten zijn, dat de provincie besluit om een weg te verdubbelen, omdat vanwege drukte op bepaalde momenten van de dag daar geen goede doorstroming is van het verkeer. Maar de provincie kan ook proberen de gebruikers van de weg te stimuleren om de weg te gebruiken op momenten dat de weg rustig is. Gebruikers kunnen

daar zelf ook onderzoek naar doen. Om een voorbeeld te noemen: een vriend van mij woont in het westen des lands. Daar zijn niet eens de mogelijkheden om wegen te verdubbelen, vanwege het gebrek aan ruimte. Hij heeft een fulltime baan in Amsterdam. Hij woont zelf in Zeist en hij kiest ervoor om voor de file aan naar zijn werk te gaan. Dat is ook een mogelijkheid voor veel gebruikers van de wegen in Drenthe, lijkt mij. En dan lijkt het mij niet de oplossing om dan maar meer asfalt neer te leggen. Dus ik zou het ook een mooi idee vinden als de provincie gaat inzetten op het stimuleren van verandering van gedrag van gebruikers van wegen. Ik heb nog een paar puntjes, die ik nog wil verduidelijken. Ik vind het ook belangrijk in de besluitvorming, ik had al gezegd ex nunc-besluitvorming is van belang en ook dat alle belangen daarin in de besluitvorming worden afgewogen en dat betekent ook, dat je ook aan de voorkant de effecten op de fysieke leefomgeving in kaart brengt en die meeweegt in de besluitvorming. Het is een beetje een juridisch betoog, maar het is wel de realiteit en de juridische realiteit. Je dient alle belangen in kaart te brengen en mee te wegen in de besluitvorming. Dat zijn dus ook de effecten voor omwonenden, de geluidseffecten en de natuurbelangen die natuurlijk een rol spelen. Mijn conclusie is eigenlijk als volgt. Neem primair maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ik ben helemaal voorstander van het verbeteren van de verkeersveiligheid en als het gaat om de doorstroming: ga eerst kijken naar aanpassing van het verkeersplein in Gieten. Het nu al inzetten op verdubbelen is echt te prematuur, is ook disproportioneel gelet op alle belangen die spelen. Dat zou je altijd nog in veel latere instantie kunnen doen, nadat je hebt geëvalueerd wat de effecten zijn van de maatregelen die genomen worden in Gieten. Daar wil ik het bij laten.

De voorzitter: Dank u wel. Ik voelde de afronding aankomen, mijnheer Beltman. Daarom heb ik u ook niet onderbroken. We hebben nog 4 minuten over om vragen te stellen. Ik wil graag handjes zien, als die er zijn. Hoeft niet, mag wel. Ik zie één vraag in ieder geval opkomen, mevrouw Potharst, Partij voor de Dieren.

Mevrouw Potharst: Voorzitter bedankt. Mijnheer Beltman, u zegt u hebt u een gedeeltelijke reactienota ontvangen? Ja. Heeft u ook informatie over het verloop van de verdere procedure gekregen? Bijvoorbeeld de mogelijkheid van bezwaar indienen?

De heer Beltman (inspreker): Nee, die heb ik niet ontvangen. Ik wilde daar ook aansluiten bij eerdere sprekers die dat volgens mij hebben aangegeven. Er zit een reactienota bij, maar er is verder geen informatie verstrekt over het verdere besluitvormingstraject en de rechtsbeschermingsmiddelen, die daarvoor aanwezig kunnen zijn. Dus dat zou mooi zijn als dat alsnog gegeven wordt.

De voorzitter: Dank u wel. Ik zie geen andere vragen op dit moment. Ook een uitermate helder betoog van mijnheer Beltman. Ik dank u voor uw inbreng.

De heer Beltman (inspreker): Graag gedaan.

De voorzitter: En zoals aangekondigd wil ik graag iedereen die nu ook alweer heel lang achter het scherm zit, thuis even de mogelijkheid geven om te vertreden. Ik zie u terug om 20:35 uur. Tot zo meteen.

De voorzitter: Dames en heren, wij gaan de vergadering vervolgen en aan de orde is de spreker met het oorspronkelijke nummer 13. De heer Burgers en ik geef graag het woord aan de heer Burgers. Ga uw gang.

De heer Burgers (inspreker): Dank u wel, mijnheer Vegter. Mijn naam is Simon Burgers. Ik zal mij even voorstellen. Ik ben 62 jaar en ik woon in Den Haag en u zult zich misschien afvragen, waar be-

moeit die man zich mee? Ik denk dat ik toch wel enig recht heb om een bescheiden bijdrage te leveren aan de discussie hier. Het is zo dat ik sinds 1963, sinds dat ik 5 jaar oud was, ieder jaar in het Stroomdallandschap van de Drentse Aa kom. Mijn ouders hadden daar al een zomerhuisje. Dat heb ik inmiddels geërfd en ik kom zelf met mijn vrouw zeker 6 weken per jaar en mijn kinderen komen dan ook, ook vrienden van ons. Onze burens zijn een paar weken geleden nog een weekend daar geweest. Ik kom er heel veel. En dat huisje is in een randje ten westen van Midlaren. En de N34 heb ik zelf nog zien bouwen als tiener en heb ik in gebruik zien nemen. Ik ben niet tegen autorijden, ik ben niet tegen de N34. Mijn vrouw en ik zijn nog een paar weken geleden heel plezierig van Zuidlaren naar Borger gereden om daar een eind te gaan fietsen. We kennen het hele gebied en ik denk dat de bijdrage die ik hier kan leveren, een kleine toegevoegde waarde kan hebben, de bijdrage van een recreant. En ik denk dat de recreanten ook enig recht van spreken hebben. Als ik voor mijn belastingaangifte mijn bankafschriften van het afgelopen jaar doorneem, dan zie ik ieder jaar weer dat ik duizenden euro's hebben uitgegeven, tijdens mijn verblijf in Zuidlaren en omgeving. Vroeger verbaasde mij dat, tegenwoordig ben ik eraan gewend. Het is niet zo gek, want afgezien van dat de boodschappen bij Albert Heijn en Jumbo toch ook oplopen in zoveel weken ... Als je met vakantie bent, als je vrij hebt, dan ga je lekker eens nieuwe schoenen kopen bij Ruchti óf je gaat lekker in Midlaren uit eten en koffiedrinken met gebak erbij bij één van die heerlijke bakkers daar. Er zijn allerlei uitgaven die je daar doet, afgezien van de aannemers in Zuidlaren en omgeving, die nog wel meer dan enkele duizenden aan mij verdienen hebben. Ik zeg dit, omdat ik meen dat de recreant in die zin ook een relevante bijdrage is in de discussie. Afgezien ook nog van de forenzenbelasting, die wij betalen en een aantal andere financiële bijdragen, die ten goede komen aan Drenthe en de provincie Drenthe. Mevrouw Oving refereerde er al aan: Drenthe wordt ontdekt of meer ontdekt door mensen. Het is natuurlijk een heerlijke vakantieprovincie en dat gebied ook. En ik kan u vertellen als recreant, dat waar ik van geniet en mijn vrouw en mijn kinderen, de vrienden van mijn kinderen en alle mensen die er komen, ook alle mensen die ik spreek, en dat zijn er heel veel die daar wandelen en fietsen in dat Stroomdallandschap, iedereen komt daar voor de schoonheid van de natuur. Voor het mooie uitzicht en voor de rust. Ik heb wel eens dat iemand bij mij op bezoek is en we wandelen daar over de weg en mensen zeggen: wat is het hier mooi. En soms zegt iemand: alleen jammer dat die weg daar loopt, die N34. Ik heb in die 35 jaar of zo, dat die weg daar loopt, heb ik nog nooit iemand horen zeggen: goh, wat is het toch jammer, dat we uitkijken op een tweebaansweg. Dat zou toch fijn zijn als dat nou eens een vierbaansweg werd. Dat is echt waar helemaal niemand op zit te wachten. Natuurlijk is een afweging van belangen en die zijn soms tegenstrijdig, maar ik denk dat dit één belang is, het belang voor de recreant. En dat is een belang van Drenthe. En de recreant heeft behoefte aan die stilte en de schoonheid van dat gebied. En dat moet denk ik toch ook in de discussie meegewogen worden. Dat is het punt wat ik wil maken.

De voorzitter: Dank u wel. En dat helemaal uit Den Haag. We hebben nu heel wat reiskilometers kunnen besparen, gelukkig, vandaag. Zijn er vragen? Er is één vraag. Er is één vraag van mijnheer Omlo. Ga uw gang.

De heer Omlo: Ja, dank u wel. Dank u wel voor het inspreken, mijnheer Burgers. Mooi dat u komt recreëren in Drenthe, uiteraard. U heeft natuurlijk wel een punt. Als u zegt, moet dat een vierbaansweg worden? Wil ik daarop uitkijken? Maar hoe denkt u over de windmolens en over de zonneparken, die dan gebouwd worden in Drenthe?

De voorzitter: Dat gaan wij niet doen, mijnheer Omlo. En wij gaan dat ook niet doen, mijnheer Burgers. Wij gaan geen andere onderwerpen hier ter tafel brengen. Mijnheer Omlo gaat zich maar melden bij de griffie en zal de contactgegevens van mijnheer Burgers daar krijgen. En dan gaan jullie maar lekker met elkaar bellen, maar dat gaan we hier niet doen. Mijnheer Vorenkamp, volgende vraag.

De heer Vorenkamp: Dank, dank ook aan de heer Burgers voor zijn inbreng. Maar ik ben ook
En als toerist kun je ook vaak, wil je je ook vaak snel Verplaatsen. Ook snel en veilig verplaatsen. Dat is ook een eis die je als toerist stelt. En u komt vaak in dat gebied. Dus dan stel ik mij zo voor, dat u bijvoorbeeld aan de veiligheid ook wel eisen stelt. En wij doen dit

De voorzitter: Wij denken dat mijnheer Vorenkamp nu heeft gezegd, dat wij dit doen om de veiligheid ook te verbeteren. Misschien kan mijnheer Burgers daar wel op reageren.

De heer Burgers (inspreker): Ja, nou dat kan ik natuurlijk van harte omhelzen. Veiligheid staat voorop. Ik denk dat eigenlijk alle sprekers, dat dat ons allemaal met elkaar verbindt en dat is natuurlijk buiten discussie. En als de weg een veilige kan worden door hem vierbaans te maken, of een andere oplossing door een vangrail in het midden te zetten, dan denk ik dat geen zinnig mens daartegen is. Snel verplaatsen is eigenlijk toch voor de recreant niet zijn hoofddoel. Je komt eigenlijk naar Drenthe om te ontstressen en je hebt niet zo het idee van, ik moet nu binnen een x aantal minuten in Borger zijn of in Annen, of in Schipborg zijn. Die veiligheid, ik denk dat we het daar helemaal over eens zijn en dat probleem moet natuurlijk opgelost worden. Dat kan ik alleen maar onderstrepen, wat u zegt.

De voorzitter: Dank u wel. Zijn er nog andere vragen? Ik wil jullie niet uitlokken. Meneer Schomaker en mevrouw Udinga. Dat gaat denk ik nog net binnen de tijd. Mijnheer Schomaker.

De heer Schomaker: Ja, mijnheer Burgers. Fijn, dat u het zo fijn vindt bij ons. Een groot aantal van ons vindt het ook fijn bij u in de regio. Dat zal u misschien Verwonderen, want daar is het wat minder rustig. Maar feit is wel dat wij hier ook een lokale economie in de benen te houden hebben. Een onderdeel van lokale economie is natuurlijk ook, dat men zich redelijk kan verplaatsen. Dat begrijpt u ook, neem ik aan.

De heer Burgers (inspreker): Dat begrijp ik heel goed. Dus, ik zeg ook: er moet een afweging gemaakt worden. Wat is redelijk? En wat gaat ten koste van andere belangen? Ik denk dat een deel van de economie van de omgeving is ook de horeca en het Zuidlaardermeer en dat mensen zich daar kunnen vermaken. Waar ik bang voor ben, is dat als je van die N34 een vierbaansweg maakt, dat je een beetje de kip met de gouden eieren slacht, omdat mensen dan nog sneller naar het gebied kunnen komen. Alleen het gebied is het gebied niet meer. Naar mijn idee klopt zo'n grote weg niet met zo'n omgeving. Ergens moet je een afweging tussen belangen maken. En ik denk dat het selling point van Drenthe is, die schoonheid en die rust, misschien iets lager tempo, dat onthaasten. Dat is voor ons hier in het westen een warm bad als we daar heen gaan. En stressen en hard rijden, dat kunnen we hier al hard genoeg. En lawaai en autowegen zijn hier ook al genoeg. Heb ik een beetje uw vraag beantwoord?

De voorzitter: Wij geloven uw woord als u buiten de spits rijdt. Mevrouw Udinga, de laatste vraag.

Mevrouw Udinga: Dank u, voorzitter. Ja, mijnheer Burgers, dank voor uw inbreng. Bent u bekend met het feit dat de N34 naast hunebed Highway nog een andere bijnaam heeft?

De heer Burgers (inspreker): Nee.

Mevrouw Udinga: Nee? Dat is namelijk de dodenweg. Voelt u zich er wel vertrouwd mee als u bezoek, kinderen had u het over, kennissen, als u bezoek in uw vakantiehuisje ontvangt, dat zij over de dodenweg moeten rijden? Bent u daar bekend mee?

De heer Burgers (inspreker): Excuses, ik moet zeggen, die naam was mij toch bekend, maar was mij even ontschoten. Ik denk dat ook dat we het hier echt met elkaar eens kunnen zijn. Dat is natuurlijk een smet op die weg en natuurlijk, dat moet veranderen, dat moet verbeteren. En ja, het is aan de politiek en niet aan mij als eenvoudige recreant om daar de beste oplossing voor te verzinnen. Maar natuurlijk moet dat gebeuren. Ik denk dat als hoe veiliger die weg is, hoe plezieriger het wordt om daarheen te gaan. Daar hebt u volkomen gelijk in.

De voorzitter: Dank u wel voor uw reactie op de diverse vragen en ook dank voor uw bijdrage. Helemaal vanuit Den Haag. Dank u wel, mijnheer Burgers. Dan gaan wij verder met de volgende spreker en dat is de heer Elsinga. Sorry, mijnheer Spanjaard, zie ik nu. Mijnheer Spanjaard. U heeft het woord.

De heer Spanjaard (inspreker): Dank u wel. Geachte commissieleden en andere aanwezigen. Dank voor de gelegenheid dat ik mijn zienswijze hier mag toelichten. Na het lezen van de conceptnotitie Reikwijdte enzovoort, was ik blij en bedroefd tegelijk. Blij dat er een voorstel ligt om bij Gieten de rotonde uit te breiden met een fly-over. En bedroefd vanwege plannen voor gedeeltelijke verdubbeling op een aantal plaatsen, die naar mijn mening geen oplossing zijn 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 van, overigens. Heel jammer ook, dat beide projecten aan elkaar gekoppeld worden. Dit is niet nodig en niet zinvol, naar mijn mening. Ik zal dit verduidelijken aan de hand van de thema's 1) Milieu en ruimtelijke kwaliteit, 2) Economie en financiën, 3) Veiligheid en doorstroming. Wat milieu betreft: De stikstofoxide en fijnstofemissies zijn belangrijke vervuulende stoffen. De meeste vervuiling daarvan vanuit het verkeer, vinden plaats bij stilstand, in files en bij het rijden van hoge snelheden. Aan de stilstand is bij Gieten iets te doen, maar het streven naar een nog hogere gemiddelde snelheid over de N34, leidt tot 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 hard mogelijk overheen te razen. Ook de geluidsoverlast is nu al erg genoeg. Ik spreek uit ervaring, want ik woon op ongeveer 150 m afstand van die weg ter hoogte van Borger-Odoorn. 2) Economie en financiën. Belangrijke pijlers van de Drentse economie zijn, zoals ik dat begrepen heb, en ik woon hier pas 22 jaar, de agrarische bedrijvigheid en het toerisme. Moeten de boeren dan misschien nog harder getroffen worden om extra stikstofoxide te compenseren, die door het verkeer worden veroorzaakt? Dat kan ik me niet voorstellen. Het toerisme, denk aan horeca, campings en vakantieparken zijn gebaat bij een goede bereikbaarheid. Daarvoor is verdubbeling van de N34 beslist niet nodig. Zoals die er nu ligt, gaat dat prima. De vorige spreker is daar al voldoende op ingegaan. Dan veiligheid en doorstroming. Niemand zal het belang van veiligheid ontkennen. Dat heb ik vanavond ook niet gehoord. Maar gehele of gedeeltelijke verdubbeling van rijbanen is daarvoor niet de oplossing. Kijk maar naar de dagelijkse filemeldingen, vanwege ongevallen op de autosnelwegen. De A-wegen zijn dubbelbaans of hier en daar zelfs vijf- of zesbaans, maar evengoed gebeuren er ongelukken. Ook nu het vanwege meer thuiswerken veel minder druk is op de weg, komt dat nog voor. Opmerkelijk is ook dat de voorgestelde verdubbeling de doorstroming zou helpen verbeteren. Immers staat in de conceptnotitie dat slechts 20% van het verkeer de gehele route van Emmen tot De Punt of andersom gebruikt. 80% rijdt slechts een deel en ook voor die 20% is die winst naar mijn idee niet meetbaar. Aangekomen bij de stad Groningen, of zoals een eerdere spreker aangaf, zelfs bij het invoegen op de A28, loop je sowieso vast, is het niet op de ring in Groningen, dan wel als je in de stad moet zijn. Onbegrijpelijk voor mij, maar ik heb misschien de Nota niet goed gelezen, is hoe men op een weg van 100 km/uur maximaal, naar een 100km/uur gemiddeld denkt te kunnen komen. Zonder overtreding van de maximumsnelheid, is dat statistisch gewoon onmogelijk. Je moet dan meer dan 50% van de tijd te hard rijden. En wanneer je de doorstroming verbetert ter hoogte van Gieten, is het grootste deel van de snelheidswinst al te bereiken. 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. Denk aan onoplettendheid, afleiding door smartphone, Vermoeidheid, onwel worden, technische storingen in of aan het voertuig, mogelijk zelfs crimineel gedrag of zelfmoord? Wel is bekend dat hoe hoger de snelheid is, des te erger de gevolgen van een ongeval zijn. De maximumsnelheid terugbrengen naar 80 km/uur is daarvoor dus een betere garantie, mits hier ook handhaving, bijvoorbeeld trajectcontrole aan gekoppeld wordt. Hierdoor worden milieu, ruimtelijke kwaliteit, doorstroming en veiligheid gediend. Al met al kan niemand het daarmee oneens zijn, toch? Ik dank u voor uw aandacht. Ik wens u een goede gezondheid en wijsheid bij het nemen van besluiten over het vervolg.

De voorzitter: Dank u wel alvast voor uw wensen waar u mee eindigt. Wij wensen u ook alvast een hele goede gezondheid. We gaan eerst nog één of meerdere vragen krijgen en de eerste is van de heer Pragt van D66.

De heer Pragt: Ja, dank u mijnheer Spanjaard. Duidelijk helder verhaal. Ook duidelijk dat u voor de aanpak rotonde Gieten bent en niet voor verdubbeling van de N34. Maar veiligheid is wel een belangrijk punt en dat merk je ook aan de vragen die we stellen. U hebt het alleen over het verlagen van de snelheid naar 80 km. Zijn er ook andere oplossingen om de veiligheid te verbeteren, zonder verdubbeling, in uw ogen?

De heer Spanjaard (inspreker): Ik zou kunnen denken aan zo'n harde scheiding in het midden, maar ik ken het traject tussen het verkeersplein Hattermerbroek en Kampen in de N50. Daar moet ik vanwege familiebezoek aanstaande vrijdag ook weer naartoe, en daar zie ik nu al tegenop. Wat een vreselijke rotweg is dat. Hoe frustrerend is het om daar te moeten rijden? En dan heb je twee keer een strookje waar je even een vrachtwagen kunt inhalen. En vaak ook niet, want dan gaat er iemand met zijn caravan naast die vrachtwagen rijden en die heeft dan dat hele stuk nodig. Ik ben altijd blij als ik er bij Kampen af kan en dan linksaf naar Dronten over een 80 km weg mag rijden. Daar zitten geen middenberm beveiligingen in, maar dat is veel relaxter, dan dat gehannes met 100, waar de één wel aan voldoet en de ander niet. Dus eerlijk gezegd zou dat nooit mijn voorstel zijn.

De voorzitter: Dank u wel. Zie ik nog andere vragen? Dat is niet het geval. Dan dank ik mijnheer Spanjaard voor zijn bijdrage. Dan gaan we verder met de volgende spreker. Dat is de heer Boucher. Mijnheer Boucher. Ga uw gang.

De heer Boucher (inspreker Natuurplatform Drentsche Aa): Ja, dank u wel. We hebben vanuit het Natuurplatform, die ik ook vanavond vertegenwoordig, ook deelgenomen aan de klankbordgroep. En ik moet zeggen dat ik wel met een aantal sprekers eerder, de mening deel dat je eigenlijk weinig voet aan de grond kreeg als je daar met voorstellen kwam. Maar ik moet zeggen dat het in zoverre interessant was, dat je in ieder geval goed voorzien wordt van informatie. En ook als je daarna nog vragen stelt, dat die informatie ook gegeven wordt. kunt doen. Het hele project gaat ...

De voorzitter: Moment. Uw zin eindigde met dat informatie ook gegeven wordt. Wilt u daarna even weer opnieuw opstarten? Want het geluid viel even weg.

De heer Boucher (inspreker Natuurplatform Drentsche Aa): Oké. Het belang van de klankbordgroep was voor ons in ieder geval, dat je van een goede informatiebron gebruik kunt maken door de onderzoeksverslagen, die er allemaal komen. Als je kijkt naar het hele project, dan zijn er eigenlijk twee kernproblemen. Dat was de doorstroming en dat is vooral het probleem bij de rotonde Gieten. Verder de veiligheid, met name de botsingen die er zijn bij inhalen en voornamelijk ook bij gelijkvloerse kruisingen. Op dit ogenblik zijn er nog een aantal oplossingen waar al besluiten over zijn genomen, zowel in de Staten van Drenthe, denk ik, als bij gemeentes, om een aantal gelijkvloerse kruisingen, waar de

meeste dodelijke ongelukken gebeuren, dat is bij Odoorn en Odoornerveen, om die op te heffen en om de ongelijkvloerse kruising, die er is bij Emmen-West ook helemaal ongelijkvloers te maken. Er komt een nieuwe ongelijkvloerse kruising bij Klijndijk, die het verkeer dat vanuit Odoorn en Odoornerveen komt, zal gaan bedienen. Ik denk dat daarmee al heel aantal ongelukken en met name dodelijke ongelukken zullen verdwijnen. Dan is er de rotonde Gieten, die natuurlijk ook voor een deel ongelijkvloers is, want het verkeer dat van oost naar west gaat en dat de noord-zuidlijn, dus de N34 op wil, die moet over de rotonde en die ontmoet daar dan ook het verkeer, dat noord - zuid gaat, wat de rotonde niet ontwijken kan, omdat daar geen directe verbinding is. Dus als je met die rotonde Gieten, zowel noord - zuid als de oost – west, doorgaande lijnen kunt maken met zo'n fly-over, zal het een verbetering zijn voor de veiligheid ook en ook voor de doorstroom. Nu is de vraag: is gedeeltelijk verdubbelen een verbetering? Wij zijn op zoek gegaan naar tweebaanswegen, die vierbaans zijn gemaakt en er is er eentje heel vlakbij. Dat is de N33, Assen - Veendam. Die is in 2015 opgeleverd als vierbaansweg van 100 km. Nu blijkt dat direct in het begin al grote problemen waren, dat er veel te snel gereden werd, dat men niet in de gaten had dat het geen snelweg was. Er is door de politie in Assen, waar ik mee gesproken heb, een heel project gestart met bekeuringen uitdelen en informatiepanelen langs de weg. Dat heeft geleid tot een verlaging van 55%, dat nog steeds te snel rijdt. Men kan niet altijd die controles uitoefenen. Dus dat is ongeveer een gegeven. En kijk je nu hoe het zit met de ongelukken op de N34, tweebaans, dan zijn er vanaf 2014 tot 2019 10 dodelijke ongelukken geweest. 4 Kijk je naar de vierbaansweg...

De voorzitter: Nu ga ik u even weer onderbreken, want weer viel het geluid even weg. Het laatste wat wij hoorden, dat was 10 dodelijke ongelukken.

De heer Boucher (inspreker Natuurplatform Drentsche Aa): Ja, dat is de tweebaansweg N34, waar 10 dodelijke ongelukken waren, 44 met letsel en 318 met blikschade, tussen de periode 2014 en 2019. Kijk je naar de N33, die is vanaf 2015 vierbaans Geworden, daar is nog maar één dode gevallen. Dat is dan wel begrijpelijk, omdat er een middenbermbeveiliging is, maar meer ongelukken met letsel, namelijk 58 en zelfs evenveel ongelukken met blikschade, namelijk 316. Dus ga je gedeeltelijk verdubbelen, dan kun je verwachten dat zowel ongelukken met letsel, als met blikschade niet zullen verminderen. Het zal hetzelfde zijn als op de N33. Misschien zelfs iets vermeerderen, omdat je eerst van vier naar twee moet en dan weer van twee naar vier. Dat zijn juist de gevaarlijke momenten. Nu is het zo, dat waar men in de provincie nu voor staat, is toch wel dat er een afweging moet worden gemaakt tussen die verkeerskundige zaken, veiligheid en doorstroming en aan de andere kant de impact op het landschap en op de natuur. Dat is een hele lastige en ik denk dat je daar van tevoren al over moet nadenken. En niet eerst de verkeerskundige dingen uitvogelen en dan zeggen: nou wat ze dan nog de schade aan het landschap? Kunnen we daar nog iets aan goedmaken? We hebben gekeken naar oplossingen van tweebaanswegen, die veilig gemaakt zijn, die dezelfde onveiligheid hadden als de N34 misschien wel. Er is in Zeeland geëxperimenteerd met een soort kunststof blokjes, die ongeveer 2,5 cm hoog zijn, op de middenstreep. De weg is daar van 100 naar 80 gegaan. En uit experimenten die zijn gedaan door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, bleek dat niemand meer inhaalde na de plaatsing van die blokjes. Dus het is open. Ook als er ongelukken zijn, kan een ambulance er nog wel doorheen. Dat is helemaal geen probleem, maar men haalt niet meer in, omdat het uiterst ongemakkelijk is om daar overheen te gaan. Dus mijn voorstel zou zijn, voor die weg: Houd hem tweebaans, zorg voor een scheiding van de middenberm met die blokjes, die bewezen hebben dat er niet meer ingehaald wordt. Maak de weg een 80 km weg. Als je van Gieten naar De Punt gaat, scheidt dat maar 3 minuten. Dus dat maakt eigenlijk niet veel uit. En je kunt nu al, denk ik, want dit proces zal nog wel een hele tijd doorlopen, wat mevrouw Vedder ook zei, een aantal verbeteringen aanbrengen in de belijning en de blokjes kunnen heel makkelijk op de middenstreep gelegd worden. Dus mijn voorstel zou zijn: zorg ervoor dat die hele weg een totaal inhaalverbod krijgt, met blokjes op de middenberm geplaatst om het inhalen tegen te gaan en maak de weg 80 km. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel voor uw bijdrage. We hebben de technische storingen goed overleefd met elkaar en ik zie twee vragen. Ik geef eerst het woord aan de heer Moinat van de SP-fractie.

De heer Moinat: Dank u wel, voorzitter. Mijnheer Boucher, u had het in uw bijdrage over blokjes op het eind als mogelijke geleiding. En nu heb ik de gedeputeerde al eens eerder horen zeggen, dat uit een experiment is gebleken dat die niet werken. Waarom denkt u van wel?

De heer Boucher (inspreker Natuurplatform Drentsche Aa): Kan ik antwoorden?

De voorzitter: Ga uw gang.

De heer Boucher (inspreker Natuurplatform Drentsche Aa): Dat verbaasde mij ook. En ik heb inmiddels navraag gedaan bij de provincie, wat voor experiment dat was. En die informatie heb ik ruimschoots gekregen, ook met de machines die die dingen aanlegden. Het bleek zo te zijn dat het op de groene middenstreep ribbels waren en die ribbels zijn ervoor om, als je even niet op zou letten, dat je dan een gezoem hoort en misschien schrik je wel even. Dat je denkt, hé, ik zit op de foute weghelft en dan ga je weer terug. Dat was het. Het waren geen blokjes. En die blokjes, dat is een heel ander proces. Die zijn ongeveer 60 cm lang, staan schuin op de middenstreep, zijn 2,5 cm hoog en maken behoorlijk lawaai als je erover heengaat en dat doe je niet weer als je het één keer gedaan hebt. Rijkswaterstaat vertelde mij over dat experiment, in Zeeland is dat, op de N57. Hij zei: bijkomend voordeel is dat als mensen toch nog, omdat ze op hun dashboard kijken of op mijn mobieltje of wat dan ook, erover heengaan, dat ze dat niet weerdoen. Dat heeft heel veel ongelukken voorkomen. Wat mij verbaast, is dat de gedeputeerde niet op de hoogte is en ik vond het zelf ook een beetje flauw om mevrouw Vedder daarmee zo af te poeieren.

De voorzitter: Dank u wel voor uw antwoord en de laatste vraag voor u is van Mijnheer Pragt.

De heer Pragt: Ja, dank u, mijnheer Boucher voor de duidelijke uitleg en uw standpunt. U maakt een vergelijking in het aantal ongelukken tussen de N34 en de N33, na verdubbeling. Zijn ze bekend van de N33 voor en na de verdubbeling? Wat het effect daarvan geweest is?

De heer Boucher (inspreker Natuurplatform Drentsche Aa): Nee, die kon ik niet ... Dan zou je daar bij die organisatie die die cijfers levert navraag moeten doen. Maar ze geven de cijfers vanaf 2014. 2015 is die verdubbeld. Hoe het daarvoor was, weet ik niet, maar daar valt wel achter te komen. Dan zou je dat als opdracht aan Sweco mee kunnen geven. Zoek

De voorzitter: Nu zei ik net dat Henk Pragt de laatste vraag had. Ik zie toch nog een handje van mijnheer Schomaker. Alleen als die heel kort is.

De heer Schomaker: Ja, het is niet zozeer een vraag, maar meer een opmerking. Want wij hebben cijfers, waaruit blijkt dat het aantal ongelukken op de N33 voor en na de verdubbeling, na de verdubbeling aanmerkelijk verminderd zijn. Wat natuurlijk ook logisch is.

De voorzitter: Dat is inderdaad geen vraag. En dat betekent dat daarmee dit blokje beëindigd kan worden.

De heer Boucher (inspreker Natuurplatform Drentsche Aa): Mag ik daar nog wat over zeggen?

De voorzitter: U mag daar nog kort wat over zeggen, mijnheer Boucher.

De heer Boucher (inspreker Natuurplatform Drentsche Aa): Over die N33 voor en na de verdubbeling, kan ik niks zeggen, maar wel dat nu de weg verdubbeld is, en dat is de vergelijking die je moet maken met de N34, dat nu die verdubbeld is, er zelfs meer ongevallen met letsel zijn en dat er evenveel ongevallen met blikshade zijn. Dat vind ik wel een heel belangrijk gegeven. Dat moet je niet makkelijk wegpoetsen.

De voorzitter: Dat had u inderdaad al gezegd, maar nogmaals. Ik dank u voor uw bijdrage. En dan gaan wij nu hier verder met de heer Elsinga. Mijnheer Elsinga, u heeft het woord.

De heer Elsinga (inspreker): Ja, ik ben nu wel aan de beurt?

De voorzitter: Zeker, sorry voor de vergissing. Ik heb u laten schrikken.

De heer Elsinga (inspreker): Ja, dank u wel, voorzitter leden van de commissie. Dank voor de mogelijkheid om te mogen inspreken en onze gedachten en ideeën met betrekking tot de veiligheid van de N34 te mogen delen, als aanvulling op mijn zienswijze nummer 2. Ook ik ben deelnemer geweest van de klankbordgroep en ik deel de visie van de vorige sprekers hierover. Het zal u wellicht niet verbazen, dat wij niet enthousiast zijn over een mogelijke verdubbeling van de N34, primair in onze directe woonomgeving. Niet enthousiast, niet alleen omdat het in onze directe woonomgeving is, maar ook in het licht van onder andere stikstofproblematiek, de impact op kwetsbare Natura 2000-gebieden en ook dat de N34 tot 2040 geen afwerkingsproblemen kent. Daarnaast is het zo dat de voorgestelde ingrepen in alle verdubbelingsvarianten slechts een beperkt effect hebben op het aantal ongevallen met dodelijke afloop. En dat vind ik wel heel verbazingwekkend, want het is één van de hoofddoelstellingen in de NRD. Daarnaast, met de snel veranderende samenleving ziet de wereld er nu ook heel anders uit dan pakweg een half jaar tot een jaar geleden. Hetzelfde bureau Sweco heeft in opdracht van de organisatie Groningen Bereikbaar onderzoek verricht naar de manier waarop we gaan werken en reizen de komende decennia. Opvallend daarbij is het volgende. In maart en april 2020: er zijn geen files meer, het autoverkeer is gedaald met 50%, deelname aan het OV is gedaald met 90%. Met de tweede golf in september is het autogebruik weer op niveau. Files blijven echter wel uit door thuiswerken en het mijden van de spits. De effecten van corona op werken en reizen zijn groot. Er ontstaat een nieuwe mix tussen werk en privé, forenzen en thuiswerken, fysiek en online afspreken. Vanavond is daar een voorbeeld van. De ideale werkweek bestaat straks nog maar uit twee dagen thuis en de rest op kantoor. En er wordt verwacht dat dit structureel is. Nou, ik hoef u niet te zeggen, dat een dag extra thuiswerken of twee dagen extra thuiswerken enorm veel voordelen oplevert. Minder reiskosten, minder CO2, 80 tot 100.000 km per week minder aan kilometers en minder files. En de schattingen daarvan lopen uiteen naar tussen de 150 en 200 uur per week. De intensiteit van wegen neemt in de spits af en in de daluren toe. En dit is een blijvend effect, aldus Sweco. Het zijn niet mijn woorden. Het zijn de woorden van Sweco. Ik zal u de presentatie van Sweco via de griffie doen toekomen. Voor ons is duidelijk dat nut en noodzaak van het gedeeltelijk verdubbelen als uitgangspunt wegvalt, om dit plan in deze vorm verder door te zetten. De voorgestelde maatregelen in de NRD dragen nauwelijks bij aan de geformuleerde doelstelling en ze zijn suboptimaal. Er wordt naar onze mening door de provincie Drenthe stelselmatig toegewerkt naar de gewenste conclusie met de N34. Blijft over de verkeersveiligheid. Veiligheid heeft de allerhoogste prioriteit, snelheid niet. De gekozen oplossing ook niet. Waar zijn de onderzoeken die aantonen, dat het gedeeltelijk verdubbelen de veiligheid verbetert? 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. Bijvoorbeeld 80 km/uur tijdens de spistijden, een inhaalverbod op de N34 et cetera. Daar is genoeg over gezegd. Mijn vraag aan u is: weet u uit welke onderzoeken is aangetoond dat een gedeeltelijke verdubbeling veiliger is? En weet u welk

probleem er in 2026 nu structureel opgelost is met deze gedeeltelijke verdubbeling? Hoe toekomstbestendig is de gekozen oplossing? En dan heb ik het niet over het verkeersplein Gieten. Daar moet iets aan gebeuren. Dat staat als een paal boven water. Tenslotte, een milieuvriendelijke variant, die recht doet aan natuur, verkeer en de geformeerde doelstellingen ontbreekt in de NRD. De provincie staat in onze ogen onvoldoende open voor alternatieven. De echte alternatieven, waarbij er geen asfalt gestort hoeft te worden of aangebracht te worden. Wij willen u vragen deze alsnog mee te nemen in de NRD en voor te leggen aan de commissie MER. 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 het niet meenemen en onderzoeken van de effecten van de nu in aanleg zijnde verbeteringen, maakt de conclusie uit het Sweco rapport onbetrouwbaar als basis voor besluitvorming. Ik verwijs u graag naar de zienswijze daarover. Nog twee opmerkingen. Snelheid is een zeer relatief begrip en tijdwinst ook. Net werd er wel één en ander over gezegd. Ik heb daar mijn bedenkingen over. De investering die de gedeeltelijke verdubbeling vergt, komt slechts als voordeel voor 20% van de deelnemers aan de weg. Een laatste opmerking: een snelheidsverlaging naar 80 km/uur op de N34 in de spits, biedt niet alleen meer verkeersveiligheid, maar ook vermindering van stikstofuitstoot et cetera. Dat was mijn bijdrage.

De voorzitter: Dank voor uw bijdrage. Dan gaan we eens kijken of er vragen zijn en die zijn er. Mijnheer Schoenmaker van Sterk Lokaal Drenthe.

De heer Schoenmaker: Dank u wel. Allereerst bedankt voor uw heldere toevoeging en inbreng. Ik had nog wel even een vraag. Ik hoor één verhaal met een Sweco-rapport over de toekomst nadat de coronacrisis voorbij is. Dat lijkt mij een hele lastige, om daar nu al een oordeel over te geven, maar daar hecht u nogal waarde aan. En aan het eind van uw betoog geeft aan dat het Sweco-rapport heeft, die onbetrouwbaar zijn en in beide over dezelfde organisatie. Hoe legt u dat uit?

De heer Elsinga (inspreker): Ja, we hebben het over dezelfde organisatie. Het ene onderzoek van Sweco is ... Dat heeft natuurlijk eerder plaatsgevonden. Waar ik het nu over heb, is een onderzoek naar aanleiding van Groningen Bereikbaar en dat ging specifiek over de situatie in en rond Groningen, met alle maatregelen die daar op dit moment plaatsvinden. En de onderzoeksvraag daarbij was: Hoe kunnen we er nou voor zorgen, dat mensen meer gebruikmaken van het OV, maar niet in de spits? En hoe zorgen we ervoor, dat we bereikbaar blijven als stad? En dat vind ik ook wel een van de bezwaarpunten van dit hele verhaal. Dit onderzoeksgebied is Emmen – De Punt, maar een forens reist verder en dus al die verhalen over tijdwinst en zo, die houden niet op bij De Punt, maar vervolgens kom je op de A28 terecht met alle gevolgen van dien. Dus het is dezelfde organisatie die het onderzoek gedaan heeft. Alleen, ik denk een andere afdeling. Maar ik stuur u de prestatie nog toe.

De voorzitter: En dan is er in dit rondje nog een vraag en die komt van mevrouw Slagt van de GroenLinks fractie.

Mevrouw Slagt: Ja, ik ben zelf ook zo'n forens, die op en neer reist naar Groningen. Dus ik ben heel geïnteresseerd in dat rapport. Weet u of het rapport openbaar is? En zijn het allemaal forenzen, die ondervraagd zijn? Dus ook mogelijke Drentenaren? Of zijn het alleen maar Groningers geweest? Weet u dat?

De heer Elsinga (inspreker): Nee, dat weet ik niet. Maar ik zei net al: ik zal u de presentatie toesturen. En dat is een presentatie op YouTube, dus het is gewoon openbaar. Dus dat is gewoon openbare informatie, die ik u toe kan sturen. En ze hebben verder gekeken dan alleen Groningen. Ze hebben gekeken naar Groningen, maar ook Noordoost-Groningen.

De voorzitter: De allerlaatste vraag komt van meneer Schomaker, Partij van de Arbeid.

De heer Schomaker: Ja, mijnheer Elsinga bedankt voor uw heldere betoog. U toont een grote betrokkenheid met de forenzen. Zou u ook voorstander Zijn, zoals een van de eerdere sprekers, van de verdubbeling van de Frieslandroute en niet de verdubbeling van de N34?

De heer Elsinga (inspreker): Wij hebben ooit als... In de klankbordgroep is aangegeven hoe groot of hoe klein het tijdsverschil eigenlijk is, als je via Emmen, Beilen naar Groningen rijdt of via Emmen over de N34 naar Groningen. En dan heb je het over een extra reistijd van drie minuten in de huidige situatie, dat de weg tussen Emmen en Beilen dus niet verdubbeld is. Dus als je die gaat verdubbelen, dan wordt die reistijd nóg minder en het verschil ook nog eens kleiner. Ik vind in elk geval, ik weet niet of dit een antwoord is op uw vraag, maar ik vind de investering die nu gedaan wordt en de relatieve, kleine tijdswinst, die daarmee wordt geboekt voor een klein deel van de verkeersdeelnemers, dat vind ik buitenproportioneel.

De voorzitter: En dat beëindigt dan deze bijdrage. Mijnheer Elsinga, zeer bedankt voor uw bijdrage. Graag gedaan. En dan gaan wij verder met mijnheer Reitzma, die onder zijn... Sorry, ik zit weer fout. Mijnheer Reitzma, ik laat u schrikken. Het begint een patroon te worden, zo langzamerhand. Misschien kan ik ervoor behandeld worden, dat gaan we na de vergadering nog eens bekijken. We gaan naar mijnheer Strijker. Op mijn scherm zie ik een andere naam bij uw beeld, maar als u daar wat over wilt zeggen, dan laat ik dat gewoon bij u. Uw spreektijd gaat nu in.

De heer Strijker (inspreker): Ja, dank u wel. Daar wil ik graag iets over zeggen, want de zienswijze die we ingediend hebben, dat was ook mede namens mijn echtgenote Jannie Schonewille. En die naam staat waarschijnlijk in beeld. Heel veel is al gezegd, dus ik hoef ook veel dingen niet te herhalen. Ik woon niet vlak aan de N34. We hebben er geen overlast van, zelfs niet als die weg vierbaans wordt of zesbaans. Dus in die zin kunnen we er afstandelijk tegenaan kijken. Wat door een aantal sprekers al genoemd is en wat voor ons wel de kern is, is dat de economie van het Hondsruggebied. De onderlegger daarvan is de landschappelijke kwaliteit. Dat geldt voor een deel van de bedrijvigheid en recreatie, dat geldt voor de economische factor wonen. Zo kunnen we er nog een paar noemen. Dus als je ingewikkelde, grote ingrepen in de infrastructuur gaat doen, dan moet je daar toch heel voorzichtig mee zijn. Dat wil niet zeggen dat je het niet moet doen, maar dat lijkt me in de afweging toch wel heel belangrijk te zijn. Ik wil er een paar punten concreet uit halen, dingen die ook al voor een deel genoemd zijn. De zogenaamde nieuwe werkelijkheid, dat we na deze corona-toestanden waarschijnlijk blijvend meer thuis gaan werken. Ik kan me niet voorstellen dat dat niet meegenomen gaat worden in de besluitvorming hierover. Dat zou je toch mee moeten nemen? Het punt, wat net door mijnheer Elsinga uitgebreid genoemd werd, was in feite het regionale mobiliteitsbeheer, dat je veel verder moet kijken dan De Punt. Niemand wil naar De Punt, althans maar heel weinig mensen. Ik geloof, dat de enige mensen die naar De Punt willen, die recreëren daar. Dus dat zou je mee moeten nemen. En dat is ook een eis, normaal gesproken in het MIRT, waar de nationale besluitvorming op gebaseerd is, als het gaat over snelwegen. Dat zijn punten waarvan ik denk, dat je die in de besluitvorming eigenlijk niet buiten beschouwing kunt laten. Eén punt daarin is, en dat is door een paar mensen al genoemd, onder andere door Peter de Boer, en dat is de aansluiting op De Punt. Ik kom zelf veel over die weg en ook De Punt is inderdaad het punt waar het vastloopt. Als er iets vastloopt, loopt het daar vast. In de rapportage staat dat er geen extra auto's op de N34 komen, ondanks dat die comfortabeler wordt en beter gaat doorstromen. Dat zou dan de eerste weg in de wereld worden, waar dat voor geldt. Die vaststelling is gebaseerd op expert judgement, staat er. Dus de meningen van deskundigen. Ik zou zeggen Statenleden, dit wilt u toch echt wel beter onderzocht hebben dan dit? Want het is zeer ongehoorzaam. Je kunt je niet voorstellen dat zo is. Het laatste punt dat ik wil noemen is natuurlijk het punt, dat steeds langskomt en dat is de verkeersveiligheid. Want zo is dit project toch in sterke mate

geframed, zou je kunnen zeggen, dat het daarom gaat. Als je naar tabel 4.1 kijkt, dan is daar niet uit af te leiden wat mevrouw Udinga straks zei, dat het een dodenweg is. Er gebeuren wel ongelukken, maar niet meer als op andere vergelijkbare wegen, zelfs minder. Als je die verkeersveiligheid centraal stelt, dan kan het niet zo zijn dat je een gedeeltelijke verdubbeling doet. Dat is de gevaarlijkste manier om een weg vorm te geven. Het is onrustig, invoegen, uitvoeren, dat is allemaal al gezegd. Ik kan me niet voorstellen, dat er ook maar iemand in de Staten is, die dat gaat besluiten. Of je doet vierbaans, dat lijkt me overdreven en het hoeft ook niet. Of je gaat naar een inhaalverbod 100 km of 80 km, dat laat ik graag aan u. Daarmee bereik je beter de verkeersveiligheid, maar zeker niet met gedeeltelijke verdubbeling. Dat is echt de slechtste aanpak die je kunt verzinnen. Dat betekent, dat afgezien van het aanpakken van verkeersplein Gieten, hoewel het nog maar de vraag is of daar zoveel aan moet gebeuren als er minder auto's op de weg zijn. Maar goed, dat laat ik graag aan u. Als u geen grote ingrepen aan die weg doet, dan houdt u heel veel geld over. Ik wil graag een voorstel doen om dat uit te geven. Namelijk aan een deltaplan voor fietspaden in Drenthe. Drenthe raakt qua economie van fietspaden heel ver achter op concurrerende gebieden. Dus als u het in de infrastructuur wilt steken, leg dan grote, nieuwe betonnen fietspaden aan, zoals dat op de Veluwe gebeurde en in veel andere gebieden. Daar wil ik het graag bij laten. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel. Een helder verhaal van uw kant. Even de handjes graag in beeld van de vragen, dan kan ik dat een beetje bewaken. Ik zie helemaal geen handjes. Dat is natuurlijk ook prima. Alleen er werd één persoon uitgedaagd en die trapt er nu in, zie ik. Mevrouw Udinga, ga u gang.

Mevrouw Udinga: Ja, dank u wel, voorzitter. Ik ben toch wel benieuwd. Mijnheer Strijker heeft het erover, dat geframed wordt dat de weg niet verkeersveilig zou zijn. En als ik dan bedenk dat er in 6 jaar tijd 300 ongelukken hebben plaatsgevonden, dat is gemiddeld één per week, en dat er tien doden zijn te betreuren, dat er 44 met ernstig letsel zijn geweest, dan vraag ik me toch af hoe mijnheer Strijker erbij komt, dat het geframed wordt. Want ook als ik google op gevaarlijkste weg in Drenthe, dan komt deze N34 toch echt omhoog. Ik zou zeggen lees vooral het rapport wat voor u ligt en de tabel 4.1 die daarin zit, want daar blijkt uit dat dat niet echt zo is. En er is net al iets over gezegd, bij de vergelijking met de N33. De vierbaans N33. Ik wil niet op de details ingaan, maar daar zie je inderdaad het effect dat het aantal ongelukken niet echt verandert. Als de verkeersveiligheid u aan het hart gaat, dan gaat u voor een lagere snelheid of in elk geval een volledig inhaalverbod. Dat helpt echt. Nog één keer, voorzitter. Ik denk dat als de verkeersveiligheid ons aan het hart gaat, dan moeten we dit heel goed gaan onderzoeken. En dat is volgens mij wat er op de planning staat.

De voorzitter: Dank u wel. Dat is een mededeling, een statement zullen we maar zeggen. Daarmee zijn de vragen voor mijnheer Strijker... Ja, ik word afgeleid door de naam die ik daar zie. Sorry. Ja, ik snap het. Mijn naam is Strijker en mijn vrouw heet Schonewille.

De voorzitter: Duidelijk. Bedankt in ieder geval voor uw bijdrage. En dan gaan wij ondertussen verder met de bijdrage van mijnheer Reitzma en uw tijd gaat nu in.

De heer Reitzma (inspreker): Ja, u hoor mij? Zeker, helder en duidelijk. Ja, ik ben Reitzma. Ik woon aan de Berkenweg in Zuidlaren, op hoorbare afstand van de N34. Ik ben deelnemer aan de Bewonersgroep N34 Noord en deelnemer aan de klankbordgroep geweest. Mijn zienswijze vindt u op nummer 56, bladzijde 155 van de bijlage reactienota. Ik ben ooit in een ver verleden Statenlid geweest en ook met die ogen en met die houding ben deelnemer geweest aan het hele bestuurlijke proces. En ik heb me erover verbaasd, zo niet verbijsterd wat er gebeurd is. In oktober 2018, even een stukje historie... Bij de behandeling van de Startnotitie 'initiatieffase partiële verdubbeling' was er een amendement in voorbereiding door D66, waarin met name gezegd werd en de strekking daarvan was ook zo:

onderzoek ook alternatieven anders dan asfalt. De plaatsvervangend gedeputeerde toen heeft toegezegd namens GS, dat het onderzocht zou worden. Ik noem dat ook een plan B: anders vormgeven van de weg, dan toevoegen van asfalt. Maar ik constateer gaandeweg dat er een tunnelvisie ontstaan is. Dat blijkt al bij de opdrachtverlening aan Sweco, die expliciet gericht was op de verdubbeling. Dat staat ook in de opdrachtverlening. Uit de visie van de onderzoeksbureaus en de ambtelijke ondersteuning daarvan, blijkt duidelijk dat dat ook gebeurd is en dat men keurig heeft voldaan aan de opdracht die GS gegeven heeft. Chapeau daarvoor moet ik zeggen. Maar een toegezegd plan B is nooit echt onderzocht. Namelijk optimaliseren veiligheid bestaande tweebaansweg, breng hindervolle middenscheiding aan, verlaag snelheid naar 80 km en maak een fly-over bij Gieten. Het is al een aantal keren genoemd. Wat mij betreft klaar dus voor minder investeringen en voldoende effectief beleid, als je op deze manier zo'n plan B zou uitvoeren. Bovendien, Sweco constateert zelf dat de bestaande wegcapaciteit voldoende is tot 2040. Dus waar hebben het over? Dit plan B is ook in overeenstemming met het streven naar beter en anders benutten van infrastructuur. Daar wordt al een aantal jaren druk over gedelibereerd. De Mobiliteitsalliantie en de Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, een rapport van B naar Anders, heeft dat nog een keer extra bepleit en ook het ministerie van I en W heeft dat onderschreven. Men moet niet al te veel meer infrastructuur gaan aanleggen. Ik zou wel graag willen dat er alsnog een onderzoek komt, in het kader van de MER, naar dit plan B. Als bewoner van Drenthe en dat zeg ik met enig cynisme, mag u voor dit plan B mijn opcenten gebruiken. Ik weet dat het ter discussie staat, maar u mag ze gebruiken. Mijn tweede punt is, en dat doe ik vanuit mijn oude functie van voorzitter van de Natuur en Milieufederatie: ik ondersteun het pleidooi van de gezamenlijke natuurorganisaties. Te veel nadruk op verkeerskundige modellen, te weinig op een integrale afweging met klimaat, stikstof, ammoniak, fijnstof en effect op de leefomgeving enzovoort. Meer nog: ik bepleit om voorafgaand aan de MER-procedure onderzoek te laten doen naar de beschikbare stikstofruimte ten behoeve van aanleg en gebruik van een gedeeltelijk verdubbelde N34. De uitkomst van berekeningen met de stikstofmodellen zou wel eens verrassend kunnen zijn. In ieder geval interessant voor een politieke belangenafweging agrarische sector versus bouw en infrastructuuractiviteiten. Ik hoop dat dat zou kunnen, dat je voorafgaand aan de opdrachtverlening aan de MER wat meer inzicht in zou kunnen geven, want het zou kunnen zijn dat de plannen of bijgesteld zouden moeten worden of dat je zelfs zo, en dat hoop ik dan, zou moeten afzien van die verdubbeling. Mijn derde punt. Als oud hoofd Economische Zaken van de gemeente Emmen, ten tijde van de heer Ouwerkerk, ben ik er met mijn kennis van regionaal economische ontwikkeling in het geheel niet van overtuigd, dat door 3 minuten tijdwinst er een sterkere economische verwevenheid zal ontstaan tussen Groningen en Zuidoost-Drenthe. Meer nog: de ruimtelijke, economische samenhang heeft bureau Sweco mijns inziens totaal niet aangetoond. Er zijn hooguit verkeers- en vervoersrelaties gebruikt en pendelrelaties, als bewijs voor deze samenhang. Bedrijvigheid volgt infrastructuur, zei de heer Bijl en met hem de lobbyist van het bedrijfsleven in Zuidoost-Drenthe. Dat geldt mijns inziens hooguit voor distributie en gevoelige bedrijfsactiviteiten en niet voor veel activiteiten die niet meer afhankelijk zijn van een specifieke vestigingsplek, zoals bedrijven.

De voorzitter: Mag ik u vragen om af te ronden, mijnheer Reitzma?

De heer Reitzma (inspreker): Ja, de verkeersmodellen kennen qua uitkomst een brede bandbreedte, hoogste en laagste groei. Sweco heeft gemakshalve voor de NRD, de hoogste groeitrend aangehouden. Mijns inziens is het aan de Staten zelf, en daar moet u nog maar eens goed over nadenken en ook meenemen, om politiek aan te geven op welk niveau de toekomstplannen gebaseerd zouden moeten zijn. Er valt dus nog wat te kiezen. Tot slot, als actief kaderlid van FNV ontvang ik al langer meer signalen over de corona-crisis en de wijzigingen daarvan op het gebied van arbeids- en werkomstandigheden, die kennelijk wat structureel gaan worden en ook meegenomen zullen worden in cao's in de toekomst. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderkend dit inmiddels, dat de mobiliteit structureel aan het veranderen is. En mijn voorstel is om voorafgaand aan de MER-procedure de

gepresenteerde onderzoeksresultaten van Sweco en de verkeersstromen en de NRD bij te stellen. Tot slot voorzitter, ik wil mijn opcenten ook wel besteden aan het vertechniseren van de Hunebed Highway. Er zijn allerlei nieuwe, technologische Mogelijkheden, die je kunt toepassen om de veiligheid en de doorstroming te bevorderen. Dat hoort voor mijn gevoel ook bij het begrip alternatieven. Ik zou graag zien dat dat alsnog opgenomen wordt voordat de MER gestart zal worden en ook daaraan mag u mijn opcenten besteden. En ik zou zeggen: op naar een Hunebed High(tech)way. Dank u wel.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Reitzma. Hier doet zich nu een bijzonder geval voor, dat u al 9 minuten spreektijd gekregen heeft van mij.

De heer Reitzma (inspreker): Excuses.

De voorzitter: Dat maakt niet uit, daarmee wordt het een duidelijk verhaal. En dat betekent dat ik nu mijn spelregels heel hard toepas, door te zeggen dat ik geen gelegenheid meer geef om vragen aan u te stellen. En mochten er toch vragen aan u zijn, dan wil ik aan de desbetreffende Statenleden vragen om rechtstreeks contact met u te zoeken.

De heer Reitzma (inspreker): Uitstekend.

De voorzitter: Dank voor uw bijdrage. Dan gaan wij verder ondertussen met mevrouw Blome. Sorry, mijnheer Blome. Even kijken wat er gebeurt. Ja, mijnheer Blome. Ja, luid en duidelijk, maar ik lees even voor wat ik hier op het papier zie en het verschil is helder. Uw spreektijd gaat in, meneer Blome. Ga uw gang.

De heer Blome (inspreker): Dank u. Hartstikke mooi, dat ik wat kan zeggen. Ik spreek gewoon vanuit mezelf. Ik rijd al 10 jaar lang die weg. Ik heb niet zo heel veel met onderzoek. Ik ben meer iemand van het normaliseren van het menselijk denken. Wat mij irriteert, is dat heel veel tabellen en onderzoeken worden toegevoegd. En toen toentertijd de rotonde werd aangelegd, zoals die nu is, waren er ook allemaal onderzoeken en zou de doorstroming hartstikke goed verbeteren, maar een week later stond weer alles vast. Dus onderzoeken, daar heb ik niet zo veel vertrouwen in. Wat ik wel merk, ook met de enquête en dat irriteerde me een beetje, dat er eigenlijk stond, de gevaren: keren, bumperkleven, inhalen op een moment dat het eigenlijk niet kan. Ik was wel verbaasd, omdat mensen überhaupt wel weten waarom mensen dat überhaupt doen? Ik bedoel, wat ik al zeg: ik rijd vaak die weg. En wat mij echt opvalt, is dat niet de vrachtwagens, maar de personenauto's soms érg langzaam rijden. En dat is niet af en toe, maar dat is eigenlijk dagelijks. En dat mensen gewoon 60 rijden, dat komt geregeld voor en dat is wat mensen heel erg frustrereert. En als je dan vanaf Groningen komt en bij Eelde erop gaat en je rijdt achter zo iemand, dan kun je er eigenlijk wel van uitgaan wat voor een effect dat heeft in Gieten, want dan staat alles in één keer vast. En sinds kort rijd ik over de N33 via Veendam. En ik moet eerlijk zeggen: dan ben ik sneller in Groningen, dan als ik via de N34 rijd. Ik moet ook eerlijk zeggen: ik werk dan ook aan de kant van Veendam, die kant van Groningen. En dat is eigenlijk Hetgeen, wat mij wel een beetje verbaasd. En dat de mensen het ook nog willen verlagen. Ik denk dat dat alleen nog meer frustratie met zich meebrengt, dat mensen nog meer via Veendam gaan rijden. Want ik weet dat meer mensen dat doen, omdat het eigenlijk vlugger gaat, omdat het vaak in de spits, daar stopt het eigenlijk in... Ik kom zelf uit Borger en eigenlijk sta je al in Gieten vast en je staat in Zuidlaren vast en je staat dan bij De Punt vast en je staat in Groningen vast. Dus als je via Veendam gaat, dan sta je eigenlijk nergens vast. Heel soms een klein stukje voor Groningen. Dus ik denk dat er zeker wel iets aan gedaan moet worden, maar ik denk, dat als je het gaat verlagen, dan gaan mensen denk ik wel andere alternatieven zoeken om zo snel mogelijk in Groningen te zijn. Want toeristisch of niet, we moeten wel naar ons werk. En je wilt niet 3 kwartier van tevoren weggaan als je het eigenlijk in een

half uur kunt redden. En dat red je eigenlijk bijna tegenwoordig nooit meer als je via de N34 gaat. Eerder kon je het nog wel in 30 minuten halen, maar dat is dus niet meer mogelijk. Dit was eigenlijk mijn zegje.

De voorzitter: Zeer bedankt voor uw zegje, mijnheer Blome. Ik geef mijnheer Vorenkamp de gelegenheid om een vraag te stellen. Als je je geluid aandoet, gaat het een stuk beter.

De heer Vorenkamp: Dank u voor de hint, voorzitter. Mijnheer Blome, even voor mijn beeldvorming. Dank voor uw inbreng, overigens. Rijdt u helemaal vanuit Emmen of ten zuiden van Emmen naar Groningen? Van waar gaat u de weg op?

De heer Blome (inspreker): Vanuit Borger.

De heer Vorenkamp: Dank u wel.

De voorzitter: Dat was al hem al? Dat is hartstikke mooi. Ik zie verder geen vragen meer. Dus mijnheer Blome, zeer bedankt dat u de moeite heeft willen nemen en dat u eigenlijk ook best wel heel erg lang heeft moeten wachten op dit moment. Maar heel goed dat u het volgehouden heeft en dat geldt ook voor de drie sprekers die nu nog gaan komen. Betekent ook dat ik al een voorspelling kan doen, dat deze vergadering uiterlijk om 22:05 uur afgelopen zal zijn. Dat scheelt dan ook weer. En daarom geef ik snel het woord aan mevrouw Van Ingen. Ga uw gang.

Mevrouw Van Ingen (inspreker): Goedenavond. Hartelijk dank voor de mogelijkheid tot spreken. Ik ben Kitty van Ingen. Ik woon tussen Exloo en Odoorn, in de buurt van de N34. Ik woon er inmiddels bijna 25 jaar en toen was de maximumsnelheid nog 80 km/uur. We wonen in een voormalige boswachterswoning van Staatsbosbeheer en u begrijpt dat ik hier woon om wat de Hondsrug te bieden heeft, onder andere de natuur, het landschap en de rust. De Hondsrug heeft inmiddels het predicaat Geopark, wat voor mij betekent dat we in een bijzondere omgeving wonen, maar ook dat we een zorgplicht hebben om deze omgeving te koesteren en door te geven aan de toekomstige generatie. Bovendien wonen we in een kwetsbaar gebied. Wat is de huidige situatie? We schijnen voor een voldongen feit te staan, gezien de vraagstelling: gedeeltelijke verdubbeling van de N34. Dat gaat het blijkbaar worden. Ik ben tegen een verdubbeling van de N34. Ik ben voor 80 km maximaal, een inhaalverbod of een middenrail is ook nog een alternatief. Ik heb naar aanleiding van de reactie van Peter de Boer even opgezocht, met wie ik het trouwens overigens helemaal eens ben: er is geen goede alternatieve route bij 80 km voor Emmen – Gieten, omdat de alternatieven veelal door 50 km-gebied gaan. Het is vooral druk tijdens de spits en ik moet wel zeggen, ik woon daar dus in de buurt en gebruik regelmatig die weg. De weg is niet gevaarlijk, maar sommige gebruikers maken de N34 gevaarlijk. Verder is er genoeg capaciteit. Dit voor wat betreft de opmerking dodenweg. Over de doorstroming is al heel veel gezegd en ik denk dat ik daar niet meer op in hoeft te gaan. Die 20%, dat is natuurlijk een mooi getal, maar het betekent wel dat er veel manoeuvres zijn van en naar en via de N34, via de open afritten. De recreatie in het gebied rond de N34 is vooral gebaseerd op wat de natuur en het landschap te bieden heeft. De N34 passeert een groot natuurgebied. Dit jaar is tijdens de COVID-19 het feit ontstaan, dat veel ondernemers en gemeenten hun best hebben gedaan het toerisme naar Drenthe te trekken. Het toerisme nam behoorlijk toe. Zonder landschap en natuur is onze provincie een stuk minder interessant voor zowel toerisme als bewoners. Ik concludeer dat het toerisme voor het gebied een economisch belangrijke factor is. Veel recreatiebedrijven liggen ook in de buurt van de N34 van het Staatbos, tenminste bij ons in het gebied Exloo – Odoorn. Het bosgebied is smal en als we gedeeltelijk gaan verdubbelen, dan rijst bij mij de vraag: wanneer zitten we hier opnieuw voor een totale verdubbeling? Want wat blijft er van het bos dan nog over? Of blijft er nog iets over? En waar is de visie? Volgens mij is visie vooruitzien. Wat was de visie toen men begon met dit plan Holsloot - De

Punt? We staan nu voor een voldongen feit. Tot Emmen Centrum is alles vierbaans. En wij mogen nu nog onze mening geven. Ik vraag me eigenlijk af: is dit behoorlijk bestuur? Na Emmen-West is er een flessenhals. Dat hebben wij niet veroorzaakt, maar dat heeft de overheid veroorzaakt, omdat ze niet direct het hele traject hebben bekeken. Dus de provincie Drenthe had dat misschien anders kunnen bedenken. Het is natuurlijk een utopie om te bedenken wanneer je van Holsloot komt, dat je het verkeer allemaal kwijtraakt richting Beilen, dan wel naar het centrum van Emmen. Met een beetje inzicht zou je toch kunnen bedenken dat er veel verkeer op de N34 blijft of dat er veel verkeer ondertussen tussen Emmen-West en Groningen in- en uitvoegt. Het blijft natuurlijk een drukke weg. We kunnen daar nu weinig aan doen. Regent het bij Holsloot, maar druppelt het in de rest van de N34? Ik hoor nu vanavond dat misschien de Frieslandroute nog als een goed alternatief wordt gezien. Dat zou best wel kunnen. Het is volgens mij een beter alternatief dan de N34 gedeeltelijk, dan wel geheel verdubbelen. Bij het ongelijkvloers maken van de N34 zijn wij door de gemeente Borger-Odoorn keurig uitgenodigd mee te denken over de invulling daarvan. Daar zijn diverse bijeenkomsten geweest en daar was ook de provincie bij betrokken. We hebben regelmatig gevraagd: Wat gaat er nu straks gebeuren? Als de N34 drukker wordt, moeten we dan rekening houden met een verdubbeling of een gedeeltelijke verdubbeling? Het antwoord was nee. Net zoals ons beloofd werd, dat er in de buurt van de woningen bij de N34 asfalt zou worden gebruikt, die minder geluid veroorzaakte. Daar ligt nieuw asfalt, maar dat asfalt wat beloofd is, dat is niet gebruikt. En net zoals de metingen die ons werden toegezegd, niet zijn uitgevoerd. Bovendien wil ik u ook wel even wijzen op het volgende. Ik heb geen enkele reactie gehad op mijn zienswijze tot de mail die kwam om hierin te spreken. Deze laatste kans die grijp ik bij deze en dit is mijn betoog.

De voorzitter: Dank u wel, mevrouw Van Ingen. Ik kijk eens weer rond of ik handjes zie van mensen, die vragen aan u hebben. Dat is niet het geval. Dat komt natuurlijk ook, omdat een aantal zaken al een aantal keren gehoord zijn en dat is nu eenmaal zo, maar dat betekent dat uw betoog in ieder geval voldoende helder was. Mevrouw Van Ingen, ik dank u daarvoor. Dan gaan we weer verder met de één na laatste spreker, de heer Martens. Even kijken, staat hij al in de spotlights? Ja, dat staat hij. Dan geef ik nu het woord aan de heer Martens.

De heer Martens (inspreker Commissie Dorpsbelangen Eext): Voorzitter, leden van de commissie, gedeputeerde, andere belangstellenden. Ik ben Gezinus Martens uit Eext. Ik was lid van de klankbordgroep destijds, de reconstructie van de rotonde, de verdubbeling in N33 en ook nu weer rondom de reconstructie N34, de reconstructie verkeersplein en de gedeeltelijke verdubbeling N34. Ik spreek in op persoonlijke titel, maar ook namens Commissie Dorpsbelangen Eext. Wij hebben zienswijzen 69 en 76 ingediend. Deze geven vrij duidelijk aan wat wij vinden van de plannen. De aangegeven punten in beide zienswijzen zijn in de reactienota 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. Ik stel voor dat we vanuit de N33 vanuit Assen langs Rolde in de richting van het verkeersplein Gieten rijden. Rechts zien we dan de wal, die is aangelegd langs Natuurbegraafplaats Hillig Meer. Op dat moment ook zien we als we links kijken Eext liggen. Maar er is ook het moment dat het verkeer met veel geluid, hoorbaar is in het dorp. Als je er uitzicht op hebt, is het ook zichtbaar. We zijn op dat moment nog circa 3 km van het verkeersplein verwijderd. 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 liggen. 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 of zichtbaar geweest voor de bewoners van Eext. Iedere zware vrachtwagen die de N33 of N34 berijdt vanuit het Westen of het Noorden, ofwel naar het Westen of Noorden rijdt, zorgt voor circa 2 tot 3 minuten hard geluid en als het in beide gevallen is, is het dus bijna 5 minuten. Eext is eraan 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 op een groot deel van de esgronden ten zuidoosten van Eext grond 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-plan, zoals nu, is een prima alternatief. Het eventuele 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. De N33 bijna 50 jaar. In de eerste jaren konden we ze gebruiken. Eext had directe toegang naar de rotonde en een directe verbinding met Gieten. Sinds de aanleg begin jaren zeventig van de vorige eeuw van de N33 tussen Assen en Gieten, is die verbinding er niet meer. De gedeeltelijke verdubbeling van de N34 om deze veiliger te maken, begrijpen we. Ook Eext heeft inwoners verloren door ongevallen op die weg. 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 de Heiakkers als die in de andere weg 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-noordoostelijke richting, over de N34 heen, met af- en opritten op de plek van de parkeerplaatsen Koebroeken en Haverlanden, zou dan een geweldige win-winsituatie kunnen opleveren. Ik 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 onderlinge wegennet in één keer een stuk rustiger. Ik noem ze: Eexterhalte, ` kruisingen Annen, kruisingen Rolde en een weg door Eexterzandvoort. Allemaal punten die door forenzen vanuit Eext dagelijks worden belast. Het punt van de op- en afritten alleen maar afdoen met het feit, dat het er al genoeg in de omgeving zijn, doet geen recht aan de situatie, zoals die is, zoals die is ontstaan en de problemen die ermee kunnen worden opgelost. Ik wil u bedanken voor uw aandacht en u veel wijsheid wensen bij de besluitvorming.

De voorzitter: Dat is natuurlijk een hele mooie wens om mee af te sluiten, mijnheer Martens. Zijn er vragen vanuit de leden van de Staten? Graag alle handjes in één keer, want dan kan ik er een beetje op sturen, gelet op de tijd. Ik zie alleen een vraag van mijnheer Vorenkamp. Mijnheer Vorenkamp, ga uw gang.

De heer Vorenkamp: Mijnheer Martens, bedankt voor uw inbreng. Dat is een heel verhaal. Ik wil even ingaan op die extra aansluiting. Waar zou u die extra aansluiting willen hebben? Op de of op de N34?

De heer Martens (inspreker Commissie Dorpsbelangen Eext): Er liggen een tweetal parkeerplaatsen langs de N34. De ervaring met verdubbeling is, dat dat soort parkeerplaatsen komen te vervallen. Die parkeerplaatsen liggen er. Aan de kant van Eext ligt parkeerplaats Haverlanden. Aan de andere kant, de oostkant ligt parkeerplaats Koebroeken. Daar is veel ruimte. Dat is ook veel ruimte, die inmiddels al gewoon onderdeel uitmaakt van het wegennet. En daar zou uitstekend die kruising kunnen worden gerealiseerd. Dan ligt die ongeveer tussen de huidige kruising.

De voorzitter: Dank u wel. Er is nog één vraag bijgekomen van de heer Schoenmaker. Ga uw gang.

De heer Schoenmaker: Dank u wel, voorzitter. Allereerst mijnheer Martens, een groot compliment voor de heldere uiteenzetting van de situatie en de oplossingen en ook de historie vanuit Eext. Uw informatie lijkt me zeer zinvol rondom Gieten. Voelt u zich ook al gehoord bij de plannen? Bent u betrokken geweest bij de klankbordgroep en ziet u iets terug van uw betoog, dat u nu houdt, in de plannen, wat u misschien eerder had verteld?

De heer Martens (inspreker Commissie Dorpsbelangen Eext): Ja, ik voel mij gehoord. Wat ik al zei: ik heb inderdaad in de klankbordgroep gezeten. Ik ben niet bij alle bijeenkomsten geweest, maar ik heb daar keurig naar voren kunnen brengen wat onze ideeën waren. En ik, goed... Weet je, er wordt duidelijk een kader geschetst, waar we het over hebben. Er wordt veel moeite gedaan in de discussies in zo'n klankbordgroep om buiten die kaders dingen te doen. Ja, ik snap dat, op momenten dat je dingen wilt. Ik ben een beetje meer gewend om mij dan ook maar aan dat kader te houden. En in dat kader ook inderdaad inbreng te hebben. Ik voel me daarin voldoende gehoord. Wel vind ik dat ik de reactie-nota en de wens en de duidelijke uitleg ook in de zienswijze omtrent de op- en afritten, wat gemakkelijk is afgedaan als van, ja, er zijn al toeritten genoeg. Ja, jongens, kijk wel even na wat je er allemaal mee kunt bereiken. Met name die aanzienlijke verbetering in het onderlinge wegennet, en die is werkelijk aanzienlijk, dat is iets wat je realiseert op het moment dat je dat doet. Even nog anders gezegd: wij ervaren de weg naar de N33 via Rolde, de weg naar de N34 via Annen, dat onderlinge wegennet wordt steeds meer onaantrekkelijk gemaakt. Vroeger mocht je daar 80 op een weg met een vrijliggend fietspad. Nu mag je daar nog 60 op het grootste gedeelte daarvan. Je bent gewoon lang onderweg voordat je op die wegen zit, terwijl ze iedere dag langs ons gaan. Vlakbij. Je hoort ze als je 's morgens wakker wordt, maar je moet een flink stuk omrijden om erop te komen. Dat is jammer.

De voorzitter: Dank u wel, mijnheer Martens, voor deze heldere uiteenzetting op een vraag van de heer Schoenmaker. Daarmee is ook uw bijdrage ten einde gekomen. Dank u wel ook voor uw uithoudingsvermogen en uw geduld. En daar bedank ik nu ook meteen de laatste spreker voor, mijnheer Van Dijk, die het langst van ons allemaal heeft moeten wachten. Maar hij krijgt zijn kans en die kans komt nu. Het woord is aan mijnheer Van Dijk.

De heer Van Dijk (inspreker Faunabeheer eenheid Drenthe): Dank u wel. Laat ik er dan maar voor zorgen, dat het de moeite waard is. Ik spreek namens de ...

De voorzitter: Moment graag. Het geluid is te zacht.

De heer Van Dijk (inspreker Faunabeheer eenheid Drenthe): Kan ik daar iets aan doen?

De voorzitter: Het wordt al beter. Dicht bij de microfoon Blijven, graag. Ga uw gang.

De heer Van Dijk (inspreker Faunabeheer eenheid Drenthe): Zo doen?

De voorzitter: Prima.

De heer Van Dijk (inspreker Faunabeheer eenheid Drenthe): Ik spreek in namens de Faunabeheer eenheid Drenthe. Dus het gaat over een heel ander aspect, dan wat aan de orde is geweest. Het gaat over de dieren en met name het dier het ree. Wij hebben zo'n tienduizend reeën in Drenthe. Althans dat getal tellen we. Dus er zijn naar schatting 15.000. Maar daarvan geraken er helaas jaarlijks tussen de 600 en 800 onder de auto. Afgelopen jaar waren dat er 792 en de N34 is wel één van de zogenaamde hotspots in onze provincie. Daar gebeuren veel ongelukken. Ik meng me niet in de discussie over de snelheid van 80 naar 100 km, maar u begrijpt wel dat een aanrijding met een ree met 100 km toch een ernstiger gevolg heeft, dan eentje waarmee men met 80 km tegen een ree rijdt. Zowel voor

mens en dier altijd een drama, maar bij 100 km is dat natuurlijk nog extra. Maar ik heb begrepen dat dat wel zo'n beetje een gelopen race is. Ik geloof ook niet, dat dat heel ernstig hoeft te zijn, want het zou kunnen betekenen dat de weg wellicht meer comfort biedt en misschien ook wel er juist voor zorgt, dat er minder verkeer in het onderliggende wegennet komt. Dus het kan ook een positieve bijdrage leveren aan de veiligheid in Drenthe in zijn algemeenheid. Wat wel moet gebeuren als je de snelheid verhoogt naar 100 km/uur, is wat ons betreft in ieder geval een goede inpassing. Dat betekent ook plekken waar de dieren kunnen oversteken op een veilige manier, wellicht geleid door een hekwerk aan beide kanten van de toekomstige N34-uitbreiding Het pleidooi vanuit de Faunabeheereenheid is: zorg er in ieder geval voor dat bij het in detail uitwerken van het plan, de veiligheid van onze dieren en dus van de automobilist niet in het geding komt en dat er in ieder geval maatregelen worden getroffen, die een veilige overtocht van het dier kunnen garanderen. Dat is de oproep vanuit de FBE. Ik wil u ontzettend danken voor de lange avond en de vele insprekers. Ik heb met genoegen gewacht op dit moment.

De voorzitter: Dank u wel. Het was ook tot nu toe althans geen straf voor mij om deze avond een beetje te mogen begeleiden. Ook voor u ga ik kijken of er vragen zijn en dat zijn er op dit moment 3. En wat de tijd betreft, kunnen die ook alle 3 gesteld worden, vermoed ik. Ik begin bij mevrouw Potharst van de Partij voor de Dieren en wellicht ook van de reeën.

Mevrouw Potharst: Dank u wel, voorzitter. De Partij voor de Dieren is voor alle dieren en ook voor de mensen. Dank u wel. Mijnheer Van Dijk van de Faunabeheereenheid. Ik begrijp uit uw verhaal, dat u zegt dat 80 km beter is voor reeën en dat we het zouden moeten combineren met afrastering. Begrijp ik dat goed?

De heer Van Dijk (inspreker Faunabeheer eenheid Drenthe): Ja, dat klopt. 80 km is voor de dieren beter. De impact van het ongeluk kan geringer zijn, maar over het algemeen is er meer gelegenheid om uit te wijken, dan bij een lagere snelheid. Dat is bij 60 over het algemeen nog beter en zeker daar waar je ook nog wat meer zicht hebt in de berm. Het verhoogt de kans op minder ongelukken en ook op de mogelijkheid om uit te wijken aanzienlijk. Dus zowel de snelheid als de ruimtelijke effecten hebben grote effecten op de kans op een aanrijding.

De voorzitter: Dan geef ik het woord aan mevrouw Vedder.

Mevrouw Vedder: Dank u wel, voorzitter. Ik meende te horen, mijnheer Van Dijk, dat u zei als de snelheid wordt verhoogd van 80 naar 100, maar die is al 100. Dus ik was even benieuwd of u vindt dat er op dit moment ook al op bepaalde hotspots hekken zouden moeten komen langs de N34, om aanrijdingen met reeën te voorkomen.

De heer Van Dijk (inspreker Faunabeheer eenheid Drenthe): Ja, dat zeker. Kijk, over het algemeen zijn die er langs de snelwegen wel. Je moet je niet voorstellen dat daar een aanrijding plaatsvindt, want dan zijn de gevolgen enorm. Maar bij die wegen waar 100 km gereden wordt, is dat wel noodzakelijk. Op de plekken waar je maar 80 of misschien maar 60 kunt rijden, dus in het dichte wegennet dat we in Drenthe hebben, dan is het verstandig om andere maatregelen te treffen. Want anders dan zouden we zo'n dicht hekwerk, een netwerk langs de wegen krijgen, dat de dieren helemaal niet meer kunnen bewegen door de provincie. Als je dan een keus maakt, dan zeggen we die hotspot N34 is er eentje, maar die moet je eigenlijk wel uitrasteren. Daar zou je maatregelen moeten treffen en dan voorkom je in ieder geval de grootste ongelukken.

De voorzitter: Dank u wel en dan kom ik, voor zover ik dat nu kan zien bij de allerlaatste vraag van deze avond en die eer valt nu te beurt aan de heer Vorenkamp. Ga je gang, Bert.

De heer Vorenkamp: Dank je, voorzitter. Ik kom ook even terug op die rasters en op de locaties, waar die ongelukken plaatsvinden. Het is toch vaak zo dat die plaatsvinden? Is dat het geval? Dat is mijn eerste vraag. En de tweede vraag is: helpen die rasters wel? Want Of is het uw bedoeling ..., ik begrijp het niet helemaal, dat de hele N34 aan weerszijden berasterd wordt? En als ze dan ergens overheen moeten, dan zou je dat haast met een eoduct moeten doen. Wat uiteraard zeer kostbaar is. Dank u wel.

De heer Van Dijk (inspreker Faunabeheer eenheid Drenthe): Ja, dat laatste heeft natuurlijk wel de voorkeur. Het zou het beste zijn, dat uitrasteren en via een eoduct de dieren begeleiden naar de andere kant. Dat is het meest veilige voor de automobilist en voor het dier. Als dat niet kan, dan is het een kwestie van uitrasteren en dan kijken of je op een goede plek wel het dier over kunt laten steken. Maar voor de N34 met die hoge snelheid, als we kijken wat daar allemaal gebeurt aan ongelukken en de impact die die ongelukken hebben vanwege de snelheid, dan zeggen wij dan is het het beste om die uit te rasteren. Uw eerste vraag heb ik niet kunnen begrijpen. Op het cruciale moment viel de verbinding weg.

De heer Vorenkamp: Mijn vraag was: vaak vinden die ongelukken steeds plaats op dezelfde plaats. Dus vaak bij lage bosjes of zo. Klopt dat? Of is het verspreid over de hele N34?

De heer Van Dijk (inspreker Faunabeheer eenheid Drenthe): Nee. We hebben in ons beheerplan ook gekeken naar waar vinden die aanrijdingen plaats. En dan kun je eigenlijk, als je dat wegennet er onder wegneemt en je gaat alle plekken aanwijzen en je zet een stipje waar die aanrijdingen plaats vinden, dan zie je het complete wegennet van Drenthe weer terug. Ze vinden op alle plekken plaats, maar we zien wel dat die N34 er wel uitspringt. En nogmaals, de impact van de aanrijding daar is ook vele malen groter.

De voorzitter: Dan is daarmee de laatste vraag gesteld. En dan wil ik, gekomen zijnde aan het einde van deze commissievergadering, niet alleen mijnheer Van Dijk nog uitermate bedanken, maar alle 21 insprekers bedanken voor hun inbreng en wens ik alle Staten voldoende energie en denkracht om al deze inspraakreacties te verwerken in hun bijdragen op de Statenvergadering van 16 december, wanneer er getracht zal worden om besluitvorming te doen plaatsvinden bij dit agendapunt.

3. Sluiting

De voorzitter: Daarmee sluit ik de vergadering om exact 22:00 uur. En dat vind ik helemaal geweldig. En ook daar wil ik jullie allemaal voor bedanken, want de gezamenlijke verantwoordelijkheid zorgt ervoor dat we op een redelijk tijdstip nu toch de vergadering kunnen beëindigen. Ik zou zeggen voor straks welterusten en morgen gezond weer op.