

Aan:  
de voorzitter en leden van  
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, 31 januari 2023

Ons kenmerk 5/5.7/2023000139

Behandeld door team Verkeer en Vervoer

Onderwerp: Focus op het aantal alternatieven in onderzoek aanpak N34 inclusief  
toelichting participatieproces N34

Status: Verzoek om eventuele wensen of bedenkingen

Geachte voorzitter/leden,

De provincie Drenthe heeft het voornemen om op de N34 de verkeersveiligheid en de doorstroming te verbeteren en de verbinding over de N34 voor het openbaar vervoer te optimaliseren. In 2017 is daarvoor een onderzoek gestart naar een oplossing voor deze doelstelling: een gedeeltelijke verdubbeling tussen Emmen en De Punt, met prioriteit voor de aanpak van het verkeersplein Gieten. Uw Staten hebben in 2018 de Startnotitie N34 en eind 2020 de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), de Reactienota NRD en alle bijbehorende bijlagen vastgesteld. Met de vaststelling van de NRD zijn de zestien te beoordelen alternatieven in de MER en de wijze van beoordelen van deze alternatieven vastgelegd. Deze alternatieven zijn een combinatie van de aanpak van het verkeersplein Gieten met maximaal 12 km te verdubbelen N34.

Wij hebben het voornemen om vanwege met name de hoge inflatie ons te focussen op een aantal alternatieven. Rekening houdend met de afspraak uit het Coalitieakkoord: "*We doen een variantenstudie voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 tussen Emmen en De Punt, met prioriteit voor de aanpak van het knelpunt verkeersplein Gieten*", komen we tot een focus binnen de verkenningsfase op het verkeersplein Gieten, met een aansluitende verdubbeling. In deze brief wordt dit voornemen nader toegelicht.



### **Focus op het aantal alternatieven in het onderzoek**

In de huidige MER-fase worden de alternatieven en mogelijke effecten verder uitgewerkt.

Hierbij zijn externe bureaus betrokken en is een uitgebreid participatieproces opgezet met focusgroepen. Bij deze uitwerking is gebleken dat een groot aantal alternatieven het taakstellend budget van € 90 miljoen overschrijdt. Dit is met name het gevolg van ongekend hoge en niet voorspelde prijsstijgingen in de afgelopen periode. In bijlage 1 wordt een overzicht gegeven van de gevolgen van de inflatie voor de verschillende alternatieven.

Wij willen een betrouwbare en realistische overheid zijn en proberen onnodige onrust bij direct belanghebbenden rond de N34 te voorkomen. Daarom hebben wij het voornemen om de nu financieel niet haalbare alternatieven buiten het MER-onderzoek te laten. Behandeling van het voornemen in uw Staten vlak voor de verkiezingen is vervelend, maar hiermee geven we snel duidelijkheid richting de omgeving en betrokken stakeholders en wordt bovendien de kans op onnodige vertraging verkleind.

### **Focus op verkeersplein Gieten met aansluitende verdubbeling**

Wij zijn gekomen tot het onderzoeken van de aanpak van het verkeersplein Gieten met aansluitend een te verdubbelen traject van maximaal 6 km. Onze argumenten hiervoor zijn:

- realistisch bij een taakstellend budget van € 90 miljoen;
- sluit aan bij het Coalitieakkoord: "*We doen een variantenstudie voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 tussen Emmen en De Punt, met prioriteit voor de aanpak van het knelpunt verkeersplein Gieten*";
- past binnen de NRD;
- het traject tussen de aansluiting Gieten en het verkeersplein heeft de hoogste verkeersintensiteit op de N34;
- gecombineerde aanpak verkeersplein en verdubbelingstraject betekent een efficiënte uitvoering. Hierdoor kan het als één project worden opgepakt;
- ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS) vinden vooral plaats bij het verkeersplein Gieten;
- ernstige ongevallen vinden verspreid op de gehele N34 plaats. Vanuit deze optiek is er dus geen aanleiding om te kiezen voor een ander traject.

De volgende alternatieven uit de NRD worden onderzocht:

#### *Referentiealternatieven*

- a. Autonome situatie N34
- b. Volledig inhaalverbod N34
- c. Volledig 2x1 N34
- d. Gehele verdubbeling N34

#### *Uitvoeringsalternatieven*

1. Fly-over verkeersplein Gieten zonder verdubbeling
2. Fly-over verkeersplein Gieten gecombineerd met één traject N34 verdubbelen
3. Vershoven fly-over verkeersplein Gieten zonder verdubbeling
4. Vershoven fly-over verkeersplein Gieten met één traject N34 verdubbelen

Wij vragen u uw eventuele wensen of bedenkingen op ons voornemen om te focussen op een aantal alternatieven aan te geven.

### Participatieproces

Het project raakt directe belangen van vele stakeholders. De komende periode gaan wij in overleg met de omgeving. Door de inperking van het aantal alternatieven wordt het zoekgebied voor de verdubbeling van de N34 teruggebracht van ca. 30 km naar ca. 9 km. De optimale ligging van het te onderzoeken traject zal bepaald worden na inbreng van de omgeving (onder andere focusgroep Annen/Eext/Gieten/Gasselte). Zie bijlagen 2a en 2b voor een uitgebreidere beschrijving van het omgevingsproces (toezegging in de Statencommissie Omgevingsbeleid d.d. 12 oktober 2022).

### Juridische gevolgen

Uit juridische toetsing blijkt dat een focus op het aantal alternatieven op basis van het vroegtijdig inbrengen van het kostenaspect binnen de huidige NRD en projectprocedure mogelijk is. De nu voorziene alternatieven passen binnen de basisuitgangspunten uit de kennisgeving Voornemen en Participatie. De kennisgeving is daarmee juridisch houdbaar. De nu voorziene alternatieven passen ook binnen de scope van de alternatieven, effecten en gebieden uit de vastgestelde NRD. Iedereen is in de gelegenheid geweest hierop te reageren. Daarnaast komen er geen nieuwe belanghebbenden in beeld.

### Planning

In onze brief van 14 juni 2022, kenmerk 24/5.2/2022000895, aan uw Staten is aangegeven dat wij niet voor eind 2023 een voorkeursalternatief (VKA) ter besluitvorming aan uw Staten kunnen voorleggen. Ondanks een focus binnen het zoekgebied is deze planning gezien het belang en de afstemming met de omgeving en de huidige minimale personeelsbezetting (ondanks inhuur van externe deskundigheid) op het project N34 te ambitieus gebleken. We gaan uit van onderstaande planning.

Voorjaar 2023	Keukentafelgesprekken belanghebbenden, bijeenkomst focusgroep(en) en inloopbijeenkomst
Zomer 2023	Vaststelling onderzoekstraject bij Gieten
Begin 2024	Afronding ontwerp en beoordeling alternatieven
Zomer 2024	Vaststelling voorkeursalternatief (VKA) door PS
2024-2026	(Technische) voorbereiding VKA
2027-2028	Uitvoering verkeersplein Gieten en gekozen tracé verdubbeling

Voor meer informatie over het project, eerdere onderzoeken en de NRD wordt verwezen naar de website: [\(Gedeeltelijke\) verdubbeling N34 Emmen - De Punt - Provincie Drenthe](#)

Wij gaan ervan uit u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, voorzitter



, secretaris

Bijlagen:

1. Focus in onderzoek aanpak (gedeeltelijke) verdubbeling N34 en aanpak verkeersplein Gieten
2. Informatie over het participatieproces N34 (2 notities) md/coll.

# **Bijlage 1: Notitie Focus op het aantal alternatieven (gedeeltelijke) verdubbeling N34 en aanpak verkeersplein Gieten**

24-01-2023

## **1. Aanleiding.**

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD, vastgesteld door PS op 11 november 2020) zijn verdubbelingsalternatieven opgenomen van 12 km in combinatie met de aanpak van verkeersplein Gieten. Gegeven de toegenomen inflatie en het taakstellend budget van € 90.000.000,- is de vraag opgekomen of deze 12 km verdubbeling nog wel reëel is. Is het mogelijk om in deze fase van het project focus aan te brengen op het aantal alternatieven zodat alleen "reële" alternatieven aan de orde zijn? In deze notitie is uitwerking gegeven aan deze vraag.

Deze notitie is als volgt opgebouwd:

1. Aanleiding.
2. Opzet van deze notitie.
3. Effect van inflatie.
4. Gevolgen voor de alternatieven.
5. Gevolgen voor de doelstellingen van het project.
6. Uitwerking van de reële verdubbelingsalternatieven.
7. Juridische toetsing.

## **2. Opzet van deze notitie.**

Leidend in deze notitie is de sterk toegenomen inflatie, die nu van ongekend hoog niveau is. Deze mate van inflatie is een wezenlijke, onvoorziene verandering ten opzichte van het moment van vaststelling van de NRD. Het is zelfs zo dat in de NRD geen rekening gehouden is met inflatie.

Uitgangspunt in deze notitie is dat we vasthouden aan de uitgangspunten die gehanteerd zijn bij de totstandkoming van de NRD:

- Wij gaan uit van een taakstellend budget van € 90.000.000,--.
- Wij kijken eerst wat de aanpak van verkeersplein Gieten kost. Wat overblijft wordt gebruikt voor verdubbeling van de N34. Dit sluit aan bij het Coalitieakkoord "Wij doen een variantenstudie voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 tussen Emmen en de Punt met prioriteit voor de aanpak van het knelpunt verkeersplein Gieten".

## **3. Effect van inflatie.**

In onderstaande tabel is het effect weergegeven van inflatie op de fly-over bij Gieten in combinatie met verdubbeling van de N34.

<b>Fly-over i.c.m. verdubbeling</b>	<b>2027</b>	<b>Indexatie</b>
Taakstellend budget	€ 90 m	
Kosten Fly-over Gieten	€ 50,1 m	4%
Restant budget voor verdubbeling	€ 39,9 m	
Kosten verdubbeling per kilometer	€ 6,7 m	4%
Verdubbeling	6 km	

De tabel volgt de redenering zoals onder punt 2 is aangegeven. Voor de fly-over Gieten is een specifieke kostenraming gemaakt. Vervolgens hebben we een indexatiescenario van 4% gehanteerd. Na saldering met het taakstellend budget blijft er een budget voor verdubbeling over. Dat delen wij door de eenheidsprijs voor een verdubbelingskilometer (deze eenheidsprijs is gebaseerd op kengetallen, bron: NRD en is geïndexeerd op basis van CBS gegevens). Dit resulteert uiteindelijk in het aantal kilometers dat verdubbeld kan worden. Uitgaande van de verwachte start van de realisatie in 2027 is er maximaal 6 kilometer verdubbeling mogelijk, gecombineerd met een fly-over bij Gieten.

In onderstaande tabel is het effect weergegeven op de *verschoven* fly-over bij Gieten in combinatie met verdubbeling van de N34.

<b>Verschoven Fly-over i.c.m. verdubbeling</b>	<b>2027</b>	<b>Indexatie</b>
Taakstellend budget	€90 m	
Kosten Verschoven Fly-over Gieten	€67,4 m	4%
Restant budget voor verdubbeling	€22,6 m	
Kosten verdubbeling per kilometer	€6,7 m	4%
Verdubbeling	3,4 km	

Met dezelfde aannames als bij de fly-over betekent dit een maximale verdubbelingslengte van 3,4 km.

#### 4. Gevolgen voor de alternatieven.

##### *Fly-over in combinatie met verdubbeling*

Uitgaande van de verwachte start van de realisatie in 2027 is er 6 km verdubbeling mogelijk, gecombineerd met een fly-over bij Gieten. Dit betekent dat de verdubbelingsalternatieven met meer dan 2 trajecten (meer dan 6 km) afvallen. Het betreft hier de volgende alternatieven uit onderstaande tabel: 8. Fly-over gecombineerd met drie trajecten verdubbelen; 9. Fly-over gecombineerd met vier trajecten verdubbelen; 13. Verschoven fly-over met drie trajecten verdubbelen.

Verder valt het alternatief 7. Fly-over gecombineerd met 2 verdubbelingstrajecten af om de volgende reden. In de NRD is bij het opstellen van de alternatieven van gedeeltelijke verdubbeling geen rekening gehouden met de overgangszones. Onder overgangszones wordt verstaan de overgang van 1 naar 2 rijstroken en van 2 naar 1 rijstrook. De totale lengte (van 1 naar 2 rijstroken en van 2 naar 1 rijstrook) van een overgangszone betreft circa 600 m. Dit betekent dat de lengte met 600m afneemt per verdubbelingstraject. Uitgaande van een beschikbare 6 km verdubbeling betekent dit voor 2 verdubbelingstrajecten 3 km per verdubbelingstracé. Na correctie met de overgangszone (600 m) betekent dit een netto lengte van 2,4 km per verdubbelingstraject. Dit voldoet niet aan de vereiste minimale 3 km.

##### *Verschoven fly-over in combinatie met verdubbeling.*

In combinatie met de verschoven fly-over is 3,4 km verdubbeling mogelijk. Dit betekent dat alternatief 12. Verschoven fly-over met twee trajecten verdubbelen afvalt omdat niet voldaan kan worden aan de minimale verdubbelingslengte van 3 km. Het alternatief 11. Verschoven fly-over met één traject verdubbelen blijft wel mogelijk. Na correctie met de overgangszones blijft 2,8 km verdubbeling mogelijk is. Dit is een geringe overschrijding van de vereiste 3 km. Daarom wordt dit alternatief wel onderzocht.

##### *Klaverblad Gieten.*

Eerder is al gebleken dat het realiseren van het klaverblad (zonder verdubbelingstraject) hoge kosten met zich mee brengt: € 93.100.000,-- (prijspeil april 2022). Dit overschrijdt het taakstellend budget. Daarnaast blijkt uit de MER-beoordeling van dit alternatief dat het klaverblad grote impact heeft op de omgeving. Hierom vallen de alternatieven af waar het klaverblad een deel van uitmaakt.

In onderstaande tabel zijn de gevolgen van het bovenstaande samengevat. Zoals eerder aangegeven vallen 8 van de 16 alternatieven af.

<b>Alternatieven NRD</b>	<b>Gevolgen alternatieven NRD</b>
1. Autonome situatie.	1. Geen.
2. Volledig inhaalverbod.	2. Geen.
3. Volledig 2x1.	3. Geen.
4. Gehele verdubbeling N34.	4. Geen.
5. Fly-over zonder verdubbelingen.	5. Geen.
6. Fly-over gecombineerd met één traject verdubbelen.	6. Geen.
7. Fly-over gecombineerd met twee trajecten verdubbelen.	7. Vervalt vanwege indexatie en correctie overgangszones.
8. Fly-over gecombineerd met drie trajecten verdubbelen.	8. Vervalt vanwege indexatie.

9. Fly-over gecombineerd met vier trajecten verdubbelen.	9. Vervalt vanwege indexatie.
10. Verschoven fly-over zonder verdubbelingen.	10. Geen.
11. Verschoven fly-over met één traject verdubbelen.	11. Geen.
12. Verschoven fly-over met twee trajecten verdubbelen.	12. Vervalt vanwege indexatie.
13. Verschoven fly-over met drie trajecten verdubbelen.	13. Vervalt vanwege indexatie.
14. Klaverblad zonder verdubbelingen.	14. Valt af vanwege kosten en impact op omgeving.
15. klaverblad gecombineerd met één traject verdubbelen.	15. Valt af vanwege kosten en impact op omgeving.
16. klaverblad gecombineerd met twee trajecten verdubbelen.	16. Valt af vanwege kosten en impact op omgeving.

In bijlage 1 bij deze notitie wordt aangegeven welke zoekgebieden voor de verdubbelingsalternatieven in combinatie met aanpak verkeersplein Gieten in de NRD (2019) zijn vastgesteld en welk zoekgebied er overblijft na focus aan te brengen in het aantal alternatieven.

## 5. Gevolgen voor de doelstellingen van het project.

De doelstellingen van het project zijn:

- Knooppunt Gieten: verbeteren doorstroming en verbeteren openbaar vervoer;
- N34: verbeteren verkeersveiligheid.

Door het toepassen van de indexatie en het vasthouden aan de oorspronkelijke benadering uit de NRD (eerst aanpak Gieten, wat overblijft aan budget wordt gebruikt voor verdubbeling N34) blijft er significant minder budget over voor de (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 en de aanpak van de verkeersveiligheid.

## 6. Uitwerking van de reële verdubbelingsalternatieven.

De enige twee verdubbelingsalternatieven die overblijven zijn alternatief 6. Fly-over gecombineerd met één traject verdubbelen en alternatief 11. Verschoven fly-over met één traject verdubbelen.

We houden vast aan de aanpak van verkeersplein Gieten in combinatie met verdubbeling ter hoogte van Gieten. Argumenten daarvoor zijn:

- wij houden hierbij de lijn van de NRD aan;
- dit sluit aan bij het collegeakkoord "wij doen een variantenstudie voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 tussen Emmen en de Punt met prioriteit voor de aanpak van het knelpunt verkeersplein Gieten";
- het deel van de N34 tussen aansluiting Gieten en verkeersplein Gieten is het drukste deel van de N34;
- gecombineerde aanpak verkeersplein en verdubbelingstraject betekent een efficiënte uitvoering. Hierdoor kan het als één project worden opgepakt;



- ernstige ongevallen vinden verspreid op de gehele N34 plaats. Vanuit deze optiek is er dus geen aanleiding om te kiezen voor een ander traject;
- ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS) vinden vooral plaats bij verkeersplein Gieten.

Hierdoor zal het zoekgebied van 9 km voor de verdubbelingsalternatieven komen te liggen tussen de aansluiting Gasselte en de aansluiting Annen. De inbreng van de omgeving (onder andere focusgroep Annen/Eext/Gieten/Gasselte) is nodig om te komen tot optimale ligging van het te onderzoeken traject.

### **7. Juridische toetsing.**

Uit juridische toetsing blijkt dat het aanbrengen van focus in de alternatieven op basis van het vroegtijdig inbrengen van het kostenaspect binnen de huidige NRD en projectprocedure mogelijk is. De nu voorziene alternatieven passen binnen de basisuitgangspunten uit de kennisgeving Voornemen en Participatie. De kennisgeving is daarmee juridisch houdbaar. De nu voorziene alternatieven passen ook binnen de scope van de alternatieven, effecten en gebieden uit de vastgestelde NRD. Iedereen is in de gelegenheid geweest hierop te reageren. Daarnaast komen er geen nieuwe belanghebbenden in beeld. De NRD is daarmee juridisch houdbaar.

**Bijlage 1 Zoekgebieden verdubbelingsalternatieven, voor én na aanbrengen van focus in het aantal alternatieven.**

Zoekgebieden voor aanbrengen van focus:



Zoekgebied na aanbrengen van focus:



Alle zoekgebieden zijn in combinatie met de aanpak van verkeersplein Gieten.



# Gedeeltelijke verdubbeling N34

Omgevingsproces: resultaten participatie

Bijlage 8



# OMGEVINGSPROCES GEDEELTELIJKE VERDUBBELING N34

Korte impressie en resultaten van de  
participatie met stakeholders

Datum : 05 november 2019

Status : definitief concept

Versie : 0.2

## 1. Inleiding

Met het op 3 oktober 2018 vaststellen van de startnotitie door Provinciale Staten, is de bestuurlijke opdracht vastgesteld: “Doe onderzoek naar de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 tussen de Punt (A28) en Emmen (N381)”. Bij deze vaststelling is aangegeven alternatieven door de omgeving aangedragen in het onderzoek mee te nemen.

Deze bijlage van het NRD geeft inzicht in de gekozen participatie- en communicatiestrategie en een overzicht van het resultaat van het omgevingsproces gedurende de looptijd van het project. Dit is een continue proces. Deze versie is een weergave van de initiatieffase. In deze fase zijn zowel interne als externe stakeholders betrokken en zijn de verschillende knelpunten, opgaven, kansen en mogelijkheden in beeld gebracht en ter beoordeling later worden meegenomen bij de verdere planuitwerking.

Dit proces stopt niet en derhalve zal dit document na iedere fase worden geactualiseerd.

## 2. Strategisch omgevingsmanagement (SOM)

Strategisch omgevingsmanagement brengt met issues als vertrekpunt, de belangen en standpunten van stakeholders in beeld. Op basis daarvan wordt, proactief, een strategie ontwikkeld waarmee de organisatie- en/of projectdoelen worden gerealiseerd en gelijktijdig een (duurzame) relatie met de omgeving wordt aangegaan. Deze proactieve aanpak helpt om conflicten te voorkomen en legt daarmee de basis voor een dialoog en relatie met de omgeving. Vanuit een oprechte interesse in de belangen van alle partijen, zoeken naar oplossingen waar de betrokken partijen achter staan en ook willen verdedigen omdat hun belang er mee gediend is. Door intensieve participatie willen we verbinding maken met de omgeving om daarmee breder draagvlak te creëren en deze vast te houden.

### *Participatieniveaus*

Bij de start van deze fase is een stakeholdersanalyse opgesteld. Deze analyse is een levend document. Gedurende de looptijd van het project kunnen nieuwe belanghebbenden ontstaan of komen te vervallen. Ook kan de behoefte ontstaan om belanghebbenden op een andere wijze te betrekken.

Binnen de stakeholdersanalyse kennen we de volgende participatieniveaus:



Naast het participatieniveau dient per stakeholder te worden nagedacht over het mogelijke belang bij het voornemen, de mate van invloed op de besluitvorming en de attitude ten opzichte van het voornemen. Daarnaast is het van belang te weten welke issues er leven en wat de belangen van de stakeholder is. In deze fase is gestart met het in beeld brengen van de issues en belangen.

### 3. Omgevingsproces

Het omgevingsproces, om te komen tot een voorkeursalternatief, waarbij we geluisterd hebben naar de omgeving en de input vanuit de omgeving hebben meegenomen, is onderverdeeld in 5 stappen. Tot het voorkeursalternatief zullen we in de verschillende fases de stappen 2 tot en met 4 meerdere keren doorlopen en kunnen verschillende instrumenten worden ingezet. Tijdens de initiatiefase zijn we gestart met stap 1 en hebben heeft geleid tot een aantal kansrijke alternatieven. In de volgende fase worden deze alternatieven getoetst en doorlopen we de eerste fase m.e.r..

Voor de volledigheid staan hieronder alle vijf stappen met daarbij de inzet in deze initiatiefase.

#### 1. *Signalering: We brengen het omgevingsvraagstuk in kaart*

Wat is het probleem rondom de N34? Voor welke uitdaging staan we en waarom willen we de N34 gedeeltelijk verdubbelen? De nadruk ligt met name op het informeren van de stakeholders. [Dit is in deze fase gedaan met de klankbordgroep, focusgroep verkeersplein Gieten en door middel van een informatiebijeenkomst in Gieten. Ook de gemeenten zijn als belangrijke stakeholder hierin meegenomen en intern provincie Drenthe.](#)

#### 2. *Zien jullie wat wij ook zien?*

Ervaringen, belangen en kennis ophalen voor een gezamenlijke visie op het vraagstuk. We activeren de stakeholders. De nadruk ligt op verdiepen/dialogoog aangaan. [Er zijn individuele gesprekken met stakeholders gevoerd. We zijn gestart met leden van de klankbordgroep. In de volgende fase krijgt dit een vervolg. De bijeenkomsten van de klankbordgroep en focusgroep Gieten dragen hier ook aan bij, waarbij de stakeholders ook kennis krijgen van elkaars belangen.](#)

#### 3. *Zien we dezelfde kansen?*

We zoeken samen met de omgeving naar een gemeenschappelijk toekomstige inrichting van de weg. De nadruk ligt op verdiepen en samen doen. [Klankbordgroep, focusgroep verkeersplein Gieten. Verdiepen is in deze fase nog minder aan de orde. Zal in de volgende fase, om te komen tot een voorkeursalternatief, meer actief worden ingezet.](#)

#### 4. *Hebben we dezelfde zienswijze?*

Alternatieven in beeld op basis van de onderzoeken. Zien we hetzelfde? Welk aanvullende kennis/zienswijze/advies geeft de omgeving? [Inloopbijeenkomsten, klankbordgroep en focusgroep Gieten. De inspraakmogelijkheid \(ter inzage leggen van NRD\) met als resultaat een Nota van Antwoord is hier een belangrijke output.](#)

#### 5. *We komen gezamenlijk tot een voorkeursalternatief*

Op het moment dat er een voorkeursalternatief voor de gedeeltelijke verdubbeling ligt, is deze met input uit de omgeving tot stand gekomen. [Is nu nog niet aan de orde.](#)

Om te komen tot dit NRD met kansrijke alternatieven zijn de stappen 1 t/m 4 intensief ingezet.

#### **4. Communicatie- en overlegstructuur**

Binnen de communicatie- en overlegstructuur zijn verschillende overleggroepen ingericht:

- Klankbordgroep (informereren, inventariseren, verdiepen)
- Focusgroepen (informereren, inventariseren en samen doen)
- Bestuurlijke begeleidingsgroep (informereren en adviseren)
- Ambtelijke begeleidingsgroep (informereren en adviseren)
- Interne klankbordgroep (informereren, inventariseren, adviseren)

##### *Klankbordgroep*

In de klankbordgroep zitten belangenorganisaties vanuit dorpen, ondernemers, recreatie, natuur/landschap, transport, landbouw, openbaar vervoer en gebruikers. Doel is om te klankborden over het proces en de inhoud van het verkeersonderzoek en de gebiedsanalyse, waarbij de leden wordt gevraagd vanuit hun kennis inbreng te leveren en vanuit een algemeen belang mee te kijken. Zowel voor het verkeersonderzoek als de gebiedsanalyse is kennis gehaald, output gedeeld en zijn beide onderzoeken intensief besproken. In totaal zijn er 10 bijeenkomsten met de klankbordgroep geweest.

##### *Focusgroepen*

In de initiatiefase is gekeken naar oplossingsrichtingen voor het verkeersplein Gieten. Hiervoor is een focusgroep ingericht met inwoners uit Gieten en Eext. Via verschillende kanalen zijn mensen opgeroepen om zich op te geven voor deelname aan de focusgroep en/of ideeën in te brengen. Dit heeft ruim veertig aanmeldingen (hiervan zijn 20 personen benaderd om deel te nemen) opgeleverd en een achttal ideeën. De focusgroep is twee keer gevraagd om input. In een derde bijeenkomst is terugkoppeling gegeven over het resultaat (wat is er met de input gedaan).

Wanneer duidelijk is op welke locaties (mogelijk) de verdubbeling plaatsvindt, zal rond die locaties ook een focusgroep worden ingericht. Deze focusgroepen zullen worden gevraagd mee te denken over de plaatselijke inrichting en inpassing van de weg.

##### *Bestuurlijke begeleidingsgroep*

De wethouders met verkeer en vervoer in portefeuille van de gemeenten Tynaarlo, Aa en Hunze en Borger-Odoorn zijn vertegenwoordigd in de bestuurlijke begeleidingsgroep. Zij worden bijgepraat over de stand van zaken en om advies gevraagd. Dit overleg wordt circa drie keer per jaar gehouden of zoveel vaker als gewenst.

##### *Ambtelijke begeleidingsgroep*

De gemeenten Tynaarlo, Aa en Hunze en Borger-Odoorn zijn in deze begeleidingsgroep ambtelijk vertegenwoordigd. Zowel vanuit verkeer en vervoer als Ruimtelijke Ordening. Omdat bij het verkeersplein Gieten de N33 wordt 'geraakt' is in deze begeleidingsgroep tevens Rijswaterstaat vertegenwoordigd. De ambtelijke begeleidingsgroep wordt geïnformeerd over de onderzoeksresultaten en werken actief mee in de voorbereiding van de bestuurlijke begeleidingsgroep en de klankbordgroep. Verder brengen zij belangen van hun gemeente in.

##### *Interne klankbordgroep*

De interne klankbordgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de (beleids)afdelingen binnen de provincie Drenthe die raakvlakken hebben met de gedeeltelijke verdubbeling van de N34. Doel is hen te informeren over de ontwikkelingen en om advies en inbreng te vragen daar waar het hun beleidsterrein raakt. Tijdens deze fase is de interne klankbordgroep twee keer bij elkaar geweest. Daarnaast is bij de gebiedsanalyse gericht om input gevraagd; ook t.b.v. openbaar vervoer en verkeersveiligheid.

### *Overige bijeenkomsten*

#### **Provinciale Staten Drenthe**

In maart 2019 zijn er Provinciale Statenverkiezingen geweest. Dit heeft er toe geleid dat de samenstelling van de Drentse Staten anders is dan bij de besluitvorming over de gedeeltelijke verdubbeling N34. Op 12 juni 2019 is door middel van een werkbezoek een aantal leden van Provinciale Staten geïnformeerd over het project. Op 27 november 2019 is men meegenomen in de stand van zaken van het onderzoek en het concept NRD dat in 2020 ter besluitvorming wordt voorgelegd.

#### **Gemeenteraden**

De gemeenteraden van de drie gemeenten zijn lopende het proces twee keer geïnformeerd. Eerste keer gezamenlijk. Tijdens de tweede bestuurlijke begeleidingsgroep is afgesproken dat de gemeenteraden afzonderlijk van elkaar worden geïnformeerd. Dit is in januari 2020 voorafgaand aan de inloopbijeenkomsten gedaan.

#### **College van Burgemeester en Wethouders gemeente Aa en Hunze**

Gezien de problematiek op het verkeersplein Gieten en de impact bij een eventuele aanpassing, is het college van de gemeente Aa en Hunze twee keer apart geïnformeerd over de ontwikkelingen rond het verkeersplein Gieten. Voorafgaand aan de informatiebijeenkomsten voor de gemeenteraden is ook het college van de gemeente Borger-Odoorn geïnformeerd. Het college van de gemeente Tynaarlo heeft geen gebruik gemaakt van deze informatieronde.

#### **Informeren inwoners Gieten en Eext**

Om de inwoners rond het verkeersplein Gieten mee te nemen in het onderzoek is in het gemeentehuis van Aa en Hunze in Gieten een bijeenkomst georganiseerd. Naast een centrale presentatie (op twee momenten) konden inwoners vragen stellen aan de leden van de projectorganisatie. Ook is daar een oproep gedaan om deel te nemen aan de focusgroep.

#### **Individuele (keukentafel)gesprekken**

Zoals aangegeven is het belangrijk om in beeld te hebben wat de issues en belangen zijn van de stakeholders. Om dit scherp te krijgen is in deze fase gestart met alle stakeholders individueel in gesprek te gaan. Direct na de start zijn we begonnen met de gemeenten Emmen, Borger-Odoorn, Aa en Hunze en Tynaarlo. Vanaf medio mei 2019 zijn gesprekken gevoerd met de leden van de klankbordgroep. Dit is nog niet afgerond maar voor deze fase hebben we de belangen, die soms overeenkomen en soms tegenstrijdig zijn, voor dit moment voor een belangrijk deel in beeld.

Naast de gesprekken met de stakeholders, worden ook individuele gesprekken gevoerd met de omgeving. In eerste instantie vooral op initiatief van de betrokkene. In deze fase heeft dit één keer plaatsgevonden.

#### **Inloopbijeenkomsten**

In de periode van onderzoek is door middel van de klankbordgroep en focusgroep verkeersplein Gieten gecommuniceerd met de omgeving. Voorafgaand aan de inspraak zijn twee inloopbijeenkomsten georganiseerd, in Borger (78 pers.) en in Gieten (242 pers.). Hier zijn de inwoners meegenomen in hoe de Notitie Reikwijdte en detailniveau tot stand is gekomen. Naast een korte film kon men bij de verschillende tafels (verkeersonderzoek, gebiedsanalyse en planning en proces) informatie krijgen over de onderzoek. Omdat geluid een zorg is bij omwonenden was er ook iemand aanwezig die iets kon vertellen over de wetgeving met betrekking tot geluid. De meestgestelde vragen zijn samengevat in de FAQ en gepubliceerd op de website [www.hunebedhighway.com](http://www.hunebedhighway.com).



## **5. Alternatieven ingebracht door de omgeving**

### *Dialoggroep N34*

De dialoggroep N34 is ontstaan nadat zij in de media lazen dat de provincie Drenthe voornemens is de N34 gedeeltelijke te verdubbelen en daarvoor ook al locaties op het oog had. De dialoggroep N34 bestaat uit een vertegenwoordiging van inwoners (langs de N34) uit Zuidlaren, Schipborg en Annen. De dialoggroep heeft alternatieven ingediend die mogelijk (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 kunnen voorkomen. Het gaat hierbij o.a. om terugbrengen maximum snelheid naar 80 km/h, volledig inhaalverbod, gedragsbeïnvloeding en handhaving en smart mobility. In het verkeersonderzoek zijn de alternatieven getoetst aan beleid en is onderzocht in hoeverre ze bijdragen aan het halen van de doelstellingen verkeersveiligheid, doorstroming en verbetering van het OV.

### *Dorpsbelangen Borger*

Dorpsbelangen Borger heeft een nieuw tracé ingediend als alternatief voor het verdubbelen van de N34. In dit voorstel is een nieuwe weg voorzien (A7 -) Weerdinge – A37 en wordt de N34 afgewaardeerd. In het verkeersonderzoek is de Mobiliteitsladder (Ladder van Verdaas) doorlopen om te komen tot (een combinatie van) alternatieven waarbij de doelstellingen zo goed mogelijk worden gehaald. Het realiseren van nieuw infrastructuur naast bestaand tracé, is de laatste trede van de ladder en komt daarmee na de trede 'aanpassing aan de bestaande infrastructuur'. Het alternatief is derhalve niet verder meegenomen in het onderzoek.

### *Klankbordgroep breed*

Naast bovenstaande inbreng is door verschillende leden van de klankbordgroep de alternatieven 2x1 of 2+1 rijbanen aangedragen en het realiseren van een busbaan. Ook de alternatieven als inhaalverbod en verlagen maximum snelheid is door meerderen ingebracht. Deze alternatieven zijn in het verkeersonderzoek nader onderzocht en getoetst aan de doelstellingen en kaders.

### *Focusgroep Gieten*

De oproep om (vooraf) mee te denken over alternatieven voor het verkeersplein Gieten, heeft een aantal alternatieven opgeleverd, o.a.:

- Verschillende varianten om de bestaande rotonde aan te passen
- Fly-over
- Verschoven fly-over
- Dive-under

Allen zijn meegenomen en afgewogen. De (verschoven) fly-over en het klaverblad (vooral vanuit verkeerskundig oogpunt) zullen worden meegenomen in de 1<sup>e</sup> fase MER als oplossingsrichting voor verkeersplein Gieten.

### *UNESCO Hondsrug Global Geopark*

Er is onderzoek gedaan naar mogelijkheden hoe van de N34 als Hunebed Highway een unieke belevingsweg kan worden gemaakt. De resultaten van dit onderzoek zijn gedeeld met de projectorganisatie die dit vervolgens als input voor de gebiedsanalyse (beeldenboek) heeft gebruikt.

## **5. Communicatie**

Er is bij de start van deze fase een communicatiestrategie opgesteld. Communicatie ondersteunt en faciliteert het participatieproces. Zorgvuldigheid, transparantie en betrouwbaarheid zijn belangrijke waarden binnen deze strategie.

Er is flink ingezet op fysieke ontmoeting door middel van bijeenkomsten en werksessies (Gieten). Tijdens de bijeenkomsten werd informatie verstrekt door middel van banners, presentaties en een filmpje. Daarnaast is/wordt gecommuniceerd via de website van de provincie Drenthe en de nieuwsbrief N34 breed (waar ook andere projecten op/aan de N34 aandacht krijgen).

## **6. De Klanteisenspecificaties (KES)**

De wensen en ideeën van belanghebbenden die zijn gedestilleerd vanuit (verslagen van) bijeenkomsten en individuele gesprekken, zijn opgenomen in een klanteisenspecificatie in het pakket Relatics. In de KES worden de wensen/ideeën toebedeeld aan specifieke projectfases, wordt geanalyseerd of de wens binnen de scope van het project valt en wordt aangegeven of de wens tot een concrete ontwerp leidt of tot een actie zoals een nadere analyse.

Op deze manier wordt geborgd dat de wensen van belanghebbenden worden behandeld en voorzien van een reactie. Ook worden ze, indien van toepassing, hiermee vastgelegd voor de volgende fase(s). Te zijner tijd zullen hier de klanteisen van de wegbeheerders, waterschappen en gemeenten in worden opgenomen.

## Bijlage 2b toelichting strategisch omgevingsmanagement MER-fase 8 alternatieven

De provincie Drenthe heeft als doel om op de N34 de verkeersveiligheid te verbeteren, de doorstroming te verbeteren en de verbinding voor het openbaar vervoer te optimaliseren. Het project raakt veel stakeholders zoals direct aanwonenden, ondernemers en maatschappelijke organisaties. Deze stakeholders hebben ook elk hun belang zoals bijvoorbeeld bereikbaarheid, verkeersveiligheid, geluid, natuur, stikstof en landschap. Deze stakeholders en belangen verdienen een plek in het planproces. Het planproces in de MER-fase en de projectbesluitprocedure kent een aantal formele inspraak momenten. Daarnaast zetten we strategisch omgevingsmanagement (SOM) in. In dit document wordt weergegeven hoe we het SOM vormgeven.

Met het inzetten van SOM willen wij de volgende doelen behalen:

- kennis uit omgeving ophalen;
- beter beeld krijgen van wat de omgeving belangrijk vindt;
- draagvlak creëren voor het proces;
- begrip voor nut en noodzaak;
- een gefundeerde besluitvorming over het voorkeursalternatief;
- een duurzame relatie tussen de provincie Drenthe en de omgeving.

Hoe geven wij het SOM vorm?

Een belangrijk onderdeel van het SOM is participatie. De mate of de manier van participatie is afhankelijk van de stakeholder. Voor de huidige fase is een stakeholdersanalyse en een belangenmatrix gemaakt, waarmee alle stakeholders en hun belangen in beeld zijn gebracht. Op basis hiervan is bepaald welke mate van participatie gewenst is. Onderstaand wordt op hoofdlijnen aangegeven hoe we de interactie met de stakeholders vorm willen geven.

### 1. Samen doen

#### *Ambtelijke en bestuurlijke begeleidingsgroepen (gemeente)*

De gemeenten en RWS staan over het algemeen hoog op de participatieladder. Zij hebben over het algemeen een groot belang bij verschillende issues die bij het project spelen. Zij zijn bijvoorbeeld wegbeheerder van het onderliggende wegennet en hechten belang aan een transparant en duidelijk onderzoeks- en besluitvormingsproces voor hun inwoners. Vandaar dat er een ambtelijke en bestuurlijke begeleidingsgroep is opgericht. Doel van deze bijeenkomsten is om input vanuit de gemeente mee te nemen, om raakvlakken met de beleidsterreinen van de gemeenten te verkennen en om besluiten samen voor te bereiden.



## *2. Verdiepen*

### *Focusgroep*

In deze fase van het project gaan we met 8 alternatieven verder die rondom Gieten, Eext en Gasselte impact hebben op de omgeving. Dit betekent dat van de focusgroepen Zuidlaren en Borger/Klijndijk geen actieve inbreng meer wordt gevraagd. Deze twee focusgroepen worden op een bijeenkomst geïnformeerd over de inperking van de onderzoek scope.

De focusgroep Annen, Anloo, Eext, Gieten, Gasselte bestaat uit een afvaardiging van dorpsbelangen, vertegenwoordiging van bedrijven en/of bewoners. Eerst zal de inbreng van deze focusgroep gebruikt worden om te komen tot de optimale ligging van het onderzoekstracé. Vervolgens brengen wij samen met de focusgroep de belangrijke kenmerken van het gebied in kaart, toetsen wij de ontwerpen van de alternatieven en bespreken we de resultaten van de MER. De inbreng van de focusgroepen

### *Keukentafelgesprekken*

Belangrijk onderdeel van het SOM in deze fase van het project is de keukentafelgesprekken. Deze gesprekken voeren wij met belanghebbenden die in de directe omgeving van het te onderzoeken tracé van de N34 liggen. Het kan hierbij gaan om particuliere eigenaren van woningen en eigenaren van bedrijven. Deze belanghebbenden hebben vaak een direct persoonlijk belang en dienen daardoor als eerste geïnformeerd te worden wanneer hun belang mogelijk geschaad wordt. Tijdens de keukentafelgesprekken worden belanghebbenden geïnformeerd en kan daarnaast waardevolle informatie voor de verdere planvorming worden opgehaald.

## *3. Inventariseren*

### *Inloopbijeenkomsten*

Vóór elke belangrijke besluitvormingsstap wordt er een inloopbijeenkomst gehouden. Dit zal in ieder geval zijn vóór vaststelling van het onderzoekstracé bij Gieten en vóór besluitvorming over het voorkeursalternatief. Tijdens de inloopbijeenkomsten kan eenieder kennisnemen van de plannen, in gesprek gaan met vertegenwoordigers van de provincie Drenthe en suggestie geven.

## *4. Informeren.*

Voor het informeren worden onderstaande communicatiemiddelen ingezet.

1. De website: [www.provincie.drenthe.nl/n34emmendepunt](http://www.provincie.drenthe.nl/n34emmendepunt)
2. Digitale nieuwsbrieven.
3. Advertenties in huis- aan- huis bladen.
4. Sociale media.
5. Visualisaties.
6. Digitaal MER (een digitaal, publieksvriendelijke versie van het MER-rapport).