

Agendapunt 10. Van de vergadering van de Statencommissie Ruimte,  
Infrastructuur en Mobiliteit op 25 november 2002

Aan:  
de heren Ch.C. de Haas en  
S.A. van der Schoot

(i.a.a. de overige statenleden)

Assen, 14 oktober 2002

Ons kenmerk 40/6.2A/2002007697

Onderwerp: Beantwoording vragen ex artikel 29 van het Reglement van orde inzake  
kappen bomen Koesteeg te Borger

Geachte heren De Haas en Van der Schoot,

In uw brief d.d. 22 augustus 2002 stelt u ons een aantal vragen over het voornemen van de gemeente Borger-Odoorn om een aantal bomen te kappen langs de Koesteeg te Borger. In deze brief vindt u ons antwoord op uw vragen.

Vraag 1

Bent u met ons van mening dat de beeldbepalende oude bomen rond de Koesteeg bij Borger niet moeten worden gekapt?

Antwoord

*Nee, wij delen deze mening niet. De provincie Drenthe heeft het Bestemmingsplan "Rijksweg 34", waardoor het kappen van de bomen langs de Koesteeg noodzakelijk wordt, bij besluit van 28 november 2000, kenmerk 6.3/2000008194, goedgekeurd. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de brief aan de leden van provinciale staten van 14 oktober 2002, kenmerk 40/6.2B/2002007697, over de reconstructie van de kruising N34 Borger.*

Vraag 2

Bent u bereid om uw invloed aan te wenden om het gemeentebestuur van Borger-Odoorn te bewegen andere wegen te kiezen?

Antwoord

*Nee, zie antwoord op vraag 1.*

Vraag 3

Bent u bereid om extra provinciaal geld ter beschikking te stellen om een oplossing, zoals die onder anderen reeds door de bewoners is aangegeven, te bewerkstelligen?

Antwoord

*Nee, zie antwoord op vraag 1.*

Vraag 4

Bent u bekend met het zogenaamde plan Boorsma van Ingenieursbureau Boorsma uit Drachten?

Antwoord

*Ja.*

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



J.D. Nauta, griffier



A.L. ter Beek, voorzitter

Bijlage(n):  
gm/coll.

Assen, 22 augustus 2002.

PROV. BESTUUR VAN DRENTHÉ
NO. 2002007697
22 AUG 2002
TE BEH. DOOR. BJC

Schriftelijke vragen ex art.29 van het reglement van orde van de Staten van Drenthe.

Aan de voorzitter van het college van Gedeputeerde Staten.

22 AUG 2002  
615

Geachte heer Ter Beek,

Gelet op vele reacties en signalen uit Drenthe in verband met de kap van een fors aantal oude bomen bij Borger, de Koesteeg, vraagt de fractie van de OPD, samen met de fractie van de Drentse Ouderenpartij, u het volgende;

Bent u met ons van mening dat de beeldbepalende oude bomen rond de Koesteeg bij Borger niet moeten worden gekapt?

Bent u bereid om uw invloed aan te wenden om het Gemeentebestuur van Borger-Odoorn te bewegen andere wegen te keizen?

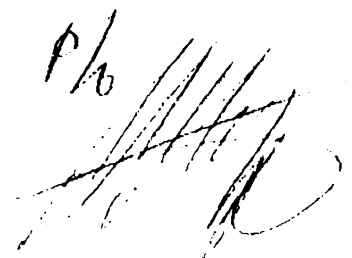
Bent u bereid om extra provinciaal geld ter beschikking te stellen om een oplossing, zoals die o.a. reeds door inwoners is aangegeven, te bewerkstelligen?

Bent u bekend met het zogenaamde plan Boorsma van Ingenieursbureau Boorsma uit Drachten?

We zien uw antwoorden met belangstelling tegemoet.

Charles C.de Haas  
Onafhankelijke Partij Drenthe

Simon v.d. Schoot  
Drentse Ouderenpartij

Ph  
  
CHARLES C. DE HAAS

Aan:  
de leden van provinciale staten van Drenthe

Assen, 14 oktober 2002  
Ons kenmerk 40/6.2B/2002007697  
Behandeld door de heer J.P. Waalkens (0592) 365614  
Onderwerp: Reconstructie kruising N34 Borger

Geachte leden,

Op het voorgenomen besluit van het college van burgemeester en wethouders van Borger-Odoorn om een kapvergunning te verlenen aan Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland, voor het vellen van 132 bomen langs de Koesteeg, zijn ook bij de provincie Drenthe veel reacties binnengekomen. Deze velling is noodzakelijk voor de uitvoering van de voorgenomen reconstructiewerkzaamheden van de kruising Borger in rijksweg N34. Wij hechten er waarde aan om de achtergronden van deze reconstructie en de betrokkenheid van de provincie Drenthe bij de procedure toe te lichten.

### **Aanleiding**

De rijksweg N34 maakt deel uit van het landelijke hoofdwegennet en vervult een belangrijke functie voor de economie (in het oostelijk deel) van de provincie Drenthe. Er is sprake van knelpunten op deze verbinding tussen Emmen en De Punt, met name op het gebied van de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling. Een werkgroep, waarin het Rijk, de provincies Drenthe en Groningen, de aanliggende gemeenten en de vervoersmaatschappij DVM/NWH (later VEONN) zitting hadden, heeft een corridorstudie N34 in 1995 afgerond. In deze studie zijn een groot aantal oplossingsvarianten onderzocht, zoals de aanleg van een autosnelweg A34, het verbeteren van alternatieve routes via Stadskanaal (N391/N366) of een nieuwe route parallel aan de N34, oostelijk van de Hondsrug of het verbeteren van het openbaar vervoer (bustroken langs N34 of een nieuwe treinverbinding tussen Emmen en Groningen). Uiteindelijk heeft de bestuurlijke stuurgroep gekozen voor de ombouw van de N34 tot een enkelbaans autoweg met twee rijstroken en ongelijkvloerse kruisingen. Daarnaast is, om de groei van het autoverkeer op te vangen, gekozen voor de aanleg van haltevoorzieningen direct aan de N34 en vrijliggende busbanen in Groningen en Emmen om het openbaar vervoer tussen Emmen en Groningen te versnellen.

De redenen voor deze keuze hangen samen met ons belang voor het behoud van natuur en milieu op de Hondsrug en de lage (financiële) prioriteit die het Rijk aan een verdubbeling van de N34 toekent.

De keuze van de stuurgroep is uitgewerkt in een Nota maatregelen (augustus 1996). De toenmalige Statencommissie Ruimte, Groen, Verkeer en Waterstaat heeft deze nota behandeld en met een positief advies naar ons doorgestuurd. Het uitvoeringsconvenant is door alle deelnemende partijen ondertekend op 18 september 1998 in Gieten.

### **Reconstructie kruising N34-N374 Borger**

Een van de belangrijke maatregelen uit de Nota maatregelen is de reconstructie van de aansluiting N374 Borger op de N34. De N34 wordt ter hoogte van Borger gekruist door de provinciale weg N374. In de Nota maatregelen is gekozen voor een zogenaamde Haarlemmermeeroplossing, waarbij de N34 verdiept wordt aangelegd. Deze oplossing doet het meest recht aan de gekozen oplossingsrichting uit de corridorstudie N34; vergroten verkeersveiligheid op de kruising, het versnellen van het openbaar vervoer en het behoud van natuur en milieu. Daarnaast wordt door de verdiepte ligging van de N34 het verkeerslawaaï voor de inwoners van Borger sterk geminderd. De ten noorden van deze kruising gelegen Koesteeg loopt momenteel onder de rijksweg door. Gezien de geringe afstand tussen de Koesteeg en de aansluiting met de N374, zal ook de Koesteeg worden gereconstrueerd en door middel van een viaduct op de oorspronkelijke maaiveldhoogte over de N34 worden gevoerd.

De reconstructie dient om het aantal verkeersongevallen op de kruising sterk te verminderen. Deze kruising wordt aangemerkt als een "black spot". In de periode 1997-2001 zijn 83 ongevallen op het kruisingsvlak geregistreerd met 33 slachtoffers (ziekenhuisopname en lichtgewonden). Gelet op de toenemende verkeersintensiteit is het te verwachten dat dit aantal zal toenemen.

Met de reconstructie van de kruising zal ook een nieuw busstation ten westen van het dorp Borger aan de N34 worden aangelegd. Het openbaarvervoerknooppunt wordt een overstappunt tussen verschillende vervoersvormen en tussen de verschillende openbaarvervoerlijnen. Door de aanleg van het knooppunt wordt de lijnvoering van de interliner Emmen-Groningen sterk verbeterd. Ook kan door de reconstructie het geplande Natuurtransferium Borger ten oosten van de aansluiting Borger N34 worden aangelegd. Een essentiële voorwaarde voor een transferium is een goede bereikbaarheid, zowel voor de auto, de fiets als het openbaar vervoer.

Door de reconstructie van het kruispunt moeten 132 bomen (128 eiken en 4 berken), gelegen westelijk van het viaduct langs de Koesteeg alsmede 520 m<sup>2</sup> bosjes bestaande uit meidoorn, vlier, lijsterbes van de in totaal circa 473 bomen worden gekapt. Van deze 132 bomen zijn circa 40 bomen ouder dan 100 jaar (geplant rond 1880), de rest van de bomen is rond 1950 geplant. Voor de velling van de bomen wordt een minimale compensatiefactor van 1,5 aangehouden, voor oudere beplanting is de compensatie verhoogd tot een factor 3.

### **Alternatieve oplossingen**

Na ontvangst van de kapaanvraag d.d. 23 juli 2001 is het college van burgemeester en wethouders van Borger-Odoorn gestart met de voorbereidingsprocedure. Belanghebbenden werden in de gelegenheid gesteld om hun zienswijzen omtrent de aanvraag kenbaar te maken. Van deze mogelijkheid is veel gebruikgemaakt.

De buurtvereniging Koesteeg geeft aan dat geen alternatieve plannen zijn ontwikkeld waarbij rekening is gehouden met een mogelijk behoud van de Koesteeg. Het Ingenieursbureau Boorsma te Drachten had een alternatief plan ontwikkeld. In dit plan wordt de N34 door middel van een boogconstructie onder de Koesteeg door geleid. Volgens het bureau bespaart het plan bomen, past het ontwerp verantwoord in het landschap, is het kostenbesparend en sluit het aan op het bestaande ontwerp.

De onafhankelijke bouwdienst van het Rijk heeft dit plan op verzoek van Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland, getoetst op haalbaarheid, zowel technisch, financieel, landschappelijk als planologisch. Het onderzoek heeft geresulteerd in het rapport *Kruising Koesteeg met de N34* dat op 14 februari 2002 in Borger is gepresenteerd aan belangstellenden. Uit het onderzoek bleek dat door het toepassen van één boogconstructie de rijksweg ter plaatse van de Koesteeg te diep komt te liggen waardoor door de korte afstand tussen de Koesteeg en de aansluiting N34-N374 Borger de op- en afritten veel te steil moeten worden uitgevoerd. Het is dus technisch niet mogelijk om in het Plan Boorsma een aansluiting N34-N374 Borger te realiseren. Daarnaast zou de N34 door de verdiepte ligging in het grondwater komen te liggen. Hierdoor moet rond de tunnels een polder gemaakt worden met vergaande consequenties voor de grondwaterstand en de kosten.

Ook in dit plan moet hetzelfde aantal bomen langs de Koesteeg gekapt worden.

Wel heeft de bouwdienst het idee van Boorsma (toepassing boogconstructies) uitgewerkt in een technisch wel haalbaar plan. Hierbij worden drie kleinere boogconstructies (voor hoofdrijbaan en beide op- en afritten) minder verdiept onder de Koesteeg aangelegd. Dit plan is onveiliger door de overkapping van de op- en afritten, past niet binnen het huidige bestemmingsplan en is veel duurder dan het oorspronkelijke plan. Ook in dit plan moeten bomen langs de Koesteeg gekapt worden. In totaal zal slechts één boom minder geveld hoeven worden dan in de voorgestelde reconstructie. Wel is bij dit alternatief herplant boven de tunnelbuizen langs de Koesteeg mogelijk. De levenskans van deze herplant is echter minimaal terwijl geen sprake is van handhaving van de bestaande bomenrij. Ten behoeve van het onderzoek is een tweetal externe, onafhankelijke bureaus om advies gevraagd. Ook intern heeft de Productgroep Civiele Techniek het plan van Boorsma getoetst. Alle bureaus komen tot dezelfde conclusie; een alternatieve oplossing binnen het huidige bestemmingsplan waarbij de bomen langs de Koesteeg wordt gespaard is niet mogelijk.

### **Betrokkenheid van de provincie**

De provincie Drenthe is als beleidsmaker, beleidstoetsers, wegbeheerder en verantwoordelijke voor het openbaar vervoer betrokken bij de reconstructie van de kruising N34-N374 Borger. De provincie heeft het uitvoeringsconvenant N34 ondertekend; heeft een groot belang bij een versnelling van het openbaar vervoer op de lijn Emmen-Groningen (waardoor een structurele verlaging van de kosten van de dienstregeling op deze lijn kan worden bereikt) en wil het aantal verkeersslachtoffers in Drenthe verminderen. Daarom is het Bestemmingsplan "Rijksweg 34", inclusief de voorgenomen kap van de bomen langs de Koesteeg (het plan is na een inspraak- en zienswijzenprocedure door de raad van de gemeente Borger-Odoorn, bij besluit van 20 juli 2000 vastgesteld), bij besluit van 28 november 2000, kenmerk 6.3/2000008194, goedgekeurd.

Bij de behandeling van het ontwerpbestemmingsplan door de Commissie Afstemming Ruimtelijke Plannen d.d. 10 januari 2000 is met name ingegaan op de punten landschappelijke inpassing (landschapsplan maakt deel uit van het bestemmingsplan), waterhuishouding (inrichting taluds, pompkelder en bermsloten en afvoer water) en verkeer (multimodaal openbaarvervoerknooppunt heeft een duidelijke plaats in het bestemmingsplan). Deze aandachtspunten zijn verwerkt in het definitieve plan. Op het bestemmingsplan was overigens maar één bedenking ingediend gericht op het akoestisch onderzoek voor de reconstructie.

### **Procedure**

Het college van burgemeester en wethouders van Borger-Odoorn heeft besloten de door Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland, gevraagde vergunning voor het kappen van 132 bomen te verlenen en de ingediende zienswijzen ongegrond te verklaren. Binnen zes weken na verzending van het besluit kunnen belanghebbenden een bezwaarschrift indienen.

Het ligt in de verwachting dat tegen het besluit bezwaarschriften zullen worden ingediend. De start van de reconstructie wordt hierdoor minimaal één tot twee jaar vertraagd. Een ambtelijke werkgroep van de gemeente, de provincie en het Rijk beraadt zich, inmiddels op te nemen tijdelijke verkeersmaatregelen op het kruispunt N34-N374 Borger. De aanleg van een verkeersregelinstallatie (verkeerslichten) wordt vooralsnog niet overwogen. Een dergelijke tijdelijke oplossing is erg duur, veroorzaakt voor de omgeving geluidsoverlast door afremmend en optrekkend verkeer, past niet in het wegbeeld van een autoweg en is geen afdoende oplossing voor de verkeersonveiligheid. De huidige verkeersonveilige kruising Asserstraat-N34 met verkeerslichten bij Gieten bijvoorbeeld wordt omgebouwd tot een ongelijkvloerse kruising. In de periode 1997-2001 zijn op deze kruising bij Gieten 34 ongevallen geregistreerd met 9 slachtoffers.

### **Conclusie**

Alles overwegende komen wij tot de conclusie dat de voorgenomen kap van de bomen langs de Koesteege ten behoeve van de reconstructie van de kruising N34-N374 bij Borger helaas noodzakelijk is. In deze afweging wordt een hoger belang gehecht aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en het versnellen van het openbaar vervoer op de relatie Emmen-Groningen over de N34.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



J.D. Nauta, griffier



A.L. ter Beek, voorzitter

Bijlage(n):  
gm/coll.

