

## ***Statenstuk* 2004-101**

---

### **Intensiveringsgelden infrastructuur**

---

Voorgestelde behandeling:

- Statencommissie Ruimte, Infrastructuur en Mobiliteit op 19 januari 2004
- provinciale staten op 4 februari 2004
- fatale beslisdatum: 4 februari 2004

Voorgestelde status: **B-stuk**

Behandeld door de heer A.F.A. Bruikman, telefoonnummer (0592) 36 52 55

Portefeuillehouder: de heer S.B. Swierstra

---

## Inleiding

In uw vergadering van 17 september 2003 bent u in een brief geïnformeerd over de uitvoering van het collegeprogramma met daarin vermeld een voorstel voor de intensivering ten aanzien van een aantal beleidsvelden. In deze nota wordt een voorstel gedaan voor een drietal projecten in het kader van de collegehoofdlijn Bereikbaarheid. De infrastructuurprojecten hebben vaak een lange doorlooptijd. Ons college wil ook op korte termijn beleid tot uitvoering brengen. Door nu extra gelden beschikbaar te stellen ontstaat de mogelijkheid om in 2004 reeds tot extra maatregelen te komen.

## Advies

1. Instemmen met de volgende intensiveringsmaatregelen.
  - a. De aanleg van een tunnel onder de N381 (Emmen - Drachten), nabij het Scharreveld.
  - b. Het uitvoeren van een pilot van de corridorsgewijze aanpak.
  - c. De herinrichting van het wegvak in de N854 tussen de Verlengde Hoogeveensche Vaart en de A37.
2. De gelden hiervoor beschikbaar stellen uit de middelen uitvoering collegeprogramma (intensivering).

## Meetbaar/Beoogd beleidseffect

Verbeteren van zowel de objectieve (aantal ongevallen) als de subjectieve (beleving) veiligheid op korte termijn.

Beperking van de barrièrewerking op korte termijn.

Een snelle aanpak van de problemen in de corridor Assen - Vries - Zuidlaren - Groningen.

Ervaring opdoen met de wijze waarop binnen de corridor de samenwerking moet worden geregeld.

## Argumenten

*1.1. Een stap wordt gezet in de aanpak van de knelpunten ten aanzien van een goede en veilige bereikbaarheid.*

*1.1a. Op een stroomweg zijn gelijkvloerse kruisingen niet gewenst.*

In het Handboek wegontwerp wordt aangegeven dat een stroomweg ongelijkvloers moet kruisen met een weg van lagere orde. De snelheden op een stroomweg staan gelijkvloers kruisen niet toe. Ongevallen met kruisend verkeer zijn daarom nagenoeg altijd fataal.

*1.2a. Afslaande bewegingen zijn ongewenst.*

Momenteel wordt in de onmiddellijke nabijheid van de gelijkvloerse kruising met de Oude Beilerweg een motorcrossterrein aangelegd. Daardoor zal het aantal illegale bewegingen toenemen met als gevolg dat het aantal kop-staartaanrijdingen zal toenemen.

*1.3a. Inbreuk op het open landschap is ongewenst.*

Door de aanleg van een tunnel voor personenauto's en fietsers wordt het landschap minimaal verstoord. Bij de aanleg van zo'n tunnel die ook gebruikt mag worden door personenauto's heeft niet zo diep te worden ontgraven, zodat een belangrijke waterleiding niet hoeft te worden verlegd. Bovendien wordt de tunnel met de bijbehorende ingraving precies gelegd op de plaats waar de Oude Beilerweg heeft gelegen, zodat de oude structuur weer wordt hersteld.

*1.1b. Een snelle aanpak van de problemen in de desbetreffende corridor is gewenst.*

Door de uitvoering van een aantal noodzakelijke projecten in 2004 is een snelle aanpak van de problemen mogelijk.

*1.2b. Ervaring is gewenst over de wijze van samenwerking.*

Door de uitvoering van de pilot is het mogelijk om ervaring op te doen met de wijze waarop binnen de corridor de samenwerking moet worden geregeld.

*1.3b. Gezien de landelijke bezuinigingen is het nu gewenst een extra efficiëncyslag te maken.*

Door het goed afstemmen van projecten en het vroegtijdig overleggen over de inzet van de beschikbare financiële middelen zal een synergetisch effect ontstaan.

*1.1c. Een verkeersonveilige situatie wordt opgeheven.*

Door de bestaande bomenrijen aan beide zijden van de weg ontbreekt een obstakelvrije berm, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan voor de aanwonenden (slecht uitzicht vanaf de uitritten) alsook voor het verkeer op de N854 (eenzijdige ongevallen, schade aan spiegels).

*1.2c. Een integrale aanpak van de verkeersknelpunten levert minder overlast op voor de aanwonenden en de weggebruikers.*

Door combineren c.q. afstemmen van het groot onderhoud van het desbetreffende wegvak en het brugdek van de Oosterhesselerbrug, de aanleg van een rotonde ten zuiden van de Oosterhesselerbrug en de verlegging van de N854 naar de oostzijde van de bestaande (te handhaven) bomenrij kunnen de werkzaamheden efficiënter worden uitgevoerd met minder hinder voor omwonenden en weggebruikers.

## Uitvoering

### Tijdsplanning

N.v.t.

### Financiën

Externe kosten Nog nader vast te stellen

Kosten voor de provincie € 2.000.000,--

Gespecificeerd als volgt.

Projectnummer	Prestatie	Projectnaam	Bedrag
12000805	3300301	Tunnel Scharreveld	€ 700.000,--
12000879	3300305	Stimulering corridorpilot	€ 600.000,--
12000117	3300301	Reconstructie N854, Verlengde Hoogeveense Vaart - N37	€ 700.000,--

Uit het budget: ten laste van de middelen uitvoering collegeprogramma (intensivering)

## **Monitoring en evaluatie**

N.v.t.

## **Extern betrokkenen**

N.v.t.

## **Communicatie**

N.v.t.

## **Bijlagen**

1. Toelichting op de drie projecten.

## **Ter inzage in de leeskamer**

N.v.t.

Assen, 17 december 2003  
Kenmerk: 51/6.7/2003011615

Gedeputeerde staten van Drenthe,

A.L. ter Beek, voorzitter  
J.D. Nauta, secretaris

ab/coll.

**Toelichting op de drie projecten**

Goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor economische ontwikkeling van zowel stad als platteland. Geconstateerd moet worden dat zelfs in een plattelandsprovincie als Drenthe de bereikbaarheid onder druk staat. Op het hoofdwegennet (A28, N33, N34) staan dagelijks files en ook op de invalswegen van stedelijke centra als Assen en Meppel staat het verkeer dagelijks in de spitsperiodes vast. Het toenemende verkeer zorgt daarbij voor veel slachtoffers; het is gevaarlijk op de weg.

Binnen de hoofdlijn Bereikbaarheid proberen wij de doorstroming te garanderen, het wegennet in Drenthe veilig te houden en te zorgen voor een goede (vaak dure) landschappelijke inpassing. Daarnaast werken wij aan een goede openbaarvervoersvoorziening, onontbeerlijk voor de ontsluiting van het platteland en voor het vervoer van grote groepen mensen naar school en werk. Al deze activiteiten zijn van essentiële waarde voor de uitwerking van de hoofdlijnen Stedelijke ontwikkeling en Ontwikkeling landelijk gebied.

Voorzieningen op het gebied van infrastructuur, veiligheid en openbaar vervoer kosten veel geld, juist in een tijd waarin wij de middelen zien afnemen. Onder invloed van de herziene gebundelde doeluitkering (GDU) trekt het Rijk zich terug op projecten van meer dan € 112,5 miljoen en dat betekent dat de regio een veel grotere eigen verantwoordelijkheid krijgt. De recentelijk gepresenteerde Miljoenennota en de binnenkort uit te brengen Nota mobiliteit zorgen, naar het zich laat aanzien, voor nog extra financiële druk op de niet-randstedelijke provincies. De verschuiving van middelen kan niet gecompenseerd worden door gemeenten of andere partners. Derhalve dreigen wij vast te lopen in het oplossen van dit maatschappelijk probleem.

Inmiddels zijn wij samen met de gemeenten begonnen aan de ontwikkeling van een nieuwe manier van inzet van GDU-middelen. We kiezen daarbij voor een corridorsgewijze aanpak voor 2004, vooruitlopend op een meer definitieve bestedingssystematiek.

Aangezien maatregelen in de sector Verkeer en vervoer vaak een kwestie van lange adem zijn, hebben de staten een paar jaar geleden een investeringsnota vastgesteld, waarin de projectplanning is gegeven tot 2010. Hierin is rekening gehouden met een bepaalde bijdrage van derden. Onder invloed van de gewijzigde rijksbemoeyenis is het noodzakelijk deze nota te actualiseren. Wij doen dat met een planhorizon tot 2015. Naar verwachting zal dit betekenen dat de provincie een grotere eigen bijdrage moet leveren dan oorspronkelijk voorzien. Daarbij blijven meerjarige afspraken tussen overheden noodzakelijk, gezien de lange doorlooptijden van planprocedures en uitvoeringstermijnen. Wij nemen ook in overweging welke mogelijkheden de provincie Drenthe heeft om de uitvoering van grote rijksprojecten in de tijd naar voren te halen (A28/A32 Meppel, N33) en te voorzien in de geplande uitvoering van eigen projecten. Nu stagneert daarvan een aanzienlijk deel, doordat het Rijk, met name Rijkswaterstaat, zijn bijdrage in de financiering temporeert of zelfs niet nakomt. Voor de Voorjaarsnota 2004 zullen wij hiertoe nadere voorstellen presenteren.

Een van de projecten waarvoor de regio dieper in de buidel zal moeten tasten dan was gehoopt, is Kolibri. Extra benodigde middelen voor het Kolibri-netwerk zijn reeds verdisconteerd in de hogere bijdrage aan de Regiovisie Groningen - Assen, die al is verwerkt in (het meerjarenperspectief van) de (ontwerp)begroting 2004. Echter, het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 2004 heeft inmiddels uitgewezen dat ook dit niet voldoende zal zijn. Het Rijk beschouwt Kolibri als een grotendeels regionale verantwoordelijkheid.

## **Aanleg van een fietstunnel onder de N381 (Emmen - Drachten) nabij het Scharreveld in de Oude Beilerstraat**

De N381 Emmen - Drachten is in het vigerende Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP) aangewezen als Stroomweg. In het Provinciaal omgevingsplan (POP) II wordt momenteel invulling gegeven aan het Uitvoeringsprogramma verkeer en vervoer (VV). Dit document vormt samen met het POP II het nieuwe PVVP voor onze provincie. Het besluitvormingstraject loopt dan ook samen met het POP II.

In dit document blijft de N381 de functie van stroomweg behouden. In het handboek Wegontwerp Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water en Wegenwet wordt aangegeven dat een stroomweg ongelijkvloers moet kruisen met een weg van lagere orde. De snelheden op een stroomweg staan gelijkvloers kruisen niet toe. Ongevallen met kruisend verkeer zijn daarom nagenoeg altijd fataal. De N381 is een autoweg met een maximumsnelheid van 100 km/uur. Onlangs heeft een fataal ongeval plaatsgevonden op de gelijkvloerse kruising met de Oude Beilerstraat, waarbij helaas een dode was te betreuren.

Momenteel wordt nabij de desbetreffende gelijkvloerse kruising aan de Stukkenweg een motorcross-terrein aangelegd waar ook naar verwachting internationale wedstrijden zullen worden verreden. Dit betekent dat er meer verkeer naar de Stukkenweg zal gaan en dat de kans op illegaal linksaf slaan op de N381 naar de Oude Beilerstraat zal toenemen. Kop-staartaanrijdingen kunnen daardoor ontstaan met, gezien de hoge snelheden, fatale afloop.

De gelijkvloerse kruising van de Oude Beilerstraat met de N381 ligt in de directe omgeving van het Scharreveld (een natuurgebied) en de kruising is omgeven door landbouwgronden. Gezien de landschappelijke inpassing is het daarom bij het ongelijkvloers uitvoeren van de kruising gewenst om geen grote verticale elementen in het landschap te construeren. Het maken van een tunnel is daarom de enige reële optie. Immers afsluiten is, gezien de relaties tussen Westerbork en het gebied ten zuiden van de N381, niet opportuun.

De tunnel wordt in het oude tracé gelegd van de Oude Beilerstraat waardoor de oude structuur wordt hersteld. Door de "gestrektheid" van het tracé kan door de tunnel heen gekeken worden, wat de sociale veiligheid bevordert.

De tunnel krijgt de afmetingen van een fietstunnel waardoor de insnijding in het landschap ook minimaal kan zijn. Een grote waterschapsleiding aan de noordzijde van de N381 hoeft dan niet te worden verlegd.

Het vigerende Bestemmingsplan buitengebied staat toe dat een tunnel wordt aangelegd, echter dient wel een aanlegvergunning bij de gemeente Midden-Drenthe te worden aangevraagd.

## **Corridorsgewijze aanpak van de knelpunten ten aanzien van een goede en veilige bereikbaarheid**

In het POP II wordt aangegeven dat een goede en veilige bereikbaarheid een voorwaarde is voor een gezonde economische ontwikkeling van stad en platteland. Geconstateerd moet worden dat zelfs in een plattelandspovincie als Drenthe de bereikbaarheid en daarmee de verkeersveiligheid onder druk staat (op bladzijde 3 van onze brief van 18 september 2003, kenmerk 38/4/2003008620, inzake uitvoering collegeprogramma, wordt daar het nodige over gezegd).

Dit probleem doet zich vooral voor in en rond de stedelijke gebieden van Drenthe (Assen, Meppel, Hoogeveen en Emmen) en de grote steden in de naburige provincies (Groningen en Zwolle).

Parallel aan het POP II wordt momenteel invulling gegeven aan het Uitwerkingsprogramma VV. Dit document vormt samen met het POP II het nieuwe PVVP voor onze provincie. Het besluitvormingstraject loopt dan ook samen met het POP II. Het uitwerkingsprogramma wordt in nauw overleg met de partners van de provinciale Commissie Verkeers- en Vervoersberaad Drenthe (VVBD) voorbereid. Vanuit deze aanpak mag worden verwacht dat de gedragenheid na vaststelling groot is en dat gemeenten de uitgangpunten zullen verwerken in hun te actualiseren gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen.

Uit een eerste overzicht van de noodzakelijke investeringen tot 2010 blijkt dat in die periode veel geld nodig is. Dit gegeven, gevoegd bij het feit dat van rijkswege (onder andere via de GDU) de komende jaren minder financiële middelen beschikbaar worden gesteld, betekent dat de in Drenthe verantwoordelijke overheden goede en meerjarige afspraken moeten maken om de noodzakelijke projecten uit te kunnen voeren. Naar de mening van het VVBD biedt een corridorsgewijze aanpak in de stedelijke en landelijke gebieden hiervoor goede mogelijkheden. Binnen die corridors worden de problemen opgelost via een brede integrale aanpak gericht op maatregelen ten aanzien van de infrastructuur, de verschillende vervoersmodaliteiten en gedragsbeïnvloeding. In deze aanpak zouden alle betrokken overheden en andere partners samen moeten werken, zodat de maatregelen goed op elkaar worden afgestemd en de beschikbare financiële middelen efficiënt worden ingezet.

De verschillende corridors hebben betrekking op de belangrijkste verkeersrelaties in het gebied van de desbetreffende corridor. Veelal gaat het hier om relaties tussen belangrijke kernen (bijvoorbeeld Assen - Groningen), tussen het landelijk gebied en een stedelijke kern of ontsluitende relaties voor het landelijk gebied.

Voor alle corridors wordt momenteel bepaald welke problemen er zijn ten aanzien van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Op basis daarvan wordt vervolgens per corridor bepaald welk pakket van maatregelen nodig is om de problemen op te lossen. In vervolg daarop zal, eveneens in overleg met de partners van de VVBD, een prioriteiten- en bestedingssystematiek worden ontwikkeld.

Als de partners het over de uit te voeren maatregelen en de financiering daarvan eens worden, zullen ook de kasritmes van de overheden parallel moeten lopen. Voor wat betreft de bijdragen door de provincie zal de in het jaar 2000 vastgestelde Investeringsnota moeten worden geactualiseerd.

Vooruitlopend op de vaststelling van genoemde systematieken en de actualisatie van de Investeringsnota, lijkt het de partners van de VVBD gewenst in 2004 in een of twee kansrijke corridors een pilot te starten met als belangrijkste doel:

- een snelle aanpak van de problemen in de desbetreffende corridor, door de uitvoering van een aantal noodzakelijke projecten in het jaar 2004;
- ervaring opdoen met de wijze waarop binnen de corridor de samenwerking moet worden geregeld;
- een efficiënte inzet van de beschikbare financiële middelen, waarbij 1 + 1 meer dan 2 wordt.

De desbetreffende corridor(s) zal/zullen in de loop van november bekend zijn.

Met behulp van het voorziene bedrag in de Intensiveringsnota (€ 600.000,-), het totale bedrag aan GDU voor 2004 (naar verwachting in dat jaar slechts ca. € 1.000.000,-) en de bijdragen van andere overheden moet het mogelijk zijn binnen een of twee corridors tot uitvoering van een aantal noodzakelijke maatregelen te komen. In de loop van november zal bekend zijn, binnen welke corridor(s) deze kansrijke aanpak mogelijk is.

## **N854, herinrichting wegvak A37/Oosterhesselerbrug**

Het wegvak tussen de aansluiting A37 en de Oosterhesselerbrug over de Verlengde Hoogeveense Vaart is één van de verkeersknelpunten in de provinciale weg N854 Dalen - Zweeloo.

In het kader van Duurzaam Veilig zijn een aantal verkeersmaatregelen voorgesteld om de inrichting van de weg af te stemmen op de toegekende functionele indeling van de N854. Deze maatregelen zijn opgenomen in het Provinciaal uitvoeringsprogramma. Ook de gemeente Coevorden investeert in deze route. Alle maatregelen van noord naar zuid op de bundel N854 zijn:

1. herinrichten van de bebouwde kom Zweeloo/Aalden tot een 30 km/uur-gebied (in procedure bij de gemeente Coevorden)
2. herinrichten bebouwde kom Meppen (gestart bij de provincie)
3. aanleg rotonde bij de aansluiting Oosterhesselen/Gees (afgerond door de provincie)
4. verbeteren van het wegvak Oosterhesselerbrug - A37
5. reconstructie van de op- en afritten A37 (afgerond door Rijkswaterstaat)
6. herinrichten van de verbinding A37 - N34 (afgerond door de provincie)
7. reconstructie van de op- en afritten N381, inclusief de aanleg van een openbaar vervoerknooppunt (in voorbereiding bij de provincie)

De verkeersknelpunten in het wegvak Oosterhesselerbrug - A37 (nummer 4) zijn:

- de breedte van de wegverharding is te smal (ca. 5 m in plaats van een minimale breedte van 7 m) Door de bestaande bomenrij aan beide zijden van de weg ontbreekt een obstakelvrije berm, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan voor de aanwonenden (slecht uitzicht vanaf de uitritten), alsook voor het verkeer op de N854 (eenzijdige ongevallen, schade aan spiegels);
- de wegverharding en het brugdek van de Oosterhesselerbrug zijn toe aan groot onderhoud;
- de snelheid van het verkeer wordt in combinatie met het slechte uitzicht en de breedte van de weg door de aanwonenden als zeer hoog ervaren;
- verkeersonveiligheid op de kruising ten zuiden van de Oosterhesselerbrug.

Voor de aanpak van de knelpunten op het wegvak Oosterhesselerbrug - A37 zijn verschillende oplossingsvarianten uitgewerkt. Het behoud van de bestaande bomenrijen langs het wegvak bleek een belangrijke randvoorwaarde. Daardoor kon het project niet worden uitgevoerd binnen het beschikbare budget.

Met de gevraagde, extra financiële middelen kan naar verwachting het volgende gewenste maatregelenpakket worden uitgevoerd.

1. Aanleg van een rotonde ten zuiden van de Oosterhesselerbrug. Naast het verbeteren van de verkeersveiligheid wordt tevens een veilige oversteek voor fietsers gecreëerd en de snelheid van het autoverkeer over de Oosterhesselerbrug verlaagd (minder schade aan brugdek).
2. De N854 wordt verlegd naar de oostzijde van de bestaande bomenrij over het bestaande fietspad. De nieuwe weg en de bermen worden ingericht conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig. De oude weg tussen de bomen wordt voorzien van een nieuw wegdek en heringericht als een parallelweg/fietspad.

ab/coll.



Provinciale staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van gedeputeerde staten van Drenthe van 17 december 2003, kenmerk 51/6.7/2003011615;

## BESLUITEN:

- I. in te stemmen met de volgende intensiveringsmaatregelen.
  - a. De aanleg van een tunnel onder de N381 (Emmen-Drachten), nabij het Scharreveld.
  - b. Het uitvoeren van een pilot van de corridorsgewijze aanpak.
  - c. De herinrichting van het wegvak in de N854 tussen de Verlengde Hoogeveensche Vaart en de A37;
- II. de gelden hiervoor beschikbaar te stellen uit de middelen uitvoering collegeprogramma (intensivering).

Assen, 4 februari 2004

Provinciale staten voornoemd,

, griffier

, voorzitter

ab/coll.