

Korte impressie verslag focusgroep 4 juli 2019

Binnen de groep veel zorgen over geluid. Daarom tijdens deze avond geruime aandacht aan besteed. Daarbij werden door de aanwezigen de volgende vragen gesteld:

Q: Wordt er een nul-meting gedaan?

A: Nee, geen nulmeting want geluidseffecten worden op basis van intensiteiten, omgeving (materialen, hoogtes enz.) berekend in de huidige situatie en vervolgens ook voor de toekomstige situatie (10 jaar later).

Q: Wordt het verkeersmodel getoetst aan de huidige werkelijkheid?

A: Het verkeersmodel wordt geijkt aan recente verkeersstellingen. .

Q: Wanneer is er (in het kader van de geluidswetgeving) sprake van een nieuwe weg? Is een fly-over een nieuwe weg? En een verschoven fly-over?

A: Wanneer alle woningen aan dezelfde kant van de weg blijven en er geen een "oversteekt" is er sprake van reconstructie en niet een nieuwe weg. Bij de Omgevingswet ligt dit mogelijk anders.

Q: Wat is de invloed van hoogteligging op geluid?

A: Wordt a.d.h.v. een tekening toegelicht.

Q: Is de omgevingswet van toepassing?

A: Uitgaande van de huidige planning van het project en de huidige planning van de invoering van de omgevingswet, zou de OW van toepassing zijn. Echter, t.a.v. invoering OW moet een slag om de arm gehouden worden. Die is al meerdere keren uitgesteld.

Q: Waarom wordt er niet gemeten maar alleen gerekend?

A: De toekomstige situatie is nu immers niet te meten. . Er moet dus gerekend worden voor een inschatting van de toekomst. Daarbij wordt er gebruik gemaakt van een rekenmodel. Model geeft een zo goed mogelijke inschatting van de werkelijkheid. Om een inschatting te kunnen maken van het verschil tussen de huidige situatie en toekomstige situatie worden beide situaties met het model berekend. Dit is de wetgeving t.a.v. geluid.

Q: Waarom niet meteen stil asfalt toepassen?

A: Stil asfalt is minder sterk en heeft kortere levensduur. Daarom is stil asfalt (uiteindelijk) duurder.

Q: Beleid kan ook zijn dat je altijd aan de veilige kant gaat zitten?

A: Het is wel zo dat de provincie consistent beleid voert in de hele provincie. Dat beleid is dat voldaan moet worden aan eisen uit wet en regelgeving. Daarom zullen ook hier niet zomaar bovenwettelijke maatregelen worden getroffen.

Q: Hoe is de belasting van de boog N33-A28 richting Zwolle? Is dat een vergelijkbare situatie?

A: Dat kunnen we nu niet zeggen. Iedere situatie is anders: intensiteiten, verkeerssamenstelling, hoogtes, maaiveld. .

Q: Verder nog gesproken over opties zoals geluidswallen en luifels.

A: Dat zijn opties, alles heeft zijn voor- en nadelen. Het moet passen bij de situatie ter plekke.

Na het onderdeel geluid hebben we samen 6 varianten besproken:

- Optimalisatie rotonde
- Verschoven klaverblad
- Flyover
- Verschoven flyover
- Dive under
- Conflictvrij oprijden

Bij alle zes gedachten gewisseld over de hoofddoelstellingen van het onderzoek (veiligheid, bereikbaarheid, ov) en ook samen ingegaan op de impact.

Uit de groep komt naar voren dat zij:

- De dive under de beste optie vinden. Het is én verkeerskundig goed én mooi ingepast in het landschap. Helaas past deze variant niet binnen het kader (ruim 1,5 x budget). Ook is water een zorgpunt.
- Klaverblad is verkeerskundig beste optie (conform CROW). Dat ziet de groep ook, maar het heeft veel impact op de ruimte en voor het OV knooppunt moet een alternatief gevonden worden. Financieel kan het en kost rond de 50 miljoen Euro.
- Flyover en verschoven flyover. Beide varianten zorgen voor betere doorstroming en men verwacht dat het ook veiliger hierdoor wordt. Het OV knooppunt kan blijven liggen. Snelheid is en blijft wel een groot aandachtspunt. Beide varianten zijn in de eerste grove raming geraamd op 30-35 miljoen Euro. Groot nadeel van de verschoven flyover is het grotere ruimtegebruik, de impact voor Eext en de extra benodigde kunstwerken. Bij de flyover zelf is geluid een zorgpunt. De groep brengt een nieuwe variant in, waarbij de rotonde wordt verhoogd en de flyover op maaiveld ligt. De groep hoopt dat dit beter is voor het geluid. Het OV knooppunt kan dan niet blijven liggen zoals nu.
- Voorrang oprijdend verkeer regelen op rotonde: conflictloos oprijden. Niet gunstig voor het OV knooppunt. Bussen zouden dan ook moeten omrijden. Met een busluis zal dat kunnen worden opgelost. Vraag is hoe goed kan bus ertussen komen en levert het onveilige situaties op omdat er toch verkeer van links kan komen. Voor links afslaan moet ongeveer 2 km worden omgereden. Niet logisch en omslachtig. In de groep verschilt men van de mening of dit nu erg is of niet. Komt nog een variant bij, waarbij rechtdoorgaand verkeer ook eigen baan krijgt door rotonde heen op zelfde hoogte (je moet voor rechts afslaan rotonde hebben, voor links afslaan middenstrook en omrijden). Financieel circa 3.5 mln.
- Optimaliseren rotonde, dubbelstrooks, turbo, wel of niet met bypasses. Deze was niet meegenomen in een schets door Sweco. Zelf geschetst. Voorbeeld is rotonde bij de Witte Paal N34. Meninge verdeeld of dit wel veilig is omdat veel baanwisselingen zijn op klein gedeelte van de rotonde. Ook de snelheid verlagen op de rotonde of de rotonde deels verlagen op de stukken tussen de viaducten zodat N34 laag kan blijven liggen. Rotonde incl bypasses betreft alleen nog rechtdoorgaand verkeer en links afslaand verkeer. Groot deel van de groep zet vraagtekens bij of dit voldoende helpt voor doorstroming en verkeersveiligheid. OV knooppunt kan blijven bestaan. Enkele jaren geleden is er al gerekend en geschetst door Goudappel Coffeng. Deze analyses worden meegenomen in het onderzoek.