

N375 Oversteek Gijsselterweg

Eindrapportage werkgroep

De Provincie Drenthe wil de N375 inrichten conform de richtlijnen Duurzaam Veilig. Eén van de maatregelen is het opheffen van ongelijkvloerse oversteken waaronder die bij de Gijsselterweg. In 2018 heeft een werkgroep advies uitgebracht. Daarna hebben de provincie Drenthe en de gemeente De Wolden een bestuursovereenkomst gesloten. Voor de Gijsselterweg wordt hierin tot de volgende maatregel besloten: "de voorbereiding en aanleg van een enkelzijdige tunnel voor landbouw- en motorvoertuigen, inclusief maximaal drie verkeersbeperkende maatregelen in de toeleidende wegen, in combinatie met het saneren van de gelijkvloerse oversteek Gijsselterweg in de gemeente De Wolden".

Ter advisering over de uitwerking van dit besluit wordt een werkgroep ingesteld onder leiding van een onafhankelijk voorzitter. De werkgroep bestaat uit:

[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]. In juni 2020 is de plaats van [redacted] ingenomen door [redacted]
[redacted]. Veel van de werkgroepleden hebben in 2018 ook meegedaan. Onafhankelijk procesbegeleider is [redacted] van de Provincie Drenthe en [redacted] en [redacted] van de gemeente de Wolden ondersteunen de werkgroep. De werkgroep rapporteert aan de projectorganisatie. Indien mogelijk komt de werkgroep met een eensluidend advies.

Een aantal mensen hebben vooraf aangegeven ook te willen deelnemen aan de werkgroep, maar zij zijn uiteindelijk niet geselecteerd. Zij ontvangen de goedgekeurde verslagen en zijn bijgepraat op 16 december 2019 door ondermeer wethouder [redacted].

De werkgroep is in 2019 driemaal bijeen geweest: op 17 september 2019, op 4 november 2019 en op 17 december 2019. Daarna is een tussenrapportage uitgebracht. In 2020 is na een bijeenkomst op 30 juni deze eindrapportage opgesteld.

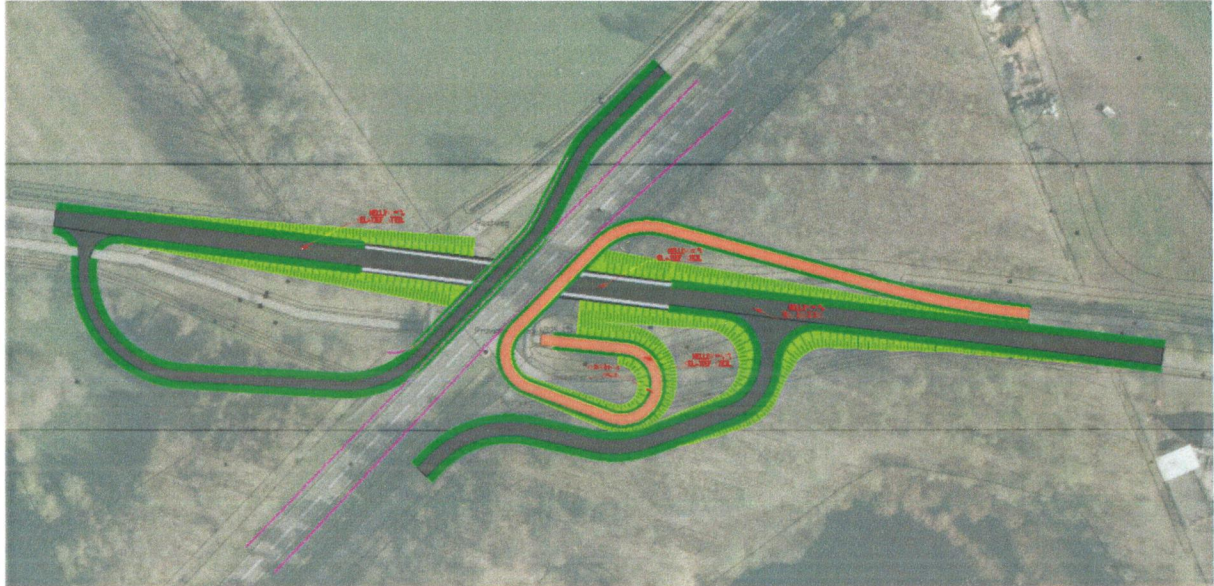
In de eerste bijeenkomst is kennisgemaakt en heeft wethouder [redacted] de bestuursovereenkomst toegelicht. Door werkgroepleden zijn vragen gesteld over de invloed van de uitbreiding van de Marke van Ruinen op de verkeersintensiteit van de beoogde tunnel, de stand van zaken van het GVVP en over de oplossing aan de Defensieweg. Verder is aandacht gevraagd voor de geluidshinder door en de verkeersintensiteit op de N375. Daarna zijn door de Provincie de ruimtelijke kaders aangegeven en is het verdere proces geschetst.

De werkgroepleden hebben in groepjes een drietal aanzetten gegeven voor verder uit te werken schetsen.

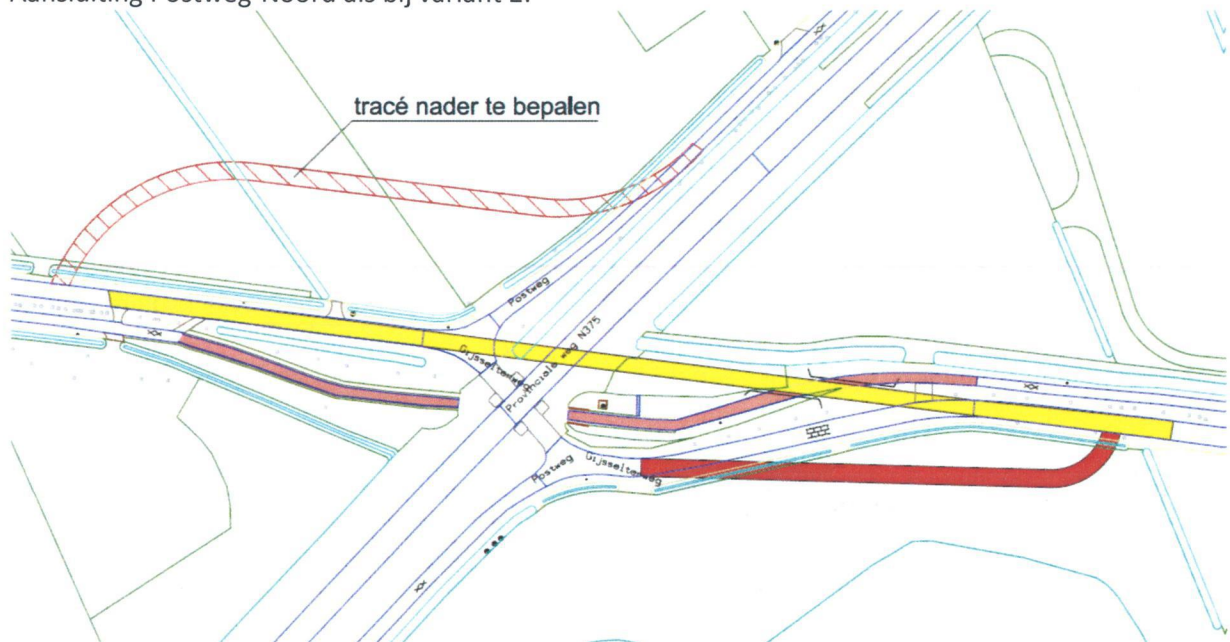
In de tweede bijeenkomst deelt [redacted] de op schrift gezette terugkoppeling van bewoners van de Postweg uit. Ook [redacted] heeft zijn bespreekpunten op papier gezet. Beiden zijn als bijlage aan het verslag van de 2^e bijeenkomst toegevoegd. Anderen geven aan dat de schetsen nog te globaal zijn om goed aan de achterban te kunnen voorleggen. Daarna worden de ambtelijk verder uitgewerkte schetsen besproken. De gepresenteerde situatie 1 komt te vervallen. De werkgroep vraagt ook een verlaging of verhoging van de N375 bij de verdere beschouwingen te betrekken.

In de laatste bijeenkomst van 2019 worden de uitgewerkte varianten gepresenteerd:

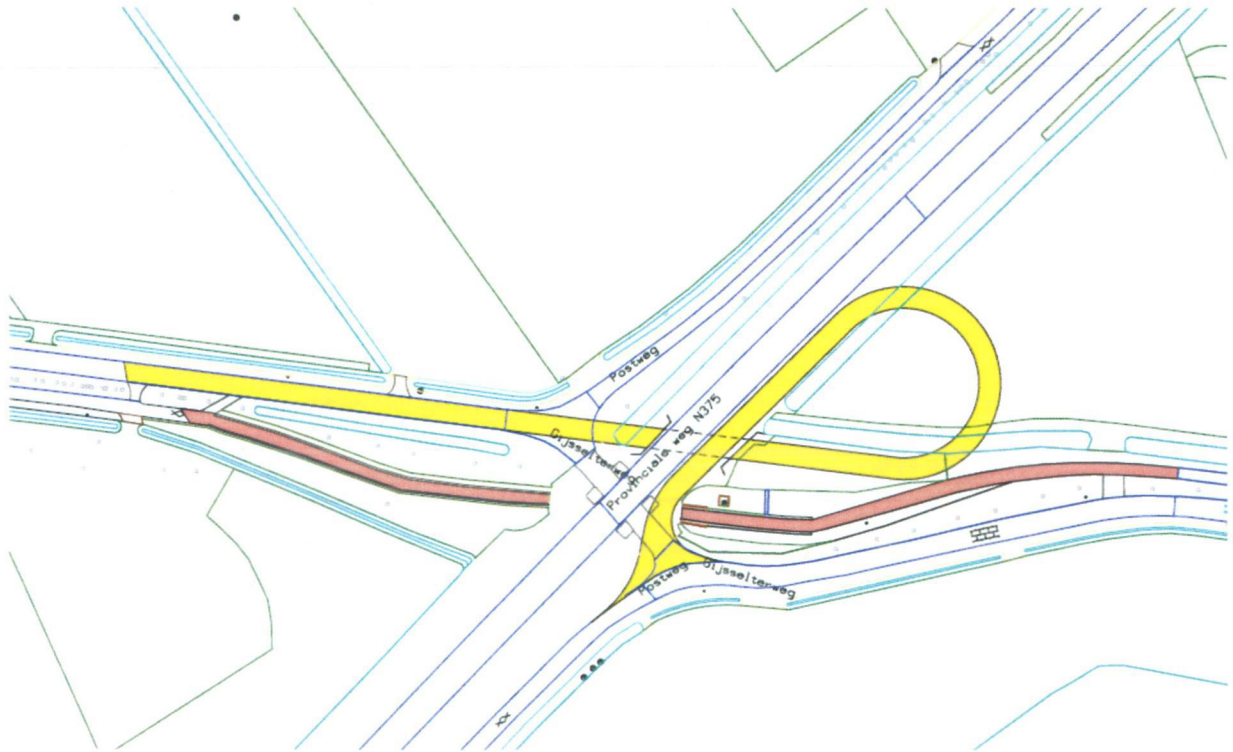
Variant 2 Eénzijdig, doorrijhoogte 4,6 m., fietspad met lus aan zuidoost zijde. Haakse aansluiting tussen de Postweg-Zuid en de Gijsselterweg



Variant 3 Eénzijdig, doorrijhoogte 4,6 m., fietstunnel verlengen en onder Gijsselterweg door. Aansluiting Postweg-Noord als bij variant 2.



Variant 4 Eénzijdig, doorrijhoogte 4,6 m., Gijsselterweg in boog over tunnels aan de oostzijde.
Aansluiting Postweg-Noord als bij variant 2.

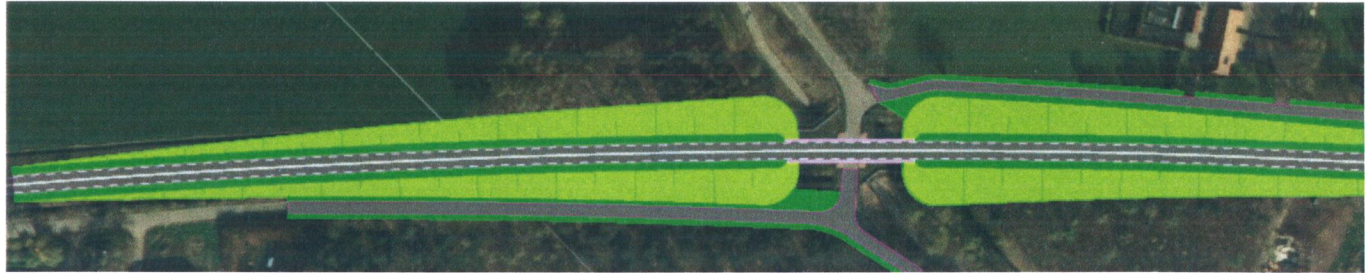


Variant: Eenzijdig, N375 verlaagd



en

Variant: Eenzijdig, N375 verhoogd



■■■■■ deelt de voorkeur vanuit de bewoners van Postweg uit: een voorkeur voor variant 3 met een aantal aanpassingen en aandachtspunten. Deze bevindingen worden aan het verslag als bijlage toegevoegd. ■■■■■ heeft zijn voorkeur: "handhaven van de oversteek met 2 pollers (beweegbare kolommen) welke buiten de ochtend en avondspits naar beneden zullen zakken ter weerszijden van de kruising op de Gijsselterweg" ook op schrift gesteld. Eveneens als bijlage aan het verslag gehecht. Deze oplossing wordt niet verder besproken omdat die niet binnen het bestuursakkoord past.

Aan de hand van een matrix met de volgende criteria:

- Verkeer (onderverdeeld in verkeersveiligheid fiets, verkeersveiligheid auto en comfort/toegankelijkheid);
- Bestemmingsplan;
- Eigendom(verwerving);
- Landsschappelijke inpassing;
- Ontsluiting percelen;
- Natuur (impact NNN) en
- Beheer en onderhoud.

worden eerst in 3 groepjes plussen en minnen uitgedeeld. Daarna worden de scores gemeenschappelijk besproken.

Na deze toetsing blijkt dat de varianten 2 en 3 het beste scoren. Voorlopig geen duidelijke voorkeur voor één van de twee. Op beide van deze varianten hebben werkgroepleden veel opmerkingen, vragen en voorstellen voor aanpassingen, zoals:

- De aansluiting van de Postweg-Noord en -Zuid op de Gijsselterweg
- Ontsluiting van de percelen (■■■■■)
- Fietsveiligheid en comfort in de bochten bij variant 2;
- Sociale veiligheid bij variant 3;
- Invloed op de grondwaterstand (Suikerveen en aanwezige bomen en beplanting) tijdens zowel de bouw- als nazorgfase (beheer- en onderhoud).

Om een goede keuze te kunnen maken is nadere uitwerking gewenst en ook verder onderzoek noodzakelijk (bijvoorbeeld hydrologisch). Ook een 3D animatie zou de effecten (veiligheid/comfort) beter inzichtelijk maken.

Om genoemde redenen stelt de werkgroep in 2019 geen eindadvies uit, maar maakt een tussenrapportage om na uitwerking en verder onderzoek nogmaals een werkgroep bijeenkomst te houden voor het opstellen van een eindadvies. Het bodemkundig- en hydrologisch onderzoek neemt enkele maanden in beslag. Hiervoor is ook de medewerking van met name SBB van essentieel belang.

Een ruime meerderheid van de werkgroepleden vraagt zich tijdens de laatste bijeenkomst in 2019 af na het zien van de nadelige effecten van de in beschouwing genomen varianten of een rotonde toch niet een betere oplossing is en vraagt de projectgroep deze alsnog in de verdere afwegingen te betrekken. De werkgroepleden verwijzen hierbij ook naar een enquête uit 2018 bij een informatiebijeenkomst in 't Neie Punt, waarvan de uitslagen nooit zijn gepubliceerd en het advies van de werkgroep uit 2018 waarbij bij één van de oplossingsrichtingen een rotonde ook tot de mogelijkheden behoort.

De werkgroep sluit aan bij het eindadvies van de werkgroep Berghuizen om verdere communicatie naar de omgeving gescheiden te doen.

Op 30 juni 2020 vindt de extra bijeenkomst plaats.

Over de mededeling dat de gemeente [REDACTED] heeft aangewezen als lid van de werkgroep, in de plaats [REDACTED] die is verhuisd, reageren een aantal werkgroepleden afkeurend; anderen ondersteunen het besluit.

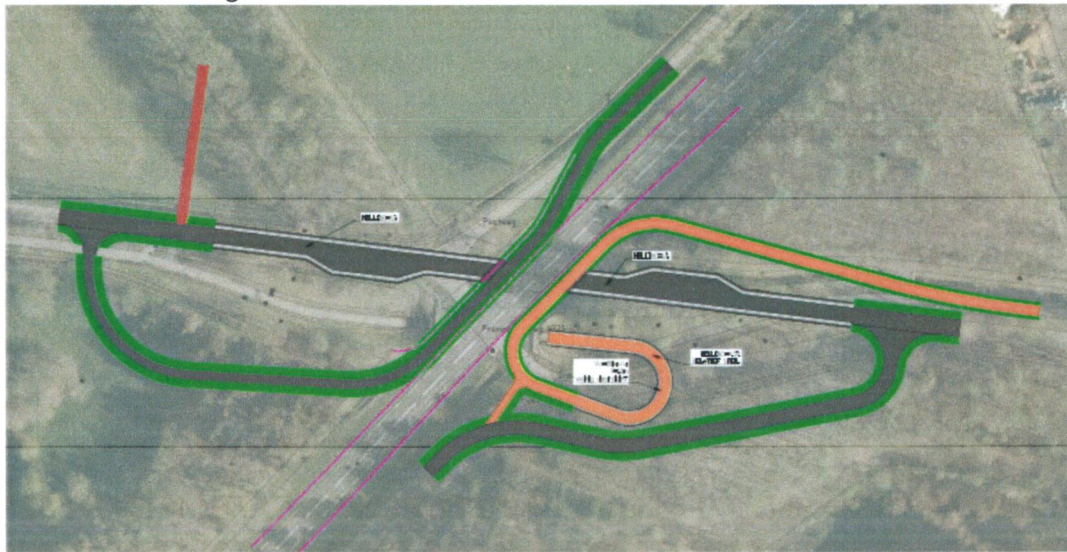
De voorzitter doet een oproep om te proberen met een eensluidend advies te komen. Bij een verdeeld advies beslist het bestuur en dat geeft op termijn alleen maar verliezers. Bij een gemeenschappelijk advies moet iedereen water in de wijn doen, maar leidt uiteindelijk tot meer gemeenschapszin.

[REDACTED] deelt mee dat naar aanleiding van het verzoek van de vorige keer een rotonde niet aan de orde is. Het College van Gedeputeerde Staten is daar tegen omdat het realiseren van twee rotondes op een dergelijke korte afstand niet past binnen de visie van de provincie voor de N375 als gebiedsontsluitingsweg. Ook is een rotonde strijdig met de door de gemeente en provincie gemaakte afspraken in de bestuursovereenkomst.

De varianten 2 en 3 zijn verder uitgewerkt. Bij het afwegen van de varianten 2 en 3 op de door de werkgroep meegegeven criteria heeft de projectgroep een nieuwe variant ontwikkeld. Dit is variant 6 die in de verdere afweging wordt meegenomen.

[REDACTED] schetst ook de voorlopige resultaten van het geotechnisch en hydrologisch onderzoek waarbij het voorkomen van een keileemlaag sterk bepalend is voor de verdere uitwerking en uitvoering. Zie voor de presentatie de website www.provincie.drenthe.nl/n375.

variant 2 nader uitgewerkt



variant 3 nader uitgewerkt



nieuwe variant 6



Er wordt een ronde gedaan over de voorkeuren

█ heeft per mail aangegeven dat de voorkeur van haar en haar achterban uitgaat naar variant 0 een landbouwsluit, maar dat van de voorliggende varianten variant 6 de minste bezwaren heeft.

█ geeft aan dat variant 3 voor de bewoners van Postweg Zuid de voorkeur heeft, maar dat variant 6 acceptabel is mits aan een aantal problemen bij de uitwerking aandacht wordt besteed. Zie verderop aandachtspunten.

Voor Dorpsbelangen is variant 6 binnen de kaders de beste en haalbaar mits een aantal punten van zorg worden meegenomen.

█ vindt variant 3 goed, maar kan ook leven met 6. Ook wijst ze op het belang van een zorgvuldige uitwerking.

█ en █ zijn voorstander van variant 6 als een aantal beperkingen zoveel mogelijk weggenomen gaan worden.

█ wijst erop dat de aansluiting bij variant 3 precies voor zijn huis is. Ook voor hem is variant 6 akkoord.

█ is voorstander van variant 6.

█ is van mening dat er sprake is van veel nieuwe ontwikkelingen en dat hier eerst naar gekeken moet worden. Nu wordt er veel geld verkwest. Hij vindt dat er niet binnen de kaders is gewerkt – met name geluid – en wijst op de komende Omgevingswet. Hij spreekt geen voorkeur voor één van de varianten uit.

SBB heeft te kennen gegeven dat de varianten 2 en 3 wat hun betreft onbespreekbaar zijn.

De door verschillende werkgroep leden genoemde aandachts-/verbeterpunten zijn:

- sociale veiligheid;
- rekening houden met de veiligheid van de fietsers door bijvoorbeeld plateau's aan te brengen en de fietsers in de voorrang te brengen;
- aansluiting Postweg Zuid op de Gijsselterweg. Aansluiting (T-aansluiting) zo ruim mogelijk ontwerpen. Eventueel met grasbetonstenen overrijdbaar maken. Tijdens het ontwerpproces vertegenwoordigers van de gebruikers (landbouwers, loonbedrijf) en omwonenden betrekken. Max. snelheid Gijsselterweg beperken tot 60 km en aansluiting met Postweg Z. voorrangskruising maken (met voorrang Gijsselterweg). Aandachtspunt is de oversteek fietsers naar het fietspad;
- mogelijkheden voor snelheidsbeperking op de Postweg-Zuid en de Gijsselterweg meenemen;
- aansluiting Gijsselterweg met de Postweg Noord optimaliseren;
- doorzicht in de bocht in de Gijsselterweg ten noorden van de tunnel optimaliseren (lage taluds en het verwijderen van beplanting);
zo weinig mogelijk de natuur belasten en
- impact op de waterhuishouding beperken.

De conclusie van de aanwezige werkgroepleden, is dat de voorkeur uitgaat naar variant 6 mits de vermelde punten zo goed mogelijk worden uitgewerkt. Variant 3 is tweede. De werkgroep stemt er mee in zo ook aan de projectgroep te rapporteren. Variant 3 kan echter niet rekenen op de medewerking van SBB en ook [REDACTED] heeft na de bijeenkomst aangegeven expliciet tegen variant 3 te zijn.

Ondanks uitgebreide mailwisseling is niet duidelijk of [REDACTED] deze rapportage onderschrijft. Ze wil er zaken in opgenomen zien die er volgens mij, als opsteller, niet in thuis horen, omdat ze niet in de werkgroepbijeenkomst zijn besproken.

Eind september begin oktober is er indien mogelijk een inloopbijeenkomst .

De werkgroep zal over de voortgang op de hoogte worden gehouden.

Stukken zijn ook te vinden op de website www.provincie.drenthe.nl/n375

Namens de werkgroep Gijsselterweg,

[REDACTED]
augustus 2020