

N375 Oversteek Berghuizen

Rapportage werkgroep

De Provincie Drenthe wil de N375 inrichten conform de richtlijnen Duurzaam Veilig. Eén van de maatregelen is het opheffen van ongelijkvloerse oversteeken waaronder die bij Berghuizen. In 2018 heeft een werkgroep advies uitgebracht. Daarna hebben de provincie Drenthe en de gemeente De Wolden een bestuursovereenkomst gesloten. Voor Berghuizen wordt tot de volgende maatregel besloten: "de voorbereiding en aanleg van een enkelzijdige tunnel voor fietsverkeer, landbouw- en motorvoertuigen in combinatie met het saneren van de oversteek Berghuizen 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] Veel van de werkgroepleden hebben in 2018 ook meegedaan. Onafhankelijk procesbegeleider is [REDACTED] van de Provincie Drenthe 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.

De werkgroep is driemaal bijeen geweest: op 16 september 2019, op 29 oktober 2019 en op 16 december 2019. De bijeenkomsten verliepen in een constructieve sfeer, waarin duidelijk werd gezocht naar gemeenschappelijke belangen.

In de eerste bijeenkomst is kennisgemaakt, heeft wethouder [REDACTED] de bestuursovereenkomst toegelicht, zijn door de provincie en de gemeente de (ruimtelijke) kaders aangeven en is het verdere proces geschetst. De werkgroepleden hebben daarna een drietal aanzetten gegeven voor verder uit te werken schetsen.

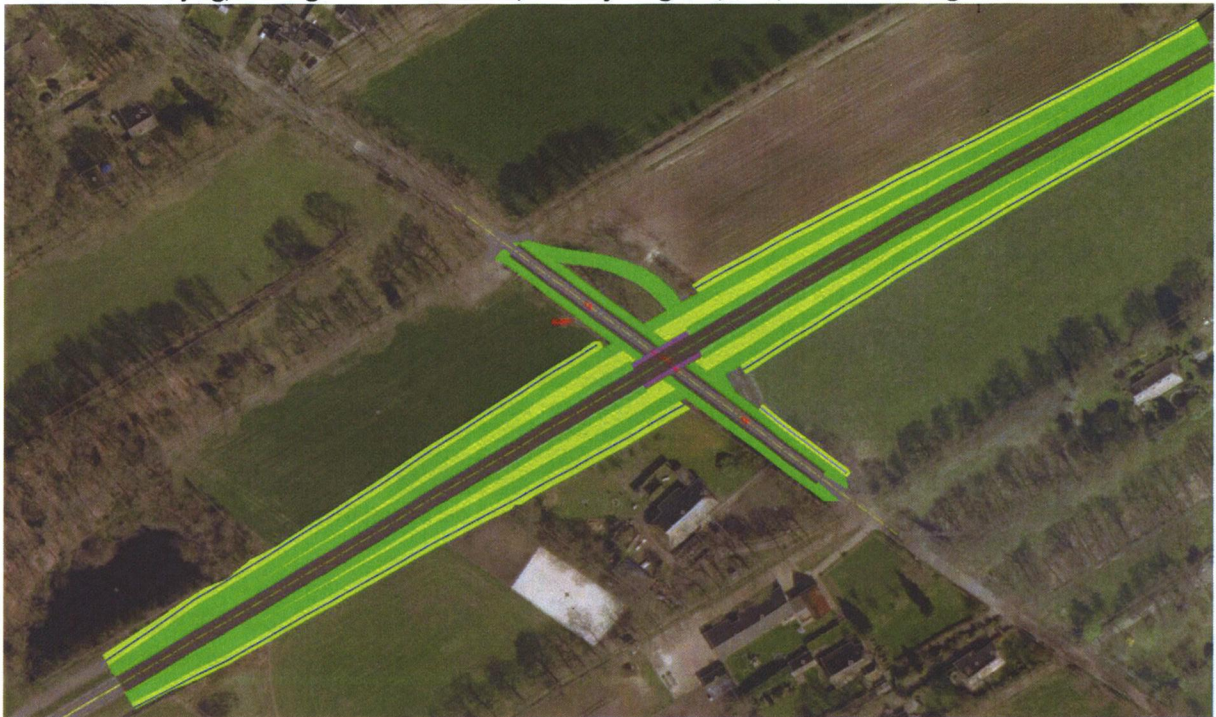
In de 2^e bijeenkomst zijn de eerste aanzetten verder uitgewerkt. De werkgroep adviseert tijdens deze bijeenkomst de tunnel aan te leggen ter plaatse van de huidige oversteek. Voor de verdere uitwerking geeft de werkgroep een aantal aandachtspunten mee:

- De veiligheid van de fietsers staat voorop;
- Zoek de effecten van verlaging van doorrijhoogte (4.30m. i.p.v. 4.60m.) op de lengte van de tunnel en de perceelontsluitingen uit;
- De voorkeur voor de fietser gaat uit naar hellingpercentage van 3 á 3,5% i.v.m. het fietscomfort en de toegankelijkheid. Om hieraan te kunnen voldoen is een verhoogd fietspad een vereiste. Dit i.v.m. de lengte van de tunnel en de invloed hiervan op de ontsluiting van de percelen;
- Onderzoek welke voordelen een tweezijdige tunnel heeft;
- Globale uitwerking (gedeeltelijk) verhoogde N375 en
- Onderzoek welk effect een steilere helling (nu 6%) van de tunnel (landbouw- en gemotoriseerd verkeer) heeft op de lengte van de tunnel en de ontsluiting van de percelen.

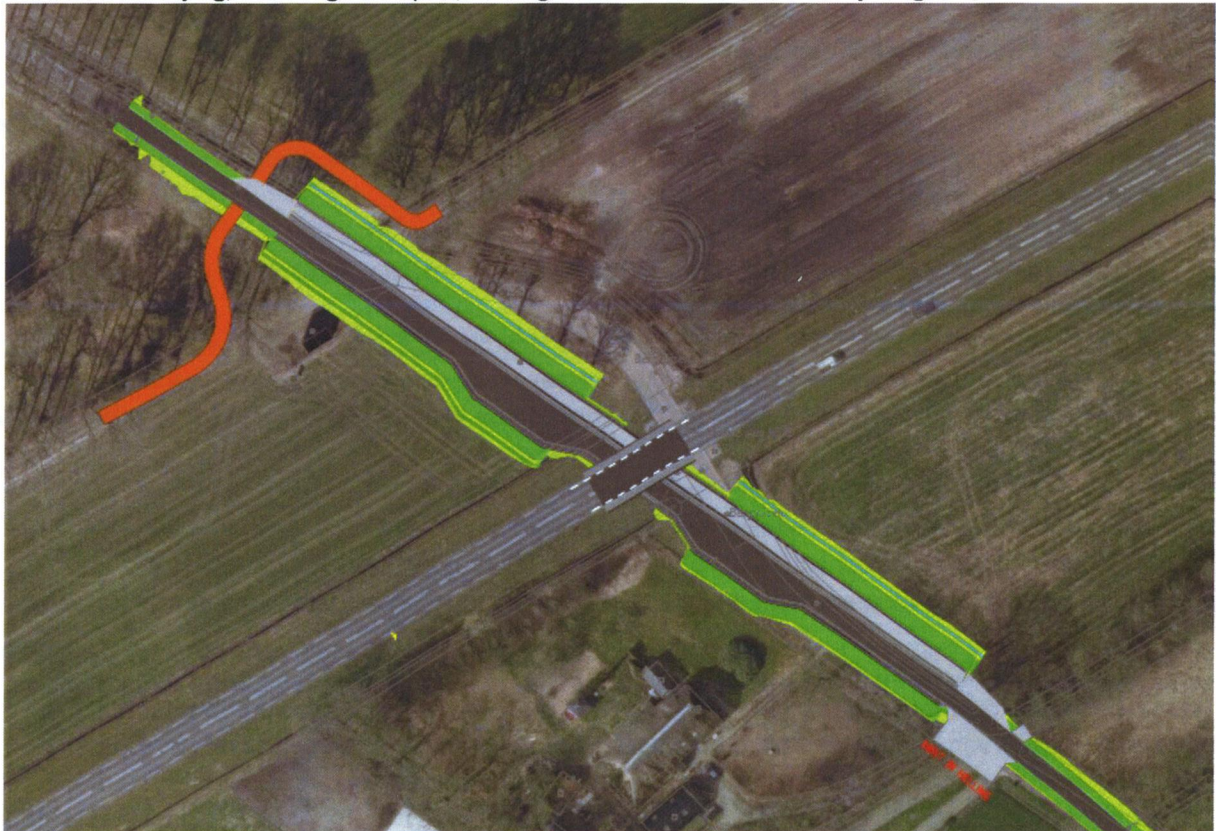
In de laatste bijeenkomst zijn de uitgewerkte varianten gepresenteerd. Ook variant 2 met passeerstroken komt nu ter tafel. Een tweezijdige tunnel is niet verder uitgewerkt omdat die niet binnen de kaders van de bestuursovereenkomst valt. Bovendien valt te verwachten dat deze oplossing te duur is. Een aantal leden van de werkgroep onderschrijft dit en concludeert dat een tweezijdige tunnel gezien het geringe aantal verkeersbewegingen niet noodzakelijk en vanwege de ruimtelijke impact ook niet gewenst is. Een ander deel had liever een tweezijdige tunnel gezien.

De volgende varianten worden besproken:

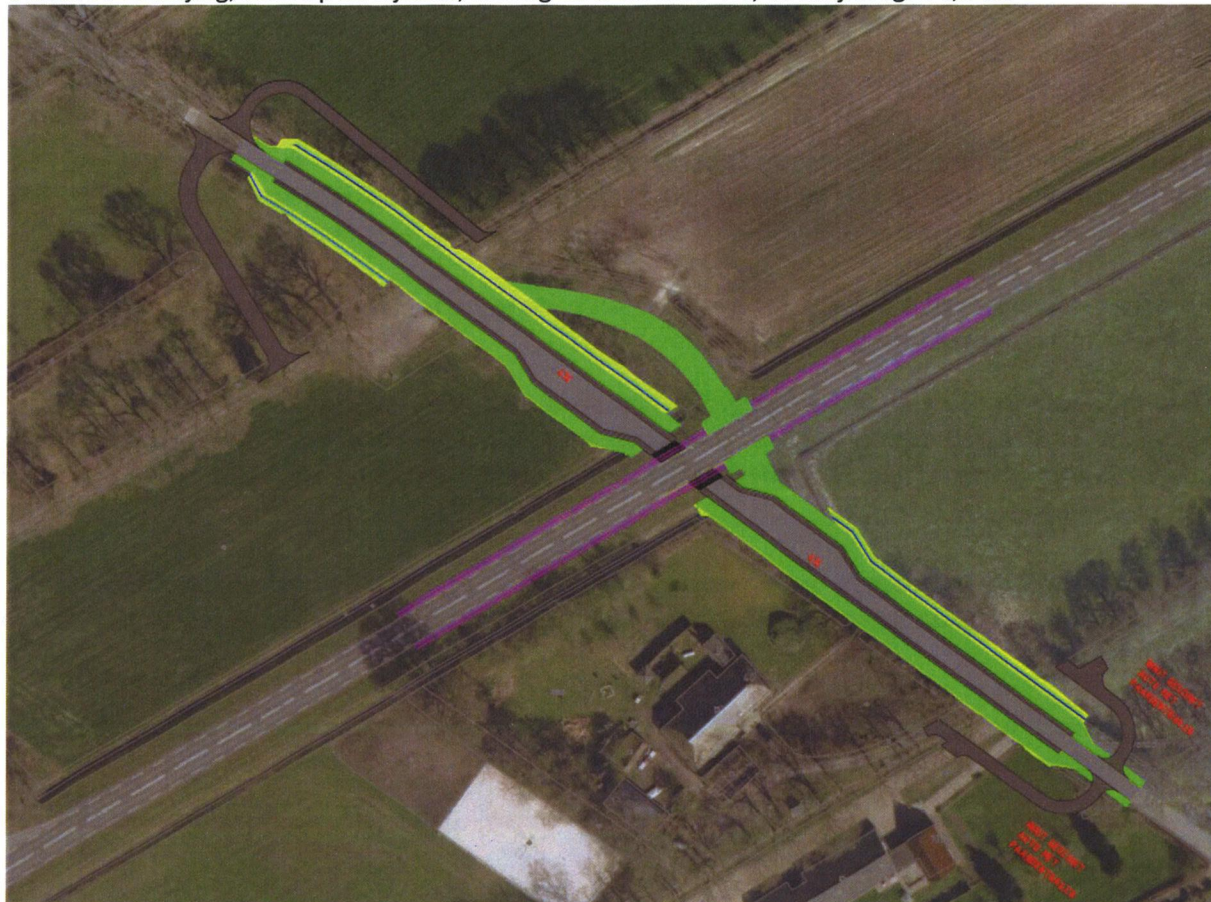
Variant 1 Eénzijdig, helling fiets en auto 4%, doorrijhoogte 4,6 m., N375 verhoogd.



Variant 2 Eénzijdig, verhoogd fietspad, helling fiets 3% - auto 6%, doorrijhoogte 4,6 m.



Variant 3 Eénzijdig, fiets op de rijbaan, helling fiets en auto 4%, doorrijhoogte 4,6 m.



Variant 4 Eénzijdig helling , verhoogd fietspad, helling fiets 3% - auto 8%, doorrijhoogte 4,3 m.

Variant 4 lijkt veel op variant 2 en is niet schetsmatig uitgewerkt. Een lagere doorrijhoogte dan 4,60 m. levert te veel schade op door het verkeer aan het plafond van de tunnel en aan voertuigen.

De helling van de tunnel wordt door de lagere doorrijhoogte aan weerszijden 5 m. korter. Het effect van een steilere helling is ruim 15 m. aan weerszijden. Bij een helling met een percentage van 7% ondervinden zwaardere voertuigen (landbouw en vrachtwagens) problemen en is hellingbaanverwarming noodzakelijk.

Variant 4 valt af.

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);
- Beheer en onderhoud en
- Geluidsoverlast

worden eerst in 2 groepjes plussen en minnen uitgedeeld.

Na deze toetsing blijkt dat variant 2 het beste scoort en ook de voorkeur heeft van alle werkgroepleden.

De werkgroep vraagt bij de uitwerking rekening te houden met aanwezige landschapselementen o.a. waardevolle bomen, de aanwezige natuurwaarden o.a. zeldzame libellen en voldoende natuur en groen te compenseren.

Aandachtspunt is de gladheidsbestrijding en andere onderhoudstaken van de gemeente in het fietsgedeelte bij variant 2. Het beheer en onderhoud kan door de beperkte hoogte niet met de gangbare machines worden onderhouden. Hier zal een oplossing voor moeten worden gevonden.

We gaan ook nog even kijken hoe het plaatje er uit komt te zien als we het fietspad en de passeerstroken spiegelen.

Het unanieme eindadvies van de werkgroep, binnen de kaders van de bestuursovereenkomst, is om variant 2; een enkelzijdige tunnel voor landbouw- en motor verkeer met een hellingspercentage van max. 6% gecombineerd met een verhoogd fietspad met een hellingpercentage van max. 3,5% nader uit te werken en aan te leggen.

Eén van de werkgroepleden is - gezien het zeer geringe aantal incidenten op deze oversteek - vanaf het begin tegen de plannen voor een tunnel geweest en vindt de beste oplossing het handhaven van de status-quo.

Het is gewenst om gescheiden van de Gijsselterweg naar de inwoners te communiceren en een informatiebijeenkomst in het dorpshuis te organiseren.

Namens de werkgroep Berghuizen

■■■■■■■■■■

13 januari 2020