HUNEBED HIGHWAY N34

provincie Drenthe

Gedeeltelijke verdubbeling N34

Reactienota Notitie reikwijdte en detailniveau

Reactienota Notitie reikwijdte en detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34

3 september 2020

Inhoudsopgave

1 Inleiding 6

2 Beantwoording zienswijzen 8

2.1 Inleiding 8

2.2 Inhoudelijke reactie en toelichting terugkerende thema's 8

2.3 Zienswijzen 14

Zienswijze 1. Natuurplatform Drentsche Aa 15

Zienswijze 2. Bewoners N34 Noord 19

Zienswijze 3. Bond Heemschut 24

Zienswijze 4. 27

Zienswijze 5. 29

Zienswijze 6. Natuur en milieufederatie 31

Zienswijze 7. Overlegorgaan Nationaal Park Drentsche aa 33

Zienswijze 8. Comité Verschuiving Fly-over 36

Zienswijze 9. 38

Zienswijze 10. 41

Zienswijze 11. 43

Zienswijze 12. 45

Zienswijze 13. 47

Zienswijze 14. 49

Zienswijze 15. 51

Zienswijze 16. 53

Zienswijze 17. 56

Zienswijze 18. 58

Zienswijze 19. 60

Zienswijze 20. 63

Zienswijze 21. 67

Zienswijze 22. 69

Zienswijze 23. 72

Zienswijze 24. 75

Zienswijze 25. 78

Zienswijze 26. 80

Zienswijze 27. 83

Zienswijze 28. 86

Zienswijze 29. 88

Zienswijze 30. 90

Zienswijze 31. 92

Zienswijze 32. 96

Zienswijze 33. 98

Zienswijze 34. Natuur- en milieufederatie Drenthe, Het Drents Landschap en Natuurmonumenten 100
Zienswijze 35. 103
Zienswijze 36. 105
Zienswijze 37. Consumentenplatform openbaar vervoer 107
Zienswijze 38. 109
Zienswijze 39. 112
Zienswijze 40. De Hondsrug UNESCO Global Geopark 114
Zienswijze 41. Parkingware 117
Zienswijze 42. 120
Zienswijze 43. 122
Zienswijze 44. 124
Zienswijze 45. 126
Zienswijze 46. 128
Zienswijze 47. Bewoners van Verlengde Asserstraat 67 t/m 85 in Gieten 130
Zienswijze 48. 133
Zienswijze 49. 136
Zienswijze 50. 138
Zienswijze 51. 140
Zienswijze 52. 143
Zienswijze 53. 148
Zienswijze 54. 151
Zienswijze 55. Fauna Beheer Eenheid Drenthe 153
Zienswijze 56. 155
Zienswijze 57. 158
Zienswijze 58. 160
Zienswijze 59. Ondernemend Emmen 162
Zienswijze 60. 164
Zienswijze 61. 166
Zienswijze 62. 168
Zienswijze 63. Staatsbosbeheer 170
Zienswijze 64. 173
Zienswijze 65. 176
Zienswijze 66. 178
Zienswijze 67. 180
Zienswijze 68. 183
Zienswijze 69. 185
Zienswijze 70. 189
Zienswijze 71. 191
Zienswijze 72. 193
Zienswijze 73. 195
Zienswijze 74. 197
Zienswijze 75. 199

Zienswijze 76. Commissie Dorpsbelangen Eext 204
Zienswijze 77. 208
Zienswijze 78. 212
Zienswijze 79. 216
Zienswijze 80. 218

3 Reacties en advies betrokken bestuursorganen en Commissie voor de m.e.r. 224
Rijkswaterstaat 225
Gemeente Emmen 227
Gemeente Borger-Odoorn 230
Gemeente Aa en Hunze 232
Gemeente Tynaarlo 235
Waterschap Vechtstromen 237
Commissie voor de m.e.r. 239

Bijlagen 240
Bijlage 1 Zienswijzen 241
Bijlage 2 Reacties en advies betrokken bestuursorganen en Commissie m.e.r. 242
Bijlage 3 Samenvatting resultaten 243
Bijlage 4 Interpretatie en uitwerking advies Commissie m.e.r. 252

1 Inleiding

De notitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34 heeft vanaf 5 maart 2020 voor een periode van zes weken ter inzage gelegen. De terinzagelegging eindigde daarmee op 15 april 2020.

Gedurende de termijn zijn er 80 zienswijzen binnengekomen. Deze zienswijzen zijn door de Provincie in behandeling genomen en in deze antwoordnota van een reactie voorzien.

BESTUURSORGANEN
De Notitie Reikwijdte en Detailniveau is daarnaast aan de volgende bestuursorganen voorgelegd:
- Gemeente Emmen;
- Gemeente Borger-Odoorn;
- Gemeente Aa en Hunze;
- Gemeente Tynaarlo;
- Rijkswaterstaat;
- Provincie Groningen;
- Waterschap Hunze en Aa's;
- Waterschap Vechtstromen;
- Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed.

Deze bestuursorganen zijn geraadpleegd en gevraagd om een advies te geven over de inhoud van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De volgende bestuursorganen hebben gereageerd/alle bestuursorganen hebben gereageerd:
- Waterschap Vechtstromen;
- Gemeente Emmen;
- Gemeente Borger-Odoorn;
- Gemeente Aa en Hunze;
- Gemeente Tynaarlo;
- Rijkswaterstaat;

De adviezen zijn in deze nota van antwoord behandeld en van een reactie voorzien.

OVERZICHT INGEDIENDE ZIENSWIJZEN EN ADVIEZEN
De zienswijzen zijn als bijlagen bij deze nota opgenomen.

ONTVANKELIJKHEID
Alle opgenomen zienswijzen zijn tijdig ingediend en zijn daarmee ontvankelijk.
Twee zienswijzen zijn te laat binnengekomen en zijn niet meegenomen in de beantwoording. Wel is gekeken naar de inhoud van de zienswijzen en is er geconcludeerd dat de inhoud van de betreffende zienswijzen voldoende aan bod komt in de beantwoording van de tijdig ingediende zienswijzen.

COMMISSIE VOOR DE MILIEUEFFECTRAPPORTAGE
De Commissie voor de milieueffectrapportage is in deze fase geraadpleegd en gevraagd om een richtlijnen-advies over de reikwijdte en het detailniveau van het MERonderzoek. Voorafgaand aan dit advies heeft de commissie op 9 maart jl. een bezoek gebracht aan het plangebied. Het advies is samengevat en voorzien van een provinciale reactie. Het volledige advies is als bijlage opgenomen bij deze nota.

VASTSTELLING
Na behandeling van deze nota van zienswijzen door Gedeputeerde Staten heeft Provinciale staten deze nota bij besluit van ..... vastgesteld. De notitie reikwijdte en detailniveau wordt niet aangepast naar aanleiding van deze nota. De reacties die daartoe aanleiding geven worden inhoudelijk meegenomen in het MER. In het nog op te stellen MER wordt dit inzichtelijk gemaakt.

LEESWIJZER

In Hoofdstuk 2 zijn de zienswijzen behandeld. In paragraaf 2.2 is een toelichting gegeven op een aantal terugkerende thema's die benoemd zijn in de zienswijzen. In paragraaf 2.3 zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een provinciale reactie.

In hoofdstuk 3 zijn de reacties en adviezen van de bestuurlijke organisaties en van de commissie voor de m.e.r. samengevat en van een reactie voorzien.

In de bijlagen 1 en 2 zijn de zienswijzen en de adviezen opgenomen. In bijlage 3 zijn de resultaten van de zienswijzen en raadpleging betrokken bestuursorganen die gevolgen hebben voor onderzoek in het kader van het MER samengevat. In bijlage 4 is de Interpretatie en uitwerking van het advies van de Commissie voor de m.e.r. ogenomen.

2 Beantwoording zienswijzen

2.1 Inleiding

De afzonderlijke zienswijzen zijn in dit hoofdstuk puntsgewijs samengevat en voorzien van een provinciale reactie. Dat deze zienswijzen zijn samengevat betekent niet dat bepaalde zienswijzen niet of niet volledig betrokken zijn in de (belangen)afweging.
Alle ingediende zienswijzen zijn in hun totaliteit in de (belangen)afweging betrokken. Inhoudende dat onderdelen van de zienswijzen die niet expliciet worden benoemd wel bij de beoordeling zijn betrokken.

Een groot aantal van de zienswijzen zijn (nagenoeg) identiek aan elkaar, danwel zien toe op dezelfde thema's. Derhalve is er voor gekozen een volledige algehele reactie te schrijven ten aanzien van deze terugkerende thema's. Deze reactie is opgenomen in de volgende paragraaf. Daar waar het bij de betreffende zienswijze van toepassing is wordt verwezen naar (een onderdeel van) deze algehele reactie.

Gebleken is dat er vaak ingegaan is op de maatregelen in verhouding tot de doelstellingen. Maatregelen aan het verkeersplein Gieten worden met name onderzocht ten behoeve van de doorstroming. Maatregelen aan het traject N34 worden vooral onderzocht om de verkeersveiligheid te verbeteren. Beide dienen bij te dragen aan het verbeteren van het openbaar vervoer. In de reactie onder A, B en C is hier nader op ingegaan.

2.2 Inhoudelijke reactie en toelichting terugkerende thema's

Veel zienswijzen komen overeen met elkaar of hebben betrekking op hetzelfde thema. Onderstaand is een overzicht gegeven van de meest terugkerende thema's en is een inhoudelijke toelichting gegeven op hoe de provincie Drenthe omgaat met deze thema's in het MER-onderzoek.

A. Nut en noodzaak van een veilige en aantrekkelijke stroomweg N34

In de Omgevingsvisie 2018 van de provincie Drenthe wordt het belang van een goede verbinding via de N34 beschreven. Daarnaast wordt in deelrapport 1 van het verkeerskundig onderzoek het ruimtelijk economisch belang van de stroomweg N34 voor de regio beschreven.
Het beleid van de provincie, het Rijk en de gemeenten is erop gericht om doorgaand verkeer zoveel mogelijk te bundelen op het hoofdwegennet en het onderliggende netwerk zoveel mogelijk te ontlasten en alleen te laten gebruiken voor bestemmingsverkeer. De N34 is een regionale stroomweg en is bedoeld om zoveel mogelijk verkeer te bundelen, te verwerken en het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. Een regionale stroomweg kent een snelheidsregime van 100 km/uur. Hoe beter de weg is ingericht op de functie van een stroomweg, hoe minder verkeer op het onderliggende netwerk. De maatregelen die de afgelopen jaren zijn genomen, laten dit ook zien. Om de functie als regionale stroomweg goed te kunnen blijven vervullen voor zowel langere ritten als kortere ritten, is het belangrijk dat de N34 een aantrekkelijke weg is en blijft. Dat betekent dat de weg veilig moet zijn en dat er een vlotte doorstroming is (zo min mogelijk rijtijdverlies). Op die manier wordt voorkomen dat er alternatieve routes worden gekozen. Deze routes zijn niet ingericht voor het verwerken van grote aantallen verkeer, de snelheidsverschillen zijn hier groot en er is een grotere diversiteit aan verkeersdeelnemers waaronder kwetsbare verkeersdeelnemers. Dit komt de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers ten goede. De provincie Drenthe is van mening dat de nut- en noodzaak van het opstarten van het MER-onderzoek naar maatregelen op de N34 voldoende onderbouwd is. In het MER-onderzoek zal nut- en noodzaak van de maatregelen op de gebruikelijke wijze aandacht krijgen waarbij de meest recente ontwikkelingen worden betrokken.

B. Het verbeteren van de doorstroming bij verkeersplein Gieten

De belangrijkste doelstelling van de provincie Drenthe ter hoogte van het verkeersplein Gieten is om de doorstroming te verbeteren. Uit deelrapport 1 van het verkeerskundig onderzoek blijkt dat als gevolg van de autonome ontwikkelingen de vertraging bij het verkeersplein in de ochtendspits voor het verkeer in noordelijke richting toeneemt van maximaal ca. 12 minuten in 2014 tot maximaal ca. 16 minuten in 2040. In de avondspits gaat het om een toename voor het verkeer in zuidelijke richting van ca. 5 minuten (2014) tot ca.

11 minuten (2040). Gezien het belang van de N34 (zie onder A) wil de provincie Drenthe hier graag wat aan doen. In navolging op het advies van de Commissie MER zal de doelstelling in het MER-onderzoek aangescherpt worden. nl. dat het verbeteren van de doorstroming bijdraagt aan de bereikbaarheid van de regio via de N34 en aan het goed functioneren van het openbaar vervoer via de N34. We willen dit doen door de vertraging die ontstaat ter hoogte van het verkeersplein weg te nemen. De eerste onderzoeken wijzen erop dat door de voorgestelde aanpak van verkeersplein Gieten er geen vertraging meer is. Een belangrijk nevendoel met betrekking tot verkeersplein Gieten is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Uit de probleemanalyse (deelrapport 1 van het verkeerskundig onderzoek) is naar voren gekomen dat er regelmatig kopstaart ongevallen gebeuren ter hoogte van het verkeersplein Gieten als gevolg van de vertraging. De verschillende effecten die de drie alternatieven voor verkeersplein Gieten met zich mee brengen, zullen in het MER-onderzoek nader onderzocht worden.

C. Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de trajectdelen van de N34

1. Doelstelling: verbeteren van de verkeersveiligheid op de N34

De belangrijkste doelstelling op de trajectdelen is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Uit de probleemanalyse (deelrapport 1 van het verkeerskundig onderzoek) blijkt dat er knelpunten zijn op de N34 met betrekking tot de verkeersveiligheid. Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat er relatief veel frontale ongevallen gebeuren op de N34 omdat weggebruikers op de verkeerde weghelft belanden. Deze ongevallen hebben vaak een ernstige afloop. Gezien het belang van de N34 (zie onder A) en het gezamenlijk beleid ''samen richting nul'' wil de provincie Drenthe de verkeersveiligheid op deze trajectdelen verbeteren door het aantal frontale ongevallen te verminderen. In navolging van het advies van de Commissie MER zal de doelstelling in het MER-onderzoek aangescherpt worden.

2. Fysieke scheiding

Uit het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 2) blijkt dat het aanbrengen van een fysieke rijbaanscheiding de beste manier is om de verkeersveiligheid te verbeteren op de N34. Door de fysieke rijbaanscheiding worden frontale ongevallen voorkomen. Dit sluit aan bij landelijk vastgesteld beleid Duurzaam Veilig.

3. 2x1 en een 2x2 profiel

Het realiseren van een rijbaanscheiding betekent dat de rijbanen fysiek van elkaar gescheiden worden. Dit kan middels een 2x1 profiel en een 2x2 profiel. Het aanbrengen van een veilige en verantwoorde fysieke middenbaanscheiding middels een 2x1 profiel vraagt ruimte zoals aangegeven in deelrapport 2 van het verkeersonderzoek. Dit betekent dat het huidige wegprofiel wordt verwijderd om een nieuw en breder profiel met gescheiden rijbanen te kunnen realiseren. Vervolgens heeft dit profiel ook verharde bermen nodig aan de buitenzijden, om in het geval van calamiteiten, al dan niet op de weg zelf (politie, brandweer ziekenauto) ruimte te bieden. Een 2x1 profiel realiseren vraagt dus om ruimte en heeft dus een aanzienlijke impact op de omgeving. Voor de realisatie van een 2x2 profiel is nagenoeg dezelfde hoeveelheid aan ruimte nodig als bij de realisatie van een 2x1 profiel, waarbij dezelfde procedures doorlopen moeten worden. Ook de kosten voor een 2x2 profiel zijn nagenoeg gelijk. Qua kosten, impact en ruimtebeslag zijn een 2x1 en een 2x2 dus nagenoeg gelijk aan elkaar. Verkeerskundig gezien zijn er wel een aantal grote verschillen. In het MER zal dit nader worden uitgewerkt en onderzocht. Zie hiervoor ook Bijlage 4 Interpretatie en uitwerking advies commissie m.e.r. waarin onder paragraaf 3.1 een nadere toelichting is gegeven.

4. Verkeerskundige verschillen tussen een 2x1 en een 2x2 profiel

Omdat de provincie Drenthe van mening is dat de N34 een aantrekkelijke en comfortabele weg dient te zijn, kiest zij ervoor om in te zetten op een gedeeltelijk 2x2 profiel. Dit zorgt voor meer comfort, omdat het makkelijker wordt om te passeren. Hierdoor ervaren de weggebruikers minder hinder van het overige verkeer. Daarnaast heeft een 2x2 profiel een aantal andere voordelen ten opzichte van een 2x1 profiel:

- Het is verkeersveiliger omdat er op de tussengelegen stukken minder riskante inhaalmanoeuvres plaats hoeven te vinden
- Het komt de betrouwbaarheid van het OV over de N34 ten goede.
- Het biedt voordelen tijdens incidenten of tijdens onderhoudswerkzaamheden. De kans op een stremming van één of beide richtingen wordt kleiner omdat er een extra rijbaan beschikbaar is.

In het MER zal het 2 x1 profiel en het 2 x2 profiel nader worden uitgewerkt. Zie hiervoor ook Bijlage 4 Interpretatie en uitwerking advies commissie m.e.r. waarin onder paragraaf 3.1 een nadere toelichting is gegeven.

D. Waarom niet eerst alleen verkeersplein Gieten aanpakken en dan evalueren of gedeeltelijke verdubbeling nodig is?

De reconstructie van het verkeersplein Gieten heeft als doel de doorstroming van het verkeer te verbeteren (zie B). Het gedeeltelijk verdubbelen van de N34 draagt vooral bij aan de veiligheid doordat frontale botsingen wordt voorkomen (zie C). Evaluatie van het verkeersplein Gieten zal dan ook geen inzicht geven in de veiligheidssituatie elders op het traject.

E. Waarom zet de provincie niet in op de thema's educatie, regelgeving en handhaving?

Zoals in de notitie Reikwijdte en Detailniveau is beschreven, is het merendeel van de verkeersongelukken, ruim 90%, rechtstreeks het gevolg is van menselijk falen. Op de N34 is geconstateerd dat er vrij regelmatig ernstige ongevallen plaatsvinden met dodelijke afloop en/of ernstig letsel. Deze ongevallen zijn vrijwel altijd het gevolg van frontale botsingen. In het verkeersonderzoek wordt beschouwd of inzetten op educatie, regelgeving en handhaving een oplossing kan bieden voor de verkeersveiligheidsproblemen op de trajectdelen van de N34. *''Samenvattend kan gesteld worden dat de thema's educatie en regelgeving/handhaving weinig concrete aanknopingspunten bieden voor het oplossen van het veiligheidsprobleem op de N34. Op dit gebied is in de afgelopen jaren al veel gedaan en van extra inzet worden geen grote verbeteringen voor de verkeersveiligheid verwacht. Dat neemt niet weg dat inzet op deze thema's altijd nodig blijft.''* De provincie Drenthe is daarom van mening dat voldoende is aangetoond dat oplossingen voor het verkeersveiligheidsprobleem gezocht moeten worden in de weginrichting. Dit gaan we verder onderzoeken in het MER.

F. Handhaving en trajectcontrole t.b.v. de verkeersveiligheid

Het Openbaar Ministerie gaat over handhaving en trajectcontroles. Uit deelrapport 1 van het verkeerskundig onderzoek blijkt dat voor permanente controles (hieronder vallen trajectcontroles) aanvullende eisen ten aanzien van de weginrichting worden gesteld door het OM. De wegbeheerder moet er bijvoorbeeld eerst voor zorgen dat het traject (op termijn) Duurzaam Veilig is ingericht. Op dit moment is dat nog niet het geval. Gezien het feit dat de oorzaak van het verkeersveiligheidsprobleem op de N34 vooral te maken heeft met het (onbewust) op de verkeerde weghelft komen, en minder met een te hoge snelheid, bieden trajectcontroles ook geen oplossing voor het probleem. Ook bij het houden aan de snelheid (max. 100 km/h) zal een frontale aanrijding nog altijd mogelijk zijn.

Om afleiding in het verkeer tegen te gaan, dit is de voornaamste reden van het ontstaan van de vele frontale ongevallen op de N34, worden er op gezette tijden politiecontroles op de N34 uitgevoerd. Intensievere en gerichte handhaving zou dus tijdelijk kunnen leiden tot een veiliger verkeersgedrag. Realistisch is dit niet vanwege de noodzakelijke medewerking van het OM. Ook is dit geen permanente oplossing voor het op de tegenstelde weghelft te belanden.

G. Varianten verkeersplein Gieten

In de initiatieffase zijn 6 alternatieven voor maatregelen bij verkeersplein Gieten verkend: turborotonde, conflictvrij oprijden, dive-under, klaverblad, fly-over en verschoven fly-over. De alternatieven turborotonde en conflictvrij oprijden voldoen niet aan de richtlijnen die gelden voor een stroomweg en passen niet binnen de randvoorwaarde no-regret. De dive-under past niet binnen het budget. Vandaar dat deze alternatieven zijn afgevallen. De fly-over, verschoven fly-over en het klaverblad dragen bij aan de doelstellingen ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid en passen binnen de kaders. Deze alternatieven zullen in het MER-onderzoek nader worden onderzocht.

H. Ongevalsregistratie: aard en oorzaak ongevallen

Zoals uit het verkeerskundig onderzoek (deelrapport 1) blijkt, vinden er op de N34 relatief veel ongevallen plaats met dodelijke afloop. Dit zijn vrijwel allemaal frontale ongevallen geweest waarbij een weggebruiker op de verkeerde weghelft terecht is gekomen. Op basis van de geregistreerde gegevens van de hulpdiensten en politie is moeilijk te achterhalen wat de exacte oorzaak is van bijvoorbeeld de frontale ongevallen. Uit de registratiegegevens is niet op te maken of er sprake is van een mislukte inhaalactie of dat automobilisten vanwege andere redenen (bijvoorbeeld afleiding, onoplettendheid) op de andere rijbaan terecht zijn gekomen.

I. Ongevalsregistratie: locatie van de ongevallen

Op dit moment (en de afgelopen 10 jaar) zijn en worden een aantal aansluitingen op de N34 ongelijkvloers ingericht. Op deze locaties is en wordt de verkeersveiligheid verbeterd. In de ongevallenanalyse in deelrapport 1 van het verkeersonderzoek wordt onderscheid gemaakt tussen ongevallen die gebeuren op de hoofdrijbaan en ongevallen die gebeuren op en rond aansluitingen. De ongevalsgegevens ter hoogte van de aansluitingen (zoals bij de door u genoemde aansluitingen) zijn dus niet meegenomen in de analyse naar de ongevallen op de hoofdrijbaan. Op basis van het relatief hoge aantal frontale ongevallen op de hoofdrijbaan (waarvan de oorzaak vaak is dat weggebruikers op de verkeerde weghelft belanden) en het ontbreken van een fysieke rijbaanscheiding (niet conform Duurzaam Veilig), kiest de provincie Drenthe er voor om de rijbanen op delen van de weg fysiek van elkaar te scheiden, middels een 2x2 (verdubbeld) profiel.

J. Overgang van 4 naar 2 rijstroken

Bij het onderzoek in het kader van het MER is dit een punt van aandacht. Het realiseren van overgangen van vier- naar twee stroken is inherent aan de gedeeltelijke verdubbeling. Het aantal overgangen is afhankelijk van het aantal deeltrajecten dat eventueel verdubbeld gaat worden. De provincie begrijpt het idee dat deze overgangen mogelijk een bepaalde mate van onveiligheid met zich mee kunnen brengen. Bij de inrichting en het ontwerp van deze overgangen dient hier voldoende aandacht voor te zijn. Daarbij moet voldaan worden aan de vereisten van duurzaam veilig.

K. Een gedeeltelijke verdubbeling zet niet aan tot harder rijden

Mocht blijken dat in de toekomstige situatie de maximumsnelheid overschreden wordt dan zal dat een handhavingskwestie zijn. De weg heeft een maximumsnelheid van 100 km/u en dat blijft zo. Op voorhand kan niet gesteld worden dat de gedeeltelijke verdubbeling aanzet tot het overschrijden van de maximumsnelheid. Iedere weggebruiker heeft zich aan de verkeersregels en de maximale snelheid te houden. De te verdubbelen stukken zullen van voldoende lengte zijn om op veilige wijze wegverkeer te kunnen passeren zonder daarbij de maximumsnelheid te moeten overschrijden. In het MER-onderzoek zullen de overgangen van 4 naar 2 rijstroken nader onderzocht worden (zie onder K). Indien uit dit onderzoek blijkt dat het aanzet tot het overschrijden van de maximumsnelheid, dan zal dit meegenomen worden in de afwegingen.

.

L. Een 80 km-variant is onderzocht en afgevallen

De N34 is een regionale stroomweg en is bedoeld om zoveel mogelijk verkeer te bundelen, te verwerken en het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen. Een regionale stroomweg kent een snelheidsregime van 100 km/uur, echter de N34 is daar nu niet voldoende voor ingericht. Hoe beter de functie van een stroomweg, hoe minder verkeer op het onderliggende netwerk. Om de functie als regionale stroomweg goed te blijven vervullen voor zowel langere ritten als kortere ritten is het belangrijk dat de N34 een aantrekkelijke weg blijft. Dat betekent dat de weg voldoende comfort moet bieden, betrouwbaar en veilig moet zijn, zodat er geen alternatieve routes worden gekozen die niet gericht zijn op het verwerken van grotere aantallen en meer verschillende (land-bouwverkeer, fietsers, brommers) weggebruikers. Het beleid van de provincie en van de gemeenten is erop gericht om doorgaand verkeer zoveel mogelijk te bundelen op het hoofdwegennet en het onderliggende netwerk zoveel mogelijk te ontlasten. Het afwaarderen van de weg (van 100 km/u naar 80 km/u) is door de provincie Drenthe onderzocht in de initiatieffase. Uit deelrapport 1 van het verkeersonderzoek blijkt dat bij het invoeren van 80 km per uur op de N34 veel verkeer zich af zal wikkelen via het onderliggende wegennet. Vaak zijn dit wegen die verkeersonveiliger zijn dan de N34. Hierdoor zal de verkeersveiligheid in de regio er per saldo op achteruit gaan, vooral voor de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals (brom)fietsers. Vandaar ook dat de provincie Drenthe inzet op een veilige en aantrekkelijke stroomweg N34 (zie onder A) en zal de 80 km-variant niet verder onderzocht worden in het MER.

M. Slimme mobiliteit

Zoals in het deelrapport 1 van het verkeerskundig onderzoek is aangegeven zitten we in de beginfase van de transitie naar slimme mobiliteit. Hierdoor weten we niet hoe snel de technologische ontwikkelingen en de acceptatie en gedragsveranderingen door de gebruikers zullen gaan. Ook is er onzekerheid over hoe snel deze (grotendeels nog te ontwikkelen) technieken in voertuigen worden geïmplementeerd, mede gelet op allerlei juridische kwesties In de huidige situatie ligt de verantwoordelijkheid voor het verkeersgedrag bij de bestuurder, maar indien (bepaalde) rijtaken door techniek worden overgenomen komt de verantwoordelijkheid meer bij de fabrikant (of bij de wegbeheerder) te liggen. Mede als gevolg van deze onzekerheid kan het nog 15 tot wel 50 jaar (verwachtingen onder experts op dit gebied lopen sterk uiteen) voordat

daadwerkelijk sprake is van zelfrijdende voertuigen. Ook zal de implementatie de nodige tijd in beslag nemen, omdat personenauto's gemiddeld 15 tot 20 jaar meegaan. Technologie en slimme mobiliteit zal onze mobiliteitssysteem gaan veranderen. Over de manier waarop is echter nog veel onduidelijk. De provincie is dan ook van mening dat het nog te vroeg is om dit als oplossing voor de knelpunten op de N34 ten aanzien van doorstroming, verkeersveiligheid en het openbaar vervoer. Gedurende het MER-onderzoek zullen de nieuwe inzichten ten aanzien van technologische ontwikkeling gevolgd worden. Indien dit tot wezenlijke andere inzichten leidt kan dit meegenomen worden in de besluitvorming.

N. Effecten op landschap, natuur, cultuurhistorie komen in het MER aan bod

De N34 doorkruist ruimtelijke en landschappelijk waardevolle gebieden zoals het nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa, het Natura 2000-gebied Nationaal Park de Drentsche Aa en het Geopark de Hondsrug. Zoals aangegeven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is het een belangrijke opgave om bij de realisatie van de gedeeltelijke verdubbeling en de reconstructie van het verkeersplein Gieten de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten van het plangebied en directe omgeving zo veel mogelijk te respecteren en waar mogelijk te versterken. De provincie is van mening dat gedeeltelijke verdubbeling en de reconstructie van het verkeersplein Gieten zo zorgvuldig mogelijk in het landschap dienen te worden ingepast. In de gebiedsanalyse en de NRD is uitgebreid aandacht voor de Drentse kernkwaliteiten. Het gaat om het landschap, de natuur, aardkundige en archeologische waarden, cultuurhistorie en rust. In het kader van het Milieueffectrapport worden de effecten van de voorgestelde alternatieven op landschap en natuur (waaronder N2000- gebieden) in beeld gebracht en worden waar nodig mitigerende maatregelen opgesteld juist om onacceptabele schade aan landschap en natuur te voorkomen. Hierbij gaan we zo veel als mogelijk integraal te werk. Het uitwerken van de landschappelijke inpassing en de maatregelen zal op termijn met bewoners en belanghebbenden plaatsvinden.

O. In het MER-onderzoek wordt nadere aandacht besteed aan de stikstofdepositie, fijnstof, luchtkwaliteit en Co2 uitstoot

In het MER-onderzoek wordt nader onderzoek gedaan naar de effecten op natuurgebieden als gevolg van stikstofdepositie en CO2- uitstoot door de maatregelen voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. Ook wordt in het MER-onderzoek in gegaan op luchtkwaliteit (waaronder fijnstof) als gevolg van de maatregelen. Indien mitigerende maatregelen getroffen moeten worden, dan wordt dat gedaan.

P. Aandacht voor geluidhinder

In het kader van het MER-onderzoek nader aandacht wordt besteed aan het aspect geluidhinder. Het onderzoek wordt uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Indien noodzakelijk worden er mitigerende maatregelen getroffen.

Q. Geluidmaatregelen

De beleving van geluid verschilt van persoon tot persoon en is subjectief. Daar komt bij dat het geluidsniveau wordt bepaald door meerdere factoren en dat kan per situatie anders zijn (spits/dal, windrichting etc.) . Dat is de redenen waarom er in Nederland afspraken zijn gemaakt over aanvaardbare geluidniveaus. Deze zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder. De provincie conformeert zich aan deze normen., mede omdat niet tegemoetgekomen kan worden aan ieders wens zowel als weggebruiker als omwonende. In het MER-onderzoek komt het aspect geluidhinder aan de orde en zal per alternatief de geluidsbelasting inzichtelijk worden gemaakt. Indien mitigerende maatregelen getroffen moeten worden om aan de Wet geluidhinder te voldoen zal de provincie Drenthe dat uiteraard doen. Daarnaast zullen in het MER-onderzoek meekoppelkansen ter bevordering van de leefbaarheid beschouwd worden. Op dit moment is voor de realisatie van deze meekoppelkansen nog geen geld beschikbaar. Wanneer lopende het MER-onderzoek meer duidelijkheid komt over de geluidbelasting en mogelijke meekoppelkansen, zal de provincie Drenthe samen met de gemeenten onderzoeken of extra maatregelen wenselijk zijn en hoe deze te financieren. De provincie ziet op voorhand nog geen aanleiding om deze te treffen.

R. Gevolgen voor onderliggende verbindingen en parallelwegen

In het MER-onderzoek moet duidelijk worden wat de aanpassingen aan de N34 en het verkeersplein gaat betekenden voor de onderliggende (waaronder tunnels/onderdoorgangen), bovenliggende (bv. fietsbrug of

overige fietsverbindingen) en parallelle verbindingen. We proberen deze verbindingen zo veel als mogelijk te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Dit is echter niet altijd haalbaar.
Uitgangspunt bij de reconstructie van het verkeersplein Gieten is dat de bestaande verbindingen en het OV knooppunt behouden blijven danwel opnieuw worden teruggebracht al dan niet op dezelfde locatie, waarbij het uitgangspunt is dat de bereikbaarheid niet mag verslechteren.

Indien als gevolg van de aanpassingen aan de N34 of parallelle structuren als gevolg van ruimtelijke aanpassingen uw woning minder waard wordt, kunt u na vaststelling van de plannen een verzoek tot planschade indienen bij het bevoegd gezag (in dit geval de provincie Drenthe).

S. De effecten van de coronacrisis op de planvorming en besluitvorming van het project

Op dit moment is de realiteit dat het politieke besluit genomen is om de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 te onderzoeken. In de initiatieffase zijn verkeersgegevens gebruikt. Deze hebben ertoe geleid dat Gedeputeerde Staten van provincie Drenthe een gedeeltelijke verdubbeling verder wil onderzoeken in een MER-onderzoek. Wat de exacte gevolgen van de Covid19-crisis zijn voor zowel de economie als voor de mobiliteit en voor welke termijn, is op dit moment niet te overzien. Het kenniscentrum voor mobiliteitsbeleid voorspelt dat de effecten van de maatregelen op het wegverkeer mogelijk nog tot 2025 merkbaar zijn: https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2020/04/15/coronacrisis-rem-op-wegverkeer. De vraag is of de conclusies die getrokken zijn in het verkeersonderzoek ten aanzien van de probleemanalyse met de kennis van nu anders zijn. De provincie is van mening dat dit nog niet het geval is. De problemen die zich voordoen bij het verkeersplein Gieten zijn vooral een doorstromingsprobleem. Mogelijk nemen de problemen t.a.v. de doorstroming op korte termijn af, gezien de gevolgen van de Corona-crisis op het wegverkeer. De verwachting is dat na 2025 het wegverkeer echter weer op het niveau zal zitten van 2019. Hierdoor zullen de conclusies uit het verkeersonderzoek met betrekking tot de doorstroming bij verkeersplein Gieten niet anders zijn. Verder naar de toekomst (horizon 2040) zullen de doorstromingsproblemen blijven toenemen. Maatregelen bij verkeersplein Gieten ter verbetering van de doorstroming blijven dus nodig.
De problemen op de trajectdelen zijn vooral een verkeersveiligheidsprobleem. Ook daar geldt dat het de verwachting is dat in 2025 het wegverkeer op het niveau zal zitten van 2019. Hierdoor zullen de verkeersveiligheidsproblemen die de N34 heeft dus niet anders zijn. Daar komt bij dat een afname van het verkeer niet tot grotere verkeersveiligheid leidt (deelrapport 1 van het verkeersonderzoek). Er is geen relatie aangetoond tussen hogere intensiteiten (bv. in de spits) en een toename van het aantal zware ongevallen. Wanneer intensiteiten afnemen betekent dat dus niet dat de weg verkeersveiliger wordt. De provincie Drenthe is van mening dat de maatregelen op de trajectdelen (gedeeltelijk verdubbelen) die voornamelijk zijn ingegeven ter bevordering van de verkeersveiligheid, nog steeds nodig zijn. In het MER-onderzoek (volgende fase) zullen deze verkeersgegevens opnieuw geijkt en geactualiseerd moeten worden. Indien dit tot wezenlijke andere uitkomsten leidt, zal dit bij een volgend besluit bij de politiek aan de orde komen.

T. Aansluiting Eext

In het MER-onderzoek wordt gekeken of dit wenselijk en realistisch is. Gezien de reeds aanwezige op- en afritten N34 – Annen en N34 Gieten lijkt het op dit moment niet realistisch.

2.3 Zienswijzen

Zienswijze 1. Natuurplatform Drentsche Aa

Samenvatting

1.
Het Natuurplatform is van mening dat het plan van de Provincie Drenthe om de N34 Emmen-De Punt te verdubbelen tot onacceptabele schade voor Landschap en natuur (waaronder Natura 2000) leidt.

2.
Het Natuurplatform is van mening dat er onvermijdelijk harder gereden gaat worden, zoals op de verdubbelde N33 wordt geconstateerd. Dit leidt tot meer stikstof uitstoot en meer CO2 en daarmee tot verdere aantasting van de natuur.

3.
Het Natuurplatform is van mening dat de dorpen langs de N34 meer last van lawaai zullen krijgen.

4.
Natuurplatform geeft aan dat de rijtijdwinst door verdubbeling verwaarloosbaar is.

5.
De snelle veranderingen in het denken over verkeer en vervoer en de stikstofproblematiek maken een deel van het plan reeds nu totaal achterhaald.

6.
Het Natuurplatform geeft aan dat gedeeltelijk verdubbelen de onveiligheid van de weg verhoogt door de extra overgangen van vier- naar tweebaans.

7.
Volgens het Natuurplatform is een fly-over noord-zuid bij Gieten een zinvolle verbetering voor veiligheid en doorstroming en leidt dit tot minder files en minder uitstoot.

8.
Het Natuurplatform geeft in een samenvatting van wat de provincie van plan is aan dat zij onderdeel was van de klankbordgroep en dat dit waardevol is geweest omdat alle onderliggende informatie tot hun beschikking is gekregen. Het Natuurplatform geeft vervolgens aan dat de wijze waarop met suggesties is omgegaan teleurstellend is.

9.
Het Natuurplatform is van mening dat veel ongelukken te maken hebben met risicovol rijgedrag. Het platform geeft aan dat in het onderzoek van Sweco een analyse van de oorzaken van de huidige ongelukken ontbreekt. Het platform geeft aan dat verschillende oorzaken van ongelukken zoals bijvoorbeeld gladheid, overstekend wild, oververmoeidheid, onverantwoord invoegen, wegontwerp niet worden voorkomen door een verdubbeling van de weg.
Verkeersongevallen zullen naar mening van het Natuurplatform niet veel afnemen zoals de verdubbelde N33 tussen Assen en Veendam over de afgelopen 5 jaar laat zien. Het Natuurplatform is van mening dat het Sweco onderzoek op dit punt ernstig tekort schiet in het bepalen van het effect van verdubbeling op veiligheid.
Volgens het Natuurplatform is er op de N33 geen dramatische afname van het aantal geregistreerde ongelukken. Daarentegen blijkt 80% van de weggebruikers te hard te rijden alsof het hier gaat om een autosnelweg. De politie doet wel snelheidscontroles maar zegt niet de capaciteit te hebben om daarmee veel effect te sorteren.

10.
Het Natuurplatform is van mening dat een fysieke rijbaanscheiding het meest zal helpen. Voor een vangrail is er te weinig ruimte, of de weg zal over de hele lengte een paar meter verbreed moeten worden. Maar er zijn wel degelijk innovatieve vormen van scheiding die elders in Nederland met succes zijn toegepast op

tweebaanswegen en die geen extra ruimte vergen zoals bij de N57 in Zeeland is gedaan. Daarvoor zal de maximum snelheid wel omlaag moeten van 100 km/uur naar 80 km/u.
Deze snelheidsverlaging zorgt er ook voor dat er minder snelheidsverschillen zijn tussen de verkeersdeelnemers en daarmee ook minder te verwachten ongelukken. Ook zal een verlaging van de snelheid een positieve bijdrage leveren aan de huidige stikstofproblematiek.
De enige manier om de snelheid te handhaven in dit geval is trajectcontrole. In Friesland wordt daarmee geëxperimenteerd op een tweebaansweg.

Het platform stelt het volgende voor:
1. Breng een voorziening aan op de middenstreep die overschrijden bemoeilijkt/verhindert.
2. Stel een inhaalverbod in over de hele lengte van de N34 Emmen - De Punt.
3. Verbeter de weginrichting bij de invoegstroken en haal de snelheid omlaag naar 80km/u
4. Installeer trajectcontrole als blijkt dat er toch te snel wordt gereden.
5. Evalueer het effect van de verbeteringen aan de rotonde bij Gieten en de laatste ongelijkvloerse kruising bij Klijndijk op doorstroming en ongevallen.
6. Onderzoek de oorzaken van de ongelukken tot nu toe.
7. Kijk pas na de evaluatie wat een verdubbeling zou kunnen toevoegen en weeg dit af tegen de landschappelijke schade en de kosten.

Reactie provincie

1.
Zie reactie N.
Zie reactie O.

2.
Zie reactie O.
Zie reactie K.

3.
Zie reactie P en Q.

4.
De gedeeltelijke verdubbeling zal inderdaad gering bijdragen aan de rijdtijdwinst. Hoofddoel van de gedeeltelijk verdubbeling is echter verkeersveiligheid en als subdoel is dit comfort.
Zie reactie A.
Zie reactie B.
Zie reactie C.

5.
Op basis van de problemen die er nu zijn (veiligheid op de trajectdelen, doorstroming bij Gieten) en de stand van de huidige techniek op het gebied van verkeer en Vervoer en de onzekerheid ten aanzien van de techniek is de provincie van mening dat het treffen van maatregelen nodig is. Zoals in het verkeerskundig onderzoek is aangegeven zitten we in de beginfase van de transitie naar slimme mobiliteit, waardoor we niet weten hoe snel de technologische ontwikkelingen en de acceptatie en gedragsveranderingen door de gebruikers zullen gaan. Technologie en slimme mobiliteit zal onze mobiliteitssysteem gaan veranderen. Over de manier waarop is echter nog veel onduidelijk en dat geldt ook voor het effect op zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid.
In het kader van het MER wordt onderzoek naar stikstofdepositie uitgevoerd.

6.
Zie reactie J.

7.

Uit het verkeersonderzoek is inderdaad gebleken dat een fly-over kan bijdragen aan de veiligheid en doorstroming.
Zie reactie G.

8.
De provincie vindt het jammer dat u teleurgesteld bent over wat er met uw inbreng is gedaan. De opdracht is het onderzoeken van een gedeeltelijke verdubbeling en de reconstructie van het verkeersplein Gieten. Daarnaast is het verkeersonderzoek ingegaan op vrijwel alle ingebrachte suggesties. Daarbij is duidelijk aangegeven waarom de ingebrachte suggesties niet (voldoende) bijdragen aan of passen bij de gestelde doelen.

9.
Alle informatie die beschikbaar is, is door Sweco geanalyseerd en zelfs persoonlijk aan indiener toegelicht. Zie verder de algemene reacties onder H en I.
De belangrijkste reden voor de provincie om te kiezen voor een 2x2 profiel is om het aantal frontale ongevallen te verminderen. Bij een 2x2 profiel worden de rijbanen fysiek van elkaar gescheiden. Zie voor een verdere toelichting algemene reactie A en C.
Zie reactie K.
Zie reactie E.

10.
Zie reactie C.
Zie reactie L.
Het instellen van een inhaalverbod op de tussengelegen stukken in combinatie met de maatregelen gedeeltelijke verdubbeling zal onderzocht en afgewogen worden in het MER-onderzoek.
Zie reactie E.
Zie reactie F.
Zie reactie D.
Extra onderzoek naar aard en oorzaken van ongevallen leidt niet tot nieuwe inzichten. Dit heeft te maken met de registratie van de ongevallen. Voor een toelichting zie reactie H en I.
Zie reactie N.

Zienswijze 2. Bewoners N34 Noord

Samenvatting

1.
Bewoners N34 Noord zijn van mening dat door de voorgestelde maatregelen het aantal verkeerdoden niet substantieel zal verminderen, dat de rijtijdwinst (1-3 minuten) beperkt is voor iedereen die het traject Emmen-De Punt aflegt (slechts 17-20%) en de maatregelen onvoldoende aan het uitgangspunt no-regret voldoen.
Bewoners N34 Noord concludeert dat er wordt toegewerkt aan een volledige verdubbeling en dat mag niet gebeuren.

2.
Bewoners N34 Noord geeft aan dat met betrekking tot doorstroming het verkeersplein Gieten dé sleutel in de oplossing van de problemen is. Kies hiervoor de beste variant (de verschoven fly-over) welke recht doet aan het dorp Gieten, de gebruikers op de N33 en N34 én het OV. Wij pleiten voor een fasering waarbij na aanleg van deze verschoven fly-over, gedurende één jaar de doorstroomproblemen gemonitord wordt. Besluit daarna -indien nodig- tot aanvullende maatregelen. Het NRD stelt dat de N34, met de aanpassing bij Gieten, zonder verdere maatregelen de verwachte toestroom van autoverkeer tot 2040 aan kan. Los het probleem bij Gieten op en de doorstroming op de N34 is opgelost. Bijkomend voordeel: minder CO2 uitstoot, minder uitstoot van fijnstof, minder files.

3.
Bewoners N34 noord geeft aan dat met betrekking tot verkeersveiligheid de dodelijke ongelukken in de afgelopen jaren zijn -op één na- het gevolg van menselijk handelen. Gecombineerd met een weg die niet (!) conform de principes van Duurzaam Veilig is ingericht levert dit gevaarlijke situaties op, zelfs mét de voorgestelde maatregelen. Het gedeeltelijk verdubbelen verhoogt de onderlinge snelheid tussen weggebruikers en deze snelheid is de oorzaak van veel dodelijke ongelukken (bron: SWOV en CROSS). Stel een inhaalverbod in op de hele N34, dwing dit af middels trajectcontrole of een harde middenbaanscheiding.

4.
Bewoners N34 Noord is van mening dat de ruimtelijk-economische verwevenheid van de Hondsrug-dorpen (inclusief Emmen) met Groningen onvoldoende is aangetoond, er zijn hooguit beperkte pendelrelaties (woon-werkverkeer).

5.
Bewoners N34 Noord is van mening dat de capaciteit van de huidige weg voldoende is om de groei van het wegverkeer tot 2040 op te vangen.

6.
Bewoners N34 Noord is van mening dat een investering van € 50-60 mln. in een (verschoven) fly-over bij Gieten de doorstroming en veiligheid adequaat bevordert.

7.
Bewoners N34 Noord is van mening dat de theoretische rijtijdwinst (luttele minuten) een overige investering van €30 mln. in een verdubbeling op geen enkele manier rechtvaardigt.

8.
Bewoners N34 Noord is van mening dat een gedeeltelijke verdubbeling een toenemende belasting van het milieu en de natuur betekent door extra uitstoot van CO2, stikstof, fijnstof, geluid, etc. zowel bij woongebieden als bij kwetsbare Natura 2000 gebieden.

9.
Bewoners N34 Noord is van mening dat extra asfalt (ca. 40-50 ha!) een onomkeerbare belasting en aantasting betekent van waardevolle landschappelijke elementen.

10.

Bewoners N34 Noord is van mening dat een gedeeltelijke verdubbeling geen reductie van (dodelijke) ongevallen zal betekenen (bron: rapport Sweco) terwijl dat een van de belangrijkste doelstelling is.

11.
Bewoners N34 Noord is van mening dat door hogere snelheden bij het inhalen en uitvoegen er juist meer risicovolle situaties ontstaan (zoals bij de verdubbeling van de N33 al is gebleken).

12.
Bewoners N34 Noord is van mening nut en noodzaak van de voorgenomen gedeeltelijke verdubbeling onvoldoende zijn aangetoond.

13.
Bewoners N34 Noord is van mening de relatie tussen het verhogen van de onderlinge snelheid van weggebruikers en de toename van (dodelijke) ongevallen wordt onderbelicht.

14.
Bewoners N34 Noord is van mening dat in de nota geen enkele ruimte ingebouwd is voor meer technologische mogelijkheden, andere visies op vervoersstromen, etc.

15.
Bewoners N34 Noord stellen voor om de besluitvorming over de verdubbelings-trajecten (Emmen-de Punt) en het vervolgonderzoek naar de milieueffecten (via de milieueffect rapportages) te faseren: eerst besluitvorming en uitvoering van de fly-over Gieten, vervolgens na evaluatie van de effecten daarvan op de doelstellingen 'verbetering doorstroming en veiligheid' te besluiten over al dan niet 'gedeeltelijke verdubbeling'.

16.
De voorkeur van Bewoners N34 Noord gaat uit naar:
- verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km/uur, instellen trajectcontrole en een algeheel inhaalverbod
- realiseren van een middenscheiding die het inhalen verhindert;
- het verharden van de berm waardoor een stuurfout niet direct fataal is;
- verbeteren/verlengen van de bestaande in- en uitvoegstroken;
- meer gebruik te maken van technologische hulpmiddelen;
- verbeteren van de fietsinfrastructuur over de Hondsrug.

17.
Bewoners N34 Noord geven aan dat de maatregelen bij het verkeersplein Gieten zo snel mogelijk moeten worden uitgevoerd; de besluitvorming over het verder gedeeltelijk verdubbelen zou in een latere fase genomen moeten worden. Over een paar jaar zijn er meer beproefde technologische middelen toepasbaar om de doorstroming en veiligheid te waarborgen. Dit ter vermijding van het onnodig leggen van extra asfalt (het gaat om ca. 40-50 hectare)!

Reactie Provincie

1.
Zie reactie A.
Zie reactie B.
Zie reactie C.
Een volledige verdubbeling van de N34 is op dit moment niet aan de orde. De provincie sluit verdere verdubbeling van de N34 in de toekomst ook niet uit. Daarom zijn de oplossingen getoetst op het niet in de weg staan van een verdere verdubbeling. We noemen dit no-regret maatregelen.
2.
Zie reactie B.
Zie reactie G.

3.
Zie reactie E. Voor een verdere toelichting over fysieke rijbaanscheiding zie reactie C.
Het ligt voor de hand dat de onderlinge snelheid van verkeer op dezelfde weghelft door een gedeeltelijke verdubbeling niet verandert ten opzichte van de huidige situatie. Op dit moment wordt door het autoverkeer de toegestane snelheid van 100 km/uur gereden, totdat dit verkeer moet afremmen door voorliggende verkeer met een lagere snelheid. Op het moment dat het kan zal men vervolgens gaan inhalen en weer proberen de snelheid te halen die wettelijk is toegestaan. Wel een verschil met de huidige situatie en een gedeeltelijke verdubbeling is dat een gedeeltelijk verdubbeling zorgt voor een veilige en overzichtelijke manier van inhalen. Hierdoor wordt meer comfort voor de weggebruiker geboden dat de veiligheid ten goede komt.
Met een fysieke rijbaanscheiding is het onderlinge snelheidsverschil van elkaar tegemoetkomend verkeer niet meer aan de orde. Uit de probleemanalyse uitgevoerd in het kader van het verkeersonderzoek kwam duidelijk naar voren dat veel zware ongevallen het gevolg waren van frontale aanrijdingen tussen tegemoetkomend verkeer. Bij dit type ongevallen is de snelheid waarmee de beide botspartners met elkaar in aanraking komen hoog, waardoor de afloop meestal ernstig is. Deze ongevallen kunnen worden voorkomen door de rijrichtingen fysiek van elkaar te scheiden.
Zie reactie E en F voor een toelichting op handhaving en trajectcontrole.
Het instellen van een inhaalverbod op de tussengelegen stukken zal worden meegenomen, onderzocht en afgewogen worden in het MER-onderzoek.

4.
Het doel van de ruimtelijk-economische analyse is om het belang van de N34 inzichtelijk te maken voor de dagelijkse en reguliere activiteiten en de economische structuur van de regio. Het studiegebied van deze analyse is het Hondsruggebied tussen Emmen en Groningen (inclusief beide steden) en de tussenliggende gemeenten. De analyse toont aan dat de weg veelvuldig gebruikt wordt door lokaal en regionaal woon- en werkverkeer. Voor deze weggebruikers is het van belang dat de N34 een betrouwbare veilige route blijft zodat geen alternatieve routes worden gekozen. Zie ook de reactie A.

5.
Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt inderdaad dat er voor de toekomst geen capaciteitsprobleem is. De gedeeltelijke verdubbeling wordt ingezet om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het verkeersplein Gieten kent wel een capaciteitsprobleem en daardoor veel kop-staart botsingen. Zie reactie A, B, en C voor een toelichting op nut-en noodzaak en de doelstellingen van het project.

6.
Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt inderdaad een reconstructie van het verkeersplein Gieten de doorstroming verbeterd. Zie ook reactie G.

7.
Het hoofddoel van de maatregelen op de trajectdelen van de N34 is niet om rijtijdwinst te behalen maar om de verkeersveiligheid te verbeteren. Voor een uitgebreidere toelichting zie reactie C.

8.
Zie reactie N.
Zie reactie O.
Zoals in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is aangeven, wordt in het kader van het MER en in het kader van een passende beoordeling onderzoek gedaan naar de effecten van de gedeeltelijke verdubbeling en de reconstructie van het verkeersplein Gieten op natuur en Natura 2000 gebieden en landschap.

9.
Zie reactie N.

10.
Bij gedeeltelijke verdubbeling zal op de stukken waar de weg verdubbeld wordt een fysieke rijbaanscheiding aangebracht worden. De kans is dat op frontale (en dus minder dodelijke) ongevallen wordt hierdoor minimaal. Voor een uitgebreidere toelichting zie algemene reactie C.

11.
Zie reactie J en K.

12.
Zie reactie A en C.

13.
Zie reactie 3 van deze reactie.

14.
In het verkeerskundig onderzoek wordt uitgebreid bij deze aspecten stil gestaan. De technische ontwikkelingen worden wel gevolgd maar zijn geen alternatieven die worden onderzocht. Daarom zijn ze niet in de NRD. Voor een verdere toelichting zie reactie M.

15.
Zie reactie D.

16.
Zie reactie L en F. Het instellen van een inhaalverbod op de tussengelegen stukken zal meegenomen, onderzocht en afgewogen worden in het MER-onderzoek.
Het aanbrengen van een fysieke scheiding die inhalen voorkomt (bemoeilijkt voldoet niet aan de vereisten van duurzaam veilig en zal dan ook niet worden uitgevoerd), het aanbrengen van een verharde berm, het aanpassen van in en uitvoegstroken vraagt een nieuw profiel en vrijwel net zoveel ruimte als een gedeeltelijke verdubbeling. Bij een gedeeltelijke verdubbeling kan wel voldaan worden aan alle vereisten ten aanzien van veiligheid. Zie reactie C.2. en C.3.
De weginrichting bij de invoegstroken voldoen (op korte termijn) allemaal aan de eisen van duurzaam veilig. Hier is geen winst te behalen en uit de ongevallenanalyse is ook gebleken dat het aantal ongevallen niet hoger ligt bij op- of afritten en in- en uitvoegstroken dan op de overige delen van het traject.
Ten aanzien van technologische hulpmiddelen zie reactie M.
Zie reactie R.

17.
Zie reactie D en N.

Zienswijze 3. Bond Heemschut

Samenvatting

1.
De commissie Heemschut Drenthe geeft aan dat de verkeerssituatie bij Gieten de aandacht verdient en een ingreep te rechtvaardigen is, waarbij de voorkeur niet uit gaat naar een klaverbladmodel gezien het ruimtebeslag dat deze ter plekke zal vereisen.

2.
De commissie Heemschut Drenthe wil echter met betrekking tot de plaatselijke verdubbeling van het traject van de N34 haar zienswijze kenbaar maken. Een dergelijke ingreep tast in ernstige mate de bijzondere landschappelijke en cultuurhistorische waarden aan die het gebied kenmerken en kan een bedreiging vormen voor de internationale erkenning van het Geopark. Verdubbeling van de N34 zal passanten zeker niet verleiden tot exploratie van het bijzondere achterland.

3.
Plaatselijke verdubbeling van de N34 leidt eerder tot een gevaarlijker weg dan de huidige situatie. Van 2 naar 4 stroken en van 4 naar 2, weer van 2 naar 4 stroken, etc., etc. creëert een nieuwe reeks gevaarlijke situaties. Het komt ons voor dat nader onderzoek en een integrale afweging van de gewenste hoofdinfrastructuur in Noordoost -Nederland en het aangrenzende Duitsland de voorkeur verdient boven het alleen in overweging nemen van de route Emmen-west tot De Punt .

4.
De commissie Heemschut Drenthe geeft aan dat de N34 dicht langs tal van Drentse dorpen loopt: Gieten, Borger, Schipborg en Westlaren grenzen direct aan een verdubbelde N34. De dorpen Eext, Ees, Annen en Zuidlaren-Zuid liggen er ook dichtbij. Verspreid langs deze weg staan nu al zo'n veertig woningen naast de huidige bermsloten. Dicht bij de N34 liggen ook verblijfsrecreatiegebieden, zoals Drouwenerzand, 't Vlintenholt en de Zeven Heuveltjes en bij Schipborg en Westlaren, ondernemers die hun bedrijven wel kunnen sluiten.

5.
De commissie Heemschut Drenthe is van mening om de noodzakelijke aanpak van het knelpunt Gieten niet vanzelfsprekend tegelijkertijd te koppelen aan de voorgestelde baanverdubbeling van de N34. Dit omdat de Hondsrug een uniek gebied is en de N34 dwars door de natuur en deels zelfs bijna evenwijdig aan de loop van de Drentse Aa gaat.

Reactie provincie

1.
Dank voor uw inbreng. Zie reactie G.

2.
Zie algemene reactie N.

3.
Zie algemene reactie J.
In het verkeerskundig onderzoek wordt ingegaan op het belang van de weg binnen het hoofdwegennet en in het bijzonder het belang van de weg binnen de regio (zie ook algemene reactie A). De N34 is onderdeel van de hoofdstructuur in Noordoost Nederland. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het traject Emmen- de Punt voor ca 80% voor kortere afstanden wordt gebruikt. Dit duidt onder ander op gebruik van de weg door lokaal en regionaal verkeer. Uit de ruimtelijk economische analyse is gebleken dat de N34 erg belangrijk is voor (zuidoost) Drenthe. Daarom wordt onderzoek naar een gedeeltelijke verdubbeling en de reconstructie van het verkeersplein Gieten gedaan.

4.

De effecten op de omgeving worden nader onderzocht in het MER. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is aangegeven dat bij de uitwerking en inpassing zoveel als mogelijk rekening wordt gehouden met bestaande bebouwing, kunstwerken, ondergrondse en bovengrondse langs-liggende infrastructuur. Zie ook algemene reacties N, P, Q en R.

5.
De reconstructie van het verkeersplein Gieten ziet met name toe op de verbetering van de doorstroming van het verkeer. Het gedeeltelijk verdubbelen van de N34 is met name bedoeld om de veiligheid te verbeteren en het aantal frontale botsingen te voorkomen danwel te verminderen.
Zie algemene reactie D.
Zie algemene reactie N.

Zienswijze 4.

Samenvatting

1.
Inspreker geeft aan dat er een knelpunt is bij het verkeersplein Gieten. Inspreker stelt voor om alleen beperkt te verdubbelen bij Gieten en het geld te gebruiken voor een verschoven Fly-Over waarbij zo goed mogelijk rekening wordt gehouden met de inwoners van Gieten en Eext.

2.
Inspreker geeft aan in te zetten op het permanent beïnvloeden van het rijgedrag van de gebruikers van de N34 met positieve middelen.

3.
Inspreker geeft aan in te zette op het fysiek aanpassen van op/afrit Odoorn en Emmen-Noord en een inhaalverbod op het traject te overwegen.

4.
Inspreker geeft aan wijs om te gaan met het huidige groen langs de N34.

5.
Inspreker geeft aan dat gericht moet worden op geluidremmende maatregelen voor aanwonenden.

Reactie provincie

1.
Naast de geconstateerde doorstromingsproblemen ter hoogte van verkeersplein Gieten (zie algemene reactie B) zijn er ook verkeersveiligheidsproblemen geconstateerd op de trajectdelen van de N34 tussen Emmen en de Punt. Er gebeuren regelmatig frontale ongevallen op de N34 als gevolg van verkeer dat op de verkeerde weghelft belandt. Om dit te voorkomen zijn diverse maatregelen beschouwd in het verkeerskundig onderzoek. Uiteindelijk kiest de provincie ervoor om in te zetten op een gedeeltelijke verdubbeling waarbij de rijbanen fysiek van elkaar gescheiden worden en waarbij inhaalmogelijkheden worden gecreëerd. De verwachting is dat het aantal frontale ongevallen op de verdubbelde stukken hierdoor af zal nemen. Voor een verdere toelichting hierop zie reactie C.
Zie reactie D.

2.
Zie reactie E.

3.
Maatregelen bij Odoorn en Emmen-Noord zijn reeds voorzien. Aansluiting Odoorn en aansluiting Emmen-Noord worden opgeheven. Ter hoogte van Klijndijk wordt een nieuwe ongelijkvloerse aansluiting gerealiseerd. Dit is als uitgangspunt meegenomen in de studie naar de gedeeltelijke verdubbeling van de N34.
Het instellen van een inhaalverbod op de tussengelegen stukken zal meegenomen, onderzocht en afgewogen worden in het MER-onderzoek.

4.
Zie reactie N.

5.
Zie reactie P.

Zienswijze 5.

Samenvatting

1.
Inspreker geeft aan dat het doorgaande verkeer Groningen- Emmen v.v. langs de rotonde geleid moet worden. De drie varianten die nu in beeld zijn kosten veel meer dan de passeeroplossing die inspreker aangeeft (zie voorstel zienswijze).

Reactie provincie

1.
Uw voorstel komt overeen met een fly-over. Bij een fly-over gaat het recht doorgaande verkeer over de rotonde, en passeert daarmee de rotonde. Een fly-over is korter en daarmee voordeliger dan uw voorstel. Een fly-over is één van de varianten die de provincie verder gaat onderzoeken. Voor een verdere toelichting op de varianten verkeersplein Gieten zie algemene reactie G.

Zienswijze 6. Natuur en milieufederatie

Samenvatting

1.
De NMF geeft aan dat in de onderzoeken en de beschouwde verkeersvarianten met de stikstof-factor tot nu toe geen enkele rekening is gehouden.
De tot nu toe in beeld gebrachte varianten voor de aanpak N34 gaan alle uit van een toename van verkeer en zullen leiden tot een grotere gemiddelde verkeerssnelheid over het gehele traject. Dil zal volgens de NMF ongetwijfeld leiden tot een hogere stikstofuitstoot.
Zij pleiten tegen deze achtergrond voor opname van een stikstof- en klimaatvriendelijke wegvariant in de m.e.r.-studie. Concreet verzoekt de NMF om deze variant in het collegebesluit over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau een plek te geven. Zo'n variant zou kunnen bestaan uit een aanpassing van het tracé en het knooppunt rond Gieten (op basis van de hiervoor in hel beeld gebrachte varianten) in combinatie met een duurzaam veilig ingerichte 80 km-variant voor het gehele overige tracé.
Bijkomende voordelen zijn een rustiger en duidelijk weggebruik en vermindering van de geluidsoverlast. Ook in kosten en uitvoeringssnelheid lijkt deze variant alleszins de moeite van een verkenning waard.

Reactie provincie

1.
Zie reactie O en N.
De door u genoemde 80 km-variant is door de provincie reeds onderzocht in de initiatieffase en afgevallen. Voor een verdere toelichting zie algemene reactie L.

Zienswijze 7. Overlegorgaan Nationaal Park Drentsche aa

Samenvatting

1.
Het Overlegorgaan Nationaal Park Drentsche Aa geeft aan dat nut, noodzaak en urgentie zonder enige twijfel moeten zijn en pleiten voor een integrale afweging, waarbij alle belangen worden gewogen, waaronder juist ook die van het Nationaal Park Drentsche Aa. Zij vraagt dan ook het (verkeerskundig) nut, noodzaak en urgentie van de beoogde verdubbeling N34 met actuele gegevens te onderbouwen en ook de consequenties voor natuur, landschap en milieu in beeld te brengen.

2.
De unieke status van het Nationaal Park Drentsche Aa en De Hondsrug UNESCO Geopark zijn ook provinciale belangen. Het Overlegorgaan vraagt of deze belangen wel goed meegewogen zijn in de besluitvorming tot nu toe?
Als Overlegorgaan Drentsche Aa zijn zij van mening dat een dergelijke grote ruimtelijke ontwikkeling moeilijk is in te passen binnen de (kern)kwaliteiten van het Nationaal Park Drentsche Aa, zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie Drenthe (2018) en geborgd in uw eigen omgevingsverordening.

3.
Het Overlegorgaan geeft aan (proactief) alternatieven op te nemen in de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) die anticiperen op tijdgeest/actualiteit (stikstof).

Reactie provincie

1.
Zie reactie A, B, C en deelrapport 1 van het verkeerskundig onderzoek voor de nut-en noodzaak van het nemen van maatregelen op de N34.
Zie reactie N.

2.
Zie reactie N.

3.
In het MER-onderzoek wordt nadere aandacht besteed aan stikstofdepositie. Voor een nadere toelichting zie reactie onder O.

Zienswijze 8. Comité Verschuiving Fly-over

Samenvatting

1.
Comité verschuiving Fly-over geeft aan dat nadrukkelijk door dorpsbewoners de keuze uitgesproken is voor de verschoven variant van de Fly-over naar de westkant van de huidige rotonde. Een variant met optimaal vermindering van de geluiddruk. Het opschuiven van de Fly-over in westelijke richting blijft eigenlijk alleen over als de variant om de geluidsdruk op niet alleen de aanliggende huizen maar ook over het hele dorp Gieten substantieel te verminderen.
Het Comité vraagt te onderzoeken of de Fly-over als een half klaverblad kan worden ingericht waarbij vanuit het zuiden komend verkeer richting Assen kan worden bediend. Idem voor het van Veendam komend verkeer naar Emmen. Dat is volgens het Comité een effectieve manier om de geluidsproblematiek aanzienlijk te verminderen mogelijk zelfs op te lossen.

2.
Het Comité geeft aan te kiezen voor een verschoven Fly-over en vraagt bij de aanleg rekening te houden met het volgende:
- leg de fly-over ruim om het Gietense veentje, dat kan dan worden behouden of zelfs beter worden ingebed met een fietspad.
- op de plaats waar de Fly-over over de N33 gaat, de N33 verdiepen opdat de fly- over niet hoog boven het maaiveld komt te liggen en het geluid van het verkeer niet over Gieten uitwaaiert.
- geen brede ontgravingsprofielen, doch smal en steile taluds, gemaakt met een geluidswerende constructie, zoals de aansluiting van Bunde-Oost op de Autobahn Emden - Ruhrgebied.
- de landschappelijke wal langs de N34 door te trekken en te verhogen tot aan de viaduct afslag Gieten.
- Door de N34 te verschuiven kan er ook ruimte worden gevonden voor een mooie groene bufferzone aan de Westzijde van Gieten.
- Voor de geluidsproblematiek aan de noordzijde te denken aan afscherming, zoals bij de A28 (het bos van) Amelisweerd bij Utrecht. Duurder maar effectief!

Reactie provincie

1.
De variant verschoven Fly-over is onderdeel van het uit te voeren MER-onderzoek en zal daarom, net als alle overige overgebleven varianten), verder worden uitgewerkt en getoetst op (milieu)-aspecten. Geluid is daarbij één van de aspecten die een rol speelt in dat onderzoek. Voor een verdere toelichting op de varianten van verkeersplein Gieten zie algemene reactie G.

Uw suggestie om van verkeersplein Gieten een half klaverblad te maken zal niet meegenomen worden in het MER-onderzoek. Bij een half klaverblad vindt de uitwisseling tussen de N33 en de N34 gelijkvloers plaats d.m.v. rotondes op de hoofdrijbaan van de N34 (of N33). Dit is niet volgens de richtlijnen regionale stroomweg. Deze oplossing komt de doorstroming en verkeersveiligheid niet ten goede. Zie ook reactie G.

2.
De varianten zullen in het kader van het MER-onderzoek verder uitgewerkt worden. Bij de uitwerking van het ontwerp zullen de door het Comité verschoven fly-over aangedragen aspecten, als het Gietense veentje, de hoogteligging i.r.t. geluid, mitigerende maatregelen t.a.v. geluid en overige mitigerende maatregelen, worden afgewogen. Zie ook reactie G.

Zienswijze 9.

Samenvatting

1.
Inspreker geeft aan dat de uitkomst 'gedeeltelijke verdubbeling' uit de MKBA niet overtuigend is omdat de reistijd met de auto vanaf knooppunt Holsloot naar afslag 32 Assen via de route Hoogeveen het snelst is in tijd.
Nut en noodzaak om het autoverkeer via de N34 af te handelen tussen Holsloot en Assen ontbreekt volgens inspreker volledig. De meest logische route voor auto en vrachtverkeer vanaf Holsloot (vanuit Duitsland en Overijssel) naar Assen en Groningen is via A37 en A28 en niet via de N34. Inspreker onderbouwt dat met routeplanner uit Googlemaps.

Inspreker geeft aan dat dit wordt onderstreept door de uitkomsten van het bijbehorende onderzoek: - De gedeeltelijke verdubbeling zal naar verwachting niet tot extra (verkeers-)groei leiden.
De conclusie is volgens inspreker dat dit deel van de N34 slechts door lokaalverkeer wordt gebruikt. Lokaalverkeer is bekend met de inrichting van de weg en gebruikers stellen zich dan ook vaak als "verantwoordelijke weggebruiker" op.

- Ongeveer 20% van de weggebruikers rijdt het hele traject over de N34 Emmen en De Punt.
Inspreker verzoekt de provincie gedetailleerd inzicht te geven in de bestemmingen van de weggebruikers die een zwaar ongeval hebben gehad, (32 tussen 2012-2017). Waren dit lokale gebruikers of doorgaand wegverkeer met een bestemming verder weg dan Assen of Emmen?

- De snelheid van 100km/uur bussen wordt beperkt.
Inspreker geeft aan dat toen de Q-bussen nog 85km/h konden rijden hun snelheid omhoog moest omdat ze het andere wegverkeer ophielden. Nu ze 100 km/h kunnen rijden is het andere verkeer ineens te langzaam. Een uitleg die "vergezocht" is om in "eigen voordeel" te gebruiken

2
Inspreker geeft aan dat in het kader van de MKBA naar het verbeteren van treinverbindingen is gekeken. Inspreker geeft aan dat het aanleggen van een spoorverbinding de beste optie is voor gebiedsontwikkeling van Drenthe op lange termijn en dat op basis hiervan de noodzaak voor de verbetering van de doorstroming door een gedeeltelijke of gehele verdubbeling van de N34 dan ook niet aanwezig is.

3.
Inspreker geeft aan dat de noodzaak voor de verbetering van de veiligheid door een gedeeltelijke of gehele verdubbeling van de N34 niet is aangetoond.
Volgens inspreker ontstaan ongevallen door onverantwoord inhalen en dat dit gedrag is terug te herleiden tot een "gevoel" van snelheid en bereikbaarheid welke niet in verhouding staat tot de realiteit.
Inspreker geeft aan dat indien een landelijke maximumsnelheid van l00km/h wordt ingevoerd het harder rijden op een verdubbeling is verboden.
Inspreker vraagt of de provincie dan ter controle trajectcontrole apparatuur plaatsen zoals nu al op N381 bij Oosterwolde?

Inspreker geeft aan dat de verdubbeling van de N34 een wegbeeld suggereert waarbij harder gereden kan worden dan lO0km/h en dat dat volgens inspreker dus ook zal gebeuren. Hogere gemiddelde snelheden zullen dan weer leiden tot zwaardere ongevallen bij het einde van een verdubbeling. Verkeerspsycholoog Cees Wildervanck is een autoriteit op dit gebied en graag ontvang ik dan ook zijn advies aan het provincie bestuur over deze plannen.

Mocht een scheiding van de enkelbaans rijrichting worden overwogen dan is het aanbrengen van een middenberm met geleiderail de meest logische keuze.

4.
Inspreker geeft aan dat het effect op het milieu en landschap nog onvoldoende zijn onderzocht en onderbouwd door de provincie. Inspreker verwacht een sterk effect op de naastliggende natuurgebieden (NNN-

kaart 2020) en dat de nog niet opgeloste stikstof neerslag in deze natuurgebieden ook bij dit plan een grote rol gaat spelen.

Reactie provincie

1.
Het verkeerskundig onderzoek heeft zich gericht op het stuk van de N34 tussen Emmen en de Punt en niet op de relatie knooppunt Holsloot en Assen. Deze relatie is buiten beschouwing gelaten.
Nut en noodzaak van het nemen van fysieke maatregelen op het stuk van de N34 tussen Emmen en de Punt zijn in deelrapport 1 onderbouwd. Zie ook reactie A, B en C. De N34 is, zoals gebleken is uit de economische analyse, een belangrijke weg voor (zuidoost) Drenthe. Ook op verkeerskundig gebied is de N34 een belangrijke schakel in het hoofdwegennet van Noordoost Nederland. Dit moet zo blijven, en dit is juist een reden waarom dit onderzoek naar een gedeeltelijke verdubbeling en de reconstructie van het verkeersplein Gieten plaatsvindt.
Het doel van de ruimtelijk-economische analyse is om het belang van de N34 inzichtelijk te maken voor de dagelijkse en reguliere activiteiten en de economische structuur van de regio. Het studiegebied van deze analyse is het Hondsruggebied tussen Emmen en Groningen (inclusief beide steden) en de tussenliggende gemeenten. De analyse toont aan de weg veelvuldig gebruikt wordt door lokaal en regionaal woon- en werkverkeer. Voor deze weggebruikers is het van belang dat de N34 een betrouwbare veilige route blijft zodat geen alternatieve routes worden gekozen. Zie hiervoor de reactie onder A.
Ongeveer 20% van de gebruikers van de N34 (tussen Emmen en de Punt) rijdt het hele traject. Uit verkeersonderzoek blijkt dat het traject Emmen- de Punt voor ca 80% voor kortere afstanden wordt gebruikt. Dit duidt onder ander op gebruik van de weg door lokaal en regionaal verkeer. Ondanks dat een groot aandeel van de weggebruiker bekend is met de weginrichting van de weg zien we dat er regelmatig ernstige ongevallen ontstaan, al dan niet met dodelijke afloop. Uit de registratiegegevens van de hulpdiensten is niet te achterhalen of dit mensen uit de regio zijn of mensen elders vandaan. De provincie vindt dat ook niet relevant. Elk (dodelijk) ongeval is er één te veel en gezien de aantallen op de N34 dienen er maatregelen genomen te worden. Zie reactie C.
De Q-liners op de N34 mogen 100 km/u rijden. Op dit moment rijden ze die snelheid in veel gevallen niet. Enerzijds halen ze die snelheid in veel gevallen niet tijdens de drukkere periodes van de dag gezien de lagere snelheid van het vrachtverkeer en de vertraging bij verkeersplein Gieten. Anderzijds is de dienstregeling er tijdens rustigere periodes op de dag niet op ingericht om sneller te rijden.

2.
Uit het MKBA is gebleken dat, voor wat betreft de investeringen (kosten)die gedaan moeten worden en wat het de regio oplevert (baten), het aanpakken van de N34 positiever scoort ten opzichte van het aanleggen van de treinverbinding. Vandaar dat destijds is gekozen om in te zetten op het optimaliseren van de N34.
Daar komt bij dat met het aanleggen van een treinverbinding de veiligheidsproblematiek op de N34 niet wordt opgelost. Uit de veiligheidsanalyse is gebleken dat ook op momenten dat het rustiger is op de weg, dus lagere intensiteiten, er evenzo goed of juist dan ernstige ongevallen plaats hebben gevonden.

3.
Zie reactie C.
Zie reactie J.
Zie reactie K.

4.
Zie reactie N.

Zienswijze 10.

Samenvatting

1.
Inspreker mist het alternatief van volledige verdubbeling tot drie rijstroken en wisselend per ochtend- of avondspits met kruis en pijl de middelste rijstrook openstellen. Bij op- en afritten stelt inspreker middenbermen voor zoals die nu voorkomen in Overijssel op de N36 van Witte Palen naar Almelo.

Reactie provincie

1.
Het lijkt erop dat inspreker refereert aan een zogenaamde spitstrook. Het aanleggen van een spitsstrook is vooral bedoeld om de capaciteit van de weg op bepaalde momenten (in de spitst) te vergroten. Echter er is geen sprake van een capaciteitsprobleem op de weg. De hoofdreden van het nemen van maatregelen op de trajectdelen van de N34 is vanwege de verkeersveiligheid. Voor een verdere toelichting hierop zie reactie A en C.
Daarnaast vraagt deze ingreep ook de nodige ruimte om de strook aan te leggen. In het geval van de N34 dient de gehele weg verbreedt met een extra rijbaan en calamiteitenstroken aan de buitenzijde van de weg te worden.

Zienswijze 11.

Samenvatting

1.
Inspreker is van mening dat de beleving van de omgeving van de weg in sterke mate verloren gaat door een verdubbeling.

2.
Inspreker is van mening dat de weg niet gevaarlijk is. Het zijn de automobilisten die gevaarlijk gedrag vertonen. Het gedeeltelijk verdubbelen werkt volgens inspreker juist hardrijden en onverantwoord inhaalgedrag in de hand.

3.
Inspreker is van mening dat de oplossing gezocht moet worden bij de reeds in ontwikkeling zijnde verdubbeling van het Friese gedeelte van de N381 en via de N381 en de autosnelweg(!) A28 een snelle verbinding tussen Emmen en Groningen tot stand te brengen. dit heeft geen nadelige invloed op het karakter van de Hondsrug. Natuurlijk blijft het dan mogelijk voor de inwoners van de dorpen aan de N34 over de hun vertrouwde "Hunebed Highway" (met 2 rijstroken) naar Groningen te rijden.

4.
Inspreker is van mening dat naar aanleiding van de ontwikkelingen rond de stikstofproblematiek en de kringlooplandbouw een snelheidsbeperking op de N34 {80 km/h), met een continu doorgetrokken dubbele middenstreep, prima past naast de N381/A28 {100 km/h).

Reactie provincie

1.
Zie reactie N.

2.
Zie reactie E.
Zie reactie K.

3.
Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het opwaarderen van de N381 nauwelijks effect zal hebben. Mogelijke oorzaak hiervan is dat deze route alleen interessant is voor verkeer dat over het hele traject tussen Emmen en Groningen (en vice versa) rijdt. Dit is slechts een klein deel van het verkeer op de N34 (ca. 20%). Het grootste deel van het verkeer rijdt niet het gehele traject. Voor dat deel van het verkeer is een route via de N381 of N391 niet interessant. Daarnaast zijn de routes via de N381 en N391 beduidend langer (N381: +14km, +31%). Inzetten op het verbeteren van deze routes zal geen of nauwelijks effect hebben op de knelpunten op de N34. Daarnaast doorkruisen deze routes ook karakteristieke landschappen en waardevolle gebieden.
Zie reactie A.
Zie reactie B.
Zie reactie C.
Zoals aangegeven in reactie N is het een belangrijke opgave om bij de inpassing recht te doen aan het landschap en daarmee het karakter van de Hondsrug.

4.
Zie algemene reactie L.
Het aanbrengen van een doorgetrokken middenstreep - of een scheiding dat het terecht komen op de andere weghelft bemoeilijkt - voorkomt niet dat weggebruikers op de andere weghelft terecht kunnen komen en voorkomt daarmee ook niet de kans op frontale botsingen. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het aanbrengen van een fysieke rijbaanscheiding de beste oplossing is met betrekking tot veiligheid en het voorkomen van frontale ongevallen.

Zienswijze 12.

Samenvatting

1.
Inspreker is van mening dat er te veel bezwaren kleven aan de voorgenomen gedeeltelijke verdubbeling van de N34 vanuit natuur/landschappelijk oogpunt.

2.
Inspreker is van mening dat door het algemene terugbrengen van de rijsnelheid naar max. 100 km per uur gaat het plan ook geen significante tijdwinst voor weggebruikers opleveren. De snelheidsbeperking is een maatregel die genomen is nadat er al veel in gang gezet is ronde de N34.

3.
Inspreker is van mening dat qua veiligheid de gedeeltelijke verdubbeling eigenlijk een tegemoetkoming is aan het gevaarlijke en roekeloze rijgedrag van een beperkte groep weggebruikers.

4.
Volgens inspreker gaan op afzienbare termijn auto's uitgerust worden met kunstmatige intelligentie waardoor eventueel gevaarlijk rijgedrag gecorrigeerd wordt en zelfs uitgesloten gaat worden. Tot zolang zijn er wellicht andere en goedkopere maatregelen nodig om gevaarlijk rijgedrag te bestrijden.

Reactie provincie

1
Zie reactie N.

2.
Zie reactie C1.

3.
Zie reactie E.
Zie reactie C.

4.
Zie reactie M.

Zienswijze 13.

Samenvatting

1.
Inspreker vindt aanpak van verkeersplein Gieten zoals voorgesteld een goede zaak.

2.
Inspreker vindt verdubbeling van de N34 in meerdere trajecten geen goede zaak: dit leidt tot onwenselijk rijgedrag. Men zal proberen zo veel mogelijk in te gaan halen op de dubbele rijbaan trajecten. Dit racegedrag leidt juist tot een verlaging van de verkeersveiligheid, niet een verbetering.

3.
Inspreker is van mening dat naast verdubbeling met 1 traject het aanbeveling verdient ook te onderzoeken of een aanpak die gevaarlijk inhaalgedrag bestrijdt de voorkeur verdient (financieel, invloed op het milieu, etc.):
- tussen Coevorden en Hardenberg mag niet worden ingehaald: doorgetrokken dubbele streep met geribbelde brede groene invulling;
- op de N18 tussen Haaksbergen en Groenlo kan niet worden ingehaald doordat de rijbanen gescheiden zijn door een vangrail.

Inspreker is van mening dat beide voornoemde opties een aanmerkelijk rustiger verkeersbeeld opleveren dan momenteel op de N34 het geval is. De doorstroming is prima en er worden geen gevaarlijke inhaalmanoeuvres uitgevoerd.

Reactie provincie

1.
De provincie neemt de opmerking voor kennisgeving aan.

2.
Zie reactie J.
Zie reactie K.

3.
Uit onderzoek blijkt inderdaad dat het fysiek onmogelijk maken om op de andere rijbaan te komen de beste oplossing is om de verkeersveiligheidsproblematiek op de N34 aan te pakken.
Zie reactie C.

De door u genoemde wegen zijn moeilijk te vergelijken met de N34. De N34 ligt in de provincie Drenthe. De door u genoemde wegen liggen in een andere provincie. De wegen hebben mogelijk een andere functie in het netwerk, het gebruik is anders, de intensiteiten zijn anders en de provincie Drenthe heeft doelstellingen op de N34 ten aanzien van openbaar vervoer. Dit maakt het lastig om de maatregelen, die de verschillende overheden nemen, met elkaar te vergelijken.

Zienswijze 14.

Samenvatting

1.
Inspreker vindt het onbegrijpelijk dat de N34 verdubbeld zou moeten worden, op delen van de weg. Inspreker stelt voor eventueel een spitsstrook voor de bus aan te leggen en de fietsenstallingen/parkeerplekken bij de bushalte uit te breiden. Bv bij de N34/Annen is het te klein geworden.

2.
Inspreker geeft aan dat voor de veiligheid er een 80 km weg van gemaakt kan worden met een middenberm waardoor je niet kunt inhalen, ook veel beter voor het milieu. Inspreker hoopt op een groen en slim alternatief.

Reactie provincie

1.
Zie algemene reactie A en C voor een nadere toelichting op nut- en noodzaak van de voorgestelde maatregelen. Op de N34 gebeuren regelmatig ernstige frontale ongevallen, vaak met dodelijke afloop. Frontale ongevallen kunnen voorkomen worden door een fysieke rijbaanscheiding. De provincie is voornemens om dit middels een gedeeltelijk 2x2 profiel (met geleiderail of middenberm) te doen waarbij inhaalmogelijkheden gecreëerd worden ter verhoging van het comfort van de weg. De extra rijstrook die hierbij gecreëerd wordt kan zowel door bussen als door het overige autoverkeer gebruikt worden en is daarmee veel efficiënter dan de door u voorgestelde spitsstrook voor bussen.
Één van doelstellingen van het project is het verbeteren van het openbaar vervoer over de N34. In de volgende fase(s) zal deze doelstelling verder uitgewerkt worden. Het uitbreiden van parkeerplekken en fietsenstallingen zullen hierbij in overweging worden genomen.

2.
Zie reactie L.
De provincie deelt uw mening dat het fysiek scheiden van de rijbanen van de N34 de beste manier is om de verkeersveiligheid te verbeteren. De provincie kiest daarbij voor het 2x2 profiel. Voor een nadere toelichting zie reactie C.

Zienswijze 15.

Samenvatting

1.
Inspreker pleit voor de maximumsnelheid naar 80 te brengen en trajectcontrole in te stellen op het hele traject. Dit leidt volgens inspreker tot minder files en minder ongelukken en een enorme milieuwinst. Mogelijk is een fly-over niet meer nodig en wordt door automobilisten mogelijk de overstap gemaakt op open baar vervoer. Men wordt volgens inspreker in ieder geval niet gestimuleerd om van de bus in de auto te stappen of een tweede auto aan te schaffen.

2.
Inspreker geeft aan dat bij een gedeeltelijke verdubbeling gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. volgens inspreker willen veel automobilisten snel inhalen en nemen daarbij risico's door te laat in te voegen of af te snijden.

Reactie provincie

1.

Om de veiligheid en de aantrekkelijkheid van de N34 (zie algemene reactie A) te waarborgen en te verbeteren is de provincie voornemens om de maatregelen verder te onderzoeken in het MER zoals opgenomen in de NRD. De maatregelen moeten zorgen voor een verbetering van de verkeersveiligheid, de doorstroming en het openbaar vervoer over de N34.
Zie reactie C.
Zie reactie B.
Zie reactie L.

2.
Zie reactie J.
Zie reactie K.

Zienswijze 16.

Samenvatting

1.
Inspreker is van mening dat het knooppunt bij Gieten een probleem is en vindt het belangrijk dat het knooppunt aangepakt wordt. Het liefst met een gewone fly-over omdat die variant minder schaarse natuur- en landbouwgrond kost dan de verschoven fly-over.

2.
Volgens inspreker zijn er nu nooit files op de N34. Inspreker is van mening dat een gedeeltelijke verdubbeling files zal veroorzaken op meerdere plekken waar het verkeer van 4 naar 2 banen moet.
Inspreker is van mening nu niet te verdubbelen. Mochten er in de toekomst daadwerkelijk files ontstaan op de N34 (los van het knooppunt), dan is het dan tijd om de weg compleet te verdubbelen.

3.
Inspreker geeft aan dat de makkelijkste manier om de weg veiliger te maken is de limiet van 100 terug te brengen naar 80 én daar op te handhaven.

Een probleem op de Hunebed Highway is de snelheidslimiet. Je mag er 100 rijden, maar vrachtwagens en ouderen rijden vaak 80 of 90. Daarom gaan mensen inhalen, vaak op punten waar dat nauwelijks kan. En dat is gevaarlijk en levert ongelukken.

Dat zal de wens om in te halen verminderen, de kans op ongelukken verkleinen, het invoegen makkelijker maken (filevorming bij invoegstroken verkleinen) en tegelijk een stuk beter zijn voor de natuur op de Hondsrug.

Daarom vraag ik de provincie om alsnog een groene variant op te nemen in de onderzoeksopzet. Een N34 waar 80 de maximum snelheid is, de doorstroom goed is, de veiligheid hoog en de natuur gespaard wordt.

4.
Inspreker geeft aan een groene variant te onderzoeken.

Reactie provincie

1.
Zie reactie B.
Uit het verkeersonderzoek blijkt inderdaad dat een reconstructie van het verkeersplein Gieten de doorstroming verbeterd. In het MER wordt nader onderzoek gedaan naar de verschillende alternatieven. Op basis van onder andere de resultaten van het MER wordt het voorkeursalternatief bepaald.
Zie reactie G.

2.
De provincie wil de trajectdelen niet verdubbelen vanwege een capaciteitsprobleem (er staan inderdaad weinig files op de trajectdelen), maar vanwege de verkeersveiligheid. Zie reactie C.
De vormgeving van 2 rijstroken naar 1 rijstrook is een punt van aandacht bij de verdere uitwerking van de plannen. Zie reactie J. De verwachting is dat gezien de verkeersintensiteiten nu en in de toekomst geen files zullen ontstaan. De intensiteiten zijn hiervoor te laag.
Zie reactie D.

3.
Zie reactie L.
Zie reactie E en F.

4.
Zie reactie onder punt 3 en zie reactie onder L.
Zie reactie onder 3.

Zienswijze 17.

Samenvatting

1.
Inspreker geeft aan dat ter plaatse van zijn woning het geluid van de N34 goed te horen is. Door verdubbeling ter hoogte van de Heiakkers in Eext aan de oostzijde komt de N34 dichterbij zijn woning te liggen. Indiener verzoekt daarom om een zo stil mogelijk type asfalt, ongeacht eventueel hogere kosten, extra onderhoud of kortere levensduur.

Reactie provincie

1.
Zie reactie P.
Zie reactie Q.

Zienswijze 18.

Samenvatting

1.
Inspreker vraagt zich af waarom de rotonde in Gieten niet wordt aangepast waardoor gebruikers van de N34 rechtstreeks over de rotonde kunnen rijden. Volgens inspreker verdwijnt dan het knelpunt en is verdubbeling niet direct noodzakelijk.

Reactie provincie

1.
Uw suggestie ten aanzien van verkeersplein Gieten is één van de alternatieven die is opgenomen in de NRD. Zie ook reactie G.
Naast maatregelen ter hoogte van verkeersplein Gieten is de provincie van mening dat er ook maatregelen op de trajectdelen nodig zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. Voor een nadere toelichting zie reactie C.

Zienswijze 19.

Samenvatting

1.
De PAS-uitspraak schrijft voor eerst de natuur herstellen en verbeteren en bij het ondernemen van activiteiten vooraf compensatie bieden voor nadeel als gevolg van die nadien te treffen maatregelen. Inspreker geeft aan dat in bijzondere omstandigheden afgeweken kan worden, maar dat dan een ADC-toets moet worden uitgevoerd.
Inspreker doorloopt de toets en concludeert dat er alternatieven zijn (80 km/u, middengeleider, inhaalverbod), dat er geen dwingende redenen van openbaar belang zijn en dat er geen compensatie plaatsvindt. Daarom is verdubbelen onmogelijk en zijn voor aanpassing van verkeersplein Gieten eerst compenserende maatregelen nodig.

2.
Inspreker geeft aan dat door de Covid19-vrisis het wegverkeer met 25% is afgekomen. De verwachting is dat de economische groei zeer zal vertragen en dat ook na de crisis structureel meer thuiswerken zal plaatsvinden. Onderwijs kan ook meer digitaal uitvoering krijgen. Matiging van de verkeersdruk is haalbaar. Deze ontwikkeling moet volgens inspreker bij verdere uitwerking nadrukkelijk worden betrokken.

3.
Inspreker geeft aan dat de N34 slechts op 500 meter afstand van het Drouwenerzand ligt. In dit gebied is de stilte nu al aangetast door wegverkeerslawaai en komen door stikstofoverschot minder vlinder- en vogelsoorten voor dan een aantal jaren geleden.

Inspreker geeft aan dat inspanningen om tot versterking van de natuur te komen, noodzakelijk zijn. Door verbreding van de N34 wordt de rijsnelheid verhoogd in plaats van verlaagd en is het effect contraproductief.

4.
Inspreker geeft aan dat sprake zal zijn van aantasting van het leefmilieu en persoonlijke levenssfeer in de zin van artikel 8 van het EVRM (Urgenda-uitspraken).

5.
Inspreker is van mening dat het bestuurlijk verwijtbaar is dat de enige mogelijkheid voor verkeersplein Gieten zonder blijvende schade voor het landschap en die bovenal geluidsarm en uitstootdempend is, namelijk een zijwaartse, ondergrondse verbinding, op voorhand onmogelijk is gemaakt doordat het niet past binnen het 'taakstellend budget'.

6.
Inspreker vindt de houding dat het geluid binnen de normen blijft, niet aansluiten bij de beleving van veel betrokkenen die overlast en aantasting van het leefgenot en de mogelijkheid de natuurwaarden te ervaren, ondervinden.

7.
Inspreker vindt de voorgenomen planvorming niet in balans en verwacht dat deze zal leiden tot verdere teloorgang van biodiversiteit en unieke waarden.

Reactie provincie

1.
De uitspraak waar de inspreker aan refereert gaat over het Programma Aanpak Stikstof. Op 29 mei 2019 deed de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State twee belangrijke uitspraken over dit Programma Aanpak Stikstof (PAS).
De Afdeling bestuursrechtspraak oordeelde dat het PAS niet als basis mag worden gebruikt voor toestemming voor activiteiten die extra stikstofuitstoot veroorzaken.

Op basis van het PAS wordt vooruitlopend op toekomstige positieve gevolgen van maatregelen voor beschermde natuurgebieden, alvast toestemming gegeven voor activiteiten die mogelijk schadelijk zijn voor die gebieden. Zo'n toestemming vooraf mag niet op grond van de Europese Habitatrichtlijn. Die eist namelijk dat vooraf vast moet staan dat de geplande maatregelen daadwerkelijk resultaat hebben.
In het kader van het onderzoek naar de gedeeltelijke verdubbeling wordt geen gebruik gemaakt van het PAS zoals die voor de uitspraak van 29 mei 2019 werd gebruikt. Zoals aangegeven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt in het kader van de Natuurbeschermingswet een zelfstandige voortoets/Passende beoordeling uitgevoerd. In dit kader wordt stikstof ook beoordeeld. Afhankelijk van de resultaten van een eventuele Passende beoordeling kunnen eventueel mitigerende maatregelen getroffen worden. Mochten deze niet voldoende zekerheid bieden dan is de ADC toets pas aan de orde.

2.
Zie reactie S.

3.
In het kader van het MER wordt nader onderzoek gedaan naar de effecten van de gedeeltelijke verdubbeling op de natuur. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is het relevante provinciale beleid beschreven, waarbij aandacht is besteed aan de kernkwaliteiten. Een van die kernkwaliteiten is Rust: stilte en duisternis. Conform het provinciaal beleid wordt getoetst of de maatregelen op de N34 de kernkwaliteiten significant aantasten. In het MER wordt hier nader onderzoek naar gedaan. Voor een nadere toelichting zie reactie onder N.
Zie reactie O.
Zie reactie P.
Zie reactie K.

4.
Zoals aangegeven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt het leefmilieu in het MER nader onderzocht. Het betreffende artikel waar inspreker naar verwijst ziet toe op 'Recht op eerbiediging van privé familie- en gezinsleven'. Er zal lopende het onderzoek, aanleg en gebruik van de weg aandacht zijn voor leefbaarheid en de gevolgen voor mens en milieu. Mocht er ondanks een zorgvuldig proces toch sprak zijn van schade- en/of waardevermindering dan zijn daar regelingen voor.

5.
In de initiatieffase is een ondergrondse oplossing van aanpak verkeersplein Gieten onderzocht (zie deelrapport 2 van het verkeersonderzoek). Deze oplossing zal onder de nu al lagergelegen N33 door moeten. Gezien de kosten die gemoeid zijn met deze oplossing en het taakstellend budget van € 90.000.000,- is het geen realistische variant. Daarom is besloten om deze variant niet verder te onderzoeken.
Voor een verdere toelichting hierop zie de reactie G.

6.
Zie reactie Q.
Zie reactie P.

7.
Zie reactie N.

Zienswijze 20.

Samenvatting

1.
Inspreker vindt het kwalijk dat het toezenden van een papieren exemplaar niet wordt toegestaan, ook niet nu het bezoeken van een gemeentehuis als gevolg van de Corona-crisis geen optie is. Inspreker kan hierdoor niet tot een goed afgewogen oordeel komen.

2.
Inspreker vindt het onjuist dat het besluit tot gedeeltelijke verdubbeling door Provinciale Staten van eind 2018 er al ligt, zonder vorm van inspraak vooraf. Indiener vindt dat de procedure gestopt of over gedaan moet worden, om vanaf het begin inspraak en participatie serieus mee te nemen.

3.
Inspreker verwacht dat de vier alternatieven geen verbetering van de verkeersveiligheid zullen opleveren.

4.
Inspreker geeft aan dat de stikstofproblematiek niet betrokken is bij de besluitvorming van Provinciale Staten eind 2018. Dit is een omissie.

5.
Een vijfde variant waarbij een onderzoek wordt gedaan naar de stikstof- en klimaatvriendelijke gevolgen ontbreekt. Ook dit is volgens inspreker een omissie.

6.
Een variant waarbij de maximum snelheid wordt verlaagd naar 80 km/u ontbreekt. De voordelen daarvoor voor de stikstof-en klimaatproblematiek zijn volgens inspreker bekend en evident.

7.
Inspreker geeft aan dat nergens de huidige capaciteit en capaciteitsdruk van de N34 wordt vermeld. De conclusie over de noodzaak van de verdubbeling wordt daardoor niet aangetoond.

8.
Inspreker is van mening dat de reconstructie van de rotonde Gieten niet gekoppeld moet worden aan het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34. De reconstructie is noodzakelijk en moet snel gedaan worden, dit wordt door nagenoeg iedereen onderkend. Bij de verdubbeling kunnen grote vraagtekens worden gezet over nut en noodzaak. Door koppeling kan de planning van de reconstructie van de rotonde onder druk komen te staan.

9.
Inspreker stelt voor de N33 verdiept aan te leggen ter hoogte van de huidige rotonde en richting Veendam doorlopend tot voorbij de bebouwing. Uitgangspunten van aanpassing dienen in elk geval te zijn: geen files, geen geluidsoverlast voor bewoners Gieten en Eext, geen aantasting van de natuur en landbouwgronden.

10.
Volgens inspreker is het onaannemelijk te veronderstellen dat door het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 het aantal verkeersongelukken zal dalen, omdat ongelukken niet alleen veroorzaakt worden door onjuist inhalen en botsingen, maar ook door te hard rijden en fout rijgedrag zoals keren op de weg. Inspreker stelt voor om een fysieke rijbaanscheiding aan te brengen, enige ruimte aan de zijkanten van de weg voor hulpverlening en eventueel op enige afstand van elkaar parkeer-/pechstroken.

11.
Inspreker vindt (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 ongewenst en overbodig omdat:

- De N34 door waardevolle natuurgebieden en landschappen loopt. Door verdubbeling vervalt mogelijk de Unesco-status, deze status kan niet opgeofferd worden voor rijwinst van 3 minuten.
- Verdubbeling leidt niet tot een veiligere weg omdat het uitnodigt tot inhalen en aan het eind van

de verbreding ontstaan gevaarlijke situaties en files.
- Verbreding, zeker aan de oostzijde, levert meer geluidsoverlast. De normen worden niet overschreden maar de beleving is anders.
- Verbetering van verkeersveiligheid vindt niet plaats door verbreding omdat velen de snelheidslimiet van 100 km/u zullen overschrijden.
- Inspreker geeft aan dat verdubbeling primair gaat om verbeteren van verkeersveiligheid, terwijl het lijkt te gaan om economische ontwikkeling. De Drentse economie floreert vanwege beperkte infrastructuur en beperkt aantal bedrijventerrein waardoor het toeristisch aantrekkelijk is. De ontwikkeling staat daarmee haaks op het provinciale beleid dat voorrang geeft aan het verder ontwikkelen van het toerisme.

Reactie provincie

1.
De provincie betreurt deze reactie. Ondanks deze situatie met COVID-19 was het mogelijke om op afspraak het gemeentehuis te bezoeken en daar een papierenexemplaar in te zien. Dit neemt niet weg dat op uw verzoek - tegen kostprijs - een papierenexemplaar toegezonden had moeten worden.

2.
Provinciale Staten hebben niet het besluit genomen om de N34 (gedeeltelijk) te verdubbelen. Provinciale Staten hebben het besluit genomen om een (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 te onderzoeken. Middels het vaststellen van de Startnotitie is de opdracht, de kaders en de randvoorwaarden vastgelegd voor het uitvoeren van het onderzoek. Onderdeel van deze opdracht is een zorgvuldig omgevingsproces.

3.
Doordat rijbanen fysiek van elkaar gescheiden worden kunnen daar op die plekken geen frontale (vaak ernstige) ongevallen meer ontstaan. Hierdoor zal de verkeersveiligheid verbeterd worden. Zie reactie C.

4.
Er is besloten om een gedeeltelijke verdubbeling van de N34 nader te onderzoeken. Hiervoor wordt een m.e.r.procedure opgestart. In het MER-onderzoek zullen de effecten van de verschillende alternatieven op de verschillende (milieu)aspecten inzichtelijk worden gemaakt. Lucht, waaronder stikstof, en natuur zijn hier onderdeel van. Zie reactie onder N.

5.
Zie reactie hiervoor onder 4. In het MER wordt nader onderzoek gedaan naar stikstof. Ook wordt nader ingegaan op klimaat in het MER.

6.
Zie reactie L.
Zie reactie hiervoor onder 4 en 5.

7.
Er is onderzoek gedaan naar de I/C verhouding. Dit is een verhouding tussen de intensiteiten op de weg en de capaciteit van de weg. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat er geen capaciteitsproblemen zijn. Dit is echter ook niet de reden waarom de provincie de trajectdelen wil verdubbelen. De provincie wil dit doen om de verkeersveiligheid op de N34 te verbeteren. Zie reactie C.
De reconstructie van het verkeersplein Gieten ziet met name toe op de verbetering van de doorstroming van het verkeer. Zie reactie B.

8.
Zie reactie A, B, C en D.

9.

De N33 is reeds verdiept aangelegd. Een reconstructie van de huidige verdiepte N33 wordt niet als een reëel alternatief beschouwd om mee te nemen in het m.e.r.-onderzoek. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de verwachte extra kosten en de impact op de omgeving.
Het uitgangspunt bij de reconstructie van het verkeersplein Gieten is het verbeteren van de doorstroming. De voorgestelde oplossingen in de NRD bieden allemaal een aanzienlijke verbetering van de doorstroming. De overige aspecten worden nader onderzocht in het MER. Voor een nadere toelichting zie reactie G.

10.
De provincie is het met u eens dat een fysieke rijbaanscheiding een goede manier is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarbij kiest zij voor het gedeeltelijke 2x2 profiel.
Zie reactie C.
Zie reactie E.

11.
Zie reactie N.
Zie reactie C.
Zie reactie J.
Zie reactie K.
De reconstructie van het verkeersplein Gieten ziet met name toe op de verbetering van de doorstroming van het verkeer. Het gedeeltelijk verdubbelen van de N34 is met name bedoeld om de veiligheid te verbeteren en het aantal frontale botsingen te voorkomen danwel te verminderen. De provincie wil er voor zorgen dat de N34 een aantrekkelijke route blijft om te gebruiken. Zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en het detailniveau juist ook om dat dit de bereikbaarheid van de regio en daarmee de economie en de werkgelegenheid ten goede komt. Zie ook reactie A.
Zie reactie P en Q.

Zienswijze 21.

Samenvatting

1.
Inspreker geeft een historische beschrijving van de ontwikkeling van de N34 en de rotonde van Gieten.

2.
Inspreker draagt een alternatieve route aan vanaf de N34 richting Friesland om de drukte bij Groningen te vermijden. De voorgestelde route is af te slaan bij Zuidlaren en dan richting Vries en Peize aan te sluiten bij de A7.

Reactie provincie

1.
De provincie bedankt inspreker voor deze beschrijving en neemt deze voor kennisgeving aan.

2.
Het beleid van de provincies, gemeenten en het Rijk is erop gericht om doorgaand verkeer zoveel mogelijk te bundelen op het hoofdwegennet en daarmee het onderliggende netwerk te ontlasten. Dit komt de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers ten goede. De door u aangedragen alternatieve route verloopt via het onderliggend wegennet en bedoeld is voor bestemmingsverkeer en in plaats van doorgaand verkeer. De provincie neemt daarom uw suggestie niet in overweging als alternatief voor de N34. Zie ook reactie A en zie ook reactie C.

Zienswijze 22.

Samenvatting

1.
Inspreker geeft aan bezwaar te hebben tegen het gedeeltelijk verbreden van de N34 omdat dit voor inspreker een toename van geluidsoverlast zal betekenen. Inspreker woont hemelsbreed op 400 m van de N34 en ondervindt geluidhinder van de weg en geeft aan dat er sprake van een verdubbeling van geluidsoverlast zal zijn indien de N34 verbreedt wordt en de snelheid van 100 km/uur wordt gehandhaafd. Inspreker vindt dat niet acceptabel, helemaal nu sprake is van een volstrekt onnodig plan tot verbreding van die weg.

2.
Inspreker geeft aan dat een verschoven fly-over onbespreekbaar is. De N34 komt daarmee dichter bij het huis van inspreker te liggen dan de geschetste 400 meter. Dat houdt in een verdere toename van de geluidsoverlast en dat is voor inspreker niet acceptabel. Inspreker heeft voorkeur voor de fly-over op de huidige locatie van het verkeersplein. Op die manier ontstaat voor de omwonenden de minste geluidsoverlast. In een artikel in het blad "De Schakel" van 25 maart jl. valt te lezen dat het college van Gedeputeerde Staten van Drenthe niet bereid is om extra geluidwerende maatregelen te nemen omdat dit de duur zou zijn. Een onredelijk en onhoudbaar standpunt volgens inspreker. Immers, de hele verdubbeling van de N34 is een ondoordacht plan hetgeen van tafel moet. Dan blijft er alsnog genoeg budget over om de N34 ter plaatste van de fly-over verdiept aan te leggen.

3.
Uit sommige uitlatingen van inwoners van Eext zou volgens inspreker afgeleid kunnen worden dat de wens om een directe aansluiting van Eext op de N34 te realiseren, breed gedragen zou worden. Dat is echter niet het geval. Een dergelijke directe aansluiting zou namelijk onder andere aangelegd kunnen worden aan het einde van de Naweg in oostelijke richting. Die weg loopt nu nog dood aldaar.
Inspreker gaat op geen enkele wijze akkoord met een dergelijke omvorming van de Naweg tot een soort ontsluitingsweg. Inspreker geeft aan dat dit nog een verdere toename van de geluidsoverlast zou inhouden.

4.
Inspreker geeft aan grote bezwaren te hebben tegen de verdubbeling van de N34 en de aanpak van het verkeersplein bij Gieten tenzij die op het huidige tracé en verdiept wordt aangelegd.
De bedoeling van de gedeeltelijke verdubbeling is het verbeteren van de doorstroming van het verkeer enerzijds en het verhogen van de verkeersveiligheid anderzijds.
Inspreker geeft aan dat de doorstroming op de N34 op dit moment al toereikend is. Inspreker gebruikt de weg regelmatig en er is nooit sprake van files, uitgezonderd tijdens de avond- en ochtendspits bij het verkeersplein Gieten.
Verder blijkt dat zelfs bij gebruik van het gehele traject Emmen - De Punt de tijdswinst maximaal 3 minuten zal bedragen. Derhalve zal de doorstroming niet of nauwelijks verbeteren.
Wat de verkeersveiligheid betreft stelt uw provincie dat door de verdubbeling minder ongelukken zullen plaatsvinden. Het valt echter te verwachten dat door de gedeeltelijke verdubbeling de verkeersveiligheid juist zal afnemen. Er zal harder worden gereden op de tweebaans stukken en er zullen gevaarlijke situaties ontstaan als bij het einde van de dubbele strook weer moet worden ingevoegd. De verleiding om nog even een extra voorligger "mee te pakken" voordat wordt ingevoegd, zal volgens inspreker voor veel automobilisten groot zijn.
Maar met eenvoudige ingrepen kan het wegontwerp verbeterd worden wat tot minder ongelukken zal leiden. Rijbaanscheiding met een lage afscheiding op de middenstreep is eenvoudig en doelmatig om inhalen tegen te gaan. Als de maximum snelheid wordt teruggebracht tot 80 km/h zal de verkeersveiligheid sowieso verbeteren.

5.
Inspreker geeft aan dat onderzoek van Rijkwaterstaat aantoont dat de verdubbeling van de N33 geleid heeft tot harder rijden dan toegestaan en dat daarmee de stikstofuitstoot ter plaatse is vergroot. De

natuurgebieden aan weerszijden van de N34 hebben al sterk te lijden onder de neerslag van stikstof. Volgens een recent rapport van het Wereld Natuur Fonds gaat het met de natuur in Nederland slechter dan ooit, met name als gevolg van de toegenomen stikstof uitstoot.
Het is dan naar mening van inspreker niet verantwoord om naar een verdubbeling van de N34 te streven die het beoogde effect niet zal realiseren.

Reactie

1.
Zie reactie P en Q.

2.
Zie reactie G, P en Q.

3.
Zie reactie T.

4.
Zie reactie B, C, J, K en L.

5.
Zie reactie N en O.

Zienswijze 23.

Samenvatting

1.
Inspreker vindt het kwalijk dat het toezenden van een papieren exemplaar niet wordt toegestaan, ook niet nu het bezoeken van een gemeentehuis als gevolg van de Corona-crisis geen optie is. Inspreker kan hierdoor niet tot een goed afgewogen oordeel komen.

2.
Inspreker vindt het onjuist dat het besluit tot gedeeltelijke verdubbeling door Provinciale Staten van eind 2018 er al ligt, zonder vorm van inspraak vooraf. Indiener vindt dat de procedure gestopt of over gedaan moet worden, om vanaf het begin inspraak en participatie serieus mee te nemen.

3.
Inspreker verwacht dat de vier alternatieven geen verbetering van de verkeersveiligheid zullen opleveren.

4.
Inspreker geeft aan dat de stikstofproblematiek niet betrokken is bij de besluitvorming van Provinciale Staten eind 2018. Dit is een omissie.

5.
Een vijfde variant waarbij een onderzoek wordt gedaan naar de stikstof- en klimaatvriendelijke gevolgen ontbreekt. Ook dit is volgens inspreker een omissie.

6.
Een variant waarbij de maximum snelheid wordt verlaagd naar 80 km/u ontbreekt. De voordelen daarvoor voor de stikstof-en klimaatproblematiek zijn volgens inspreker bekend en evident.

7.
Inspreker geeft aan dat nergens de huidige capaciteit en capaciteitsdruk van de N34 wordt vermeld. De conclusie over de noodzaak van de verdubbeling wordt daardoor niet aangetoond.

8.
Inspreker is van mening dat de reconstructie van de rotonde Gieten niet gekoppeld moet worden aan het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34. De reconstructie is noodzakelijk en moet snel gedaan worden, dit wordt door nagenoeg iedereen onderkend. Bij de verdubbeling kunnen grote vraagtekens worden gezet over nut en noodzaak. Door koppeling kan de planning van de reconstructie van de rotonde onder druk komen te staan.

9.
Inspreker stelt voor de N33 verdiept aan te leggen ter hoogte van de huidige rotonde en richting Veendam doorlopend tot voorbij de bebouwing. Uitgangspunten van aanpassing dienen in elk geval te zijn: geen files, geen geluidsoverlast voor bewoners Gieten en Eext, geen aantasting van de natuur en landbouwgronden.

10.
Volgens inspreker is het onaannemelijk te veronderstellen dat door het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 het aantal verkeersongelukken zal dalen, omdat ongelukken niet alleen veroorzaakt worden door onjuist inhalen en botsingen, maar ook door te hard rijden en fout rijgedrag zoals keren op de weg. Inspreker stelt voor om een fysieke rijbaanscheiding aan te brengen, enige ruimte aan de zijkanten van de weg voor hulpverlening en eventueel op enige afstand van elkaar parkeer-/pechstroken.

11.
Inspreker vindt (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 ongewenst en overbodig omdat:

- De N34 door waardevolle natuurgebieden en landschappen loopt. Door verdubbeling vervalt mogelijk de Unesco-status, deze status kan niet opgeofferd worden voor rijwinst van 3 minuten.
- Verdubbeling leidt niet tot een veiligere weg omdat het uitnodigt tot inhalen en aan het eind van

de verbreding ontstaan gevaarlijke situaties en files.

- Verbreding, zeker aan de oostzijde, levert meer geluidsoverlast. De normen worden niet overschreden maar de beleving is anders.
- Verbetering van verkeersveiligheid vindt niet plaats door verbreding omdat velen de snelheidslimiet van 100 km/u zullen overschrijden.
- Inspreker geeft aan dat verdubbeling primair gaat om verbeteren van verkeersveiligheid, terwijl het lijkt te gaan om economische ontwikkeling. De Drentse economie floreert vanwege beperkte infrastructuur en beperkt aantal bedrijventerrein waardoor het toeristisch aantrekkelijk is. De ontwikkeling staat daarmee haaks op het provinciale beleid dat voorrang geeft aan het verder ontwikkelen van het toerisme.

Reactie provincie

Voor de volledige reactie verwijst de provincie naar de beantwoording onder zienswijze 20. Deze zienswijze komt letterlijk overeen met zienswijze 20.

Zienswijze 24.

Samenvatting

1.
Inspreker vindt het kwalijk dat het toezenden van een papieren exemplaar niet wordt toegestaan, ook niet nu het bezoeken van een gemeentehuis als gevolg van de Corona-crisis geen optie is. Inspreker kan hierdoor niet tot een goed afgewogen oordeel komen.

2.
Inspreker vindt het onjuist dat het besluit tot gedeeltelijke verdubbeling door Provinciale Staten van eind 2018 er al ligt, zonder vorm van inspraak vooraf. Indiener vindt dat de procedure gestopt of over gedaan moet worden, om vanaf het begin inspraak en participatie serieus mee te nemen.

3.
Inspreker verwacht dat de vier alternatieven geen verbetering van de verkeersveiligheid zullen opleveren.

4.
Inspreker geeft aan dat de stikstofproblematiek niet betrokken is bij de besluitvorming van Provinciale Staten eind 2018. Dit is een omissie.

5.
Een vijfde variant waarbij een onderzoek wordt gedaan naar de stikstof- en klimaatvriendelijke gevolgen ontbreekt. Ook dit is volgens inspreker een omissie.

6.
Een variant waarbij de maximum snelheid wordt verlaagd naar 80 km/u ontbreekt. De voordelen daarvoor voor de stikstof-en klimaatproblematiek zijn volgens inspreker bekend en evident.

7.
Inspreker geeft aan dat nergens de huidige capaciteit en capaciteitsdruk van de N34 wordt vermeld. De conclusie over de noodzaak van de verdubbeling wordt daardoor niet aangetoond.

8.
Inspreker is van mening dat de reconstructie van de rotonde Gieten niet gekoppeld moet worden aan het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34. De reconstructie is noodzakelijk en moet snel gedaan worden, dit wordt door nagenoeg iedereen onderkend. Bij de verdubbeling kunnen grote vraagtekens worden gezet over nut en noodzaak. Door koppeling kan de planning van de reconstructie van de rotonde onder druk komen te staan.

9.
Inspreker stelt voor de N33 verdiept aan te leggen ter hoogte van de huidige rotonde en richting Veendam doorlopend tot voorbij de bebouwing. Uitgangspunten van aanpassing dienen in elk geval te zijn: geen files, geen geluidsoverlast voor bewoners Gieten en Eext, geen aantasting van de natuur en landbouwgronden.

10.
Volgens inspreker is het onaannemelijk te veronderstellen dat door het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 het aantal verkeersongelukken zal dalen, omdat ongelukken niet alleen veroorzaakt worden door onjuist inhalen en botsingen, maar ook door te hard rijden en fout rijgedrag zoals keren op de weg. Inspreker stelt voor om een fysieke rijbaanscheiding aan te brengen, enige ruimte aan de zijkanten van de weg voor hulpverlening en eventueel op enige afstand van elkaar parkeer-/pechstroken.

11.
Inspreker vindt (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 ongewenst en overbodig omdat:

- De N34 door waardevolle natuurgebieden en landschappen loopt. Door verdubbeling vervalt mogelijk de Unesco-status, deze status kan niet opgeofferd worden voor rijwinst van 3 minuten.
- Verdubbeling leidt niet tot een veiligere weg omdat het uitnodigt tot inhalen en aan het eind van

de verbreding ontstaan gevaarlijke situaties en files.

- Verbreding, zeker aan de oostzijde, levert meer geluidsoverlast. De normen worden niet overschreden maar de beleving is anders.
- Verbetering van verkeersveiligheid vindt niet plaats door verbreding omdat velen de snelheidslimiet van 100 km/u zullen overschrijden.
- Inspreker geeft aan dat verdubbeling primair gaat om verbeteren van verkeersveiligheid, terwijl het lijkt te gaan om economische ontwikkeling. De Drentse economie floreert vanwege beperkte infrastructuur en beperkt aantal bedrijventerrein waardoor het toeristisch aantrekkelijk is. De ontwikkeling staat daarmee haaks op het provinciale beleid dat voorrang geeft aan het verder ontwikkelen van het toerisme.

Reactie provincie

Voor de volledige reactie verwijst de provincie naar de beantwoording onder zienswijze 20. Deze zienswijze komt letterlijk overeen met zienswijze 20.

Zienswijze 25.

Samenvatting

1.
Inspreker heeft gelezen dat de provincie doorgaat met natuurherstel maar vraagt zich af hoezo als de automobilist de mogelijkheid wordt gegeven in te halen (waardoor uitstoot toeneemt). Inspreker refereert aan het teveel aan stikstof in de lucht dat met name zeer schadelijk is voor de natuurgebieden aan weerzijden van de N34.

2.
Inspreker vraagt zich af of verdubbelen leidt tot een betere verkeersveiligheid, omdat er aan het eind van de dubbele stroken toch snel en laat ingehaald zal worden.

3.
Inspreker stelt voor om het geld in te zetten voor een echt veilige oplossing voor de rotonde bij Gieten en de rest te besteden aan natuurbescherming en/of noodzakelijke verplaatsingen van veehouderijen.

Reactie provincie

1.
Zie reactie O.

2.
Op de plekken waar de N34 verdubbeld wordt, zal de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeteren. De belangrijkste reden hiervoor is dat de kans op frontale ongevallen door de fysieke rijbaanscheiding wordt verminderd. Voor een nadere toelichting hierop zie reactie C.
Het teruggaan van 4 naar 2 rijstroken is in het onderzoek in het kader van het MER een punt van aandacht. Voor een nadere toelichting zie reactie J.

3.
Voor verkeersplein Gieten zoekt de provincie een veilige oplossing met een goede doorstroming (zie ook reactie onder B). Voor een toelichting op de varianten die verder onderzocht worden in het MER zie reactie G.
Het doen van natuurbescherming of verplaatsen van veehouderijen is niet per definitie onderdeel van de projectopdracht. Het uit te voeren MER-onderzoek biedt ons inzicht of het nemen van mitigerende maatregelen ten aanzien van natuur of het verplaatsten van veehouderijen noodzakelijk is. Voor een nadere toelichting zie reactie N.

Zienswijze 26.

Samenvatting

1.
Inspreker vindt het onjuist dat het besluit tot gedeeltelijke verdubbeling door Provinciale Staten van eind 2018 er al ligt, zonder vorm van inspraak vooraf. Indiener vindt dat de procedure gestopt of over gedaan moet worden, om vanaf het begin inspraak en participatie serieus mee te nemen.

2.
Inspreker verwacht dat de vier alternatieven geen verbetering van de verkeersveiligheid zullen opleveren.

3.
Inspreker geeft aan dat voor zover nagegaan, onderzoek ontbreekt naar gevolgen voor stikstof en klimaat. Inspreker noemt het besluit daarom twijfelachtig.

4.
Een variant waarbij de maximum snelheid wordt verlaagd naar 80 km/u ontbreekt. De voordelen daarvoor voor de stikstof-en klimaatproblematiek zijn volgens inspreker bekend en evident.

5.
Inspreker is van mening dat de reconstructie van de rotonde Gieten niet gekoppeld moet worden aan het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34. De reconstructie is noodzakelijk en moet snel gedaan worden, dit wordt door nagenoeg iedereen onderkend. Bij de verdubbeling kunnen grote vraagtekens worden gezet over nut en noodzaak. Door koppeling kan de planning van de reconstructie van de rotonde onder druk komen te staan.

6.
Inspreker stelt dat de uitgangspunten van aanpassing van de rotonde bij Gieten in elk geval dienen te zijn: geen files, geen geluidsoverlast voor bewoners Gieten en Eext, geen aantasting van de natuur en landbouwgronden.

7.
Volgens inspreker is het onaannemelijk te veronderstellen dat door het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 het aantal verkeersongelukken zal dalen, omdat ongelukken niet alleen veroorzaakt worden door onjuist inhalen en botsingen, maar ook door te hard rijden en fout rijgedrag zoals keren op de weg. Inspreker stelt voor om een rijbaanscheiding aan te brengen waardoor inhalen onmogelijk wordt. Sluiproutes door omliggende dorpen zullen niet gauw voorkomen want dit kost teveel tijd.

8.
De N34 loopt door het Hondsruggebied met Unesco-status. Door verdubbeling vervalt mogelijk de Unesco-status, deze status kan niet opgeofferd worden voor rijwinst van 3 minuten.

9.
Verdubbeling leidt niet tot een veiligere weg omdat het uitnodigt tot inhalen en aan het eind van de verbreding ontstaan gevaarlijke situaties en files.

10.
Verbreding, zeker aan de oostzijde, levert meer geluidsoverlast. De verkeersgeluiden worden als zeer storend ervaren.

Reactie provincie

1.
Provinciale Staten hebben niet het besluit genomen om de N34 (gedeeltelijk) te verdubbelen. Provinciale Staten hebben het besluit genomen om een (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 te onderzoeken.

Middels het vaststellen van de Startnotitie is de opdracht, de kaders en de randvoorwaarden vastgelegd voor het uitvoeren van het onderzoek. Onderdeel van deze opdracht is een zorgvuldig omgevingsproces.

2.
Doordat de rijbanen bij een (gedeeltelijke) verdubbeling fysiek van elkaar gescheiden worden, kunnen daar geen frontale (vaak ernstige) ongevallen meer ontstaan. Hierdoor zal de verkeersveiligheid verbeterd worden. Voor een nadere toelichting zie reactie C.

3.
In het MER-onderzoek zullen de effecten van de verschillende alternatieven op de verschillende (milieu)aspecten inzichtelijk worden gemaakt. Ook klimaat krijgt aandacht in het MER. Voor een nadere toelichting zie reactie N en O.

4.
Er is besloten om een gedeeltelijke verdubbeling van de N34 nader te onderzoeken. Hiervoor wordt een m.e.r.-procedure opgestart. In het MER-onderzoek zullen de effecten van de van alle alternatieven uit de NRD op de verschillende (milieu)aspecten inzichtelijk worden gemaakt. Lucht, waaronder stikstof, en natuur zijn hier onderdeel van. Zie reactie onder N. In het MER wordt nader onderzoek gedaan naar stikstof. Ook wordt nader ingegaan op klimaat in het MER.
Zie reactie L.

5.
Zie reactie A, B, C en D.

6.
Het uitgangspunt bij de reconstructie van het verkeersplein Gieten is om de doorstroming op de hoofdrijbaan van de N34 te verbeteren. Zie ook reactie onder B. De overige aspecten worden nader onderzocht in het MER. Zie ook reactie N en P.

7.
De provincie is het met u eens dat een fysieke rijbaanscheiding een goede manier is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Het kiezen voor een 2x2 profiel is daarbij het meest toekomstbestendig.
Zie reactie C.
Zie reactie E.

8.
Zie reactie N.

9.
Door op de te verdubbelende delen de rijbanen fysiek van elkaar te scheiden, kunnen op deze plekken weggebruikers niet meer op de verkeerde weghelft terecht komen, waardoor het aantal frontale ongevallen verminderd wordt. Hierdoor wordt de weg verkeersveiliger. Voor een nadere toelichting zie reactie C.
Zie reactie J.
10.
Zie reactie P.

Zienswijze 27.

Samenvatting

1.
Inspreker vindt het onjuist dat het besluit tot gedeeltelijke verdubbeling door Provinciale Staten van eind 2018 er al ligt, zonder vorm van inspraak vooraf. Indiener vindt dat de procedure gestopt of over gedaan moet worden, om vanaf het begin inspraak en participatie serieus mee te nemen.

2.
Inspreker verwacht dat de vier alternatieven geen verbetering van de verkeersveiligheid zullen opleveren.

3.
Inspreker geeft aan dat voor zover nagegaan, onderzoek ontbreekt naar gevolgen voor stikstof en klimaat. Inspreker noemt het besluit daarom twijfelachtig.

4.
Een variant waarbij de maximum snelheid wordt verlaagd naar 80 km/u ontbreekt. De voordelen daarvoor voor de stikstof-en klimaatproblematiek zijn volgens inspreker bekend en evident.

5.
Inspreker is van mening dat de reconstructie van de rotonde Gieten niet gekoppeld moet worden aan het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34. De reconstructie is noodzakelijk en moet snel gedaan worden, dit wordt door nagenoeg iedereen onderkend. Bij de verdubbeling kunnen grote vraagtekens worden gezet over nut en noodzaak. Door koppeling kan de planning van de reconstructie van de rotonde onder druk komen te staan.

6.
Inspreker stelt dat de uitgangspunten van aanpassing van de rotonde bij Gieten in elk geval dienen te zijn: geen files, geen geluidsoverlast voor bewoners Gieten en Eext, geen aantasting van de natuur en landbouwgronden.

7.
Volgens inspreker is het onaannemelijk te veronderstellen dat door het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 het aantal verkeersongelukken zal dalen, omdat ongelukken niet alleen veroorzaakt worden door onjuist inhalen en botsingen, maar ook door te hard rijden en fout rijgedrag zoals keren op de weg. Inspreker stelt voor om een rijbaanscheiding aan te brengen waardoor inhalen onmogelijk wordt. Sluiproutes door omliggende dorpen zullen niet gauw voorkomen want dit kost teveel tijd.

8.
De N34 loopt door het Hondsruggebied met Unesco-status. Door verdubbeling vervalt mogelijk de Unesco-status, deze status kan niet opgeofferd worden voor rijwinst van 3 minuten.

9.
Verdubbeling leidt niet tot een veiligere weg omdat het uitnodigt tot inhalen en aan het eind van de verbreding ontstaan gevaarlijke situaties en files.

10.
Verbreding, zeker aan de oostzijde, levert meer geluidsoverlast. De verkeersgeluiden worden als zeer storend ervaren.

Reactie provincie

Voor de volledige reactie verwijst de provincie naar de beantwoording onder zienswijze 26. Deze zienswijze komt letterlijk overeen met zienswijze 26.

Zienswijze 28.

Samenvatting

1.
Inspreker verwijst voor de standpunten naar de bijlage bij de zienswijze, waarin de zienswijze van Bewoners N34 Noord is opgenomen (zienswijze 2 in deze Nota zienswijzen).

2.
Inspreker is verder van mening dat het verlagen van de snelheid naar 80 km/u meer prioriteit moet krijgen door de stikstofproblematiek.

3.
Inspreker merkt op dat trajectcontrole op de N34 niet als alternatief wordt uitgewerkt terwijl dit voor het verbeteren van de verkeersveiligheid volgens inspreker een beter en goedkoper middel is dan het gedeeltelijk verdubbelen.

4.
Inspreker verwijst naar projecten die op dit moment worden uitgevoerd om de veiligheid op de N34 te verbeteren en geeft aan dat de positieve effecten daarvan op de veiligheid en het terugdringen van het aantal ongelukken niet worden meegewogen in de NRD.

Reactie provincie

1.
De reactie van de provincie op de zienswijze van Bewoners N34 is te vinden onder reactie zienswijze 2.

2.
Zie reactie L.

3.
Zie reactie F.

4.
Zie reactie I.

Zienswijze 29.

Samenvatting

1.
Inspreker geeft aan een recreatiewoning te bezitten op 800 meter van de N34 en hinder te ondervinden van het omgevingsgeluid van de N34. Met de verdubbeling van de N34 zal volgens inspreker de geluidhinder toenemen. Hiertegen maakt inspreker bezwaar.

Reactie

1.
Zie reactie P.

Zienswijze 30.

Samenvatting

1.
Inspreker is van mening dat er op de N34 tussen Emmen en Groningen twee knulpunten zijn: knooppunt Gieten en de aansluit van de N34 op de A28. Door het oplossen van deze knelpunten is 90 % van de problemen opgelost volgens inspreker.

Om de doorstroming te verbeteren stelt inspreker daarom voor om een nieuwe omleidingsroute te realiseren bij Gieten aan de zijde van Eext en om de aansluiting N34-A28 aan te passen en het traject A28 tussen De Punt en het Julianaplein te verbreden.

2.
Inspreker is van mening dat kortere trajecten verdubbelen meer gevaar oplevert, doordat men gaat inhalen en weer moet invoegen.

Reactie provincie

1.
Het klopt dat er ten aanzien van doorstroming op de N34 een probleem is bij het verkeersplein Gieten. De alternatieven die worden voorgesteld in de NRD zorgen allemaal voor een forse verbetering van de doorstroming aldaar. Uw voorgestelde oplossing komt overeen met het alternatief verschoven fly-over. Deze is opgenomen in de NRD en wordt verder onderzocht in het MER. Voor een nadere toelichting hierop zie algemene reactie B en G.
Het probleem bij de aansluiting N34 / A28 ligt niet zozeer op de N34, maar meer op de samenvoeging van de A28 en de N34. Rijkswaterstaat is daar wegbeheerder. Het wel of niet nemen van maatregelen op dat wegvak ligt dus niet bij de provincie Drenthe maar bij Rijkswaterstaat. Op dit moment worden dergelijke maatregelen nog niet in overweging genomen door Rijkswaterstaat.

2
Zie reactie J.

Zienswijze 31.

Samenvatting

1.
Over de fly-over merkt inspreker op dat aanpassing hiervan het herstellen van de weeffout is, die gemaakt is tijdens de uitvoering van de verdubbeling van de N33. Inspreker merkt op dat de fly-over zou bijdragen aan de doorstroming van het verkeer en een betrouwbare dienstregeling van het openbaar vervoer en ook goed voor het milieu is.

Aanpassing van het verkeersplein Gieten heeft hoge prioriteit, in welke variant dan ook.

2.
Nut en noodzaak van de (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 is volgens inspreker onvoldoende aangetoond. Per thema worden hier door inspreker kanttekeningen geplaatst.

3.
Veiligheid: Inspreker is van mening dat gedeeltelijke verdubbeling niet leidt tot vermindering van ongevallen maar tot verplaatsing van ongevallen, namelijk vlak voor of aan het einde van het gedeeltelijk verdubbelde wegvak.

4.
Doorstroming: Inspreker stelt dat doorstroming op de N34 geen probleem is, afgezien van het knelpunt verkeersplein Gieten. Daarnaast merkt indiener op dat slecht 20% van de gebruikers het gehele traject aflegt en de te behalen tijdwinst daarom zeer betrekkelijk en bovendien onnodig is.

5.
Openbaar vervoer: Door de aanpak van het verkeersplein Gieten wordt de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer verbetert. De theoretisch mogelijke reistijdverkorting voor gebruikers van het openbaar vervoer valt in het niet vanwege het voor- en na traject van reizigers en wachttijd bij de halte.

6.
Luchtkwaliteit: Inspreker is van mening dat luchtkwaliteit in het vooronderzoek diepgaander onderzocht had moeten worden, vergeleken met de naar verhouding zware inzet op verkeer. Inspreker verwacht hogere emissies door hogere (gemiddelde) snelheden.

7.
Geluid: Inspreker verwacht meer geluidsoverlast door een hogere (gemiddelde) snelheid .

8.
Externe veiligheid: Inspreker vindt het thema externe veiligheid te onduidelijk omschreven om een beeld te kunnen vormen.

9.
Ecologie: Inspreker geeft aan dat de ecologische beoordeling over het hele gebied uitgevoerd moet worden omdat ecologische effecten verder reiken dan bijvoorbeeld effecten op geluid.

10.
Ruimtelijke kwaliteit: Inspreker vindt het niet uit te leggen hoe de aantasting van de ruimtelijke kwaliteit te rijmen is met het voornemen tot een gedeeltelijke verdubbeling van de N34. Mede omdat de ruimtelijke kwaliteit een belangrijke basis vormt voor het toerisme, een niet te onderschatten inkomstenbron en werkgelegenheidsverschaffer.

11.
Landbouw: Inspreker is van mening dat ook de gevolgen voor de landbouw van de door het verkeer veroorzaakte toename aan stikstof- en fijnstofemissie, moeten worden meegenomen. Daarnaast moeten de criteria oppervlakteverlies, kavelvorm en bereikbaarheid ook worden getoetst voor overige bewoners en bedrijven.

12.
Inspreker is van mening dat de in het kader van het m.e.r. te onderzoeken "meest milieuvriendelijke alternatief' (het m.m.a.) de variant geen verdubbeling maar volledig inhaalverbod, maximum snelheid van 80 km/u in combinatie met trajectcontrole over alle deelwegvakken (d.w.z. tussen alle acht aansluitingen) serieus onderzocht moet worden.

Reactie provincie

1.
Een ongelijkvloerse hoofdrijbaan van de N34 is onderdeel van alle alternatieven als beschreven in de NRD gedeeltelijke verdubbeling N34. Verschillende mogelijkheden zullen in het MER-onderzoek aan bod komen zoals: de door u genoemde fly-over, een verschoven fly-over en een klaverblad. Voor een nadere toelichting hierop zie reactie B en G.

2.
Nut- en noodzaak van het nemen van fysieke maatregelen op de N34 wordt in deelrapport 1 van het verkeerskundig onderzoek onderbouwd. In deelrapport 2 van het verkeerskundig onderzoek wordt onderbouwd hoe de provincie bij het nemen van fysieke maatregelen bij een gedeeltelijk verdubbeld (2x2) profiel uitkomt. In het MER wordt hier nader aandacht aanbesteed. Zie ook reactie A, B en C.

3.
Het belangrijkste doel op de trajectdelen van de N34 is het verminderen van de frontale ongevallen. Voor een nadere toelichting hierop zie reactie C.
Zie reactie onder J.

4.
Maatregelen ter hoogte van verkeersplein Gieten worden voornamelijk genomen vanwege het verbeteren van de doorstroming. Voor een nadere toelichting zie reactie onder B. Maatregelen op de trajectdelen worden voornamelijk genomen vanwege het verbeteren van de verkeersveiligheid. Voor een nadere toelichting zie reactie onder C. Het klopt inderdaad dat 20% van de gebruikers gebruik maakt van het gehele traject.

5.
Alle alternatieven voor verkeersplein Gieten leiden tot een oplossing van het doorstromingsprobleem op de N34 bij Gieten. Hierdoor neemt de betrouwbaarheid van de dienstregeling in zowel de ochtend- als avondspits toe, waardoor overstappende reizigers meer zekerheid krijgen over de verbinding met aansluitende buslijnen (of andere modaliteiten).

6.
Zie reactie O.

7.
Zie reactie P.

8.
In het kader van het MER wordt onderzoek gedaan naar de effecten op externe veiligheid als gevolg van de aanpassingen aan de weg.

9.
In het kader van het MER wordt onderzoek gedaan naar de effecten op natuurgebieden als gevolg van de aanpassingen aan de weg. Het kan inderdaad zijn dat de effecten op natuurgebieden (bv. door uitstoot van stikstof) mogelijk verder reikt dan de effecten op geluidgevoelige bestemmingen. Hier wordt in het MER-onderzoek in voorzien. Voor een nadere toelichting zie reactie O en N.

10.
Zie reactie N.

11.
Gezien het wettelijk kader onderzoekt de provincie alleen het effect van de toename van stikstof op natuurgebieden. Zie reactie O.
Zoals in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is opgenomen wordt bij de uitwerking en inpassing zoveel mogelijk rekening gehouden met bestaande bebouwing, kunstwerken, ondergrondse en bovengrondse langs-liggende infrastructuur. Daarnaast zal in het MER-onderzoek aandacht worden besteed aan de aspecten kavelvorm en bereikbaarheid van overige bewoners en bedrijven, indien relevant.

12.
Zie reactie F.
In de initiatieffase is een 80 km – variant onderzocht (zie deelrapport 1 van het verkeersonderzoek). Het afwaarderen van de weg (van 100 km/u naar 80 km/u) is vanuit Duurzaam Veilig voor de provincie geen optie en daarom wordt deze variant ook niet opgenomen als Meest Milieu Vriendelijk Alternatief in het MER-onderzoek. Voor een nadere toelichting zie reactie L.
Het instellen van een inhaalverbod op de tussengelegen stukken zal onderzocht en afgewogen worden in het MER-onderzoek.

Zienswijze 32.

Samenvatting

1.
Inspreker stelt voor om, indien dit de verkeersveiligheid ten goede komt, de maximale snelheid te wijzigen naar 90 km/u en een inhaalverbod in te voeren voor het hele traject.

2.
Inspreker is van mening dat gedeeltelijke verdubbeling zal leiden tot een toename van het aantal verkeers-ongevallen.

3.
Inspreker is van mening dat het doorgaande verkeer van Emmen naar Groningen ter plaatse van Gieten rechtdoor geleid moet worden. Een verschuiving van de rotonde richting Eext is niet gewenst omdat het een verplaatsing van het probleem is en leidt tot gevolgen voor de natuur.

4.
Inspreker heeft gelezen over voorstanders voor op- en afritten voor de bereikbaarheid van Eext. Inspreker vindt dit niet gewenst.

5.
Inspreker vindt het belangrijk dat de fietsbrug Eext-Gieten behouden moet blijven, tevens in het belang van goede bereikbaarheid van het openbaar vervoer.

Reactie provincie

1.
De landelijke wet- en regelgeving met betrekking tot snelheidsregimes is opgenomen in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en de Uitvoeringsvoorschriften besluit administratieve bepaling in-zake het wegverkeer inzake verkeerstekens. Hieruit blijkt dat een maximale snelheid van 90 km/u niet kan worden toegepast op autowegen. Een verdere verlaging van de maximum snelheid, b.v. 80 km/h, is voor de provincie vanuit Duurzaam Veilig ook geen haalbaar alternatief. Voor een verdere toelichting zie reactie onder L.

2.
Met de voorgestelde maatregelen verwacht de provincie dat de verkeersveiligheid verbeterd wordt. Dit is vooral gelegen in de afname van het aantal frontale ongevallen. Voor een nadere toelichting zie reactie onder C4.
Zie reactie C.
Zie reactie B.
Zie reactie J.

3.
De door u genoemde suggestie (fly-over) wordt evenals de door u genoemde verschoven fly-over verder onderzocht in het MER. Voor een nadere toelichting zie reactie onder B en G.
Zie reactie N.

4.
Zie reactie T.

5.
Zie reactie R.

Zienswijze 33.

Samenvatting

1.
Inspreker is van mening dat het besluit ten aanzien van de verdubbeling moet worden uitgesteld tot bekend is wat het effect is van de maximum snelheid op de A28 op de doorstroming bij De Punt.

2.
Inspreker is van mening dat het besluit ten aanzien van de verdubbeling moet worden uitgesteld tot bekend is wat het effect is de corona-crisis op thuiswerken en flexibilisering van werktijden.

Reactie provincie

1.
Het effect van de verlaging van de maximumsnelheid (op de A28 ter hoogte van de Punt) zal niet van invloed zijn op de problemen van de N34 (als geïdentificeerd in het verkeerskundig onderzoek). Ter hoogte van verkeersplein Gieten is een doorstromingsprobleem, gezien de N34 niet ongelijkvloers kruist, maar middels een rotonde (voor een nadere toelichting zie reactie onder B). Door de verlaging van de maximumsnelheid op de A28 zal relatief weinig invloed hebben op het verkeer wat bij knooppunt Gieten de rotonde op rijdt. Op de trajectdelen van de N34 zijn verkeersveiligheidsproblemen als gevolg van het ontbreken van een fysieke rijbaanscheiding (voor een nadere toelichting zie reactie C). De verlaging van de maximumsnelheid op de A28 zal niet van invloed zijn op de verkeersveiligheidsproblematiek. Weggebruikers kunnen (al dan niet door gevaarlijk gedrag) nog steeds op de verkeerde weghelft komen met de kans op een frontaal ongeval.

2.
Zie reactie S.

Zienswijze 34. Natuur- en milieufederatie Drenthe, Het Drents Landschap en Natuurmonumenten

Samenvatting

1.
Inspreker is van mening dat al in een te vroeg stadium van het proces rond de N34 een te beperkte focus is gelegd op (gedeeltelijke) verdubbeling als uitkomst. Volgens inspreker vormt dit niet de enige mogelijkheid om verkeerstromen op dit traject ten gunste van verkeersveiligheid en duurzamere bereikbaarheid te beïnvloeden.

Inspreker vindt de scope te beperkt en verwacht van een MER dat alle realistische en haalbare initiatieven die bijdragen aan de hoofddoelstelling, worden onderzocht.

2.
Volgens inspreker leiden de negen varianten uit de concept NRD tot een toename van het aantal vervoersbewegingen en de verkeerssnelheid op het hele traject. Dit zal volgens inspreker ontegenzeggelijk leiden tot meer uitstoot van stikstofoxiden en daardoor een hogere stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden in het algemeen en de nabijgelegen Natura 2000-gebieden Drentsche Aa en Drouwenerzand in het bijzonder.

Volgens inspreker verdient stikstof een majeure plek in de afweging, omdat Nederland een stevige opgave heeft om de stikstofdepositie en daarmee de stikstofuitstoot terug te dringen.

3.
Inspreker pleit tegen deze achtergrond voor opname van een stikstof- en klimaatvriendelijke wegvariant in de m.e.r.-studie. Zo'n variant zou kunnen bestaan uit een aanpassing van het tracé en het knooppunt rond Gieten (op basis van de hiervoor in beeld gebrachte varianten) in combinatie met een duurzaam veilig ingerichte 80 km-variant voor het gehele overige tracé.
Bijkomende voordelen zijn een rustiger en duidelijk weggebruik en vermindering van de geluidsoverlast. Ook in kosten en uitvoeringssnelheid lijkt deze variant alleszins de moeite van een verkenning waard.
Gezien de omvang van de stikstofproblematiek zijn wij van mening dat een apart alternatief op dit moment een noodzakelijke voorwaarde voor evenwichtig en zorgvuldige besluitvorming is.

4.
Inspreker is van mening dat het zoveel mogelijk respecteren van de unieke, cultuurhistorische, landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van de omgeving van de N34 onvoldoende is. Inspreker stelt een integrale aanpak voor, waarbij aanpassing van de N34 en reconstructie van verkeersplein Gieten worden gecombineerd met verbetering van de kwaliteiten in de omgeving. Daarbij gaat het niet alleen om een goede landschappelijke inpassing, maar ook om bijvoorbeeld faunaverbindingen en vermindering van geluidoverlast.

5.
Inspreker vraagt in het onderzoek expliciet te kijken naar de effecten op recreatiebedrijven en op de kwaliteit van de belevingsmogelijkheden door recreanten, omdat rust en een goede omgevingskwaliteit van wezenlijk belang zijn voor de recreatie- en woonkwaliteiten van het gebied.

Reactie provincie

1.
In deze fase is breed gekeken naar alle (ingebrachte) oplossingsrichtingen, anders dan een gedeeltelijke verdubbeling van de N34. Enerzijds is dit gedaan in de onderzoeken voorafgaand aan het besluit om een gedeeltelijke verdubbeling van de N34 te onderzoeken. Anderzijds is dat gedaan in de huidige initiatieffase met als resultaat de Notitie Reikwijdte en Detailniveau N34.

Sinds 2017 zijn er al diverse onderzoeken uitgevoerd en besluitvormingsmomenten (zowel GS als PS) geweest in het kader van de bereikbaarheid en van de regio zuidoost Drenthe, de Veenkoloniën (middels spoorverbinding) en de bereikbaarheidsproblemen op de N34. De scope van de onderzoeken quick-scan MKBA en de notitie verbinding Emmen-Groningen waren naar mening van de provincie breed en hierin zijn

diverse oplossingsrichtingen (bv. treinverbinding) onderzocht. Gedeputeerde Staten en later ook Provinciale Staten zien het gedeeltelijk verdubbelen van de N34 als meest kansrijk en hebben besloten om dat verder te onderzoeken.

In het proces om de gedeeltelijke verdubbeling verder te onderzoeken (met als resultaat de Notitie Reikwijdte en Detailniveau) heeft de provincie een uitgebreide probleemanalyse laten uitvoeren naar de N34 en deze problemen vertaald naar hoofddoelen. Vervolgens is er nog breed gekeken of er niet andere mogelijkheden (dan het gedeeltelijk verdubbelen) zijn om de hoofddoelstelling te bereiken, zoals gedragsbeïnvloeding of het stimuleren van alternatieve routes. De provincie is van mening dat deze oplossingen onvoldoende bijdragen aan de doelstellingen. Het gedeeltelijk verdubbelen doet dit wel. Vandaar dat deze oplossingsrichting verder onderzocht wordt in het MER. Naar aanleiding van het advies van de commissie MER wordt verkend of er nog een verdere aanvulling op de alternatieven moet plaatsvinden.

2.
Zie reactie O.
Zie reactie K.

3.
De door uw genoemde aanpassingen aan verkeersplein Gieten zijn onderdeel van het MER-onderzoek. Voor een nadere toelichting zie reactie B en G.
Een 80 km-variant op de trajectdelen zal niet verder onderzocht worden. Voor een nadere toelichting zie reactie L.

4.
Zie reactie N.
Zie reactie P.
In navolging van uw suggestie en het advies van de commissie MER wordt bij het uitwerken van de alternatieven een integrale aanpak gehanteerd.

5.
In het kader van het MER-onderzoek wordt expliciet aandacht besteed aan de kernkwaliteiten van de provincie waaronder rust. Zie ook reactie N. Zie ook reactie P.

Zienswijze 35.

Samenvatting

1.
Inspreker beschrijft de betekenis van het stroomdallandschap voor recreanten. Met name de rust, stilte en het natuurschoon maakt het gebied aantrekkelijk. Een rustige N34 (voorstel: tweebaans en maximumsnelheid van 80 km/u) is volgens inspreker ook aantrekkelijk voor recreanten.

Inspreker geeft aan dat recreanten daarnaast een interessante bijdrage leveren aan de lokale middenstand en dat daarom ook rekening met hen gehouden moet worden.

Reactie provincie

1.
Gezien het belang van de weg (ook in toeristisch-recreatief perspectief: zie deelrapport van het verkeersonderzoek) en de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen is de provincie van mening dat er maatregelen nodig zijn op de N34. Voor een toelichting zie reactie A, B en C.
Zie reactie N.
Zie reactie L.

Zienswijze 36.

Samenvatting

1.
Inspreker geeft aan dat de fly-over ter plaatse van het verkeersplein Gieten een nauwelijks te beschouwen alternatief is. De geluidsoverlast van de huidige rotonde is al overmatig en wordt als zeer hinderlijk ervaren. Met een fly-over verwacht inspreker dat de geluidoverlast alleen maar toeneemt vanwege de hoogteligging van het wegdek.

2.
Inspreker vindt een fly-over geen gezicht voor de aanliggende woonwijk en Gieten.

3.
Volgens inspreker is ook het klaverblad geen alternatief omdat de lus van het klaverblad nog dichterbij de aanliggende woningen gerealiseerd moet worden dan het huidige OV-knooppunt. Hierdoor moet een gedeelte van de bebossing worden verwijderd en neemt de geluidsoverlast alleen maar toe.

4.
Inspreker geeft aan dat nu extreem veel geluidshinder van het verkeer wordt ondervonden. Deze geluidbelasting voldoet volgens de provincie aan de geluidsnormen, inspreker heeft daarom geen vertrouwen in de berekeningen die worden uitgevoerd voor de fly-over en het klaverblad.

Reactie provincie

1.
Zie reactie P.

2.
Zie reactie N.

3.
Net als alle andere alternatieven zoals beschreven in de NRD zal ook het klaverblad onderzocht worden in het MER. Voor een nadere toelichting hierop zie reactie onder G. Welk effect een klaverblad heeft op de geluidbelasting zal ook onderzocht worden in het MER. Voor een nadere toelichting hierop zie reactie P.

4.
Op dit moment hoeft een wegbeheerder geen maatregelen te nemen om geluidhinder te beperken als er geen reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder plaatsvindt. Wanneer een wegbeheerder (in dit geval de provincie Drenthe) aanpassingen aan de weg gaat uitvoeren, zoals bijvoorbeeld de maatregelen die voorgesteld worden in de NRD, voldoet zij wél aan een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. Hierdoor bestaat er een kans dat er maatregelen genomen moeten worden om de geluidhinder te beperken. Of de provincie maatregelen moet nemen en wat voor maatregelen dit zullen zijn, zal verder onderzocht worden in het MER. Zie ook de reactie P en Q.

Zienswijze 37. Consumentenplatform openbaar vervoer

Samenvatting

1.
Consumentenplatform Openbaar vervoer Drenthe (COvD) geeft aan dat de rotonde Gieten inderdaad een bottleneck is die om een oplossing vraagt, maar wel één die openbaar vervoervriendelijk is. COvD vindt dat de hub Gieten op dezelfde plek moet blijven (geen klaverblad).
De HUB Gieten functioneert goed en wordt vanuit het hele land genoemd al voorbeeld van een goed functionerend netwerk. De HUB Gieten dient voor zowel de aankomst- als de vertrektijden van de bussen als knoop voor bijna de gehele dienstregeling in Drenthe en Groningen. Bussen vetrekken naar alle richtingen, Emmen, Groningen, Assen, Veendam en Stadskanaal.
De op- een afritten voor de bussen dienen van de rotonde naar OV-knooppunt en v.v. zo kort mogelijk te zijn.

2.
Bij de ombouw van de rotonde zou het openbaar vervoer leidend moeten zijn, dan nemen naar mening van het COvD nog meer mensen het openbaar vervoer.

3.
Bij het knooppunt Gieten treffen verschillende vormen van mobiliteit elkaar en heeft het OV een prominente rol. Zo prominent dat een vrije busbaan gerechtvaardigd is. De te verwachten groei in het OV kan dan opgevangen worden en daarvan profiteert al het verkeer en zal naar mening van het CovD de reconstructie toekomstbestendig zijn.

Reactie provincie

1.
Net als alle andere alternatieven zoals beschreven in de NRD zal ook het klaverblad onderzocht worden in het MER. Hierbij komt het effect voor het OV ook aan de orde.

2.
De belangrijkste reden om knooppunt Gieten aan te passen is om de doorstroming te verbeteren. Een verbeterde doorstroming draagt ook bij aan het functioneren van het OV. Voor een nadere toelichting zie reactie B.

3.
In het MER-onderzoek worden verschillende varianten van verkeersplein Gieten onderzocht. Zie ook reactie onder G. Het aanleggen van een vrije busbaan draagt niet bij aan de doelstellingen.

Hoe in die varianten om wordt gegaan met onderliggende verbindingen en parallelwegen, zodat verschillende vormen van mobiliteit bij elkaar kunnen blijven komen, wordt ook in het MER-onderzoek uitgewerkt. Voor een nadere toelichting zie reactie R.

Zienswijze 38.

Samenvatting

1.
Volgens inspreker wordt het gebied waar de N34 doorheen loopt, het nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa, het Natura 2000-gebied Nationaal Park de Drentsche Aa en het Geopark De Hondsrug, blijvend aangetast door het neerleggen van 50 ha extra asfalt.

2.
Inspreker ziet niet terug dat onderzoek wordt gedaan naar de gevolgen van het landelijk beleid om de stikstofuitstoot terug te brengen op provinciale wegen.

3.
Volgens inspreker gaan automobilisten door verdubbeling harder rijden. Hierdoor neemt de geluidsoverlast toe. Omdat het meeste geluid van verkeer wordt veroorzaakt door autobanden, geldt dit ook wanneer in de toekomst meer elektrische auto's gaan rijden.

4.
Inspreker geeft aan dat er gevaarlijke situaties zullen ontstaan op de punten waar verkeer weer moet invoegen.

5.
Inspreker is voorstander van een variant om de snelheid naar 80 km/u terug te brengen omdat de weg hierdoor veiliger wordt (met blokjes in de middenberm om automobilisten ervan te weerhouden in te halen). Inspreker verwijst ook naar de verdubbeling van de N33, dat hier het aantal ongevallen na verdubbeling alleen maar is toegenomen.

6.
Inspreker geeft aan dat tijdwinst geen goed argument is voor een gedeeltelijke verdubbeling, omdat deze marginaal is (3 minuten op het hele traject).

7.
Volgens gedeputeerde Cees Bijl is verlaging van de maximumsnelheid geen optie, de weg verbindt immers Emmen met Groningen. Bij verlaging van de snelheid zouden weggebruikers anders een andere route gaan opzoeken. Het is voor de inspreker niet duidelijk waar hij zich op baseert.

8.
Gedeputeerde Cees Bijl heeft ook aangegeven dat bij vasthouden aan 100 km/u een betere doorstroming van het openbaar vervoer ontstaat en dat meer mensen hiervan gebruik van zullen maken. Gezien de marginale tijdwinst vindt inspreker dit vergezocht.

Reactie provincie

1.
Zie algemene reactie N.

2.
De gevolgen van het landelijk beleid om de stikstofuitstoot terug te brengen op provinciale wegen, wordt op dit moment in breder perspectief beschouwd en heeft tot dusverre geen link met het voornemen om de N34 gedeeltelijk te verdubbelen. Indien dit verandert zal onderzocht worden wat dit betekent voor het project.

3.

Zie reactie onder K. Het is bekend bij de provincie dat het meeste geluid van verkeer veroorzaakt wordt door autobanden. De modellen die gebruikt worden om de geluidbelasting te berekenen zijn hier ook op ingericht.

4.
Zie reactie J.

5.
Zie reactie L.

Uit het verkeersonderzoek (deelrapport 2) is gebleken dat de door u voorgestelde blokjes nauwelijks effect hebben op de verkeersveiligheid. Rijbanen dienen fysiek van elkaar gescheiden te worden. Bij het door de provincie voorgestelde 2x2 profiel zijn de rijbanen op de verdubbelde delen fysiek van elkaar gescheiden door een geleiderail of brede middenberm. Op deze plekken kunnen weggebruikers niet meer op de verkeerde weghelft belanden. Het aantal frontale (en daarmee ernstige en dodelijke) ongevallen neemt hierdoor af. Voor een nadere toelichting hierop zie reactie C.

6.
De belangrijkste reden om op de trajectdelen gedeeltelijk te verdubbelen is niet vanwege de reistijdwinst maar vanwege het verbeteren van de verkeersveiligheid. Voor een nadere toelichting zie reactie C.
De belangrijkste reden om verkeersplein Gieten aan te passen is om de doorstroming op het knooppunt te verbeteren. Voor een nadere toelichting zie reactie B.

7.
Zie reactie A.
Zie reactie L.

8.
Op dit moment geldt er een maximumsnelheid van 100 km/u. In de toekomst zal de maximumsnelheid van 100 km/u blijven gelden (zie reactie onder 5 en 7). Door de voorgestelde maatregelen zal de reistijd op het traject Groningen – Emmen verkort worden. Het belangrijkste voordeel voor het openbaar vervoer zit hem echter niet in de reistijdwinst maar in de betrouwbaarheid. Vooral door de maatregelen die bij verkeersplein Gieten voorzien zijn, zal als gevolg van het oplossen van de file de betrouwbaarheid van de dienstregeling toenemen.

Zienswijze 39.

Samenvatting

1.
Inspreker heeft bezwaar tegen de verdere aantasting van het landschap door de gedeeltelijke verdubbeling van de N34.

2.
Indiener heeft bezwaar tegen de hogere snelheid die een vierbaansweg mogelijk maakt, omdat dit leidt tot een toename van stikstofoxiden op de nu al overbelaste Drentse natuurgebieden.

3.
Inspreker heeft voorkeur voor een alternatief van 80 km/u vanuit het oogpunt natuur en verkeersveiligheid.

Reactie provincie

1.
Zie reactie
2.
De maximumsnelheid op de N34 is en blijft 100 km/u. Zie ook reactie K.
Zie reactie O.

3.
Zie reactie L.

Zienswijze 40. De Hondsrug UNESCO Global Geopark

Samenvatting

1.
De Hondsrug UNESCO Global Geopark (DHUGG) beschrijft de visie en ambities voor het Geopark en geeft daarbij aan dat provincie Drenthe één van de partners is die een intentieverklaring heeft ondertekend waarin zij aangeven zich te zullen inspannen om het Masterplan, waarin de visie en ambities voor het Geopark zijn opgenomen, te realiseren.

DHUGG is van mening dat in de concept NRD de bescherming van de kernkwaliteiten onvoldoende tot zijn recht komt.

2.
Volgens DHUGG schiet de gebiedsanalyse voor het aardkundig erfgoed ernstig tekort. De analyse is beperkt tot de zichtbare objecten in het landschap terwijl juist ook de onderleggen, de aardkundige structuren, van groot belang zijn voor de beleving en de waarde van het gebied. DHUGG vreest dat, nu deze onderlegger goeddeels ontbreekt, deze waarden onvoldoende worden meegewogen in de ME en daarmee dus belangrijke aanknopingspunten en opgaven voor een goede ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de verschillende trajecten en het verkeersplein Gieten ontbreken.

3.
DHUGG maakt zich zorgen over de aantasting van het gebied. Overal waar verbreed dan wel vergroot wordt zal van aantasting sprake zijn.

4.
Volgens DHUGG is de verwijzing bij het beoordelingskader cultuurhistorie naar de facetkaart 'beschermingsgebieden aardkundige waarden' te globaal. Op zijn minst moet er een koppeling gemaakt worden tussen die beschermingsgebieden en de onderliggende geomorfologische eenheden en ondergrond en de geosites van het UNESCO Global Geopark. Behoud van de UNESCO-status zou daarbij een toetsingscriterium moeten zijn.

DHUGG verzoekt in de definitieve NRD-beoordelingskader expliciet aandacht te geven aan de aardkundige structuren en geologische opbouw en het belang van De Hondsrug UNESCO Global Geopark.

Reactie provincie

1. In de gebiedsanalyse en de NRD is uitgebreid aandacht voor de Drentse kernkwaliteiten, die allen van toepassing zijn op de Hondsrug. Het gaat om het landschap, de natuur, aardkundige en archeologische waarden, cultuurhistorie en rust. De effecten op deze aspecten zullen in het MER worden getoetst aan de hand van het beoordelingskader. In het MER wordt dit nader uitgewerkt.

2. De Gebiedsanalyse is uiteraard niet uitputtend en is bedoeld om zicht te krijgen op de relevante aspecten. Hieruit is gebleken dat de gaafheid van de aardkundige waarden moet worden meegenomen in het beoordelen van de alternatieven. Hier gaat het om zowel zichtbare als onzichtbare aspecten. In het MER wordt dit nader onderzocht.

3. Het is aannemelijk dat de geplande varianten graafwerkzaamheden met zich meebrengen. Wat de effecten hiervan zullen zijn op de aardkundige waarden, en op andere kernkwaliteiten die in het Geopark relevant zijn, worden onderzocht en beoordeeld in het MER. Zie ook reactie onder N.

4. Om de effecten van de verschillende alternatieven inzichtelijk te maken is het 'Gaafheid aardkundige waarden' als beoordelingscriterium opgenomen. Dit wordt onder andere ingevuld met de aspecten 'aardkundige structuren' en 'geologische opbouw'.

Zienswijze 41. Parkingware

Samenvatting

1.
Parkingware stelt dat de belangrijkste verbetering voor het verkeersplein Gieten is het voorkomen dat rechts afslaand verkeer over het verkeersplein moet. Voorgesteld wordt om in ieder geval voor twee afslagen (van Veendam naar Groningen en van Assen naar Emmen) een afslag met twee rijbanen te maken.

2.
Parkingware vraagt zich af onderzocht kan worden of het verkeersplein ook omgebouwd kan worden tot turborotonde.

3.
Parkingware stelt een aantal verbeteringen voor ten aanzien van het OV knooppunt Gieten:
- Aanpassen van betonnen uitstraling van plein aan groene, landelijke omgeving
- Andere locatie voor buitenfitness op OV-plein
- Overdekt maken van parkeerterrein met solarcarports inclusief laadpunten voor fietsen en voertuigen
- Toevoegen innovatief laadplein met bijbehorende faciliteiten (waar men goed kan zitten en eten/drinken)
- Faciliteit aanvullen met gelegenheid om te tonen wat Drenthe te bieden heeft (VVV, Hunebed Highway business club, locale middenstand, etc.)
- Verbeteren van veiligheid fietsenstalling, bijvoorbeeld camerabewaking met slimme software en/of meldkamer

4.
Parkingware vraagt of het kan worden toegevoegd aan een maillijst om op de hoogte te worden gehouden van de voortgang.

Reactie provincie

1.
Sweco heeft in samenspraak met de omgeving verschillende oplossingen voor het verkeersplein Gieten onderzocht. Uit onderzoek (zie deelrapport 2) is gebleken dat een fly-over al dan niet verschoven en een klaverblad verkeerskundig het beste bijdragen aan de doelstelling doorstroming. Bij een klaverblad wordt het verkeer op de volledige kruising ongelijkvloers uitgewisseld.
Bij een (verschoven) fly-over wordt het doorgaande verkeer op de N34 ongelijkvloers over het huidige verkeersplein afgewikkeld. De rotonde wordt alleen gebruik door het uitwisselend verkeer tussen de N34 en N33. Hierdoor neemt de verkeersbelasting op de rotonde met ruim 60% af, waardoor de afwikkelingsproblemen hier zijn opgelost. Daarnaast hoeft het doorgaande verkeer op de N34 geen snelheid voor de rotonde meer te minderen.
Dit heeft de voorkeur boven het treffen van maatregelen aan de rotonde en het gelijkvloers aanpassen van de rotonde.
Bypasses bieden geen robuuste en toekomstbestendige oplossing voor het probleem. De grootste verkeersstroom op het verkeersplein is het doorgaande verkeer op de N34. Uit modelanalyses blijkt dat bypasses voor het uitwisselende verkeer met de N33 niet voldoende oplossend vermogen bieden voor het doorstromingsprobleem.

2.
Dit is onderzocht door Sweco. Uit dit onderzoek (deelrapport 2) is gebleken dat een turobrontonde niet toekomstbestendig is. De turborotonde draagt niet tot nauwelijks bij aan de hoofddoelstellingen. Zie reactie onder G.
Zie ook reactie onder 1.

3.

In het kader van de ontwerpopgave die er ligt voor de Hub knooppunt Gieten wordt gekeken naar hoe bestaande voorzieningen en uitstraling van de hub ingepast kunnen worden in het nieuwe ontwerp. Daarnaast willen we de hub nog aantrekkelijker maken. Uw suggesties lijken interessant en kunnen daarbij helpen. Echter, op dit moment komen uw suggesties nog te vroeg.- Wij nemen ze op in ons overzicht met aandachtspunten maar nodigen u van harte uit om te zijner tijd mee te denken in de nadere uitwerking door u aan te melden voor de focusgroep. De oproep hiervoor zal o.a. via de nieuwsbrief gaan. Wij nodigen u uit om na besluitvorming over het voorkeursalternatief contact met ons op te nemen over de mogelijke ontwerpopgave HUB Gieten.

4.
U kunt zich aanmelden op de website Hunebedhighway.com voor de nieuwsbrief.

Zienswijze 42.

Samenvatting

1.
Inspreker geeft aan dat de huidige “corona-crisis” zijn weerslag zal hebben op de toekomst met betrekking tot mobiliteit. Inspreker vraagt om beslissingen te nemen op aannames die toekomstbestendig zijn.

2.
Inspreker verwacht dat een limiet van 80 km/u op de N34 haalbaar is, gelet op het feit dat men zich gemakkelijk aanpast aan de nieuwe limiet van 100 km/u op A-wegen. Snelheidsverlaging is ook de tendens in het licht van uitstoot en duurzaamheid.

3.
Inspreker geeft aan dat het knooppunt bij Gieten een voortdurende bron van hinder zal zijn en dat het gerechtvaardigd lijkt hier een oplossing voor te zoeken. Inspreker heeft geen voorkeur.

4.
Om de verkeersveiligheid te verbeteren is het volgens inspreker voldoende om de maximum snelheid te verlagen naar 80 km/u en een middenbermafscheiding te maken.

Reactie provincie

1.
Zie de reactie S.

2.
Zie de reactie L.

3.
De provincie neemt de opmerking voor kennisgeving aan.

4.
Zie reactie L.
Zie reactie C2, C3 en C4.

Zienswijze 43.

Samenvatting

1.
Inspreker heeft een nieuw ontwerp getekend voor het verkeersplein Gieten. In het ontwerp gaat de N34 rechtdoor en verhoogd over de rotonde. De rotonde wordt ovaal gemaakt.

Inspreker heeft de volgende randvoorwaarden aangehouden:
- Het verkeer mag bij realisatie zo weinig mogelijk hinder ondervinden
- De naaste omwonenden mogen door aanpassing zo min mogelijk extra hinder ondervinden (zo min mogelijk afremmen en optrekken)
- Het P+R=terrein moet intact blijven en bereikbaar zijn zoals het nu is
- De uitbreiding van het wegenstramien moet plaatsvinden in westelijke richting omdat daar volgens inspreker de meeste ruimte ligt.

Reactie provincie

1.
Een ongelijkvloerse hoofdrijbaan van de N34 is onderdeel van alle alternatieven als beschreven in de NRD gedeeltelijke verdubbeling N34. Verschillende mogelijkheden zullen in het MER-onderzoek aan bod komen. Met de door inspreker aangegeven randvoorwaarden wordt daarbij zoveel mogelijk rekening gehouden.

Zienswijze 44.

Samenvatting

1.
Inspreker stuurt een ingezonden stuk mee als zienswijze op de NRD, ingestuurd naar "De Schakel", een huis-aan-huis blad voor onder andere inwoners van Gieten. Inspreker stelt in dit stuk een dive-under voor: een extra verlaging van de N33, als alternatief voor de uitvoering van de rotonde bij Gieten.

2.
Inspreker ziet grote gevolgen voor de bewoners in de omgeving van de rotonde als een fly-over wordt gerealiseerd.

3.
Inspreker ziet een grote landschappelijke impact voor verlegging van de N34 in westelijke richting, inclusief noodzakelijke viaducten.

4.
Inspreker vindt dat de focusgroep heeft gefungeerd als en doekje voor het bloeden, om te helpen bij het legitimeren van een "volslagen ondemocratische tot een zogenaamd democratische besluitvorming.

Reactie provincie

1.
De door u genoemde dive-under is in de initatieffase onderzocht. Uit het onderzoek blijkt dat een dive-under verkeerskundig haalbaar is maar hij valt niet binnen het taakstellend budget. De kosten voor een Dive-under liggen tussen de € 140 tot € 180 miljoen. Voor een nadere toelichting zie reactie onder C.

2.
De effecten op de omgeving worden nader onderzocht in het MER. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is aangegeven dat bij de uitwerking en inpassing zoveel als mogelijk rekening wordt gehouden met bestaande bebouwing, kunstwerken, ondergrondse en bovengrondse langs-liggende infrastructuur. Zie ook reacties onder N, P en R.

3.
Zie de reactie N.

4.
De Provincie vindt het jammer dat u zich niet gehoord voelt. De opdracht is het onderzoeken van een gedeeltelijke verdubbeling en de reconstructie van het verkeersplein Gieten. Daarbij is het verkeersonderzoek ingegaan op vrijwel alle ingebrachte suggesties en is duidelijk aangegeven waarom afgevallen suggesties niet (voldoende) bijdragen aan of passen bij de gestelde doelen.

Zienswijze 45.

Samenvatting

1.
Inspreker maakt bezwaar tegen de gedeeltelijke verdubbeling (niet tegen verbeteringen van oversteekmogelijkheden, onder meer bij Gieten). Eerste reden hiervoor is verdere aantasting van het landschap.

2.
Andere reden die inspreker aangeeft is het toestaan van een hogere snelheid, die leidt tot toename van stikstofoxiden op de reeds overbelaste Drentse natuurgebieden. Hierdoor verdwijnt kwetsbare vegetatie van de voedselarme grond ten gunste van stikstofminnende soorten. Dit leidt tot afname van biodiversiteit.

3.
Volgens inspreker verdient een maximumsnelheid van 80 km/u de voorkeur vanuit het oogpunt van natuur en verkeersveiligheid.

4.
Inspreker heeft de zienswijze van Natuurplatform Drentsche Aa bijgevoegd als bijlage bij de zienswijze voor verdere uiteenzetting en onderbouwing van andere bezwaren.

Reactie provincie

1.
Zie reactie N.

2.
Er is geen sprake van het toestaan van een hogere snelheid. Het snelheidsregime blijft 100 km/uur. Zie ook reactie onder K.
Zie reactie O.

3.
Zie reactie L.

4.
Op de punten in de zienswijze van Natuurplatform Drentsche Aa is een reactie gegeven onder zienswijze 1 van deze nota.

Zienswijze 46.

Samenvatting

1.
Inspreker is van mening dat gedeeltelijke verdubbeling van de N34 schade aanbrengt aan het omliggende gebied door stikstofneerslag, fijnstof, afkalving van het gebied en lawaai.

2.
Inspreker is van mening dat gedeeltelijke verdubbeling slecht is voor het klimaat. Alleen de aanleg al levert enorme vergroting van uitstoot van CO_2 op.

3.
Volgens inspreker zal er sprake zijn van culturele schade: met alleen het idee al geeft de provincie uitdrukking aan het idee dat de waarde van het gebied ondergeschikt is aan de mens met de auto.

4.
Inspreker betwist de noodzaak van de gedeeltelijke verdubbeling omdat er nu geen files zijn. Mochten deze er wel komen, dan zijn er andere middelen die effectiever en goedkoper zijn.

5.
Volgens inspreker wordt door gedeeltelijke verdubbeling het doel van verbeteren van veiligheid niet bereikt. Wetenschappelijk is bewezen dat invoegen de veiligheid verlaagt. Inspreker stelt een aantal andere goedkopere, milieu- en natuurvriendelijke ingrepen voor, waaronder inhaalverbod, scheiding van rijstroken, (camera) controles en verlaging van de snelheid.

Reactie provincie

1.
Zie reactie N, O en P.

2.
Zie de reactie O.

3.
Zie reactie N.
In MER-onderzoek worden de diverse milieu-aspecten uitgebreid onderzocht. Culturele aspecten zijn geen specifiek onderdeel van dit onderzoek. Wanneer bij de uitwerking van de plannen blijkt dat deze impact hebben op specifieke culturele belangen dan zullen wij deze meenemen in onze afwegingen.

4.
De belangrijkste reden om maatregelen te nemen op de trajectdelen van de N34 is vanwege de verkeersveiligheid. Niet vanwege de files. Voor een nadere toelichting zie reactie onder C.

5.
Zie reactie J.
Zie reactie L.
Zie reactie E en F.
Het scheiden van de rijstroken is onderdeel van de maatregelen. Voor een nadere toelichting zie reactie C.
Het instellen van een inhaalverbod op de tussengelegen stukken zal meegenomen, onderzocht en afgewogen worden in het MER-onderzoek.

Zienswijze 47. Bewoners van Verlengde Asserstraat 67 t/m 85 in Gieten

Samenvatting

1.
Inspreker beschrijft dat door de reconstructie van de N34 de fysieke afstand tussen de woningen aan de Verlengde Asserstraat en het dorp met ongeveer 1 km is verlengd. Hierdoor is ook de sociale afstand groter en de afstand tot het openbaar vervoer. Volgens inspreker mag het plan niet leiden tot het vergroten van de fysieke afstand tot Gieten.

2.
Door het plan verdwijnt de parallelweg mogelijk, waardoor de fysieke afstand nog groter zal worden. Volgens inspreker zal hierdoor de waarde van de woningen aan de Verlengde Asserstraat dalen. Daarnaast geeft inspreker aan dat deze weg ook voor scholieren en inwoners van Gieten wordt gebruikt. Volgens inspreker mogen de plannen daarom niet leiden tot het verdwijnen van de parallelweg richting het OV punt.

3.
Inspreker is van mening dat de reconstructie van de rotonde en de N34 niet mag leiden tot het verdwijnen van het ruime uitzicht richting Eext en het OV-punt.

4.
Inspreker vindt de optie die uitgaat van een verhoogde N34 over het huidige plein de beste optie. De optie die uitgaat van een verlegd tracé is volgens inspreker niet acceptabel.

5.
Inspreker vraagt zich af of een snel bereik van Emmen en Groningen inderdaad veel voordeel geeft zoals wordt gesuggereerd.

6.
Inspreker geeft aan dat door reconstructie van het verkeersplein de doorstroming sterk verbetert, is dan gedeeltelijke verdubbeling nog wel noodzakelijk? Ook gezien de beperkte tijdwinst die gehaald wordt.

7.
Inspreker geeft aan dat reconstructie van het verkeersplein en de weg lastig landschappelijke in te passen is. Iedere aanleg en reconstructie leidt tot aantasting van het landschap. Inspreker pleit daarom voor een reconstructie te kiezen waarbij gebruik gemaakt wordt van moderne technieken met geprefabriceerde "brugdelen" ondersteund door pilaren. Hiermee is ruimtebeslag minimaal en zijn grote zandverplaatsingen overbodig.

8.
Inspreker verwacht dat reconstructie van het plein de geluidsoverlast zal verergeren. Inspreker verzoekt de wet- en regelgeving rondom geluidsoverlast los te laten en een adequate voorziening met betrekking tot geluidsoverlast mee te nemen in de planvorming.

9.
Inspreker stelt voor te overwegen het dorp Eext alsnog aan te sluiten op het verkeersplein wanneer de verkeersdruk op het verkeersplein sterk afneemt.

Reactie provincie

1.
In het MER-onderzoek moet duidelijk worden wat de aanpassingen aan de N34 en het verkeersplein gaat betekenen voor de onderliggende verbindingen, zoals de door u genoemde verbinding met het dorp Gieten en de OV-hub. We proberen onderliggende verbindingen zo veel als mogelijk te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Dit is echter niet altijd haalbaar. Zie ook de reactie onder R.

2.
In het MER-onderzoek moet duidelijk worden wat de aanpassingen aan de N34 en het verkeersplein gaat betekenen voor de parallelweg. We proberen onderliggende verbindingen zo veel als mogelijk te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Dit is echter niet altijd haalbaar. Indien als gevolg van de aanpassingen aan de N34 uw woning minder waard wordt, kunt u een verzoek tot planschade indienen bij het bevoegd gezag (in dit geval de provincie Drenthe).

3.
Zie reactie N.

4.
Zie reactie G.

5.
De N34 is meer dan alleen een verbinding tussen Emmen en Groningen. De N34 is zoals uit de economische analyse in deelrapport 1 blijkt, een belangrijke weg voor (zuid-Oost) Drenthe. In dit verkeersonderzoek) wordt het ruimtelijk economisch belang van een goede verbinding via de N34 beschreven. De N34 is de belangrijkste verkeersas tussen Coevorden/Emmen en Groningen en het tussenliggende Hondsruggebied. Aan de weg liggen een aantal grote kernen zoals Zuidlaren, Gieten en Borger die binnen de regio naast Emmen een centrumfunctie vervullen voor wonen, werken en onderwijs. Ook zijn in deze kernen de belangrijkste voorzieningen (winkels, zorg/medisch, cultureel, sport, etc.) geconcentreerd. Daarnaast vormt de weg de toegang tot de vele attracties, natuurgebieden en overnachtingslocaties in het Hondsruggebied. Het ruimtelijk economisch belang is groot. Vandaar dat de provincie in wil zetten op een veilige en aantrekkelijke N34. Voor een nadere toelichting zie reactie onder A.

6.
Zie reactie D.

7.
Zie reactie N.

8.
Zie reactie P en Q.

9.
Zie reactie T.

Zienswijze 48.

Samenvatting

1.
Inspreker beschrijft de opwaardering van de N34 vanaf begin 2000 en de gevolgen die dit heeft gehad voor de verkeersveiligheid en de gevolgen voor bewoners van de Verlengde Asserstraat. Vervolgens beschrijft inspreker de aanpak van de verdubbeling van de N33, waarbij volgens inspreker sprake was van een gebrek aan visie omdat er geen onderzoek werd gedaan naar een goede oplossing voor de toekomst van het verkeersplein bij Gieten. Inspreker pleit voor een goed verkeersplein in Gieten dat duurzaam is en landschappelijk wordt ingepast, voor minimaal de komende 40 jaar.

2.
Inspreker geeft aan dat er weinig tot niets is overgenomen van de zaken die de focusgroepen hebben ingebracht. Inspreker vraagt geen inspraak te geven 'in naam van de democratie', maar juiste inspraak.

3.
De schets voor de "dive under", een voorstel van de focusgroep, werd niet getoond tijdens de informatiedagen. Inspreker verzoekt deze mogelijkheid alsnog te onderzoeken omdat dit veel problemen in het landschap en wat betreft geluid zou oplossen.

4.
Inspreker vindt het onbegrijpelijk dat tijdens de informatiedagen geen gebruik werd gemaakt van 3d-beelden.

5.
Inspreker kan niet begrijpen dat gedeeltelijke verdubbeling wordt voorgesteld omdat versmalling na verbreding problemen geeft voor de doorstroming. Daarnaast gaat verdubbeling ten koste van veel natuur. Inspreker verwijst hierbij naar de zienswijze van Natuurplatform Drentsche Aa.

6.
Volgens inspreker is verdubbeling van de N34 niet nodig omdat doorstroming geen probleem meer is na reconstructie van het verkeersplein Gieten.

7.
Inspreker doet vervolgens een aantal voorstellen:
- handhaving van de parallelweg naast de N34 voor onder andere de bewoners van de Verlengde Asserstraat en de bereikbaarheid van het transferium.
- Aanbrengen van geluidwerende maatregelen voor bewoners aan onder andere de N33.
- Maak een aansluiting op de N34 voor Eext.
- Pas de snelheid op de N34 aan naar 80 km/u.
- Voer verkeerscontroles uit.
- Handhaaf het transferium.
- Stimuleer het gebruik van openbaar vervoer.

8.
Verder stelt inspreker voor te kijken hoe provincie Overijssel N-wegen veiliger heeft gemaakt zonder een verdubbeling toe te passen.

Reactie provincie

1.
Zie reactie G.
Zie reactie N.

2.
In drie sessies is intensief met de focusgroep informatie gedeeld. De eerste twee sessies stonden vooral in het teken van inhoudelijk bespreken van de ingebrachte alternatieven (6) en varianten daarop. In een derde bijeenkomst op 3 december 2019, is terugkoppeling gegeven over wat met de ingebrachte informatie is gedaan en hoe de provincie tot de keuze van drie kansrijke alternatieven voor het verkeersplein Gieten is gekomen. Alle ingebrachte alternatieven en varianten zijn serieus onderzocht en beoordeeld op haalbaarheid en of ze voldoende bijdragen aan de doelstellingen. Wij begrijpen dat er sprake is van teleurstelling wanneer een ingebracht alternatief is afgevallen maar er is wel degelijk geluisterd naar de focusgroep.

3.
Zie reactie G.

4.
Het gebruik van 3D-beelden is een goede aanvulling op presentatiemateriaal. In de fase waarin het project zich nu bevindt zitten nog veel onzekerheden in het ontwerp en dat maakt het gebruik van 3D-beelden niet geschikt. Op een later moment in het project zullen 3D-beelden wel ingezet worden.

5.
De vormgeving van 2 rijstroken naar 1 rijstrook is een punt van aandacht bij de verdere uitwerking van de plannen (zie ook algemene reactie J). De verwachting is dat gezien de verkeersintensiteiten nu en in de toekomst geen files zullen ontstaan. De intensiteiten zijn hiervoor te laag.
Voor de reactie op de zienswijze van natuurplatform Drentsche Aa verwijzen wij naar de betreffende zienswijze.

6.
De provincie wil de trajectdelen niet verdubbelen vanwege de doorstroming (er staan inderdaad geen files op de trajectdelen), maar vanwege de verkeersveiligheid. Zie ook de reactie onder C. Zie de reactie onder D.

7.
Zie de reactie R.
Zie de reactie P.
Zie reactie T.
Zie de reactie L.
Zie de reactie F.
Zie de reactie R.
De provincie heeft 3 projectdoelstellingen geformuleerd: verbeteringen van de bereikbaarheid, verbeteren van de verkeersveiligheid en verbeteren van het openbaar vervoer over de N34. Dit laatste punt komt dus overeen met uw ingebrachte zienswijze.

8.
Wij houden de ontwikkelingen van onze buurprovincies en het rijk nauwlettend in de gaten.

Zienswijze 49.

Samenvatting

1.
Inspreker geeft aan dat verdubbeling zal leiden tot meer geluidsoverlast.

2.
Inspreker geeft aan dat de tijdwinst minimaal zal zijn.

3.
Volgens inspreker zal de verkeersveiligheid niet noemenswaardig wordt verhoogd.

4.
Volgens inspreker zal sprake zijn van hogere stikstof uitstoot en fijnstof uitstoot.

5.
Inspreker is van mening dat de economische meerwaarde gering is, het is hoofdzakelijk een gevoelskwestie.

6.
Volgens inspreker leidt betere controle op naleving van de inhaalverboden en de maximum snelheid tot een toename van verkeersveiligheid, verbetering van de doorstroming en geen toename van geluid en stikstof.

Reactie provincie

1.
Zie reactie P.

2.
Zie reactie B.
Zie ook reactie C.

3.
Zie reactie C.

4.
Zie reactie O.

5.
Zie reactie A.
Zie ook reactie B en C1.

6.
Er is geen sprake van een probleem op de N34 ten aanzien van te hard rijden, anders dan incidentele hard-rijders.
Het instellen van een inhaalverbod voor het gehele traject maar wel de mogelijkheid hebben om in te halen, biedt geen oplossing voor het voorkomen van onverantwoorde inhaalacties. Het aanbrengen van een fysieke rijbaanscheiding voorkomt de mogelijkheid om in te halen dan wel, het al dan niet opzettelijk op de andere weghelft terecht komen. Alleen op deze manier kunnen frontale botsingen worden voorkomen. Zie reactie F.
Zie reactie P en O.

Zienswijze 50.

Samenvatting

1.
Inspreker is het niet eens met verdubbeling van de N34.

2.
Inspreker vraagt ervoor te zorgen dat er zoveel mogelijk 100 km/u gereden kan worden in de spits, en in de spits geen vrachtverkeer en bejaarden toe te laten die 70 km/u rijden.

Inspreker vindt het belangrijk dat woon-werk verkeer kan doorrijden.

3.
Inspreker stelt voor de rotonde bij Gieten ongelijkvloers te maken en het geld voor de verdubbeling te gebruiken voor betere mogelijkheden voor de rotonde in Gieten. Voorstel is om de N33 nog lager te leggen en de ontstane ruimte te gebruiken voor een fly-over.

Volgens inspreker leidt dit tot minder schade voor het landschap en minder geluidsoverlast.

Reactie provincie

1.
We nemen dit punt ter kennisgeving aan.

2.
Op de N34 geldt een maximumsnelheid van 100 km/u. Met name in de spits ligt de gemiddelde snelheid beduidend lager dan 100 km/u. Door een aantal stukken te verdubbelen van de N34, worden inhaal mogelijkheden gecreëerd. De verwachting is dat de gemiddelde gereden snelheid omhoog gaat. Daarnaast wordt verkeersplein Gieten ongelijkvloers gemaakt. Hierdoor zal de gemiddelde snelheid ter hoogte van Gieten ook omhoog gaan.
Het niet toelaten van bejaarden en vrachtverkeer op de weg tijdens de spits acht de provincie geen reële en haalbare oplossing.

3.
De door u genoemde fly-over wordt als alternatief meegenomen in het MER-onderzoek. Zie ook de reactie onder G.
Zie reactie N en P.

Zienswijze 51.

Samenvatting

1.
Inspreker geeft aan dat de inbreng van klankbordgroepdeelnemers structureel genegeerd is in de definitieve versie van de NRD. Volgens inspreker is er geen sprake van alternatieven met van varianten. In alle varianten is sprake van extra asfalt. Er is niet gekeken naar asfaltloze alternatieven waarbij bijvoorbeeld door middel van middenbermscheiding, snelheidsverlaging of trajectcontroles de doorstroming en veiligheid verbeterd kan worden.

Volgens inspreker is de NRD niet compleet en geeft het geen juridisch juist onderbouwde keuzemogelijkheid voor partiële verdubbeling.

2.
Volgens inspreker wordt in paragraaf 6.3.2 van de NRD geconcludeerd dat variant 4 het veiligste alternatief is. In bijlage 3 wordt in hoofdstuk 4.2 gesteld dat deze variant een zeer negatief scenario is, zeker voor wat betreft de verkeersveiligheid. Volgens inspreker wordt hiermee toegeschreven naar een scenario met zoveel mogelijk inhaallocaties en wordt bewust gekozen voor de gevaarlijkste variant.

3.
Volgens inspreker wordt gebruik gemaakt van verouderde gegevens. Zo is het ongelijkvloers maken van de aansluiting van Exloo en de nu in uitvoering genomen verdubbeling bij Emmen/Holsloot en Klijndijk niet meegenomen in de berekeningen. De historie van ongevallen op deze locaties zijn wel onderdeel van de hoofdreden om partiële verdubbeling te onderbouwen. Wanneer de ongevallen op de verbeterde locaties uit de evaluatie worden gehouden, dan is dit traject van de N34 verdwenen uit de top 10 van gevaarlijkste wegen.

4.
Volgens inspreker wordt in de NRD niet gekeken naar de impact die een partiële verdubbeling heeft op de stikstof- en fijnstofuitstoot. Inspreker realiseert zich dat dit in de MER onderzocht zal moeten worden en dat dit niet buiten de onderzoeken gehouden kan worden.

5.
Inspreker wijst erop dat uit het verkeersonderzoek van Sweco blijkt dat de N34 zeker tot 2040 voldoet aan de gewenste capaciteit. Toch is in bijlage 2 op pagina 36 bij de tabel van de verwachte groei het meest positieve scenario geschetst. Tijdens klankbordgroepbijeenkomsten zijn ook een minder positief scenario (krimp van 5%) en een reëel scenario (krimp van 1%) getoond, deze zijn niet terug te vinden in de ter inzage gelegde documenten.

Inspreker geeft aan dat hiermee toegeschreven wordt naar de politieke behoefte om “een snelweg aan te leggen op de Hondsrug”.

6.
Inspreker stelt voor iets te doen aan het veiligheids- en doorstroomprobleem bij knooppunt Gieten en hiervoor een goede oplossing (inclusief geluidwerende voorzieningen) te kiezen. Wanneer dit gereed is, dan de verkeersstromen en ongelukken enkele jaren goed te evalueren en daarna te besluiten of een (partiële) verdubbeling wel nuttig en noodzakelijk is.

7.
Inspreker geeft aan dat snelheidsverlaging naar 80 km/u leidt tot vermindering van stikstofuitstoot die hoogstwaarschijnlijk genoeg is om de extra stikstofuitstoot die vrijkomt bij de aanpassing van knooppunt Gieten te compenseren.

Reactie provincie

1.
Het is jammer om te horen dat u het gevoel hebt dat uw inbreng in de klankbordgroep er niet toe heeft gedaan. De door u genoemde suggesties zijn allen onderzocht en afgewogen in de verkeersstudie.

2.
De door u genoemde tabel uit het verkeersonderzoek beschouwt hoe de verschillende varianten scoren ten aanzien van de doelstelling verkeersveiligheid. Voor de analyse is het hoofddoel opgesplitst in verschillende subdoelen en afgeleide doelen. Voor wat betreft het afgeleide doel: 'beperk conflicten op samenvoegen' scoort alternatief 4 minder goed dan de overige alternatieven. In z'n totaliteit (alle afgeleide doelen opgeteld) scoort alternatief 4 iets positiever dan de overige alternatieven. In het MER-onderzoek wordt een nadere analyse uitgevoerd met betrekking tot dit aspect.

3.
Zie ook de reactie I.
De ongevalsgegevens op de N34 ten zuiden van de N381 zijn niet meegenomen in de analyse. Dit valt namelijk buiten de scope van het onderzoek.

4.
Zie de reactie O.

5.
Vanwege de leesbaarheid van het stuk zijn in de NRD niet alle onderzoeksgegevens opgenomen. Alle relevante onderzoeksgegevens zijn te vinden in de bijbehorende bijlagen. In het verkeerskundig onderzoek wordt uitgegaan van het hoge groeiscenario. Dit scenario is legitiem, omdat de huidige intensiteiten van het verkeer op de N34 nu al de prognoses van scenario laag benaderen. Ten behoeve van het verkeersmodel voor het MER-onderzoek zal wederom een nadere onderbouwing van de te gebruiken groeiscenario's gegeven worden.

6.
Zie de reactie B.
Zie de reactie G.
Zie de reactie D.

7.
Zie de reactie L.
Zie de reactie O.

Zienswijze 52.

Samenvatting

1.
Inspreker geeft aan dat al in paragraaf 1.8 wordt uitgegaan van gedeeltelijke verdubbeling en reconstructie verkeersplein Gieten als gegeven, zonder gedegen probleemanalyse. Volgens inspreker moet uitgangspunt zijn dat het kwetsbare gebied en het landschap een belangrijk kader is voor oplossingen (mits er een probleem is en daarvoor en probleemanalyse nodig).

2.
Volgens inspreker mag de omvang van het budget niet op voorhand bepalend zijn voor de uitkomsten.

3.
Volledige verdubbeling wordt als eindbeeld gepresenteerd. Wat inspreker betreft is dit niet aan de orde vanwege de landschappelijke en andere kwaliteiten van het gebied. Ook ontbreekt de noodzaak.

4.
In de notitie staat dat de N34 een belangrijke nationale verbindingsas is. Inspreker vraagt zich af waarom het Rijk geen rol speelt bij de financiering? Waarom is verbreding niet opgenomen in MIRT? Het lijkt erop dat de veronderstelde problemen op de N34 vanuit de criteria die gehanteerd worden in het nationaal verkeersbeleid geen grote ingrepen rechtvaardigen, terwijl het hier toch gepresenteerd wordt als een nationale verbindingsas. Dan is de vraag gerechtvaardigd waarom dan toch zulke vergaande ingrepen, ook nog eens in een kwetsbaar gebied, voorgesteld worden.

5.
Volgens inspreker is in de analyse nauwelijks aandacht besteed aan de regionale context van het plan. Er ontbreekt een gedegen analyse van huidige en toekomstige verkeersstromen in relatie tot hoofdplaatsen in de Veenkoloniën en het gebied richting Hoogeveen (A28), Beilen (A28) en Groningen. Onderdeel van zo'n analyse moet zijn welke maatregelen genomen kunnen worden om het verkeersaanbod tijdens de ochtend- en avondspits te verminderen (aangepaste begin- of openingstijden van scholen, instellingen, bedrijven en winkels bijvoorbeeld).

Met name de relatie met de stad Groningen blijft volgens inspreker onderbelicht en moet verder geanalyseerd worden. (Gedeeltelijke) verdubbeling zal in die richting tot extra verkeersaanbod leiden, en leidt vrijwel zeker tot een gevaarlijke en vertragende flessenhals bij de aansluiting van de N34 op de A28. Het feit dat de A28 een Rijksweg is doet daar niets aan af: het voorgestelde plan moet rekening houden met die flessenhals en met de ontwikkelingen rond de Rondweg Groningen (A/N7 etc.). Op blz. 45 wordt gesteld dat voor de MER het traject Emmen-De Punt beoordeeld moet worden. Volgens inspreker is dit nogal onzinnig, wetend dat verkeer niet naar De Punt maar vooral naar Groningen gaat. Dat deel van het traject moet dus worden meegenomen in de analyse en beoordeling.

6.
Inspreker geeft aan dat ten onrechte gesteld wordt dat de N34 veelal op afstand van dorpen ligt (blz. 15). De N34 grenst aan Ees, kruist Borger, loopt vlak langs Gieten en Annen, Zuidlaren en Schipborg. Er zijn al klachten over geluidsoverlast bij Gieten.

7.
Volgens inspreker ontbreekt een goede analyse wat betreft de verkeersveiligheid. Er worden tellingen van ongevallen gebruikt van delen van de N34 die nu al verdubbeld zijn of die buiten dit plan vallen. Maar ook met die delen erbij blijkt niet dat er meer of zwaardere ongevallen gebeuren dan op andere wegen (bijlage verkeersonderzoek deel 1).

Inspreker stelt de volgende vragen:

1) Is gedeeltelijke verdubbeling dan een oplossing? Er is geen analyse gedaan met modellen en met vergelijkbare wegen of gedeeltelijke verdubbeling juist niet tot meer en/of zwaardere ongevallen leidt. Op de verdubbelde delen neemt de snelheid toe, tenzij functionele mitigerende

maatregelen genomen worden, maar in de stukken is daar niets over te vinden.

2) Naar verhouding veel van de ongelukken vinden plaats rond of op het verkeersplein Gieten. Door dat aan te pakken zal het aantal ongevallen aanzienlijk afnemen. Analyse daarvan ontbreekt.
3) De overgangen van verdubbeld naar enkel lijken notoir gevaarlijke punten te worden. Ook daarvan ontbreekt elke analyse in de stukken. Het kan niet zo zijn dat in een later stadium besloten wordt tot gehele verdubbeling op basis van die extra, door de voorgenomen ingreep veroorzaakte, ongelukken.
4) Waarom wordt niet primair ingezet op verbetering van de verkeersveiligheid door verlaging van de max. snelheid naar 80 km/uur, en/of een integraal inhaalverbod plus handhaving? Ook in het licht van de stikstofproblematiek in een kwetsbaar gebied zou zo'n ingreep voordelen bieden. In de nota wordt gesteld dat 80 km/uur niet handhaafbaar is. Met trajectcontrole kan dat prima, en de recente invoering van 100 km/uur op autowegen heeft laten zien dat automobilisten zich daar best aan wil houden, mits goed uitgelegd.
5) Wat betreft de inrichting van de N34 wordt opgemerkt: 'geen rijbaanscheiding, onvoldoende consistentie en herkenbaarheid ten aanzien van het inhaalverbod'. Gedeeltelijke verbreding betekent dat op een groot deel nog geen sprake is van rijbaanscheiding. Er is dan nog minder dan nu sprake van consistentie wat betreft inrichting en wat betreft het inhaalverbod. Als dat al oorzaken zijn voor ongelukken, dan helpen deze maatregelen dus niet. Een en ander moet beter geanalyseerd worden.

8.
Inspreker vraagt zich af waarom de beperkte vertragingen bij verkeersplein Gieten problematisch zijn, terwijl ze in Nederland verkeerskundig gezien acceptabel zijn.

9.
Inspreker geeft aan dat de N34 niet de enige stroomweg in het gebied is. Daarnaast mag de zogenaamde status van stroomweg wat inspreker betreft geen reden zijn om snelheidsverlaging ter bevordering van doorstroming en verkeersveiligheid op voorhand uit te sluiten. Integrale analyse van toekomstige verkeersstromen en van effecten van aanpassingen aan die wegen en aan de N34 is een vereiste om tot een goede onderbouwing van eventuele gedeeltelijke verdubbeling van de N34 te komen.
In het bijzonder de N381 kan met aanpassingen een alternatief voor de N34 zijn. Waarom wordt dat alternatief niet integraal meegenomen in de analyse?

10.
Volgens inspreker lost aanpak van N34 niets op in doorstroming van het OV in de kernen. Dit moet meegenomen worden in de integrale analyse. Er wordt geen aandacht besteed aan de gevolgen voor het openbaar vervoer in het gebied van de op handen zijnde opening van de spoorverbinding Stadskanaal-Groningen. Die spoorverbinding heeft mogelijk ook gevolgen voor het verkeersaanbod op de N34. Die gevolgen moeten worden geanalyseerd.

11.
In de nota ontstaat het beeld dat het vooral gaat om de verkeersveiligheid maar uit onderliggende stukken blijkt dat er geen bijzonder probleem met de verkeersveiligheid op de N34 is of te verwachten is. Inspreker is van mening dat 'niets doen', in combinatie met beter voorlichting en handhaving, als alternatief meegenomen moet worden.

Reactie provincie

1.
In deelrapport 1 van het onderzoek wordt de verkeerskundige probleemanalyse beschreven. Deze probleemanalyse gaat in op de problemen die spelen op de N34 ten aanzien van de aspecten verkeersveiligheid, doorstroming en openbaar vervoer. Op basis van de probleemanalyse zijn doelstellingen geformuleerd. Op

basis van de doelstellingen is gezocht naar oplossingsmaatregelen. Voor een nadere toelichting zie de reacties onder B en C.
Zie reactie onder N.

2.
Op basis van de besluitvorming ten aanzien van de notitie 'verbinding Emmen-Groningen' en 'de quick scan MKBA verbinding Emmen-Groningen' is een taakstellend budget van € 90.000.000 vastgesteld. De voorgestelde alternatieven vallen allemaal binnen het taakstellend budget en voldoen aan de geformuleerde doelstellingen. Op basis van het MER wordt besloten over het voorkeursalternatief en het realisatiebudget.
Het budget is alleen bepalend geweest voor het afvallen van de dive-under (verkeersplein Gieten) en voor het aantal kilometer van de te verdubbelen stukken in de alternatieven, maar dus niet voor het bepalen van de alternatieven zelf.

3.
Een volledige verdubbeling van de N34 is op dit moment niet aan de orde. De provincie sluit verdere verdubbeling van de N34 in de toekomst ook niet uit. Daarom zijn de oplossingen getoetst op het niet in de weg staan van een verdere verdubbeling. We noemen dit no-regret maatregelen. Vandaar dat de volledige verdubbeling als eindbeeld in beeld wordt gebracht.

4.
De N34 is een provinciale weg en geen rijksweg. De Provinciale Staten van Drenthe bepalen of dergelijke ingrepen te rechtvaardigen zijn en niet het Rijk. Om in aanmerking te komen voor een bijdrage vanuit het MIRT wordt getoetst aan het landelijke spelregelkader opgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Hiervoor wordt onder andere gekeken naar het NMCA (Nationaal Mark- en Capaciteits analyse). Op dit moment is de problematiek op de N34 niet van dien aard dat dit project in het MIRT-cyclus terecht komt. Belangrijkste reden hiervoor is dat een groot deel van het probleem op de N34 een verkeersveiligheidsprobleem is.

5.
In deelrapport 1 van de verkeerskundige analyse wordt het ruimtelijk economisch belang van de N34 voor de regio geschetst. Hierin wordt aandacht besteed aan de aspecten woonwerk-relatie en woonschool-relatie van diverse kernen binnen het invloed gebied van de N34. Ook wordt een uiteenzetting gedaan van de regionale economie. Daarnaast is een verkeersmodel gebruikt om de belangrijkste verkeersstromen inzichtelijk te maken. Enkele resultaten hiervan staan weergegeven in de bijlagen van het verkeersonderzoek. Hiermee is voldoende inzichtelijk gemaakt wat de belangrijkste verkeersstromen zijn, wat de belangrijkste relaties in de regio zijn en wat het belang van de N34 daarvoor is.
In het verkeerskundig onderzoek worden de door u genoemde oplossingsrichtingen ten aanzien van mobiliteitsmanagement beschouwd en afgewogen. Hiervoor is geen gebruik gemaakt van het verkeersmodel maar van expert judgement. De conclusie is dat deze maatregelen onvoldoende probleemoplossend vermogen hebben. De doorstromingsproblemen ter hoogte van het verkeersplein Gieten zijn er momenteel ook al. In de toekomst zal dat verder toenemen. Ook als een deel van de mobiliteitsmanagementmaatregelen blijken te werken, zal dit niet voldoende zijn om de doorstromingsproblemen op te lossen, aangezien de intensiteiten zullen toenemen als gevolg van autonome groei. Daarnaast zullen de mobiliteitsmanagementmaatregelen niet van invloed zijn op de verkeersveiligheidsproblemen op de trajectdelen. In het verkeersonderzoek is duidelijk geworden dat er geen relatie is tussen hogere intensiteiten (in de spitsen) en het aantal ongevallen.

Uit het verkeersmodel SWECO / Goudappel Coffeng blijkt dat de groei van het verkeer als gevolg van de voorgestelde maatregelen niet leidt tot significant meer verkeer op de N34 dan de autonome groei. De verwachting is dan ook niet dat de druk op de 'flessenhals bij de Punt' als gevolg daarvan toe zal nemen. Voor een nadere toelichting zie de reacties onder A, B en C.

6.
Het klopt inderdaad dat de N34 Borger kruist en dat de N34 hier dus niet op afstand van het dorp ligt. Voor de overige dorpen geldt dat de N34 in min of meerdere mate op afstand ligt van het dorp.
Zie reactie onder P.

7.
Zie reactie onder H en I.

1. In deelrapport 1 van het verkeerskundig onderzoek wordt gesteld dat frontale ongevallen de belangrijkste oorzaak is van de verkeersonveiligheid op de N34. Door het fysiek scheiden van de rijbanen neemt de kans op frontale ongevallen aanzienlijk af. Een gedeeltelijk verdubbeld profiel voorziet hierin. Voor een nadere toelichting zie reactie onder C.
Zie reactie onder J.
2. De ongevallen ter hoogte van verkeersplein Gieten zijn meegenomen in de ongevallen analyse. Dit zijn veelal kop-staart ongevallen. Als gevolg van de maatregelen bij verkeersplein Gieten zullen de ongevallen ter hoogte van het verkeersplein Gieten afnemen. Dit geldt niet voor de overige trajecten. Aangezien frontale ongevallen verspreid over het gehele traject plaatsvinden dragen alleen maatregelen ter hoogte van het verkeersplein niet in voldoende mate bij om de doelstelling ten aanzien van het verbeteren van de verkeersveiligheid te behalen. Voor een nadere toelichting zie reactie onder B en C.
3. Zie reactie onder J.
4. Zie reactie onder L.
Zie de reacties onder E en F.
5. De weg voldoet nu niet aan de richtlijnen Duurzaam Veilig, aangezien een fysieke rijbaanscheiding ontbreekt. Ter hoogte van Coevorden en Emmen wordt de weg al ingericht volgens de richtlijnen Duurzaam Veilig. Wanneer de weg gedeeltelijk verdubbeld wordt, zal er wel een fysieke rijbaanscheiding geplaatst worden op de plekken waar verdubbeld wordt. Dit draagt bij aan een meer consistent wegbeeld. Daarnaast kan er mogelijk een inhaalverbod worden in gesteld op de tussengelegen stukken. Het instellen van een inhaalverbod op de tussengelegen stukken zal onderzocht en afgewogen worden in het MER-onderzoek.

8.
Er is niet alleen nu vertraging. De verwachting is dat de vertraging naar de toekomst toe zal nemen. Zie de reactie onder A en B. Gezien het belang van de N34 voor de regio is een goede doorstroming op de N34 belangrijk. Vandaar dat maatregelen bij verkeersplein Gieten noodzakelijk zijn.

9.
In het verkeersonderzoek is op basis van het verkeersmodel een analyse naar de verkeersstromen opgenomen. Verschillende maatregelen (anders dan infrastructuur aanleggen) zijn onderzocht en afgewogen in de verkeersstudie. Hierbij is ook aandacht geweest voor het afwaarderen van de weg naar 80 km/u en het bevorderen van alternatieve routes. Voor een nadere toelichting op het af waarderen van deN34 zie reactie onder L. Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat het opwaarderen van de N381 nauwelijks effect zal hebben. Mogelijke oorzaak hiervan is dat deze route alleen interessant is voor verkeer dat over het hele traject tussen Emmen en Groningen (en vice versa) rijdt. Dit is slechts een klein deel van het verkeer op de N34 (ca. 20%). Het grootste deel van het verkeer rijdt niet het gehele traject. Voor dat deel van het verkeer is een route via de N381 of N391 niet interessant. Daarnaast zijn de routes via de N381 en N391 zijn beduidend langer (N381: +14km, +31%) en hierdoor voor de weggebruiker niet interessant.
In het kader van het MER-onderzoek wordt het gebruikte verkeersmodel waar nodig geactualiseerd.

10.
Alle vastgestelde plannen worden als autonome ontwikkeling meegenomen in het verkeersmodel die gebruikt wordt voor het MER-onderzoek.

11.
Dit is reeds onderzocht in het verkeerskundig onderzoek. Voor een nadere toelichting zie reacties E en F. Niets doen in samenhang met handhaving en educatie is niet toereikend. Meer structurele maatregelen op de N34 zijn noodzakelijk.

Zienswijze 53.

Samenvatting

1.
Inspreker ziet verschillende nadelen van de fly-over (landschap ontsierend effect door hoogte en meer ruimtebeslag, meer overlast door geluid door hoogte, hoge kosten en lange uitvoeringsperiode). Inspreker stelt daarom voor om het concept 'conflictvrij oprijden' verder uit te werken, waar in vijf fases het verkeersplein kan worden aangepast (zie ook afbeelding in de zienswijzen):

1. afsluiten van de zuidelijke rijbaan van de rotonde tussen aan- en afrit
2. weefvakken aanleggen ten noorden van de rotonde voor in- en uitvoegend verkeer van de N34 en deze weefvakken middels een fly-under verbinden, Dan kan de rotonde aan de noordzijde onderbroken worden
3. een busperron realiseren aan de zuidwestzijde van de rotonde
4. aan de zuidzijde van de rotonde een extra enkelbaans fly-overrealiseren naast het reeds aanwezige viaduct
5. aanleggen van een rechte doorgang van de N34 over de N33 op het huidige niveau

Hiermee zijn de door de inspreker benoemde nadelen van de fly-over opgelost, zal er geen kruisend verkeer meer zijn op knooppunt Gieten en wordt de drukte op het OV knooppunt gespreid.

2.
Over het (deels) verdubbelen is inspreker van mening dat dit een negatieve impact heeft op het landschap.

3.
(Deels) verdubbelen nodigt uit tot te hard rijden.

4.
Door veiligheidsvoorzieningen in auto's zoals 'keep your lane', 'adaptive cruise control' en vermoeidheid herkenning zal het ook op enkelbaanswegen veiliger worden.

5.
Door de 100 km/u maatregel en dat ook bussen 100 km/u mogen rijden is het snelheidsverschil kleiner en is het daardoor veiliger.

6.
Niet verdubbelen levert een aanzienlijke kostenbesparing.

Reactie provincie

1.
De door u genoemde variant is in de initiatieffase onderzocht en afgevallen. Uit het verkeersonderzoek (deelrapport 2) blijkt dat een dergelijke aanpassing nadelige gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van het OV-knooppunt Gieten voor zowel het openbaar vervoer als het autoverkeer (P+R). Voor het openbaar is dit op te lossen door in plaats van een knip een bussluis op de rotonde te maken. Dit vraagt wel speciale aandacht bij het ontwerp vanwege het risico op vastrijden van het autoverkeer in de bussluis. Bij deze variant bestaat het risico dat sommige routes als onlogisch kunnen worden ervaren. Voor een nadere toelichting zie reactie onder G.

2.
Zie reactie onder N.

3.
Zie reactie onder K.

4.
Zie reactie onder M.

5.
Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

6.
De provincie is voornemens om maatregelen te nemen op de N34 ter bevordering van de verkeersveiligheid. Indien de provincie geen maatregelen neemt brengt de verkeersonveiligheid ook maatschappelijke kosten met zich mee.
Zie reactie onder A en C.

Zienswijze 54.

Samenvatting

1.
Inspreker is tegen verdubbeling van de N34, met uitzondering van verbetering van de oversteekmogelijkheden onder meer bij Gieten. Voor onderbouwing hiervan verwijst inspreker naar de zienswijze van Natuurplatform Drentsche Aa.

2.
Inspreker voegt hier nog aan toe dat verdubbeling leidt tot onnodig accelereren bij inhalen en/of tot sneller rijden. Dit leidt weer tot verhoogde CO_2-uitstoot, mogelijk verhoogde geluidsintensiteit en gevolgen voor het milieu.

3.
Inspreker vindt het begrijpelijk dat er gezocht wordt naar economisch belang maar vindt dat er een afweging gemaakt zou moeten worden waarbij ook culturele en ethische aspecten worden meegenomen.

4.
Inspreker wijst op de corona-crisis en dat een aantal waarden waarmee wij leven op zijn kop zijn gezet. Wij zouden nu de kwaliteit van leven kunnen laten prevaleren boven economisch/consumptief gedrag. Het geld dat voor het N34 project is gereserveerd kan misschien op een andere (zinvollere?) wijze besteed worden.

Reactie provincie

1.
De provincie neemt dit punt ter kennisneming aan. Voor de reactie op de zienswijze van Natuurplatform Drentsche Aa verwijzen wij naar de betreffende zienswijze 1.

2.
In het MER-onderzoek wordt hier nadere aandacht aan besteed. Voor een nadere toelichting zie de reacties onder J, O en P.

3.
Dank voor uw opmerking. In het MER-onderzoek worden de diverse milieuaspecten uitgebreid onderzocht. Culturele en ethische aspecten zijn geen specifiek onderdeel van dit onderzoek. Wanneer bij de uitwerking van de plannen blijkt dat deze impact hebben op specifieke culturele en ethische belangen dan zullen wij deze meenemen in onze afwegingen.

4.
Wat de impact van de coronacrisis op langere termijn zal zijn is op dit moment lastig in te schatten. Op dit moment zijn de problemen ten aanzien van verkeersveiligheid, doorstroming en openbaar vervoer (probleemanalyse deelrapport 1) van dien aard, dat het nemen van maatregelen op de N34 verder onderzocht gaat worden. Voor een nadere toelichting zie de reactie onder S.

Zienswijze 55. Fauna Beheer Eenheid Drenthe

Samenvatting

1.
Fauna Beheer Eenheid Drenthe (FBED) geeft in haar zienswijze aan dat aanrijdingen met het Ree zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. In de 'Leidraad verminderen aanrijdingen reeën' is opgenomen dat één van de meest effectieve preventiemaatregelen het verlagen van snelheid van het verkeer is. FBED verzoekt daarom een snelheidsvermindering naar 80 km/uur als alternatief te onderzoeken.

FBED is van mening dat in een latere planfase ook het treffen van preventieve maatregelen om aanrijdingen met het Ree te voorkomen, aan de orde moet komen. Als voorbeelden worden genoemd het realiseren van passages over of onder de N34 gecombineerd met begeleidend hekwerk en wildwaarschuwingsmaatregelen voor verkeer op de N34.

Reactie provincie

1.
Zie de reactie onder N.
In het MER wordt onderzoek gedaan naar ecologie (zie ook reactie onder N). In dit kader zal ook onderzoek gedaan worden naar passeerbaarheid van de weg voor diersoorten. Niet alleen de effecten zullen in het MER in beeld worden gebracht maar ook mogelijke meekoppelkansen.
Zie de reactie onder L.

Zienswijze 56.

Samenvatting

1.
Inspreker onderschrijft de zienswijzen van Natuurplatform Drentsche Aa, de gezamenlijke zienswijze van Natuur- en milieufederatie Drenthe, Het Drents Landschap en Natuurmonumenten en de afzonderlijke zienswijzen van deelnemers aan de 'Bewonersgroep N34 Noord'.

2.
Inspreker geeft aan dat het wenselijk is de NRD aan te passen na aanvullend onderzoek inzake een aantal thema's. Eerste thema is het onderzoeken van een stikstof- en klimaatvriendelijk alternatief (zie zienswijze Drentse natuurorganisaties). Volgens inspreker is het ook wenselijk om voorafgaand aan de MER te onderzoeken hoe en in welke mate de uitvoering van mogelijke wegtrajecten klimaatneutraal kan geschieden.

3.
Volgens inspreker moet onderzocht worden aan welke kernkwaliteiten moet worden blijven voldaan om de status van Unesco Global Geopark te handhaven.

4.
Inspreker geeft aan dat in de NRD enkel het hoogste groeiniveau uit het verkeersonderzoek is gehanteerd als 'de verwachte ontwikkeling'. Inspreker vindt dit 'redeneren naar het doel'. Volgens inspreker moet ook de laagste groeitrend gepresenteerd worden.

5.
Volgens inspreker is de voorgestelde verdubbeling onvoldoende onderbouwd vanuit een ruimtelijk economische perspectief: inspreker acht de verwevenheid van de Hondsrugeconomieën met de regio Groningen gering en deze is ten onrechte geen onderwerp van onderzoek geweest.

6.
Inspreker beveelt aan om de gepresenteerde onderzoeksresultaten bij te stellen ten gevolge van de maatschappelijke omvorming en gevolgen voor mobiliteit door corona. In dit licht bezien is het hanteren van het hoogste groeiniveau zeer aanvechtbaar.

7.
Inspreker stelt voor een knip aan te brengen in de planvorming: eerst investeren in de fly-over Gieten en na evaluatie van de effecten daarvan op de doelstellingen 'doorstroming, veiligheid en OV', eventueel alsnog maatregelen nemen om de N34 om te vormen tot 'Hunebed Hightechway', waar hightech-systemen zoals verkeersdoorgeleiden, smartcamera systemen, signaleringsensoren en dergelijk worden toegepast.

8.
Inspreker pleit voor onderzoek naar geluidsbeperkende maatregelen bij woningen waar in de huidige situatie de normen nu al wordt overschreden.

Reactie provincie

1.
Voor de reactie op de zienswijzen van Natuurplatform Drentsche Aa, de gezamenlijke zienswijze van Natuur- en milieufederatie Drenthe, Het Drents Landschap en Natuurmonumenten verwijzen wij naar de betreffende zienswijzen.

2.
Zie reacties onder L.
Het NRD zal niet worden aangepast. Indien zienswijzen daartoe aanleiding geven, komt dit in het MER aan de orde.

Zoals in de NRD aangegeven, is met verschillende disciplines de duurzaamheidsambities voor het project met behulp van de twaalf thema's uit het ambitieweb Duurzaam GWW bepaald. De ambities gaan vertaald worden naar concrete doelstellingen. In de volgende fase wordt een Programma van Eisen opgesteld. In de daarna volgende fasen worden de eventuele duurzame maatregelen en ontwerpkeuzes uitgewerkt. Afhankelijk van de ambitiebepalingen komt klimaatneutraal ontwerpen aan de orde in het traject.

3.
In de gebiedsanalyse en de NRD is uitgebreid aandacht voor de Drentse kernkwaliteiten, die allen van toepassing zijn op de Hondsrug. Het gaat om het landschap, de natuur, aardkundige en archeologische waarden, cultuurhistorie en rust. De effecten op deze aspecten zullen in het MER worden getoetst aan de hand van het beoordelingskader. In het MER wordt dit nader uitgewerkt. Voor een nadere toelichting zie reactie onder N.

4.
Vanwege de leesbaarheid van het stuk zijn in de NRD niet alle onderzoeksgegevens opgenomen. Alle relevante onderzoeksgegevens zijn te vinden in de bijbehorende bijlagen. In het verkeerskundig onderzoek wordt uitgegaan van het hoge groeiscenario. Dit scenario is legitiem, omdat de huidige intensiteiten van het verkeer op de N34 nu al de prognoses van scenario laag benaderen. Ten behoeve van het verkeersmodel voor het MER-onderzoek zal wederom een onderbouwing van de te gebruiken groeiscenario's gegeven worden.

5.
De N34 is meer dan alleen een verbinding tussen Emmen en Groningen. De N34 is zoals uit de economische analyse (zie verkeerskundig onderzoek) is een belangrijke weg gebleken voor (zuid-Oost) Drenthe. In het verkeersonderzoek (deelrapport 1) wordt het ruimtelijk economisch belang van een goede verbinding via de N34 beschreven. De N34 is de belangrijkste verkeersas tussen Coevorden/Emmen en Groningen en het tussenliggende Hondsruggebied. Aan de weg liggen een aantal grote kernen zoals Zuidlaren, Gieten en Borger die binnen de regio naast Emmen een centrumfunctie vervullen voor wonen, werken en onderwijs. Ook zijn in deze kernen de belangrijkste voorzieningen (winkels, zorg/medisch, cultureel, sport, etc.) geconcentreerd. Daarnaast vormt de weg de toegang tot de vele attracties, natuurgebieden en overnachtingslocaties in het Hondsruggebied. Het ruimtelijk economisch belang is groot. Vandaar dat de provincie in wil zetten op een veilige en aantrekkelijke N34. Voor een nadere toelichting zie reactie onder A.

6.
Zie reactie onder S.

7.
Zie reactie onder D.
Zie reactie onder M.

8.
Zie reactie onder P en Q.

Zienswijze 57.

Samenvatting

1.
Volgens inspreker leidt de voorgenomen verbreding van de N34 tot harder rijden en meer geluidshinder, dat ook doordringt tot stiltegebieden, en stikstofdepositie.

2.
Inspreker is van mening dat een ondergrondse verbinding Noord-Zuid bij Gieten volstaat en als dringend kan worden aangemerkt, mits ingepast in verlaging van snelheid naar 80 km/u en het achterwege laten van verdubbeling.

Reactie provincie

1.
Zie reacties onder K, N en O.

2.
Deze variant is onderzocht en afgewogen in de initiatieffase. Voor een nadere toelichting zie reactie onder G.

Zienswijze 58.

Samenvatting

1.
Inspreker geeft aan de informatie over de aanpassingen van de weg en de informatiebijeenkomst te hebben gevolgd. Inspreker is van mening dat de provincie de voors en tegens goed in beeld heeft gebracht tot op heden en inspreker is het ermee eens dat verkeersveiligheid en doorstroming van wezenlijk belang is.

2.
Inspreker vindt het jammer dat op voorhand geen extra geluidsmaatregelen worden getroffen dan welke wettelijk noodzakelijk zijn. Inspreker stelt voor om de bestaande geluidswal bij Gieten verder en ruimschoots door te trekken met vrijkomende grond. Hiermee wordt ook meer goodwill gekweekt bij de inwoners.

3.
Inspreker pleit voor een volledige verdubbeling van de N34.

Reactie provincie

1.
De provincie neemt de opmerking voor kennisgeving aan.

2.
Zie reacties P en Q.

3.
Een volledige verdubbeling van de N34 is op dit moment niet aan de orde. De provincie sluit verdere verdubbeling van de N34 in de toekomst ook niet uit. Daarom zijn de oplossingen getoetst op het niet in de weg staan van een verdere verdubbeling. We noemen dit no-regret maatregelen. Vandaar dat de volledige verdubbeling als eindbeeld in beeld wordt gebracht.

Zienswijze 59. Ondernemend Emmen

Samenvatting

1.
Ondernemend Emmen spreekt haar steun uit voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 maar had liever gezien dat het gehele traject Emmen-Groningen wordt verdubbeld om verkeersveiligheid- en economische redenen.

Reactie provincie

1.
Een volledige verdubbeling van de N34 is op dit moment niet aan de orde. De provincie Drenthe sluit verdere verdubbeling van de N34 in de toekomst ook niet uit. Daarom zijn de oplossingen getoetst op het niet in de weg staan van een verdere verdubbeling. We noemen dit no-regret maatregelen. Vandaar dat de volledige verdubbeling als eindbeeld in beeld wordt gebracht..

Zienswijze 60.

Samenvatting

1.
Volgens inspreker leidt verdubbelen tot harder rijden dan is toegestaan waardoor het geluidsniveau toeneemt.

2.
Volgens inspreker leidt harder rijden ook tot aanzienlijk meer stikstofuitstoot.

3.
Inspreker is van mening dat het asfalteren van 50 hectare over een lengte van 40 km over de Hondsrug volstrekt onverantwoord is.

4.
Inspreker stelt voor, om meer ruimte te geven aan de natuur, te investeren in openbaar vervoer.

Reactie provincie

1.
In het MER-onderzoek wordt nader aandacht besteed aan het aspect geluidhinder. Voor een nadere toelichting zie reactie P.
Zie reactie J en K.

2.
Zie reactie O.

3.
Voor een nadere toelichting op nut- en noodzaak van het nemen van maatregelen op de N34 zie reactie onder A, B en C.
Het MER-onderzoek moet duidelijk maken wat de ruimtelijke effecten van de maatregelen zijn. Voor een nadere toelichting zie reactie onder N. Op basis van het MER-onderzoek wordt een besluit genomen of de maatregelen uitgevoerd worden.

4.
Zie reactie onder N.
Het verbeteren van het openbaar vervoer is één van de projectdoelstellingen.

Zienswijze 61.

Samenvatting

1.
Volgens inspreker leidt een fly-over tot meer overlast ter plaatse van zijn woning. Inspreker vreest dat vrachtverkeer zichtbaar wordt vanuit de tuin en dat de fly-over leidt tot nog meer geluidsoverlast en fijnstof vervuiling.

2.
Inspreker verwacht dat de doorstroming verbetert maar de drukte op dit punt blijft en toeneemt.

3.
Inspreker stelt een alternatief voor: namelijk verplaatsing van het tracé naar de plek waar nu een fietsviaduct aanwezig is. Op deze plaats kan volgens inspreker een fly-over geplaatst worden waarbij de N33 extra verdiept kan worden om dit te realiseren.

4.
Inspreker stelt voor vrijkomende grond te gebruiken voor eventueel verhoging of nieuw aan te leggen geluidswallen.

Reactie provincie

1.
Zie reactie onder P.
Zie reactie onder N.
Zie reactie onder O.

2.
Als gevolg van het ongelijkvloers maken van de hoofdrijbaan van N34 ter hoogte van verkeersplein Gieten zal de vertraging daar oplossen. Voor een nadere toelichting zie reacties onder B en G. De verwachting is dat de voorgestelde maatregelen voldoende zijn zodat ook in de toekomst geen vertraging optreedt ter hoogte van het verkeersplein.

3.
Uw suggesties is één van de alternatieven die onderzocht zal worden in het MER. Voor een nadere toelichting zie reactie onder G.

4.
Zie reactie onder P.
Zie reactie onder Q.

Zienswijze 62.

Samenvatting

1.
Inspreker geeft aan achter de zienswijze van de Bewoners N34 te staan.

2.
Inspreker wil hieraan nog een voorstel toevoegen, namelijk om het voor vrachtverkeer te verbieden om op vastgestelde tijden (bijvoorbeeld vanaf 16.00 uur) gebruik te maken van de N34 en vrachtverkeer dat naar het noorden moet verplichten via de N33 Veendam of Assen te rijden.

3.
Inspreker stelt voor een maximum snelheid van 90 km/u op het traject Gieten – De Punt in te voeren met middenscheiding. Dit zal voor een soepele doorstroming zorgdragen. Inspreker geeft aan dat voor hulpdiensten geen probleem is als verharding in de bermranden (zowel links als rechts) wordt gerealiseerd, zoals o.a. in Duitsland wordt gedaan. De hulpdienst kan dan door het midden zonder enig risico, aangegeven door matrixborden boven de weg.

4.
Inspreker vraagt zich af of het college en de raad zich er bewust van is dat de N34 langs kostbare Natura 2000 gebieden loopt. Het neerleggen van meer asfalt lost volgens inspreker niets op en moet worden vermeden.

5.
Als laatste doet inspreker een suggestie om geluidsschermen te plaatsen, eventueel met zonnecollectoren.

Reactie provincie

1.
De zienswijze waarnaar wordt verwezen, is onder zienswijze 2 van deze nota beantwoord.

2.
In het verkeersonderzoek wordt het ruimtelijk-economisch belang van de N34 beschreven. De N34 blijkt een belangrijke weg te zijn voor de regionale economie. Het verbieden van vrachtverkeer op werkdagen na 16u zal ongunstig zijn voor bepaalde sectoren van deze regionale economie. Voor de provincie Drenthe is het verbieden van vrachtverkeer op bepaalde tijden derhalve geen reële optie.

3.
De landelijke wet- en regelgeving met betrekking tot snelheidsregimes is opgenomen in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en de Uitvoeringsvoorschriften besluit administratieve bepaling inzake het wegverkeer inzake verkeerstekens. Hieruit blijkt dat een maximale snelheid van 90 km/u niet kan worden toegepast op autowegen. Een verlaging naar deze snelheid is voor de provincie Drenthe ook geen haalbaar alternatief. Voor een verdere toelichting zie reactie onder L.
De provincie Drenthe is voornemens om de verkeersveiligheid op de weg te verbeteren door middel van het realiseren van een fysieke rijbaanscheiding op delen van de weg. Voor een nadere toelichting hierop zie reactie onder C.

4.
De effecten op natura-2000 gebieden worden in het MER inzichtelijk gemaakt. Na het MER-onderzoek zal een afweging gemaakt worden over het verder uitwerken van de maatregelen. Zie ook reactie N.

5.
Zie reactie P.

Zienswijze 63. Staatsbosbeheer

Samenvatting

1.
Staatsbosbeheer verzoekt om in het vervolgproces te worden betrokken omdat de voorgenomen ruimtelijke ingreep direct en indirect van grote invloed kan zijn op de terreinen van Staatsbosbeheer en doelstellingen daarvan.

2.
Staatsbosbeheer onderschrijft het belang van verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en het belang van een goede doorstroming van het openbaar vervoer, maar is van mening dat juist in deze tijd een onderzoek naar een zo milieu-, natuur- en landschapsvriendelijk mogelijk alternatief op zijn plaats is.

3.
Voortbordurend hierop lijkt het Staatsbosbeheer passend om het terugdringen van stikstofuitstoot een prominentere plek te geven in de mer. Door verdubbeling zal neemt de gemiddelde snelheid, het verkeer en de daarmee samenhangende stikstofuitstoot toe. Staatsbosbeheer adviseert de stikstofberekening niet als onderdeel van het mer op te nemen maar op voorhand uit te voeren.

4.
Door Staatsbosbeheer wordt aangegeven dat het mogelijke oppervlakteverlies van natuur wordt gemist. Op oppervlakteverlies binnen de NNN wordt wel ingegaan, maar niet op natuur daarbuiten.

5.
Staatsbosbeheer noemt als groot zorgpunt de passeerbaarheid van de weg voor verschillende diersoorten. Bij een verdubbeling van de weg bij slecht uitgevoerde en functionerende faunavoorzieningen, neemt de barrièrewerking toe. De verdubbeling vraagt dus om robuust uitgevoerde voorzieningen en om reservering van financiële middelen voor een duurzaam onderhoud.

6.
Staatsbosbeheer wijst erop dat in de gebiedsanalyse wordt aangegeven dat cultuurhistorische en aardkundige waarden in het gebied onvervangbaar zijn. In de knelpuntenanalyse wordt aangegeven dat waar deze waarden een confrontatie vormen met de N34, er een opgave is voor behoud en ontwikkeling. Dat laatste lijkt in tegenspraak met het idee dat de waarden onvervangbaar zijn.

7.
Staatsbosbeheer is van mening dat voor de beoordeling van de impact op de aanblik van het landschap van de Hondsrug, een 3D-fotoanimatie passend is.

Reactie provincie

1.
Het contact met uw organisatie verliep in deze fase via de Natuur en milieufederatie Drenthe en bij de sessies over de gebiedsanalyse is Staatsbosbeheer rechtstreeks benaderd.

2.
In navolging van het advies van de Commissie voor de m.e.r. over dit punt, zal gekeken worden of, dan wel hoe, hier nadere invulling aan gegeven kan worden.
Zie algemene reactie N.

3.
Zie reactie onder O. Het op voorhand uitvoeren van een stikstofberekening (niet als onderdeel zijnde van de m.e.r.) biedt geen directe meerwaarde.

4.

Indien relevant wordt het areaalverlies van overige natuur ook meegenomen in het kader van het MER.

5.
De passeerbaarheid van de weg voor diersoorten zal nader onderzocht worden in het MER. Niet alleen de effecten zullen in het MER in beeld worden gebracht maar ook mogelijke meekoppelkansen.

6.
Zie reactie onder N.

7.
Dank voor uw suggestie. Een visualisatie zal tijdens de uitwerking van de plannen worden gemaakt.

Zienswijze 64.

Samenvatting

1.
Inspreker pleit ervoor om de kenmerken van Drenthe, rust, leefbaarheid, natuur, met de grootste voorzichtigheid te behandelen en de juiste maatregelen te nemen zodat iedereen nog lang van Drenthe kan genieten.

2.
Inspreker vraagt zich af of vermindering van de reistijd door verbetering van het verkeersplein Gieten, opweegt tegen de nadelen die aan de verschillende varianten kleven.

Over de fly-over ziet inspreker de volgende nadelen:
- impact op landschap door verhoogde ligging,
- verder dragende en hogere geluidsbelasting door verhoogde ligging en
- toename geluidsbelasting door het versnelde doorstromen van het verkeer.

Over het klaverblad ziet inspreker de volgende nadelen:
- groot grondbeslag waarbij een OV knooppunt verlegd moet worden, een fietsbrug niet in de huidige toestand kan bestaan, een natuurlijk bosje in pingoruïne opgeofferd moet worden en agrarische grond opgeofferd moet worden
- meer asfalt ten opzichte van andere alternatieven
- toename geluidsbelasting door het versnelde doorstromen van het verkeer.

3.
Inspreker verwacht een toename in verkeersdrukte en stelt voor vooruit te kijken naar de nadelen van de opties, vooral qua geluidshinder. De huidige geluidshinder in Eext is al vrij fors door de open velden tussen de N34 en Eext. Volgens inspreker is het zeker nodig om bij een eventuele fly-over adequate geluidswerende maatregelen te treffen die rekening houden met een toekomstige toename in de verkeersdrukte.

Inspreker stelt voor de geluidsschermen te combineren met het opvangen van zonne-energie.

4.
Inspreker zou het prachtig vinden als er een mooi ontwerp zou komen voor een eventuele fly-over, als nieuw landschapskenmerk in de omgeving, bijvoorbeeld in de vorm van een mammoet geraamte.

5.
Inspreker stelt voor eerst naar de belijning op de weg te kijken want inspreker is van mening dat die compleet onlogisch is.

6.
Inspreker is van mening dat al het verkeer dezelfde snelheidsbeperking moet krijgen om de neiging om in te halen te beperken en de weg hiermee veiliger te maken.

Wanneer toch tot een partiële verdubbeling wordt besloten, wat inspreker wel aanraadt, dan zou deze snelheidsbeperking kunnen worden toegepast op enkele delen van de weg. Hiermee zou de veiligheid met twee maatregelen mogelijk nog beter worden dan met alleen een partiële verdubbeling.

Reactie provincie

1.
Zie reactie onder N. Effecten op landschap, natuur, cultuurhistorie komen in het MER aan bod.

2.

In het MER worden de verschillende alternatieven en de effecten die zij hebben op de omgeving onderzocht. Zie algemene reactie onder N, O, P, Q en R.

3.
Uit de verkeersmodellen blijkt dat er inderdaad sprake zal zijn van groei, maar dat dit het gevolg is van autonome ontwikkelingen. Er is niet zozeer sprake van een toename van verkeersdrukte als gevolg van aantrekkende werking van de te treffen maatregelen.
Zie algemene reactie onder P en Q.

Zoals in de NRD is aangegeven is met verschillende disciplines de duurzaamheidsambities voor het project met behulp van de twaalf thema's uit het ambitieweb Duurzaam GWW bepaald. De ambities gaan vertaald worden naar concrete doelstellingen. In de volgende fase worden de eventuele duurzame maatregelen en ontwerpkeuzes uitgewerkt. Afhankelijk van de ambitiebepalingen komen duurzaamheidsmaatregelen waaronder eventueel zonne-energie aan de orde.

4.
Bij de verdere uitwerking van de betreffende maatregel voor Gieten wordt de omgeving betrokken en zal er aandacht zijn voor ontwerpprincipes eventueel met betrekking tot een landschapskenmerk.

5.
Daar waar maatregelen worden getroffen wordt eveneens in het kader van het wegontwerp naar de belijning gekeken.

6.
Zie algemene reactie onder L. In het kader van het MER en de verdere uitwerking van de alternatieven, wordt nader onderzocht welke maatregelen effectief zijn op de trajectdelen waar geen fysieke rijbaanscheiding komt.

Zienswijze 65.

Samenvatting

1.
Inspreker is van mening dat een fly-over gerealiseerd moet worden bij Gieten waarbij de grootste verkeersstromen Emmen-Groningen en Veendam-Assen direct kunnen doorstromen en de overige stromen via invoegstrook kunnen invoegen. Dit is te realiseren zonder veel impact op de landelijke omgeving en Gieten en Eext.

2.
Volgens inspreker is hierna sprake van een vlotte doorstroming en is gedeeltelijke verdubbeling niet meer noodzakelijk. Na aanpassing van de maximum snelheid naar 80 km/u is er in het geheel geen probleem meer.

3.
Inspreker vindt dat er, gezien de milieuproblematiek, moet worden ingestoken op een goede luxe shuttleverbinding tussen Emmen en Groningen.

Reactie provincie

1.
Zie reactie onder G.

2.
Zie reactie onder L.

3.
Eén van de doelstellingen is het verbeteren van het openbaar vervoer. Het belangrijkste voordeel voor het openbaar vervoer zit hem echter niet in de reistijdwinst maar in de betrouwbaarheid. Alle alternatieven voor verkeersplein Gieten leiden tot een oplossing van het doorstromingsprobleem op de N34 bij Gieten. Hierdoor neemt de betrouwbaarheid van de dienstregeling in zowel de ochtend- als avondspits toe, waardoor overstappende reizigers meer zekerheid krijgen over de verbinding met aansluitende buslijnen (of andere modaliteiten).

Zienswijze 66.

Samenvatting

1.
Inspreker geeft aan niet te begrijpen hoe het verdubbelen van slechts 12 km een grote bijdrage kan leveren aan de doorstroming, verkeersveiligheid en bereikbaarheid van openbaar vervoer. Inspreker doet daarom de suggestie ook te onderzoeken of het gehele traject tot een driebaansweg gevormd zou kunnen worden. Hiermee kan over een langer traject worden ingehaald, hoeft er minder asfalt aangelegd te worden en dit geeft meer ruimte voor de natuur.

2.
Inspreker stelt voor meer aandacht te besteden aan het behoud van groen en natuur een prominente rol te geven, bijvoorbeeld door verbreden van bermen of aanplanting van struiken en bomen op te nemen. Als vierde doel van het project kan dan 'verbeteren biodiversiteit' worden opgenomen.

Reactie provincie

1.
Zie algemene reactie onder A tot en met F.

2.
Zie algemene reactie onder N.

Zienswijze 67.

Samenvatting

1.
Inspreker vindt het opvallend dat de voorgenomen maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren vooral gerelateerd lijken te zijn aan het voornemen maatregelen te nemen om de verkeersdoorstroming te verbeteren. Volgens inspreker staat het een los van het ander.

2.
Volgens inspreker is het voldoende om voor de verkeersdoorstroming maatregelen te nemen bij knooppunt Gieten en verder aan te vullen met 'zachtere' en minder kostbare / duurzame maatregelen, zoals stimulering van carpool-initiatieven en gebruikmaking van OV-voorzieningen. Daarnaast zou de vluchtstrook voor vracht- en busvervoer, enkel tijdens spitsuren, gebruikt kunnen worden. Inspreker pleit ervoor deze maatregelen eerst te onderzoeken en te nemen en evalueren voordat kostbare en weinig duurzame maatregelen worden genomen.

3.
Inspreker stelt voor om voor de verkeersveiligheid de maximum snelheid te verlagen naar 80 km/u, omdat:
- de effecten op doorstroom nihil zijn omdat vrachtwagens niet harder gaan dan 80 km/u, de vertraging is nihil;
- er minder ongelukken zullen gebeuren omdat minder automobilisten geneigd zijn in te halen, de impact van ongelukken is ook minder ernstig;
- het volgens inspreker niet zo kan zijn dat op een provinciale weg de maximum snelheid gelijk is aan de maximum snelheid op de rijksweg.

4.
Inspreker stelt voor om voor de verkeersveiligheid langs de gehele route het inhalen te verbieden en dit te handhaven met camera's. Dit kan door een doorgetrokken streep of middenvangrail of middenberm.

5.
Inspreker stelt voor om voor de verkeersveiligheid led-verlichting in het asfalt aan te brengen die geen negatieve effecten heeft op de ecologie.

6.
Inspreker geeft aan dat als toch gekozen wordt voor verdubbeling, dat de maatregelen geen afbreuk mogen doen aan de kwaliteit van de leefbaarheid in de fysieke leefomgeving en de ecologie. Voor wat betreft ecologie geeft inspreker aan dat hier in wetgeving voldoende aandacht aan wordt besteed. Voor wat betreft het rekening houden met de kwaliteit van de leefbaarheid van de omgeving is dat volgens inspreker nog de vraag.

Zorg is met name de geluidshinder. Inspreker verwacht dat verdubbeling van het asfalt zonder mitigerende maatregelen zal leiden tot een disproportionele geluidshinder. Volgens inspreker zal op alle trajecten langs de N34 waar verdubbeling beoogd wordt, geluidsonderzoek moeten plaatsen en maatregelen genomen moeten worden om overmatige geluidshinder te voorkomen. Overschrijdingen mogen niet worden toegestaan.

Reactie provincie

1.
Zie reactie onder A, B e C.

2.
Zie algemene reactie onder D.

In deelrapport 1 van het verkeersonderzoek wordt de nut- en noodzaak van het nemen van fysieke maatregelen op de N34 ter bevordering van de verkeersveiligheid aangetoond. Bij het doorlopen van de mobiliteitsladder is aangetoond dat inzet op de door inspreker genoemde maatregelen onvoldoende effect hebben.
Vluchtstroken kunnen op basis van duurzaam veilig niet gebruikt worden voor doorstroming van verkeer tijdens de spitsen. Een vluchtstrook is niet bedoeld voor doorgaand verkeer maar als vluchtstrook op het moment van calamiteiten. Overigens moeten deze vluchtstroken ook aangelegd worden en dat betekent ook verbreden van de weg.
Het voorstel van inspreker om vluchtstroken tijdens de spits in te zetten lijkt op het principe van spitsstroken. Het aanleggen van een zogenaamde spitstrook is vooral bedoeld om de capaciteit van de weg op bepaalde momenten (in de spitst) te vergroten. Echter er is op de N34 geen sprake van een capaciteitsprobleem.
. In het geval van de N34 dient de gehele weg verbreedt met een extra rijbaan en calamiteitenstroken aan de buitenzijde van de weg te worden.
Op de N34 gebeuren regelmatig ernstige ongevallen, vaak met dodelijke afloop. Deze frontale ongevallen kunnen voorkomen worden door een fysieke rijbaanscheiding. De provincie Drenthe is voornemens om dit middels een gedeeltelijk 2x2 profiel (met geleiderail of middenberm) te doen waarbij inhaalmogelijkheden gecreëerd worden ter verhoging van het rijcomfort. De extra rijstrook die hierbij gecreëerd wordt kan zowel door bussen als door het overige autoverkeer gebruikt worden en is daarmee veel efficiënter dan de door u voorgestelde gebruik van een vluchtstrook.

3.
Zie algemene reactie onder L.

4.
Zie algemene reactie onder A, B, C en F.

5.
Zie algemene reactie onder N. Eventuele mitigerende maatregelen worden bij het verdere ontwerp meegenomen. Dit kunnen mogelijk maatregelen zijn ten aanzien van verlichting.

6.
Zie algemene reactie N, O, P, Q.

Zienswijze 68.

Samenvatting

1.
Inspreker beschrijft de wijzigingen die de afgelopen jaren zijn gedaan aan de N34 is geeft aan dat de maximum snelheid is toegenomen van 80 naar 100 km/u, dat het drukker is geworden en dat er meer geluidhinder is gekomen. Inspreker is het niet eens met hoe dit is gegaan.

2.
Volgens inspreker heeft de provincie te laat aangegeven dat er een gedeeltelijke verdubbeling moet plaatsvinden.

3.
Volgens inspreker staat het plan averechts op de opdracht die de provincie heeft als het gaat om het in stand houden, verbeteren en waar mogelijk uitbreiden van Geopark de Hondsrug.

4.
Inspreker verwacht een waarde mindering van eigen woning en perceel.

Reactie provincie

1.
Zie algemene reactie onder L, P en Q.
Dat het drukker is geworden op de N34 is gevolg van autonome groei en succesvol beleid om verkeer zoveel mogelijk van het onderliggende netwerk te halen en op de stroomwegen te bundelen. Dit komt de verkeersveiligheid in de gehele regio ten goede.

2.
Er is nog geen definitief besluit genomen over het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34. Het besluit wat genomen is, is om een gedeeltelijke verdubbeling van de N34 te onderzoeken. Daarvoor is dit MER-onderzoek opgestart.

3.
Zie algemene reactie onder N.

4.
Indien als gevolg van de aanpassingen aan de N34 uw woning minder waard wordt kunt u een verzoek tot planschade indienen bij het bevoegd gezag (in dit geval de provincie Drenthe). Zie ook algemene reactie onder R.

Zienswijze 69.

Samenvatting

1.
Inspreker gaat eerst in op de reconstructie van de rotonde bij Gieten. Als eerste punt geeft inspreker aan dat de bereikbaarheid Eext – Gieten, met name per fiets, niet mag verslechteren. Dit geldt ook voor de bereikbaarheid van het OV knooppunt.

2.
Inspreker geeft aan dat de geluidsbelasting op de omgeving niet groter mag worden dan strikt noodzakelijk.

3.
Inspreker is van mening dat hoe minder de reconstructie te zien is, hoe beter. Een inpassing, waarbij geluidwerende maatregelen middels schermen, bijvoorbeeld in de vorm van de ribben van een mammoet, vindt inspreker een mooi idee.

4.
Inspreker is van mening dat het grondgebruik voor het gereconstrueerde verkeersplein niet groter moet zijn dan nodig.

5.
Volgens inspreker is het klaverblad geen oplossing, vanwege de (fiets)bereikbaarheid Eext-Gieten en Eext-OV knooppunt en vanwege de grote grondbelasting.

6.
Volgens inspreker is de verschoven fly-over geen optimale keuze, vanwege het feit dat verschuiving van de weg de geluidbelasting naar Eext negatief beïnvloedt, dat het esdorpenlandschap wordt aangetast en de horizonvervuiling vanuit Eext aanzienlijk zal zijn. Ook de bereikbaarheid van Gieten per fiets staat onder druk.

7.
Inspreker vraagt zich af of verminderen van de geluidbelasting op noordwest Gieten reëel is bij een verschoven fly-over, en of deze reductie in het alternatief gewone fly-over niet ook gerealiseerd kan worden.

8.
Inspreker vindt de gewone fly-over het meest voor de hand liggen. Wel dient volgens inspreker goed gekeken te worden naar de geluidsbelasting. Door de rotonde ovaler te maken hoeft de fly-over niet zo hoog als in het schetsontwerp. De fietsbrug moet dan iets worden verhoogd of verplaatst worden.

9.
Inspreker geeft aan dat het uitvoeren van de geluidwerende maatregelen in de vorm van de borstkas van een mammoet een markant landschapspunt kan zijn wat recht doet aan de omgeving.

10.
Inspreker gaat vervolgens in op de partiële verdubbeling en is van mening dat de vernieuwde aanleg de mogelijkheid biedt de N34 verlaagd aan te leggen zodat deze minder zichtbaar wordt dan in de huidige situatie.

11.
Volgens inspreker vervuilen grote schermen of hoge geluidswallen het landschap, wellicht wel nodig op het eerste noodzakelijk hogere gedeelte in de buurt van het verkeersplein. Op de rest van het traject kan door verlaagde aanleg, de vrijgekomen grond gebruikt worden voor de geluidswal met een hoogte die iets meer is dan de hoogte van de huidige weg.

12.

Inspreker is van mening dat toe- en afritten op de N34 richting Eext overwogen moet worden. Inspreker doet hiervoor suggesties in de zienswijze, als toe- en afritten in de omgeving van parkeerplaatsen Koebroeken en Haverlangen en een fly-over ter plaatse van de genoemde parkeerplaatsen, met aansluiting op de Annerweg en 't Witzand.

Reactie provincie

1.
Zie reactie onder G en R.

2.
Zie algemene reactie onder P en Q.

3.
Zie algemene reactie onder N.
Bij de verdere uitwerking van de betreffende maatregel voor Gieten wordt de omgeving betrokken en zal er aandacht zijn voor ontwerpprincipes van de verschillende maatregelen eventueel met betrekking tot een landschapskenmerk.

4.
De provincie deelt deze mening. Het grondgebruik is daarbij afhankelijk van het gekozen alternatief en de uiteindelijke uitwerking en de gewenste inpassing van dit alternatief.

5.
Zie algemene reactie onder G.

6.
Zie algemene reactie onder G en N. en zie reactie onder 1. In het vervolgonderzoek zijn dit punten van aandacht.

7.
Zie reactie onder G, P en Q.

8.
Zie reactie onder G, P en Q.

9.
Zie reactie onder 3.

10.
Zie algemene reactie onder N. Inpassing van de trajectdelen wordt in het kader van landschap zorgvuldig bekeken. Mocht blijken dat verlaagd aanleggen een passende maatregel is dan zal dit nader onderzocht worden op haalbaarheid.

11.
Zie algemene reactie onder N en P. Indien maatregelen getroffen moeten worden dan is landschappelijke inpassing daarbij punt van aandacht.

12.
Zie reactie onder T.

Zienswijze 70.

Samenvatting

1.
Volgens inspreker zal verdubbeling van de N34 de natuur-, landschaps- en archeologische waarden in de omgeving onnodig aantasten.

2.
Inspreker geeft dat de stikstofuitstoot verhoogd wordt bij verdubbeling van de weg.

3.
Inspreker denkt niet dat het de doorstroming bevordert door automobilisten harder te laten rijden op kleine stukken. Het remmen levert ook gevaarlijke verkeersituaties op in plaats van dat het de doorstroming bevordert.

4.
Inspreker is van mening dat het beter is om een maximumsnelheid van 80 km/u in te stellen, om inhaalacties te voorkomen.

Reactie provincie

1.
Zie algemene reactie onder N.

2.
Zie algemene reactie onder O.

3.
Zie algemene reactie onder C, J en K.

4.
Zie algemene reactie onder A en L. Het terugbrengen van de snelheid voorkomt inhaalacties niet en het voorkomt ook niet dat een weggebruiker per ongeluk op de verkeerde weghelft terecht komt. De belangrijkste reden om op de trajectdelen gedeeltelijk te verdubbelen is vanwege het verbeteren van de verkeersveiligheid. Door op de te verdubbelende delen de rijbanen fysiek van elkaar te scheiden door een geleiderail of brede middenberm, kunnen op deze plekken weggebruikers niet meer op de verkeerde weghelft terecht komen. Het aantal frontale (en daarmee vaak dodelijke) ongevallen neemt hierdoor af. De verkeersveiligheid neemt daarmee toe.

Zienswijze 71.

Samenvatting

1.
Inspreker geeft aan vanwege gezondheid te moeten verhuizen bij verbreding van de N34 en aanpassing van het verkeersplein bij Gieten, omdat hierdoor sprake zal zijn van verdere toename van verkeer.

2.
Inspreker doet het verzoek om daarom niet alleen te kijken naar de invloed op Natura 2000-gebieden maar ook naar de invloed op de volksgezondheid.

Reactie provincie

1.
Uit het verkeersonderzoek is gebleken dat een verbreding vrijwel geen aantrekkende werking heeft. De toename van verkeer is het gevolg van autonome groei die plaatsvindt zonder aanpassingen van de N34. In het kader van gezondheid en leefbaarheid wordt onderzoek gedaan naar luchtkwaliteit. Zie algemene reactie onder O.

2.
Zoals in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is aangeven, wordt inderdaad in het kader van het MER en in het kader van een passende beoordeling onderzoek gedaan naar de effecten van de gedeeltelijke verdubbeling en de reconstructie van het verkeersplein Gieten op natuur en Natura 2000 gebieden en landschap.
Met betrekking tot de invloed op de volksgezondheid zie de reactie hiervoor onder 1.

Zienswijze 72.

Samenvatting

1.
Inspreker pleit voor een verdubbeling van de rijbaan aan de westkant vanwege aanwezigheid van archeologische waarden (ter hoogte van de opgraving Gasselte (1975-1977)).

2.
Inspreker pleit voor verlenging van de huidige tunnel voor het langzame verkeer na het viaduct (afslag Stadskanaal) richting Borger. Hierbij kan ook het knelpunt opgelost worden van de paarden en fietsers die nu over hetzelfde fietspad gaan. Een nieuwe fietserstunnel die minder steil is als nu, zal volgens inspreker veel ongemak oplossen.

Reactie provincie

1.
In het vervolgonderzoek in het MER worden de alternatieven verder onderzocht. Op dit moment is nog niet duidelijk waar eventuele trajecten worden verdubbeld. Er wordt dan ook juist aandacht besteed aan overige thema's waaronder archeologie. Zie algemene reactie onder N.

2.
Zie reactie onder R.

Zienswijze 73.

Samenvatting

1.
Inspreker wil graag het idee uitgewerkt zien dat het dorp Annen direct verbonden wordt met het natuurgebied in Anloo, bijvoorbeeld door de autoweg tussen de Annerweg / Anlooerweg en de Schipborgerweg te laten zakken.

Hierdoor is de natuur toegankelijker voor mensen uit Annen, is er minder geluidshinder in het dorp en de natuur en mogelijk trekt het ook toeristen aan.

Reactie provincie

1.
Nader onderzoek van de alternatieven moet uitwijzen waar trajectdelen eventueel verdubbeld gaan worden. Zie algemene reactie onder N. Inpassing van de trajectdelen wordt in het kader van landschap zorgvuldig bekeken. Mocht blijken dat verlaagd aanleggen een passende maatregel is dan zal dit nader onderzocht worden.

Zienswijze 74.

Samenvatting

1.
Inspreker is van mening dat door verdubbeling het landschap verder wordt doorsneden en onevenredig zwaar wordt aangetast.

2.
Volgens inspreker is de tijdwinst marginaal en daarom niet relevant als economisch argument.

3.
Inspreker verwijst naar de oplossing van de provincie Overijssel op de N34 tussen Coevorden en Hardenberg: een brede 'groenstrook' op de as, voorzien van doorgetrokken strepen met inhaalverbod. Door dit toe te passen op de N34 tussen Emmen en De Punt ontstaat volgens inspreker een veiliger N34.

Reactie provincie

1.
Zie algemene reactie onder N.

2.
Zie algemene reactie onder A, B en C.

3.
Op dit moment is de N34 ingericht met een groene streep op de middenas. Van een inhaalverbod is niet overal sprake. Het aanbrengen van een nog bredere 'groenstrook' met inhaalverbod voorkomt niet dat een weggebruiker onverhoopt op de verkeerde weghelft terecht komt. De belangrijkste reden om op de traject-delen gedeeltelijk te verdubbelen is vanwege het verbeteren van de verkeersveiligheid. Door op de te verdubbelende delen de rijbanen fysiek van elkaar te scheiden door een geleiderail of brede middenberm, kunnen op deze plekken weggebruikers niet meer op de verkeerde weghelft terecht komen. Het aantal frontale (en daarmee veelal dodelijke) ongevallen neemt hierdoor af. De verkeersveiligheid neemt daarmee toe. Voor een nadere toelichting zie reactie onder C.

Zienswijze 75.

Samenvatting

1.
Inspreker geeft aan verbaasd te zijn over de vooringenomenheid van de plannen bij de klankbordgroep (er werd toegewerkt naar een gewenste conclusie, namelijk volledige verdubbeling). Onderzoek van Sweco laat zien dat de N34 tot 2040 geen afwikkelingsproblemen kent.

In de NRD is alleen het meest positieve scenario met betrekking tot de groei van het verkeer opgenomen, terwijl de scenario's waarbij sprake is van krimp uitgesloten worden.

2.
Inspreker wijst erop dat het aanleggen van vier trajecten asfalt als veiligste variant alternatief wordt voorgesteld. In de tabel op pagina 34 van bijlage 3 wordt dit alternatief als zeer negatief scenario neergezet, maar dit zie je niet terug bij de weging en de eindscore van diezelfde tabel. Als je bij het afgeleide doel (conflicten bij samenvoeging) aangeeft dat dit dubbel negatief is (de verkeersonveiligheid neemt toe!) dan zou je dit ook terug moeten zien in de eindscore. En dit zou volgens inspreker vervolgens ook gevolgen moeten hebben voor de conclusie.

3.
Inspreker citeert uit het onderzoek van Sweco dat de reductie van dodelijke verkeersslachtoffers met de voorgestelde maatregelen 'slechts' 20-25% is. De oplossing van gedeeltelijk verdubbelen is daarmee volgens inspreker suboptimaal en staat in schril contrast met de ambitie van de provincie om het aantal verkeersslachtoffers te reduceren naar nul.

4.
Inspreker geeft aan dat positieve gevolgen van de maatregelen die al zijn genomen of worden genomen (door opheffen van gelijkvloerse kruisingen o.a. bij Odoorn en Klijndijk), ontbreken in de cijfers van Sweco.

5.
Volgens inspreker ontbreken de oorzaken van de dodelijke ongelukken terwijl deze van invloed zijn op de keuze waar verdubbeling moet komen en waar niet. Onduidelijk is welke ongelukken uit de afgelopen jaren voorkomen hadden kunnen worden met een gedeeltelijke verdubbeling. Ook ontbreekt bewijs dat een gedeeltelijke verdubbeling de oplossing is voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en/of het verminderen van ongelukken.

6.
Volgens inspreker is de relatie tussen het verhogen van de onderlinge snelheid van weggebruikers en de toename van (dodelijke) ongevallen één van de belangrijkste oorzaken in het ontstaan van ongelukken, maar dit is niet uitgewerkt in de plannen.

7.
Bij de rijtijdwinst gaat men uit van het halen van de maximumsnelheid terwijl deze snelheid niet gehaald wordt. Volgens inspreker moet uitgegaan worden van de reële gemiddelde snelheid.

8.
Volgens inspreker dragen de voorgestelde maatregelen nauwelijks bij aan de geformuleerde doelstelling want het aantal verkeersdoden zal niet substantieel verminderen (zie punt 3) en er is sprake van een beperkte theoretisch tijdwinst van 1 tot 3 minuten over het hele traject.

9.
De maatregelen voldoen volgens inspreker onvoldoende aan het uitgangspunt 'no regret' want eenmaal gelegd asfalt wordt nooit weer weggehaald, wat het idee versterkt dat het gaat om een volledige verdubbeling.

10.

Inspreker ziet aangedragen alternatieven door de klankbordgroep niet of onvoldoende terug in de nota. Het gaat dan om de volgende alternatieven of een combinatie:

- verlaging van de maximumsnelheid in de spits naar 80 km/u
- het instellen van trajectcontroles (navraag bij het Openbaar Ministerie leert dat als trajecten minimaal 1,5 km lang en niet teveel op- en afritten hebben, dit mogelijk is)
- het instellen van een algeheel inhaalverbod
- aanbrengen van een middengeleider (bv. in de vorm van blokken of omhoogstaande rubberen flappen) die het inhalen onmogelijk maakt
- kijken naar vergelijkbare N-wegen en de ingrepen die daar gedaan zijn en die werken overnemen (bv. de N57 en de NS0);
- het verharden van de berm waardoor een stuurfout niet direct fataal is;
- verbeteren/verlengen van de bestaande in- en uitvoegstroken;
- gebruik te maken van technologische hulpmiddelen om files tegen te gaan of notoire verkeersovertreders te beboeten.

Inspreker geeft aan dat alle alternatieven die realistisch en haalbaar zijn en een bijdrage leveren aan de doelstellingen, in deze fase onderzocht moeten worden.

11.
Inspreker geeft aan dat inzet van nieuwe en innovatieve technologieën in de klankbordgroep werd afgewezen omdat dit te duur is of te innovatief, terwijl het gebruik hiervan een ambitie is van de provincie (inspreker verwijst naar website provincie Drenthe).

12.
Volgens inspreker wordt in de NRD op geen enkele manier rekening gehouden met de recente uitspraak van de Raad van State inzake PAS en de gevolgen ervan op de plannen: de invloed van de uitspraak wordt vooruitgeschoven naar de MER. Volgens inspreker is dit een gemis omdat plannen opnieuw doorgerekend moeten worden.

Volgens inspreker zal de snelheid op de N34 verhoogd worden en is sprake van toename van verkeer. Dit zorgt beide voor meer stikstof in kwetsbare natuurgebieden. Volgens inspreker ontbreekt een milieuvriendelijker variant die recht doet aan natuur, verkeer én de geformuleerde doelstellingen.

Reactie provincie

1.
Er wordt op dit moment onderzoek gedaan naar een gedeeltelijke verdubbeling. Volledige verdubbeling is nu niet aan de orde. De provincie Drenthe sluit inderdaad niet uit dat mogelijk op termijn een volledige verdubbeling aan de orde is. Het treffen van maatregelen die niet aansluiten op een volledige verdubbeling of verlengen van een deeltraject voldoen niet aan de eis van no-regret. Evenals alle (niet fysieke) maatregelen die getroffen worden en die de functie van regionale stroomweg onder druk zetten. Dit heeft zoals hiervoor beschreven behoorlijke gevolgen voor de verkeersveiligheid op het onderliggende netwerk.
Op de N34 is geen capaciteitsprobleem. De maatregelen op de trajectdelen worden genomen vanwege de verkeersveiligheid. Zie algemene reactie A en C.

Vanwege de leesbaarheid van het stuk zijn in de NRD niet alle onderzoeksgegevens opgenomen. Alle relevante onderzoeksgegevens zijn te vinden in de bijbehorende bijlagen. In het verkeerskundig onderzoek wordt uitgegaan van het hoge groeiscenario. Dit scenario is legitiem, omdat de huidige intensiteiten van het verkeer op de N34 nu al de prognoses van scenario laag benaderen. Ten behoeve van het verkeersmodel voor het MER-onderzoek zal wederom een nadere onderbouwing van de te gebruiken groeiscenario's gegeven worden.

2.
In diezelfde tabel staan bij 4 trajecten ook meerdere (zeer) positieve scores. De scores te samen maakt dat de eindscore genuanceerder is. Zie reactie onder J.

3.
De provincie is van mening dat ieder dodelijk ongeval dat voorkomen kan worden er één is. Het aanbrengen van een fysieke scheiding op trajectdelen is daarmee een stap in de goede richting. Zie reactie onder C.

4.
Zie reactie onder I.

5.
Zie reactie onder H, I en C.

6.
Het ligt voor de hand dat de onderlinge snelheid van verkeer op dezelfde weghelft door een gedeeltelijke verdubbeling niet verandert ten opzichte van de huidige situatie. Op dit moment wordt door het autoverkeer de toegestane snelheid van 100 km/uur gereden, totdat dit verkeer moet afremmen door voorliggende verkeer met een lagere snelheid. Op het moment dat het kan zal men vervolgens gaan inhalen en weer proberen de snelheid te halen die wettelijk is toegestaan. Wel een verschil met de huidige situatie en een gedeeltelijke verdubbeling is dat een gedeeltelijk verdubbeling zorgt voor een veilige en overzichtelijke manier van inhalen. Hierdoor wordt meer comfort voor de weggebruiker geboden dat de veiligheid ten goede komt.
Met een fysieke rijbaanscheiding is het onderlinge snelheidsverschil van elkaar tegemoetkomend verkeer niet meer aan de orde. Uit de probleemanalyse uitgevoerd in het kader van het verkeersonderzoek kwam duidelijk naar voren dat veel zware ongevallen het gevolg waren van frontale aanrijdingen tussen tegemoetkomend verkeer. Bij dit type ongevallen is de snelheid waarmee de beide botspartners met elkaar in aanraking komen hoog, waardoor de afloop meestal ernstig is. Deze ongevallen kunnen worden voorkomen door de rijrichtingen fysiek van elkaar te scheiden.

7.
Het hoofddoel van de maatregelen op de trajectdelen van de N34 is niet om rijtijdwinst te behalen maar om de veiligheid te verbeteren. Zie hiervoor reactie onder C. In het verkeersonderzoek is de gemiddelde trajectsnelheid opgenomen als afgeleid doel. Om de verschillen tussen de oplossingen in het MER-onderzoek inzichtelijk te maken, wordt gekeken naar de reistijdwinst op het totale traject Emmen-de Punt. Hiervoor worden modeleringen ingezet.

8.
Zie reactie onder 3 en onder 7.

9.
Er wordt op dit moment onderzoek gedaan naar een gedeeltelijke verdubbeling. Volledige verdubbeling is nu niet aan de orde. De provincie Drenthe sluit inderdaad niet uit dat mogelijk op termijn een volledige verdubbeling aan de orde is. Het treffen van maatregelen die niet aansluiten op een volledige verdubbeling of verlengen van een deeltraject voldoen niet aan de eis van no-regret. No-regret maatregelen zijn een belangrijke randvoorwaarde waarbinnen de maatregelen voor de N34 verkend zijn.
Zie reactie onder N.

10.
Zie reactie onder L, onder F,
Het instellen van een inhaalverbod, en het aanbrengen van de door inspreker voorgestelde middengeleider, het verharden van de berm voorkomt niet dat een weggebruiker per ongeluk op de verkeerde weghelft terecht komt. De belangrijkste reden om op de trajectdelen gedeeltelijk te verdubbelen is vanwege het verbeteren van de verkeersveiligheid. Omdat de verdubbelde delen fysiek van elkaar gescheiden worden gescheiden door een geleiderail of middenberm kunnen op deze plekken weggebruikers niet meer op de verkeerde weghelft belanden. Het aantal frontale (en daarmee dodelijke) ongevallen neemt hierdoor af. De verkeersveiligheid neemt daarmee toe. Zie ook reactie onder C.
Zie reactie onder E, F en M.

De weginrichting bij de invoegstroken voldoen (op korte termijn) allemaal aan de eisen van duurzaam veilig. Hier is geen winst te behalen en uit de ongevallenanalyse is ook gebleken dat het aantal ongevallen niet hoger ligt bij op- of afritten en in- en uitvoegstroken dan op de overige delen van het traject. Voor een nadere toelichting zie reactie onder I.

De overgebleven alternatieven die zijn opgenomen in de NRD zijn realistisch en dragen bij aan de doelstelling. Zie ook reactie onder C en L.

De door u genoemde wegen zijn moeilijk te vergelijken met de N34. De N34 ligt in de provincie Drenthe. De door u genoemde wegen liggen in een andere provincie. De wegen hebben mogelijk een andere functie in het netwerk, het gebruik is anders, de intensiteiten zijn anders en de provincie Drenthe heeft doelstellingen op de N34 ten aanzien van openbaar vervoer. Dit maakt het lastig om de maatregelen, die de verschillende overheden nemen, met elkaar te vergelijken.

11.
Zie reactie onder M.

12.
De Afdeling bestuursrechtspraak oordeelde dat het PAS niet als basis mag worden gebruikt voor toestemming voor activiteiten die extra stikstofuitstoot veroorzaken.
Op basis van het PAS wordt vooruitlopend op toekomstige positieve gevolgen van maatregelen voor beschermde natuurgebieden, alvast toestemming gegeven voor activiteiten die mogelijk schadelijk zijn voor die gebieden. Zo'n toestemming vooraf mag niet op grond van de Europese Habitatrichtlijn. Die eist namelijk dat vooraf vast moet staan dat de geplande maatregelen daadwerkelijk resultaat hebben.
In het kader van het onderzoek naar de gedeeltelijke verdubbeling wordt geen gebruik gemaakt van het PAS zoals die voor de uitspraak van 29 mei 2019 werd gebruikt. Zoals aangegeven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt in het kader van de Natuurbeschermingswet een zelfstandige voortoets/Passende beoordeling uitgevoerd. In dit kader wordt stikstof ook beoordeeld. Zie reactie N en O.
Zie reactie onder K.

Zienswijze 76. Commissie Dorpsbelangen Eext

Samenvatting

1.
Commissie Dorpsbelangen Eext gaat eerst in op de reconstructie van de rotonde bij Gieten. Als eerste punt geeft de commissie aan dat de bereikbaarheid Eext – Gieten, met name per fiets, niet mag verslechteren. Dit geldt ook voor de bereikbaarheid van het OV knooppunt.

2.
Commissie Dorpsbelangen Eext geeft aan dat de geluidsbelasting op de omgeving niet groter mag worden dan strikt noodzakelijk. Door verhoging van het rijverkeer in het landschap en verhoging van de snelheid ter plaatse zal de geluidssituatie volgens de commissie drastisch veranderen.

3.
Commissie Dorpsbelangen Eext is van mening dat hoe minder de reconstructie te zien is, hoe beter. Een inpassing, waarbij geluidwerende maatregelen middels schermen, bijvoorbeeld in de vorm van de ribben van een mammoet, vindt de commissie een mooi idee. De commissie doet de suggestie de geluidswerende wanden te combineren met zonnepanelen.

4.
De commissie is van mening dat het grondgebruik voor het gereconstrueerde verkeersplein niet groter moet zijn dan nodig.

5.
Volgens de commissie is het klaverblad geen oplossing, vanwege de (fiets)bereikbaarheid Eext-Gieten en Eext-OV knooppunt en vanwege de grote grondbelasting.

6.
Volgens de commissie is de verschoven fly-over geen optimale keuze, vanwege het feit dat verschuiving van de weg de geluidbelasting naar Eext negatief beïnvloedt, dat het esdorpenlandschap wordt aangetast en de horizonvervuiling vanuit Eext aanzienlijk zal zijn. Ook de bereikbaarheid van Gieten per fiets staat onder druk.

7.
De commissie vraagt zich af of verminderen van de geluidbelasting op noordwest Gieten reëel is bij een verschoven fly-over, en of deze reductie in het alternatief gewone fly-over niet ook gerealiseerd kan worden. Volgens de commissie is het wenselijker om de meerkosten van een verschoven fly-over te stoppen in goede geluidswerende maatregelen.

8.
Commissie Dorpsbelangen Eext vindt de gewone fly-over het meest voor de hand liggen. Wel dient volgens de commissie goed gekeken te worden naar de geluidsbelasting. Door de rotonde ovaler te maken hoeft de fly-over niet zo hoog als in het schetsontwerp. De fietsbrug moet dan iets worden verhoogd of verplaatst worden.

9.
De commissie geeft aan dat het uitvoeren van de geluidwerende maatregelen in de vorm van de borstkas van een mammoet een markant landschapspunt kan zijn wat recht doet aan de omgeving.

10.
Commissie Dorpsbelangen Eext gaat vervolgens in op de partiële verdubbeling en is van mening dat de vernieuwde aanleg de mogelijkheid biedt de N34 verlaagd aan te leggen zodat deze minder zichtbaar wordt dan in de huidige situatie.

11.
Volgens de commissie vervuilen grote schermen of hoge geluidswallen het landschap, wellicht wel nodig op het eerste noodzakelijk hogere gedeelte in de buurt van het verkeersplein. Op de rest van het traject kan

door verlaagde aanleg, de vrijgekomen grond gebruikt worden voor de geluidswal met een hoogte die iets meer is dan de hoogte van de huidige weg.

12.
De commissie is van mening dat toe- en afritten op de N34 richting Eext overwogen moet worden. De commissie doet hiervoor suggesties in de zienswijze, als toe- en afritten in de omgeving van parkeerplaatsen Koebroeken en Haverlangen en een fly-over ter plaatse van de genoemde parkeerplaatsen, met aansluiting op de Annerweg en 't Witzand.

Reactie provincie

1.
Uitgangspunt bij de reconstructie van het verkeersplein Gieten is dat de bestaande verbindingen en het OV knooppunt behouden blijven danwel opnieuw worden teruggebracht al dan niet op dezelfde locatie, waarbij het uitgangspunt is dat de bereikbaarheid niet mag verslechteren. Zie verder algemene reactie onder G en R.

2.
Zie algemene reactie onder P en Q.

3.
Zie algemene reactie onder N.
Bij de verdere uitwerking van de betreffende maatregel voor Gieten wordt de omgeving betrokken en zal er aandacht zijn voor ontwerpprincipes van de verschillende maatregelen eventueel met betrekking tot een landschapskenmerk.
Zoals in de NRD is aangegeven, zijn met verschillende disciplines de duurzaamheidsambities voor het project met behulp van de twaalf thema's uit het ambitieweb Duurzaam GWW bepaald. De ambities gaan vertaald worden naar concrete doelstellingen. In de volgende fase worden de eventuele duurzame maatregelen en ontwerpkeuzes uitgewerkt. Afhankelijk van de ambitiebepalingen komen duurzaamheidsmaatregelen waaronder eventueel zonne-energie aan de orde.

4.
De provincie deelt deze mening. Het grondgebruik is daarbij afhankelijk van het gekozen alternatief en de uiteindelijke uitwerking en de gewenste inpassing van dit alternatief.

5.
Zie algemene reactie onder G.

6.
Zie algemene reactie onder G en N. en zie reactie onder 1. In het vervolgonderzoek zijn dit punten van aandacht.

7.
Zie reactie onder G, P en Q.

8.
Zie reactie onder G, P en Q.

9.
Zie reactie onder 3.

10.
Zie reactie onder N. Inpassing van de trajectdelen wordt in het kader van landschap zorgvuldig bekeken. Mocht blijken dat verlaagd aanleggen een passende maatregel is dan zal dit nader onderzocht worden.

11.
Zie algemene reactie onder N en P. Indien maatregelen getroffen moeten worden dan is landschappelijke inpassing daarbij punt van aandacht.

12.
Zie reactie onder T.

Zienswijze 77.

Samenvatting

1.

Inspreker geeft aan dat de verschoven fly-over de beste optie is. Inspreker legt uit waarom dat de beste variant is. Inspreker geeft daarbij aan dat er voor een klaverblad te weinig ruimte is. Het ov-knooppunt moet behouden blijven. Het is dan ook logisch om de oplossing te zoeken in de vorm van een fly-over. Dat kan in de vorm van een fly-over direct over de bestaande rotonde of in de vorm van de zogenoemde 'verschoven fly-over' westelijk van de rotonde. Beide opties uit voeren met dubbele rijstroken.
Inspreker ligt dit toe en gaat daarbij in op doorstroming van verkeer, technische en financiële haalbaarheid, inpassing in de omgeving, milieu en geluid en toekomstbestendigheid.
De thema's inpassing in de omgeving, milieu en geluid en toekomstbestendigheid leiden er naar mening van inspreker toe dat de verschoven fly-over de beste optie is.

De 'verschoven fly-over' is veel beter in te passen in het landschap. Dat kan met een flauwe bocht westelijk langs de rotonde waarbij de weg bijna op maaiveldhoogte kan blijven en waarbij weinig of geen bomenkap noodzakelijk is. Ook de aansluitingen ten noorden en zuiden van de rotonde kunnen met onderdoorgangen laag blijven.
Een 'verschoven fly-over' kan laaggelegen, met weinig impact op het milieu en op grotere afstand van Gieten aangelegd worden, zodat er minder geluidsoverlast zal ontstaan. Verder van Gieten en ook nog ver genoeg van Eext. De 'verschoven fly-over' is ook op dit punt de betere optie.
Inspreker is van mening dat de stelling van de provincie, dat zij geen extra investeringen wil doen om tot minder dan de huidige geluidsoverlast te komen, onaanvaardbaar is. Als je verkeersbelangen serieus neemt moet je ook de omgeving serieus nemen. Dat ben je als provinciaal bestuur aan de inwoners van de provincie Drenthe verschuldigd.

Inspreker geeft aan dat naar zijn mening de verkeersintensiteit op de N33 en de N34 in de komende decennia alleen maar zal toenemen. Daarom is het belangrijk dat er niet weer een optie gekozen wordt die binnen afzienbare tijd opnieuw problemen oplevert. Een 'verschoven fly-over' komt op een plaats waar meer ruimte is, waardoor er in de toekomst meer mogelijkheden zijn om de beide N-wegen op elkaar aan te sluiten en waarbij de huidige rotonde daarnaast altijd een belangrijke -eventueel secundaire- aansluiting voor het openbaar vervoer en hulpdiensten kan blijven.

Inspreker geeft aan dat het belangrijk is dat de Provincie nu primair kiest voor de beste oplossing voor wat betreft de reconstructie van de rotonde. En die beste oplossing is met een ruime voorsprong de 'verschoven fly-over'.

2

De rotonde ligt uitsluitend in de Gemeente Aa en Hunze en is een los te zien gedeelte ten opzichte van de (gedeeltelijke) verdubbelingen van de N34. Er is wat de rotonde betreft geen enkele reden om gebruik te maken van het Provinciaal Inpassingsplan als planologisch instrument en daarmee als provinciaal bestuur in de plaats te treden van het gemeentebestuur. Het is een project waarbij juiste het gemeentebestuur haar rol moet kunnen spelen, door zelf te beslissen op essentiële punten, met een zo groot mogelijke betrokkenheid van de omgeving of wel de inwoners. Het past niet om als provinciaal bestuur vanaf een grotere afstand beslissingen te nemen met een zo grote impact voor de directe omgeving.

3

Inspreker geeft aan vrijwel dagelijks gebruik te maken van de N34 en heeft niet de indruk dat de weg zo vreselijk druk is als wordt voorgespiegeld. De doorstroming is afgezien van de rotonde bij Gieten heel behoorlijk. Meestal 100 km/ u en veelal tenminste ruim 80 km/ u. Daar is prima mee te leven en het hoeft ook niet onveilig te zijn. Dat laatste vooral ook niet vanwege het feit dat ook de laatste gelijkvloerse kruisingen binnenkort verleden tijd zijn. Uit de onderzoeken volgt ook dat juist niet de drukke momenten veel ongelukken opleveren.

Inspreker geeft aan dat het noodzakelijk om nu al gelijk alle landschappelijke- en milieugevolgen over het gehele traject in de MER te betrekken.

4
Inspreker geeft aan dat hij in de NRD leest dat de beslissing eigenlijk al is genomen. Uitgangspunt daarbij lijkt een fly-over over de rotonde in combinatie met zoveel mogelijk verdubbeling en alleen voorzieningen ter bescherming van milieu en omwonenden als dat wettelijk strikt noodzakelijk is en uit de MER voortvloeit. Een MER steeds weer op delen van een veel groter project, waardoor de impact steeds veel kleiner lijkt dan die in werkelijkheid is, als we het geheel in ogenschouw nemen.

5
Er worden op het gebied van de doorstroming van het verkeer meerdere afwegingen gemaakt tussen verschillende varianten en dat alles binnen de begrootte € 90 miljoen.

6
De NRD mist echter een bestuurlijke afweging tussen noodzaak van verkeersmaatregelen en de gevolgen voor de omgeving. Dat laatste wordt wel benoemd, maar er wordt niets mee gedaan. Waarom is het verkeer uitgangspunt en niet milieu, leefbaarheid, toerisme en dergelijke? Het had ook andersom gekund. Wat willen we handhaven op die aspecten en wat is er dan aan verkeersmaatregelen mogelijk. Omdat vooral de positieve effecten voor het verkeer van verdubbeling marginaal zijn zal de balans in mijn ogen al snel in het nadeel van verdubbeling uitslaan. Veiligheid is een belangrijk issue in het hele verhaal, maar daarvoor zijn zoals uit de NRD blijkt ook wel tussenvormen mogelijk. Tussenvormen die meer recht doen aan de veiligheid op de weg en aan de omgeving. Ook die afweging wordt in de NRD niet gemaakt, doordat er voornamelijk wordt geredeneerd vanuit optimale verkeersveiligheid door middel van verdubbeling. De omgeving is bijzaak daarmee is er geen sprake van een bestuurlijke afweging in een breed perspectief.

7
Inspreker geeft samenvattend aan:
- Reconstructie van de rotonde is een must, maar kies daarbij voor behoud van het OV-knooppunt en de verschoven fly-over. Een "no-regret" keuze wat betreft doorstroming van het verkeer en overlast voor Eext en Gieten. Doe dat goed en zorgvuldig.
- Neem direct maatregelen waardoor de geluidsoverlast vergeleken bij de huidige situatie wordt verminderd. Blijf ruim binnen de wettelijke normen.
- Neem bij de MER niet alleen de huidige plannen in ogenschouw maar neem daarbij ook de vervolgstappen op wat langere termijn mee, zodat de totale effecten nu in beeld komen.
- Zorg dat de landschappelijke impact klein blijft.
- Laat gelet op de impact voor de omgeving, de planologische besluitvorming wat betreft de rotonde aan de gemeente Aa en Hunze en hanteer geen provinciaal inpassingsplan.
- Volsta eerst met een verdubbeling bij de rotonde.
- Zet vervolgens het voordeel van eventuele verdere verdubbeling af tegen de nadelen voor de omgeving en beslis dan pas over al dan niet besteding van het restbudget.

Reactie provincie

1.
Zie reactie onder G, N, P en Q.

2.
In de NRD is aangegeven waarom gekozen wordt voor een PIP. Het verkeersplein Gieten is onderdeel van het gehele project. De reconstructie van het verkeersplein Gieten zal ook verdubbeld (no-regret) worden uitgevoerd. De uitvoering van Gieten is daarmee ook bepalend voor de keuze voor het uiteindelijk voorkeursalternatief.
Daarnaast zetten we in op een intensief omgevingsproces zoals beschreven in de NRD. Hier is en wordt de nodige invulling aangegeven om alle bewoners en belanghebbende zo goed mogelijke te betrekken en te informeren.

3.
Zie reactie onder A, B en C.

Zier reactie onder L.
Juist ook op de minder drukke momenten vinden er over het gehele traject regelmatig ernstige ongevallen plaats.

4.
Zie reactie onder G, N, O, P en Q. Juist omdat we het gehele traject en het verkeersplein Gieten als een project beschouwen, voeren we een m.e.r.-procedure.

5.
Dat klopt. Het budget om te komen tot de alternatieven in de NRD is een randvoorwaarde geweest.

6.
Zie reactie onder er A, B en C. De NRD is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Zoals beschreven in de NRD wordt hierin de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek beschreven. Het daadwerkelijke MER-onderzoek gaat hierna plaatsvinden. Mede op basis van de uitkomsten van het MER zal een bestuurlijke keuze gemaakt kunnen worden.

7.
Zie voorgaande reacties en D.

Zienswijze 78.

Samenvatting

1.
Inspreker geeft aan dat de NRD een te beperkt onderzoeksgebied beslaat. Het plangebied betreft volgens inspreker Emmen-Groningen (N34/A28). Het meeste verkeer op de N34 heeft namelijk de stad Groningen als tussen- of eindbestemming. De A28 is volgens inspreker onlosmakelijk verbonden bij dit project en dient onderdeel van het onderzoek te worden.
Knelpunten voor de doorstroming bevinden zich op de N34, in de vorm van verkeersplein Gieten, maar ook op de A28. Hier is sprake van trechtervorming. Een betere doorstroming van de N34 zal leiden tot een grotere toevoer van verkeer op de A28, waardoor daar alsnog congestie ontstaat. Per saldo zal de weggebruiker dus geen voordeel halen bij verbetering van de doorstroming op de N34. De knelpunten bij de samenvoeging met de N34, oprit Haren en mogelijk ook het Julianaplein ook na de aanpak van "ring Zuid" zullen zwaarder worden belast.

2.
Inspreker geeft aan dat op dit moment nog onzeker is waar deze verdubbeling plaats zal vinden. Dit is in de tekst te vinden en deze stelling wordt onderbouwd door het gebrek aan kaartmateriaal waar de verdubbeling zal plaats vinden. In insprekers optiek is het project daarmee nog te weinig concreet om al in een formele MER-procedure mee te nemen, waarvan de terinzagelegging van de NRD de eerste stap is.

3.
Inspreker geeft aan dat de koppeling met de aanpak van verkeersplein Gieten nadrukkelijk wordt genoemd. Het voorgestelde project leidt volgens inspreker daarmee tot 3 verslechteringen van het leefklimaat in Eext op het gebied van geur, fijnstof, licht en met name geluid.
De N34 ligt ten oosten van Eext. Met oostenwind gepaard met mooi weer ervaren mensen buiten bij uitstek het wegverkeerslawaai. Dit is volgens inspreker nu al een punt van aandacht en wordt vergroot door:

1. De auto's dichterbij Eext te brengen indien gekozen wordt voor de " verschoven fly-over"
2. Meer auto's indien wordt gekozen voor verdubbeling
3. Hogere snelheid (=meer overlast) door het verdwijnen van het remmende effect van de rotonde en door de verdubbeling)

4.
Inspreker geeft aan dat de gemeente Aa en Hunze niet lang geleden een uitbreiding van de woningvoorraad aan de oostkant van Eext heeft goedgekeurd. De woningen zijn inmiddels gerealiseerd. De bewoners van deze nieuwe woningen zullen volgens inspreker het hardst geraakt worden door de negatieve effecten van het project, zo kort na planologische goedkeuring en bouw van deze woningen.

5.
Voor de plannen voor verdubbeling wordt het argument van de verkeersveiligheid ingezet. Bij verkeersplein Gieten is verkeersveiligheid geen argument. Inspreker zou graag een kaart willen zien met daarop de locatie van de zware ongevallen in relatie tot de te kiezen locaties voor de verdubbeling.

6.
Inspreker is benieuwd of de resultaten van het onderzoek naar de doorstroming ten tijde van het inzetten van verkeersregelaars wordt toegepast. Ten tijde van de inzet van de verkeersregelaars was de congestie bij het verkeersplein Gieten namelijk aanzienlijk gereduceerd. Inspreker geeft aan dat deze keuze voor de optimalisering van de rotonde een zeer hoge score moet krijgen in een kosten-batenanalyse. De kosten van deze ingreep zijn relatief laag. Het effect op de doorstroming relatief hoog en de negatieve effecten voor de bewoners van Eext, maar ook die van Gieten, het laagst.

7.
Inspreker is benieuwd hoe de toename van het aantal verkeersbewegingen wordt berekend en hoe deze te rijmen valt met de toch al zware stikstofbelasting op de daarvoor gevoelige gebieden.

Reactie provincie

1.
Zoals aangegeven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt in het MER onderscheid gemaakt tussen de begrippen plangebied en onderzoeksgebied. Het plangebied van het MER omvat het gehele tracé tussen de aansluiting N381 (Emmen) en de aansluiting van de N34 op de A28 (De Punt). Hierbij is het bestaande tracé de uitgangssituatie en de plangrenzen aan oost en westelijke zijde worden bepaald door het minimale benodigde ruimtebeslag voor de verdubbeling.
Omdat enkele milieueffecten van ontwikkelingen binnen het plangebied en ook buiten het plangebied kunnen plaatsvinden, zal een deel van het onderzoeksgebied ook buiten het plangebied liggen. De omvang van het studiegebied wordt bepaald door de reikwijdte van de milieueffecten en is afhankelijk van het milieuthema. In het MER zal per milieuaspect worden toegelicht wat het relevante onderzoeksgebied is.

De A28 valt niet binnen de scope van dit project. Uit verkeersonderzoek is gebleken dat als gevolg van de maatregelen er geen sprake is van een (significante) toename van verkeer op de N34 en daarmee ook niet op de aansluiting met de A28, niet anders dan als gevolg van de autonome groei. Dit betekent dat deze groei er ook is indien er geen maatregelen getroffen worden. De aansluiting van de N34 op de A28 blijft enkelbaans en daarmee gelijk aan de huidige situatie. Dit tezamen met het gegeven dat de intensiteiten niet veranderen als gevolg van de maatregelen maakt dat het al dan niet gedeeltelijk verdubbelen van de N34 niet van invloed is op de doorstroming van de A28. Deze situatie blijft hetzelfde. Als gevolg van de maatregelen is er geen sprake meer van vertraging bij Gieten en kan men in ieder geval dit traject vlotter afleggen en is hier winst behaalt.

2.
Het klopt dat op dit moment niet duidelijk is waar de eventuele verdubbeling zal plaatsvinden. Dat is juist onderwerp van het onderzoek. Om het onderzoek zo zorgvuldig mogelijk uit te voeren wordt eerst in de notitie Reikwijdte en detailniveau ingegaan op de afbakening van het onderzoek alvorens het onderzoek wordt uitgevoerd naar waar eventueel de maatregelen getroffen kunnen worden. Dit is juist het doel van de m.e.r. De m.e.r. is bedoeld om de verwachte milieueffecten, die van belang zijn voor de besluitvorming, in beeld te brengen. Hiermee dient het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te krijgen.

3.
Zie reactie onder B,C,O,P en Q.
Dank voor uw opmerking. In het MER-onderzoek worden de diverse milieu-aspecten uitgebreid onderzocht. Geur en licht in relatie tot woon- en leefklimaat zijn geen aspecten die specifiek onderdeel zijn van dit onderzoek. Wanneer bij de uitwerking van de plannen blijkt dat geur en licht impact hebben op woon- en leefklimaat (als gevolg van de maatregelen), dan zullen wij deze meenemen in onderzoek.

4.
Zie reactie onder O,P en Q.

5.
Zie reactie onder B en C. In het verkeersonderzoek is een kaart opgenomen met de locaties van de zwaardere ongevallen. Uit die kaart blijkt dat over het gehele traject zwaardere ongevallen plaatsvinden. Zie ook H en I.

6.
Deze optie wordt niet meegenomen. Met de inzet van verkeersregelaars wordt een deel van het doorstromingsprobleem tijdelijk verbeterd. Bovendien voldoet de inzet van verkeersregelaars niet aan Duurzaam Veilig. Om structureel het doorstromingsprobleem op te lossen zijn meer ingrijpende maatregelen nodig.

7.

Uit het verkeersonderzoek is gebleken dat er geen sprake is van een (significante) toename van verkeer als gevolg van de maatregelen niet anders dan de autonome groei. Zie ook reactie onder 1.
Zie reactie onder N en O.

Zienswijze 79.

Samenvatting

1.
Insprekers geven aan veertig jaar geleden een leuk huis gekocht te hebben aan de oostkant van de toen nog stille N34. Insprekers geven aan dat met westenwind er heel veel verkeersherrie is en het minder leuk is om er te wonen. Ze geven aan dat bij de gedeeltelijke verdubbeling hun kant op komt, er worden bomen gerooid en insprekers geven aan dat men mag wensen dat intussen dat doofheid toeslaat.

2.
Volgens insprekers is er niet gekeken naar alternatieven om deze weg veilig te maken zonder verdubbeling. Insprekers geven aan dat het geld besteed moet worden en dat zij zich helemaal niet gehoord voelen.

3.
Voor de aanwonende burgers van de N34 is het volgens insprekers slikken of stikken en dat laatste in de stikstof. Misschien kan de provincie als sympathieke geste dan in ieder geval zorgen voor zeer geluidsarm asfalt.

Reactie provincie

1.

Op dit moment is nog niet duidelijk waar eventuele maatregelen getroffen gaan worden en aan welke zijde een eventuele verdubbeling gaat plaatsvinden. Dat is allemaal onderwerp van onderzoek.

Zie reactie onder P en Q.

2.

Zie reactie onder B, C, F en L.

3.

Zie reactie onder O, P en Q.

Zienswijze 80.

Samenvatting

1.
Inspreker geeft aan dat tijdens een inloopbijeenkomst in Borger een flyer kon worden meegenomen waarop zonder nadere toelichting staat dat de mobiliteitsladder en het 3 E model is doorlopen en toegepast. Inspreker heeft het over educatie entertainment en empowerment.
De ladder van Verdaas is volgens inspreker verankerd in de Tracewet. De mate waarop aandacht aan de onderste vijf treden wordt besteed is volgens inspreker vaak onvoldoende. Volgens inspreker zijn de staanders van de ladder ambitie en gedrag:

- Ambitie: Maak een agenda voor de ruimtelijke ordening en betrek het mobiliteitsaspect er van meet af aan bij. Houd daar rekening mee bij het ambitieniveau en de fasering. Hóe bereikbaar moet een gebied zijn? Hoe waardevol is het gebied en hoe intensief zoek je naar alternatieven voor autoverkeer?
- Gedrag: burgers , bedrijven en bestuurders zullen zich naar de ambitie moeten gaan gedragen. Als bijvoorbeeld automobilisten bij 1 op de 7 autoritten een andere keus maken zijn er geen nieuwe wegen nodig. Ook wij, burgers, kunnen het verschil maken met ons gedrag.

Op basis hiervan concludeert inspreker dat het ook niet anders kan zijn dan dat de basis, waarop het besluit van Provinciale Staten rust flinterdun is en het besluit tot (gedeeltelijk) verdubbelen prematuur.

2.
Inspreker geeft aan dat indien rekening wordt gehouden met de stikstof- en klimaatproblematiek het onontkoombaar is om de maximum-snelheid op de N34 te verlagen naar 80 km/uur. De voordelen daarvan zijn bekend en evident. Deze variant wordt gemist.

3.
Inspreker geeft aan dat op de flyer "Verkeersonderzoek" en in de notie reikwijdte en detailniveau nergens de grootte van de capaciteit van de N34 staat en vindt dat een omissie. Wel is er een tabel autonome groei 2014-2040. Nergens wordt aangegeven hoe groot de capaciteitsdruk nu is (per uur bijvoorbeeld) en zal worden. Dus is het niet mogelijk een conclusie te trekken over de noodzaak tot het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34. Verder: de noodzaak om tot een (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 te besluiten wordt nergens aangetoond. Wel wordt gewezen op de filevorming - alleen tijdens de spits - in Gieten, en op het feit dat slechts 20 % van de weggebruikers gebruik maakt van het traject Emmen-De Punt. En die weggebruikers kunnen - bij uitvoeren van de plannen - rekenen op een tijdwinst van een schamele 3 minuten.
Als het probleem bij de rotonde Gieten kan worden opgelost dan is volgens inspreker geen enkele aanleiding om verder iets te doen.

4.
Inspreker vindt het jammer en onjuist om de reconstructie van de rotonde Gieten en het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 aan elkaar te koppelen. Genoemde reconstructie is noodzakelijk en dient zo snel mogelijk gerealiseerd te worden. De reconstructie dient als afzonderlijk, zelfstandig project te worden aangemerkt, zeker ook omdat de noodzaak tot reconstrueren door nagenoeg ieder wordt onderkend en er dus snel gehandeld kan worden, zulks in tegenstelling tot het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34, waarbij grote vraagtekens kunnen worden gezet over nut en noodzaak, en de planning onder grote druk zal komen te staan.
De uitgangspunten voor de keuze voor Gieten dient volgens inspreker onder ander te zijn:
- geen files meer; dus een goede constante doorstroming;
- geen geluidoverlast voor de bewoners van de aanliggende wijken in Gieten;
- geen geluidoverlast voor bewoners van Eext;
- geen aantasting van de natuur en van landbouwgronden.

5.

Inspreker geeft aan dat het zaak is meer inzicht te krijgen in de oorzaken van de verkeersonveiligheid. Ongelukken worden niet alleen veroorzaakt door onjuist inhalen en botsingen, maar ook door te hard rijden en autonoom fout rijgedrag, zoals het keren op de weg. Anders gezegd: niet alle ongelukken houden verband met een onveilige weg; het is dus onaannemelijk te veronderstellen dat door het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 het aantal verkeersongelukken zal dalen.

6.
Inspreker geeft aan dat het woongenot van de aangrenzende dorpen, zoals Ees, Drouwen, Gasselte, Eext, Annen, (nu al) volstrekt teniet wordt gedaan en vindt het beschamend dat hierover niets in de Notitie staat.

7.
Inspreker geeft aan dat bij verbreding van weggedeelten en handhaving van de snelheidsgrens van 100 km/uur het beoogde doel - verbetering van de verkeersveiligheid- niet wordt gehaald. Ervaring leert, bijvoorbeeld op de N33, waar 100 km/uur mag worden gereden (educatie?), dat velen die limiet overschrijden, met alle veiligheidsgevolgen van dien.

8.
Inspreker geeft aan dat het volgens de provincie primair gaat om de verkeersveiligheid maar kan zich niet aan de indruk onttrekken dat de voornaamste drijfveer het stimuleren van de economische ontwikkeling van gebieden langs de N34 is. Opgemerkt zij daarbij dat de Drentse economie juist floreert dankzij de beperkte infrastructuur en het beperkte aantal bedrijfsterreinen. Volgens inspreker is het niet meer van deze tijd dat elke provincie zijn eigen bedrijfsterreinen heeft/gaat ontwikkelen. Volgens inspreker is het toerisme de pijler onder de economie en stimuleren van bedrijventerreinen en infrastructuur die dat vereist staat haaks op het provinciale beleid dat voorrang geeft aan het verder ontwikkelen van het toerisme.

Reactie provincie

1.
Zie reactie onder A.
Uit het verkeersonderzoek en zoals beschreven in de NRD blijkt, dat na het doorlopen van de ladder van Verdaas (mobiliteitsladder) het oplossend vermogen van de vraagbeïnvloedende maatregelen van de treden 1 tot en met 4 van deze ladder onvoldoende zijn om de doorstromingsproblemen op de N34/verkeersplein Gieten op te lossen. De mogelijkheden om in te grijpen in de ruimtelijke ordening en om te sturen via prijsbeleid zijn zeer beperkt. Op mobiliteitsmanagement en het stimuleren van openbaar vervoer en fietsvervoer wordt al behoorlijk ingezet door de provincie. Hier wordt mede vanwege het rurale karakter van het Hondsruggebied weinig extra effect van verwacht. Bovendien zijn deze maatregelen gericht op het beperken van het autogebruik op de N34 en leveren dus een (weliswaar beperkte) bijdrage aan het verbeteren van de doorstroming en de OV-kwaliteit, maar bieden geen oplossing voor de verkeersveiligheid.
Met andere woorden, het inzetten op de afzonderlijke maatregelen maar ook inzetten op alle maatregelen tegelijk, draagt niet voldoende bij aan het oplossen van de geconstateerde problemen. Enerzijds omdat al maximaal wordt ingezet op de maatregel, anderzijds omdat de maatregel niet voldoende aansluit bij de geconstateerde problematiek.

Het blijkt dus dat er fysieke maatregelen nodig zijn om te zorgen voor een betere doorstroming (trede 5 tot en met 7 van de ladder). De mogelijkheden om voor een betere doorstroming te zorgen door het anders (efficiënter) benutten van bestaande wegen lijken weinig kansrijk. Voor het efficiënter benutten van bestaande infrastructuur is het van belang dat het netwerk de ruimte biedt om het verkeer op een andere, efficiëntere manier af te wikkelen. Aangezien de N34 de enige hoofdverbinding is in het Hondsruggebied, is die ruimte zeer beperkt. Daarnaast zijn maatregelen die onder deze trede vallen voor een deel al uitgevoerd (aanpassen van de belijning) of is de effectiviteit vooralsnog onduidelijk of onzeker (smart mobility maatregelen). De bijdrage van dit type maatregelen aan de oplossing van het probleem is derhalve beperkt.
Reconstructie van de N34 en met name het verkeersplein blijken echter wel maatregelen te zijn die duidelijke aanknopingspunten bieden voor het oplossen van de geconstateerde problemen. Naar verwachting zijn deze

maatregelen dusdanig effectief dat problemen voldoende opgelost worden en dat er geen noodzaak is voor de aanleg van geheel nieuwe infrastructuur.
in het kader van het verkeersonderzoek is de ladder van Verdaas doorlopen. Daaruit is gebleken dat het eventueel treffen van maatregelen het meeste effect sorteert. Daarbij wordt er door de provincie ingezet op allerlei andere maatregelen om het wegverkeer te ontmoedigen en het openbaar vervoer te stimuleren.

De drie E's staan voor Educatie, Enforcement (regelgeving en handhaving) en Engineering (aanpassen infrastructuur). Middels educatie en handhaving wordt ingezet op gedragsbeïnvloeding. Dat dit noodzakelijk is en blijft, blijkt wel uit onderzoek van Veilig Verkeer Nederland (VVN). Hieruit is gebleken dat het merendeel van de verkeersongelukken, ruim 90% rechtstreeks het gevolg is van menselijk falen. Dit betekent echter niet dat dit de overheid van de plicht ontslaat om maatregelen te treffen aan de infrastructuur te treffen ter bevordering van veiligheid en doorstroming.

Met de inrichting van de infrastructuur is bij uitstek een duurzame oplossing voor veel verkeersveilig-heidsproblemen te vinden. Veilige wegen dragen bij aan een verkeerssysteem waarin minder fouten gemaakt worden die, in combinatie met gevaarlijke handelingen, uiteindelijk tot ongevallen kunnen leiden. Veilige inrichting van infrastructuur voorkomt fouten, voorkomt conflicten en kan letsel bij ongevallen beperken.
De geconstateerde verkeersveiligheidsproblemen hangen in sterke mate samen met de vormgeving en inrichting van de N34. De weginrichting is nu niet conform de uitgangspunten van duurzaam veilig.

2.
Zie reactie onder L en O. In het MER wordt aandacht besteed aan het klimaat.

3.
Er is onderzoek gedaan naar de I/C verhouding. Dit is een verhouding tussen de intensiteiten op de weg en de capaciteit van de weg. Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt inderdaad dat er voor de toekomst geen capaciteitsprobleem is. Dit is dan ook niet de reden waarom de provincie maatregelen wil treffen. Zie algemene reactie A, B, en C voor een toelichting op nut-en noodzaak en de doelstellingen van het project.

4.
Zie reactie onder A, B , C en D.
Zie reactie onder N, P en Q.

5.
Zie reactie onder 1 en E, H en I.

6.
In het MER-onderzoek worden in het kader van woon- en leefklimaat onderzoek gedaan naar geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Voor een nadere toelichting zie reactie onder O, P en Q.

7.
Zie reactie onder C en K.

8.
De provincie wil ervoor zorgen dat de N34 een aantrekkelijke route blijft om te gebruiken. Zoals beschreven in de Notitie Reikwijdte en het detailniveau juist ook om dat dit de bereikbaarheid van de regio en daarmee de economie en de werkgelegenheid ten goede komt. Zie ook reactie onder A. In het verkeersonderzoek staat ook beschreven dat de N34 een belangrijke functie vervuld voor recreatie en toerisme in het gebied.

3 Reacties en advies betrokken bestuursorganen en Commissie voor de m.e.r.

Samenvatting

1.
Rijkswaterstaat geeft aan dat de NRD niet leidt tot een reactie richting de provincie. Wel geeft Rijkswaterstaat aan in een volgende fase graag weer betrokken te blijven bij het project in relatie tot de raakvlakken met de rijkswegen.

Reactie provincie

1.
Wij danken u voor uw reactie. In een volgende fase zullen we u wederom betrekken bij het project in het kader van de raakvlakken die het project heeft met de rijkswegen N33 en A28.

Gemeente Emmen

Samenvatting

1.
Gemeente Emmen is van mening dat de voorgenomen verbreding een belangrijke bijdrage levert zowel aan de verkeersveiligheid als aan het economisch perspectief van Zuidoost-Drenthe. De gemeente is verder van mening dat in het onderzoek de aspecten van de ruimtelijke en omgevingskwaliteit uitgebreid aan bod komen.

Over het algemeen kan het college van B&W van de gemeente Emmen zich vinden in de opzet van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau en ziet graag dat het onderzoek naar de milieu- en omgevingseffecten volgens de door uw College voorgestelde wijze plaatsvindt.

2.
Gemeente Emmen vraagt aandacht voor het weidevogelgebied ter hoogte van de Delftlanden. De gemeente maakt zich zorgen over de effecten van de stikstofdepositie en geluidsoverlast als gevolg van de toenemende verkeersstromen.

3.
Gemeente Emmen vraagt zich af of de wegvakken die niet verdubbeld worden, blijven zoals ze zijn of wordt hier een rijbaanscheiding toegepast. Volgens de gemeente is dit een belangrijk aspect dat de verkeersveiligheid beïnvloedt.

4.
Volgens gemeente Emmen is in de gebiedsanalyse onvoldoende aandacht voor het brede beekdallandschap waar de weg doorheen loopt en voor het herstel van de belevings- en toekomstwaarden hiervan. In de analyse wordt naar mening van de gemeente voornamelijk uitgegaan van de belevingswaarde vanaf de weg. Aandacht voor de effecten van de verbreding van de N34 op de belevingswaarde van het landschap waar de weg doorheen snijdt is terzijde meegenomen in de analyse. De gemeente verzoekt de provincie om hieraan aandacht te schenken in de beoordeling van de effecten.

5.
De gemeente vraagt aandacht voor eventuele faunaknelpunten, knelpunten als gevolg van doorsnijdingen van het NNN en eventuele faunavoorzieningen.

Reactie provincie

1.
Wij danken u voor uw reactie en nemen deze reactie verder voor kennisgeving aan.

2.
Zie reactie onder N, O, P en Q. Indien de maatregelen aan de N34 tussen Emmen- Noord en de Punt/A28 effecten hebben op het weidevogelgebied ter hoogte van de Delftlanden dan komt dat aan de orde in het MER.

3.
Zie ook reactie onder C. Op de tussenliggende stukken zullen geen fysieke maatregelen genomen worden omdat op dit moment daar geen financiële middelen voor zijn. Een inhaalverbod op de tussengelegen stukken wordt wel overwogen.

4.
In de gebiedsanalyse is het beekdal van de Sleenerstroom, het betreffende beekdal in uw gemeente wel benoemd, maar het is wellicht wat onderbelicht. Indien relevant zal in het MER-onderzoek dit beekdal landschappelijk op eenzelfde manier worden meegenomen als de andere beekdalen. In een telefonische toelichting geeft uw medewerker Landschap aan dat er voor dit beekdal een landschapsherstelproject is opgestart. Dit kan wellicht een inhoudelijke bijdrage leveren bij de planvorming. Dank voor deze suggestie.

5.
Zie reactie onder N. Ecologie en natuur worden nader onderzocht in het MER. Conform het advies van de commissie voor de m.e.r. wordt, indien er zich knelpunten voordoen, gekeken of deze knelpunten integraal kunnen worden opgelost.

Gemeente Borger-Odoorn

Samenvatting

1.
De raad van de gemeente Borger-Odoorn geeft aan dat zij zich kan vinden in het voornemen om de N34 veiliger te maken, de bereikbaarheid via de N34 te verbeteren en het openbaar vervoer te verbeteren. Een veilige N34 met goede doorstroming is dus van groot belang voor onze inwoners en ondernemers, maar ook voor de toeristen die jaarlijks in grote getalen onze gemeente komen bezoeken. Verder kan de raad zich vinden in het voornemen de maximum snelheid niet te verlagen naar 80 km/u maar de N34 verder te verbeteren en aantrekkelijker te maken als stroomweg, ook om huist het onderliggend wegennet te ontlasten.

2.
De raad geeft aan graag betrokken te blijven bij het proces. Verder vraagt de raad om aandacht voor een goede landschappelijke inpassing en de natuurwaarden, en het betrekken van inwoners van de gemeente.

Reactie provincie

1.
Wij danken u voor uw reactie en nemen deze reactie verder voor kennisgeving aan.

2.
Zie reactie onder N.
Bij het uitwerken van het MER-onderzoek zullen belanghebbenden betrokken worden. Ook de gemeenteraad zullen we zowel op formele momenten als op informele momenten, zoals informatiebijeenkomsten, blijven betrekken bij het proces.

Gemeente Aa en Hunze

Samenvatting

1.
De raad van de gemeente Aa en Hunze heeft waardering voor de wijze waarop de omgeving tot nu toe is betrokken en meegenomen in de voortgang en benadrukt het belang van de hoge mate van betrokkenheid. De raad wil na afloop van deze advies- en zienswijzetermijn nagaan hoe de inbreng van de omgeving in het verdere proces optimaal kan worden gewaarborgd, hoe concreet invulling kan worden gegeven aan optimale inwonerparticipatie.

2.
De raad van de gemeente Aa en Hunze wil dat de NRD wordt aangepast in die zin dat bij de afweging van alternatieven de prioriteit ligt bij het verkeersknooppunt Gieten en de maatregelen ter bevordering van de doorstroming aldaar en het verbeteren van de omgevingskwaliteit.

3.
De raad begrijpt dat de NRD vermeldt dat in de nog volgende afweging van alternatieven de wettelijke norm voor verkeerslawaai als kader wordt genomen om het verschil in geluidsbelasting tussen de alternatieven in beeld te brengen. Bij de daarop te maken afweging dient volgens de raad evenwel uitgangspunt te zijn dat de geluidsbelasting voor de omgeving wordt verbeterd. Ook bij de uitwerking van de voorkeursvariant dient de inzet daarop gericht te zijn.

De raad wil vooraf een heldere toezegging dat alle inzet er op gericht is dat de geluidssituatie in de omgeving van de N34 in het algemeen en rond het verkeersplein Gieten in het bijzonder zal worden verbeterd. Indien bij de uitwerking wensen voor aanvullende maatregelen uit de omgeving naar voren komen wil de raad meedenken hoe die kunnen worden gerealiseerd. De kosten voor de maatregelen dienen in beginsel ten laste van de provincie te komen.

4.
De raad geeft verder aan bewust te zijn van de hoge landschapskwaliteiten in de omgeving van de N34. Eerder heeft de raad aangegeven dat verdiepte ligging van kruisingen en viaducten daarom de voorkeur heeft. De raad begrijpt dat een zogenaamde dive-under bij het verkeersplein geen onderdeel uitmaakt van de alternatieven in de NRD. De inzet op behoud en versterking van het landschap (waaronder natuur) zal maximaal moeten zijn. Bij de afweging en uitwerking van de alternatieven zal verdiepte uitvoering en minimale landschappelijke impact van de maatregelen moet worden nagestreefd.

5.
De raad nodigt de provincie Drenthe uit om het gesprek voort te zetten en met het gemeentebestuur nadere afspraken te maken over onder andere de onderwerpen uit de zienswijzen.

Reactie provincie

1.
De provincie bedankt u voor uw reactie. Bij aanvang van de volgende fase van het project is de provincie Drenthe bereid om een toelichting te geven over het plan van aanpak en het omgevingsproces.

2.
De NRD wordt niet meer aangepast. In het MER worden de bevindingen van deze inspraak en adviesperiode meegenomen en verantwoord. Conform het advies van de commissie voor de m.e.r worden de doelstellingen in het MER aangescherpt. Ook wordt in het MER aangegeven hoe de doelen zich tot elkaar verhouden. Zie reactie onder A, B en C. Daarnaast wordt in het MER onderzoek gedaan naar de effecten op de omgeving.

3.

De provincie Drenthe kan geen toezegging doen dat de geluidssituatie in de buurt van de N34 verbeterd wordt. Wél wordt het aspect geluidhinder uitgebreid onderzocht in MER. Per alternatief zal de geluidsbelasting inzichtelijk worden gemaakt.

Indien mitigerende maatregelen getroffen moeten worden om aan de Wet geluidhinder te voldoen zal de provincie Drenthe dat uiteraard doen. Daarnaast zullen in het MER-onderzoek meekoppelkansen ter bevordering van de leefbaarheid beschouwd worden. Op dit moment is voor de realisatie van deze meekoppelkansen nog geen geld beschikbaar. Wanneer lopende het MER-onderzoek meer duidelijkheid komt over de geluidbelasting en mogelijke meekoppelkansen, zal de provincie Drenthe samen met de gemeenten onderzoeken of extra maatregelen wenselijk zijn en hoe deze te financieren. De provincie ziet op voorhand nog geen aanleiding om deze te treffen.

4.
Zie reactie onder N. Inpassing van verkeersplein Gieten wordt in het kader van landschap zorgvuldig bekeken. Mocht blijken dat verdiept aanleggen een passende maatregel is dan zal dit nader onderzocht worden.

5.
Wij blijven uw bestuur betrekken bij de planvorming. Ook de gemeenteraad zullen we zowel op formele momenten als op informele momenten, zoals informatiebijeenkomsten, blijven betrekken bij het proces.

Gemeente Tynaarlo

Samenvatting

1.
Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Tynaarlo spreekt waardering uit voor de ambtelijke en bestuurlijke betrokkenheid die zij ervaren bij dit project en zij ondersteunt de keuze voor een Provinciaal inpassingsplan. Zij verzoeken om zowel het college als de raad te betrekken voorafgaand aan de vaststelling van een (ontwerp)inpassingsplan.

2.
Het college heeft inhoudelijk geen verdere opmerkingen over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Uiteindelijk is het standpunt van college en raad mede afhankelijk van het voorkeursalternatief dat gekozen wordt om de N34 gedeeltelijk te gaan verdubbelen.

Reactie provincie

1.
Wij danken u voor uw reactie. In een volgende fase zullen we u wederom betrekken bij het project voorafgaand aan de vaststelling van een (ontwerp)inpassingsplan. Ook de gemeenteraad zullen we zowel op formele momenten als op informele momenten, zoals informatiebijeenkomsten, blijven betrekken bij het proces.

2.
We nemen deze opmerking voor kennisgeving aan en blijven u betrekken bij het project.

Samenvatting

1.
Voor de diverse trajecten van de verdubbeling van de N34 binnen het beheergebied van het waterschap is overleg met de aanvrager(s) en worden de wensen en eisen ten aanzien van het watersysteem kenbaar gemaakt en verwerkt op de tekeningen, alvorens de aanvraag wordt ingediend. Ook voor de eventueel benodigde grondwateronttrekkingen wordt overleg gevoerd en een aanmeldnotitie ingediend, in het kader van de vormvrije m.e.r. beoordeling.

Mede hierdoor heeft het waterschap geen verdere op- of aanmerkingen ten aanzien van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau verdubbeling N34.

Reactie provincie

1.
Wij danken u voor uw reactie. We nemen deze opmerking voor kennisgeving aan en blijven u betrekken bij het project.

Commissie voor de m.e.r.

Samenvatting

Het gehele advies is als bijlage bij deze nota bijgevoegd en is tevens te vinden op de website van de commissie voor de m.e.r.

De provincie Drenthe heeft de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 Emmen en De Punt het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- Integrale analyse: Geef een analyse van het gebeid waarin leefbaarheid, ecologie en ruimtelijke kwaliteit direct aan de orde komen. Dit voorkomt dat ze alleen als verzachtende maatregel achteraf een rol spelen.

- Meetbare doelstelling: Maak de doelstellingen toetsbaar en onderzoek in hoeverre de alternatieven aan de doelstellingen voldoen.

- Bandbreedte van mogelijke oplossingen: Geef inzicht in de 'minimale' en 'maximale' alternatieven om doelen te bereiken.

- Context binnen het (cultuur)landschap: Ontwikkel een toetsingskader om de effecten van de verkeerskundige veranderingen in het waardevolle landschap te tonen.

- Beschermde natuur: Beschrijf de effecten van de aanpassing aan de N34 – de Punt op nabijgelegen beschermde natuurgebieden zoals de Drentsche Aa, Drouwenerzand en Elperstroom en laat zien welke maatregelen mogelijk zijn om effecten te verzachten.

In het advies beschrijft de Commissie meer in detail welke informatie het MER moet bevatten.

Reactie provincie

De provincie conformeert zich aan het advies van de commissie. In bijlage 4 is beschreven hoe het advies geïnterpreteerd wordt en op welke manier de uitwerking in het m.e.r.-onderzoek plaatsvindt.

Bijlagen

Bijlage 1 Zienswijzen

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000661
Ingek.: 31 MAART 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Natuurplatform Drentsche Aa
Mail: aa.beter@kpnmail.nl
Website: http://www.natuurplatform-drentsche-aa.nl
Tel: 050-4092837

Aan Gedeputeerde Staten van Drenthe
zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34
t.a.v. dhr. M. Pasjes
Postbus 122, 9400 AC Assen

Midlaren 31 maart 2020

L.S.

Hierbij doen wij u onze zienswijze toekomen over de NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34.
Wij zijn indertijd door u uitgenodigd om deel te nemen aan de klankbordgroep N34. Dat hebben wij zeer op prijs gesteld. Daardoor was het ook mogelijk een goed inzicht te krijgen in de problematiek en suggesties te kunnen doen voor een milieuvriendelijk alternatief waar later niemand spijt van zal hebben als dat uitgevoerd wordt.

Met vriendelijke groet,

Philippe Boucher
voorzitter

M.L. van Albada
secretaris

Zienswijze 1

Natuurplatform Drentsche Aa
Haasakkers 3
9475 PJ Midlaren
Tel: 050-4092837
http://www.natuurplatform-drentsche-aa.nl/Aa_themas/-N34.html
mail: natuurplatformdrentscheaa@kpnmail.nl

Midlaren 31 maart 2020
Aan gedeputeerde staten van Drenthe
Team verkeer en vervoer Dhr. M.Pasjes

Zienswijze Natuurplatform Drentsche Aa, Reactie op de concept-notitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34

Besluit GS 25-02-2020 kenmerk 5.5/2020 000291 terinzagelegging NRD 5 maart 2020

Hieronder geeft het Natuurplatform Drentsche Aa commentaar op bovengenoemde NRD. We constateren een aantal ernstige tekortkomingen in de onderbouwing van de verdubbelingsplannen. Kern van onze zienswijze is dat milieuvriendelijker alternatieven ten onrechte worden uitgesloten. Onderbelicht zijn verder de aantasting van natuur en landschap en de hele stikstofproblematiek. Veel Natura 2000 gebieden langs de N34 zijn nu al in een slechte staat van instandhouding en worden verder aangetast door de verdubbeling van de N34.
Ons advies is af te zien van de verdubbeling van de N34 en in te zetten op een veilige tweebaansweg met minder stikstof.
Drenthe kan hierbij een voorbeeld nemen aan Overijssel waar vaak veel drukkere N-wegen veiliger worden gemaakt maar wel tweebaans blijven, zoals de N18, N34 Overijssel, N35, N36, en de zeer onveilige N48. Studies naar 4 stroken zijn daar niet aan de orde geweest.
Verder moet de rol van de N34 ruimer bekeken worden tegen de achtergrond van de Friesland route van Emmen-West over de N381via Beilen, de Saksenlijn, en de verbinding met Duitsland vanaf Emmen via de A37.

Aanleiding om de N34 gedeeltelijk te verdubbelen

Onder 1.1 Aanleiding op blz. 5 van de NRD wordt gesteld dat de N34 van groot belang is voor de ontsluiting van o.a. Overijssel en het Zuiden en Oosten van Drenthe.
Dit is een deels onjuiste en ook wat overdreven stellingname over het belang van de N34.
Ten eerste loopt de ontsluiting van Overijssel en met name de centra Enschede, Deventer en Zwolle via de A28, A35 en N347 richting Groningen. Voor universiteitsstad Enschede is de trein zelfs de goedkoopste verbinding met Groningen. De N34 speelt hier geen enkele rol.
Ook het zuiden van Drenthe, (Meppel, Hoogeveen) is via de A28 en A37 goed verbonden met Groningen. Coevorden en Emmen zijn aangewezen op de N376, N381, N34, N33 en A28.
Het verkeersonderzoek van Sweco laat zien dat maar 20% van het verkeer op de N34 afkomstig is uit Emmen. Voor dat gebied heeft de weg dus maar een beperkte betekenis. Het meeste verkeer richting Groningen komt uit de gemeenten Aa en Hunze en Tynaarlo en bestaat uit dagelijks forenzen verkeer. Sweco constateert dat de weg zeker tot 2040 voldoende capaciteit heeft.

Aanleiding voor het besluit van de Staten van Drenthe op 13 juli 2016 om nader onderzoek te doen naar veiligheid en doorstroming op de N34 leidde eind 2018 tot de vaststelling van de Startnotitie Initiatieffase Partiële verdubbeling N34 Emmen-De Punt met als hoofddoelstelling; verbeter de verkeersveiligheid, de doorstroming en het openbaar vervoer.

Doorstroming

De rotonde bij Gieten vormt de belangrijkste hindernis voor de doorstroming tijdens de spits. Omdat het noord-zuid verkeer over de halve rotonde geleid wordt, moet ze voorrang verlenen aan het afslaand oost-west verkeer vanuit Assen en Veendam dat al op de rotonde zit. Het voornemen om een fly-over aan te leggen zal dit probleem grotendeels oplossen. Sweco stelt dat 60% van de verkeersbelasting op de rotonde afkomstig is van rechtdoorgaand verkeer op de N34. Een fly-over zal daardoor de rotonde met 60% ontlasten. Daarmee is het probleem van de doorstroming op de N34 uit de wereld.
In het verkeersonderzoek van Sweco deel 1 wordt onderaan pag. 63 dezelfde conclusie getrokken: "er is geen noodzaak voor de aanleg (van) een nieuwe weg, oftewel uitbreiding van de bestaande infrastructuur".[1]
Omdat de capaciteit van de weg tot 2040 voldoende is zijn hier voor de komende 20 jaar hoegenaamd geen problemen te verwachten.

Veiligheid

Met enige regelmaat deden zich op de N34 ernstige ongelukken voor met soms dodelijke afloop. In de periode 2014-2019 vonden 10 ongelukken met dodelijke afloop plaats, 42 met ernstig letsel en 307 met blikschade volgens de gegevens van Star[2]**.** Om de weg veiliger te maken is het van belang te weten waar de ongelukken precies plaats vonden, wat de oorzaak was en hoe dit voorkomen kan worden. Op dit punt schiet het Sweco onderzoek ernstig tekort. Ten tijde van dit onderzoek was al besloten vier gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen op te heffen en te vervangen door drie ongelijkvloerse. De effecten daarvan ontbreken in de berekeningen van Sweco waardoor een onevenwichtig beeld ontstaat omtrent de meerwaarde van verdubbelen, wanneer de ongelijkvloerse kruisingen eenmaal zijn gerealiseerd.

---

[1] Verkeersonderzoek N34 Deel 1 Nut en noodzaak maatregelen N34 ref.nr. SWNL 0251247 8-11-2019

[2] Star: https://www.star-verkeersongevallen.nl/Map#0-9-0-0/12/53.1285/6.5477
STAR is een initiatief van de Nationale Politie, het Verbond van Verzekeraars en verkeerskundig ICT-bureau VIA.

Onjuiste gegevens voor de NRD

Berekening ongevallen dichtheid
Er is een nadere probleemanalyse uitgevoerd door Sweco die zich specifiek richt op de hoeveelheid en ernst van de ongevallen op de N34[3]. Er wordt een vergelijking gemaakt tussen een aantal noordelijke 100 km stroomwegen waarbij de N34 de hoogste ongevallen dichtheid per kilometer heeft in het overzicht op pag. 27. De vergelijking gaat in zoverre mank, dat geen rekening gehouden is met de verkeersdichtheid van de verschillende wegen. Voor een juist beeld van de ernst van de onveiligheid gerekend naar aantallen gebruikers per kilometer moet een andere berekening gemaakt worden. De beeldvorming is op deze wijze extra negatief.

Verbeteringen waartoe reeds besloten is
Ten tijde van dit onderzoek was reeds bekend dat twee gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen bij Odoorn en Odoornerveen vervangen zouden worden door een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van Klijndijk. In de periode 2014-2019[4] was op de twee kruisingen samen sprake van 4 dodelijke ongelukken, 8 ongelukken met letsel en 48 ongelukken met blikschade.
De kruising bij Emmen West had in die periode 2 dodelijke ongelukken, 6 ongelukken met letsel en 51 met blikschade. De reconstructie naar een ongelijkvloerse kruising zal het aantal ongelukken doen dalen en zeker de dodelijke gevallen elimineren.
Tenslotte was op dat moment ook al bekend dat bij Gieten een fly-over gepland stond, waardoor het noord-zuid verkeer voortaan ongestoord zou kunnen doorrijden en filevorming in de spits met de daarmee samenhangende kop-staart botsingen daarna tot het verleden zouden behoren. De optelsom van 59 ongelukken met blikschade, 6 letselschade en 1 dode in vijf jaar, zal dan zeker ook lager uitvallen.
Om een juist beeld van de verkeersveiligheid te schetsen als uitgangspunt voor verdere verbeteringen, hadden de effecten van deze toekomstige projecten, die in feite al in gang gezet, of met redelijke zekerheid te verwachten waren, verwerkt horen te zijn in het veiligheidsbeeld. Door dat achterwege te laten, ontstaat een verkeerd beeld over de ernst van de situatie. Deze foute beeldvorming is van invloed op de afwegingen die gemaakt moeten worden bij keuzes tussen meerdere ingrepen, zoals gedeeltelijke verdubbeling en de impact daarvan op natuur, landschap en stikstofuitstoot.

Oorzaken van ongelukken
Op de pagina's 28 tot 34 van het Sweco onderzoek wordt een poging gedaan inzicht te geven in de oorzaken van ongelukken.
Daarbij wordt vooral verwezen naar plekken en tijdstippen en de ernst van de ongelukken. Een helder beeld van de oorzaken ontbreekt, terwijl dit juist van groot belang is. Om de juiste maatregelen te kunnen nemen die in de toekomst ongelukken kunnen voorkomen is het nodig te begrijpen hoe ze ontstaan zijn. Werden de ongelukken veroorzaakt door een onduidelijke verkeerssituatie (ligging van de weg, onoverzichtelijkheid van het traject), door externe omstandigheden (vorst, ijzel, sneeuw, overstekend wild), of door gevaarlijk rijgedrag (risicovol inhalen, te hard rijden, alcohol of smartphone gebruik). Ook vermoeidheid kan gevaarlijk rijgedrag opleveren, dat niets te maken heeft met de aard van de weg.
In het verleden werd dit soort gegevens via de registratie van RWS nog wel vermeld, maar wanneer er in de klankbordgroep naar dit soort data gevraagd werd, luidde het antwoord van Sweco steeds dat die er niet waren, of moeilijk te vinden. Wel is duidelijk dat de dodelijke frontale botsingen voor het overgrote deel (7 van de 10) op of nabij de gelijkvloerse kruisingen plaats vonden.

---

[3] Verkeersveiligheid Sweco verkeersonderzoek deel 1, 4.1 blz. 26-27

[4] Star. ongevallen registratie

Het is dan ook de vraag of een verdubbeling van de N34 wel de enige zaligmakende maatregel is om het ongelukken-cijfer omlaag te halen. Het verkeersonderzoek geeft op dit punt geen enkele duidelijkheid.
Veel oorzaken staan los van de aard van de weg. Een vierbaansweg zorgt niet voor minder gladheid of smartphone gebruik. Maar een vertraging van de gemiddelde snelheid zorgt echter altijd voor minder ernstige ongelukken.

Effect verdubbelen op ongelukken
Wij hebben daarom bij de voorbereiding van deze zienswijze gekeken naar ongevallen op de N33, een vergelijkbare tweebaans stroomweg, die in 2015 is omgezet naar vierbaans. Het vierbaans deel loopt van Assen tot Noordbroek met een lengte van 35 km[5]. In de periode 2014-2019 waren er, 1 dode in 2014, nog voor de verdubbeling in 2015, en verder 58 ongevallen met letsel en 316 met blikschade in de overige jaren. Het is opvallend, dat de aantallen ongevallen op de N33 na 2015 (het jaar van de verdubbeling) toenamen, behalve bij Gieten. Ter vergelijking over de zelfde periode vielen er op de N34 (42 km) volgens Star, 10 doden, 42 ongelukken met letsel en 307 met blikschade[6]. Nog afgezien van mogelijke intensiteitsverschillen in verkeer tussen beide wegen, dringt zich hier toch de vraag op, waarom er op de N33 nog zo veel ongelukken met letsel en blikschade zijn, terwijl de weg vierbaans is met een vangrail als middenscheiding. Welke verbetering kunnen we dan verwachten van het gedeeltelijk verdubbelen van de N34? Want Sweco constateert ook, dat door de noodzakelijke samenvoeging van verkeersstromen aan het einde van iedere verdubbeling, te verwachten valt dat de onveiligheid daar zal toenemen.[7]

Snelheidscontroles
Door RWS zijn in 2015 snelheidscontroles gehouden op de verdubbelde N33. Daaruit bleek dat 70 tot 80% de toegestane snelheidslimiet van 100 km overschreed. Er was ook sprake van excessieve snelheidsoverschrijdingen van boven de 130 km. Door controles en bekeuringen is het aantal overschrijdingen met 55% gedaald en het aantal excessieve overschrijdingen van 130km of harder is gedaald met 86%. (Bijlage 3 Project snelheid N32 en N33)
Desondanks is vrijwel zeker te verwachten dat verdubbelen leidt tot harder rijden voor 30 tot 50% van de weggebruikers. Dit zal leiden tot hogere stikstofuitstoot dan nu het geval is en mogelijk toch meer ongelukken. Door hier niets over te vermelden schiet het Sweco onderzoek ernstig tekort. Het is volstrekt onduidelijk of verdubbelen ook echt een veiliger N34 geeft

Beperking opzet NRD
In de NRD wordt er van uitgegaan dat alternatieven moeten voldoen aan een 2x2 profiel (NRD 6.3.1 p.32). Verder wordt gesteld dat op termijn van een volledige verdubbeling sprake zal zijn. (NRD 6.2 No regret maatregelen p.31)
Door dit zo te stellen worden in een klap alle eventuele milieuvriendelijker alternatieven die uitgaan van een 2x1 profiel uitgesloten. Onduidelijk is waarom hier is afgeweken van een statenbrede motie, aangenomen op 13 juli 2016 waarin duidelijk is gesteld dat het niet exclusief gaat om *verdubbelen* maar om *verbeteren* waardoor ook alternatieven met een tweebaans N34 tot de mogelijkheden behoren die nu expliciet worden uitgesloten.[8]

---

[5] Link: (gegevens Star ongevallen registratie)

[6] zie bijlage 3

[7] Zie tabel 4.2 pag. 34 Verkeersonderzoek deel 2, samenvoegen heeft een negatief tot zeer groot negatief effect

[8] zie bijlage 2

Dat verdubbeling als enige oplossing gezien wordt voor de veiligheidsproblematiek is aanvechtbaar. Ten tijde van het onderzoek was al bekend dat de gelijkvloerse kruisingen bij Odoorn en Odoornerveen plaats zouden maken voor een ongelijkvloerse kruising bij Klijndijk.
(Uitspraak RvS 201800928/1/R3 ECLI ECLI:NL:RVS:2019:1513 Datum uitspraak15 mei 2019 Inhoudsindicatie Bij besluit van 30 november 2017 heeft de raad het bestemmingsplan "Reconstructie N34 aansluiting Klijndijk" vastgesteld.)
Ook was bekend dat bij Emmen West een ongelijkvloerse kruising gemaakt zou worden van de N34 met de N381. (Bestemmingsplan "Buitengebied, ongelijkvloerse kruising Emmen-West" vervat in planidentificatienummer "NL.IMRO.0114.2017032-B701" vast te stellen, Collegebesluit d.d. 19 maart 2019 Gemeente Emmen).
Tenslotte komt er een ongelijkvloerse verbinding tussen N34 en N33 door een fly-over Noord-Zuid op de N34 bij Gieten. (NRD 6.3.3 pag 36 t/m 39 uitwerkingen voor een fly-over) Over de keuze uit drie varianten moet nog besloten worden
Door deze ingrepen zal het aantal verkeersongelukken en met name doden en ernstig letsel sterk afnemen. Deze vonden voor een groot deel plaats bij Odoorn (4 doden en 5 letsel), Odoornerveen (1 dode 3 letsel), Rotonde Gieten (1 dode 6 letsel) en Emmen-West(2 doden en 6 letsel) (Gegevens Star verkeersstatistieken).

Door deze te verwachten verbeteringen niet op te nemen in het reeds nu te voorziene verbeterde veiligheidsbeeld lijkt het alsof na deze verbeteringen nog steeds sprake is van de meest onveilige weg van Drenthe en dat verdubbelen dus onontkoombaar is. 7 doden en 20 letsel gevallen en veel blikschade zullen hoogstwaarschijnlijk verdwijnen. Dat komt neer op 70% minder doden en 50% minder letsel!

In het vooronderzoek is dit een ernstige omissie, evenals het ontbreken van een serieuze analyse van de oorzaken van ongelukken. Als deze oorzaken weinig te maken hebben met twee- of vierbaans, zoals smartphone gebruik, overstekend wild, alcohol en drugs of gladheid, is verdubbelen geen oplossing voor deze gevallen.

Wat verder in het onderzoek ontbreekt is een analyse van ongelukken op de in 2015 verdubbelde N33. (afgelopen 6 jaar: 58 letsel en 316 blikschade) Volgens gegeven van Star zijn deze even hoog als op de huidige N34.(42 letsel 307 blikschade)

De vraag is gerechtvaardigd in hoeverre verdubbelen zin heeft als we daardoor het zelfde resultaat als op de N33 krijgen.
Daar komt bij dat gedeeltelijk verdubbelen de onveiligheid vergroot wat in het Sweco verkeersonderzoek ook wordt erkend. Juist bij het samenvoegen van twee stroken naar één strook zal de veiligheid afnemen. (tabel 4.2 pag. 34 Verkeersonderzoek deel 2)
Gedeeltelijk verdubbelen zal ook zorgen voor meer stikstofuitstoot omdat er harder gereden zal worden. Op de N33 rijdt minstens 50% van de automobilisten harder dan 100 km of zelfs boven de 130 km, dat kan men ook op de N34 verwachten bij verdubbelen.

Samenvattend
- De reeds geplande veranderingen op de nu nog gelijkvloerse kruisingen zal vrijwel zeker voor een sterke verbetering van de veiligheid op de N34 zorgen.
- Gedeeltelijke verdubbeling doet de onveiligheid weer toenemen door extra invoegen en te hard rijden.
- Ook de stikstofuitstoot zal toenemen door hogere rijsnelheden.
- Het uitgangspunt dat een 2x2-baansweg onontkoombaar is, is niet houdbaar.

Alternatieven voor verdubbeling

Fysieke rijbaanscheiding
Binnen het huidige enkelbaansprofiel van de N34 worden de rijstroken visueel van elkaar gescheiden door middel van een groene markeringsstreep. Als er een inhaalverbod geldt kan dit niet verhinderen dat automobilisten toch het risico nemen om daar in te halen en de doorgetrokken streep te negeren.
Dit probleem is jaren geleden al geconstateerd op de N57 bij Ouddorp in Zeeland. Daar zijn toen experimenten uitgevoerd met een eenvoudige middenberm scheiding met blokjes op de groene middenstreep. De effecten hiervan zijn onderzocht door SWOV en waren positief.[9] Er werd niet meer ingehaald op de trajecten met blokjes. Blokjes zijn daarna verder toegepast op de N57 bij Brouwerdam, Scheldekering en Goederede. Ook op de N288 en N666 is dit systeem van rijbaanscheiding toegepast. RWS is dit verder in Nederland aan het invoeren op tweebaans wegen. Een extra voordeel bleek dat automobilisten die toch op de linker weghelft terecht kwamen door onoplettendheid direct gewaarschuwd werden door het harde geluid van de blokjes bij overschrijding en snel weer op de eigen weghelft terug gingen.[10] Daardoor waren er ook minder frontale botsingen volgens RWS. Wel mag dan niet harder dan 80 km gereden worden met deze toepassing op de middenstreep.
Ook op de N34 zou dit systeem ingevoerd kunnen worden op weggedeelten die onoverzichtelijk zijn of waar gevaarlijk rijgedrag vaak voorkomt. Door deze mogelijkheid is verdubbelen geen noodzaak meer om de veiligheid te verbeteren.

Ecologie en stikstof NRD 7.2.4 pag 45 ev.
In het MER worden de effecten van de *verschillende alternatieven* op gebieden en soorten onderzocht.
In dit onderzoek heeft men het begrip "alternatieven'" vernauwd tot een keuze tussen de vier voorgestelde varianten van verdubbeling. Door deze beperking blijven andere milieuvriendelijker alternatieven, die uitgaan van het behoud van de tweebaansweg, buiten beschouwing.
Stikstof is momenteel een van de grootste problemen voor de instandhouding van kwetsbare soorten in Natura 2000 gebieden op de Hondsrug zoals Drentsche Aa inclusief Vijftig Bunder en Drouwenerzand. Onderzoek van Drents Landschap heeft aangetoond dat over de laatste 10 jaar bepaalde soorten heidevlinders op Drouwenerzand die tot de habitat behoren totaal zijn verdwenen.[11] Oorzaak is een overmaat aan giftige stikstofverbindingen in de waardplanten waardoor de rupsen van de vlinders sterven en er geen nageslacht meer is. Tot de zelfde constatering komt Natuurmonumenten in haar tienjaarlijkse Kwaliteitstoets Noordlaarderbos en Vijftigbunder van 2019. In het gebied wordt de kritische depositiewaarde stikstof voor alle habitats verre overschreden. Ook constateren zij een sterke achteruitgang van beschermde vlindersoorten die tot het beheertype behoren. Evenals op Drouwenerzand zijn op Vijftigbunder sommige soorten vrijwel verdwenen.[12]

---

[9] SWOV onderzoek rijbaanscheiding
https://www.swov.nl/publicatie/scheiding-rijrichtingen-op-rondweg-oostburg

[10] RWS Zeeland W.J.Bloemmaert, wjbloemmaert@zeeland.nl

[11] Uko Vegter en Bertil Zoer, Het Drentse Landschap jan 2020 pag.13-15 Toegenomen stikstofbelasting, Bijlage 4 copie blz 15

[12] Rombout Bennema, Natuurmonumenten, Kwaliteitstoets Noordlaarderbos en Vijftig Bunder 2019. Bijlage 5 pag 62 dagvlinders

Landschap en natuur
De N34 loopt over de Hondsrug en door het Nationaal Park Drentsche Aa. Een gebied dat sinds 2016 de status heeft van Unesco Geopark de Hondsrug, het enige in Nederland.[13] De Hondsrug is van grote betekenis voor een groot aantal bijzondere beschermde planten en dieren en en mede daarom voor toerisme en recreatie. Langs de N34 bevindt zich een tiental recreatiebedrijven. Bij de afweging van belangen is het de vraag of de schade door het asfalteren van 50 ha van dit landschap opweegt tegen de twijfelachtige verkeerskundige voordelen die worden verwacht na de reeds in gang gezette verbeteringen op de gelijkvloerse kruisingen. Wij zijn van mening dat het een onverantwoorde ingreep is die blijvende schade aan natuur en landschap zal toebrengen, zowel door het uiterlijk als door het gebruik.

Conclusie Natuurplatform Drentsche Aa
Daarom komen we tot de volgende conclusie ten aanzien van veiligheid en doorstroming:

1. Na het realiseren van de rechte of verschoven fly-over bij Gieten op de N34 zullen er geen problemen meer zijn met de doorstroming.
2. Er is onvoldoende inzicht in de oorzaken van de verschillende typen ongelukken om met zekerheid te kunnen zeggen dat deze met een verdubbeling worden ondervangen.
3. Met eenvoudige ingrepen is het wegontwerp te verbeteren wat tot minder ongelukken door onverantwoord rijgedrag zal leiden. Rijbaanscheiding met blokjes op de middenstreep is eenvoudig en afdoende om inhalen waar dit verboden is te voorkomen. Ambulances of brandweer kunnen bij ernstige ongelukken nog altijd gebruik maken van de linker rijbaan.
4. Er is niet gekeken naar ongevallen dichtheid op andere verdubbelde stroomwegen zoals de N33, zodat niet duidelijk wordt wat van verdubbelen van de N34 verwacht kan worden.
5. Onderzoek van RWS op de N33 bracht aan het licht dat verdubbelen leidt tot harder rijden dan toegestaan en daarmee tot hogere stikstofuitstoot.
6. Na uitvoering van reeds in gang gezette verbeteringen bij Klijndijk, Gieten en Emmen-West zal verdubbelen niet zorgen voor meer veiligheid maar mogelijk zelfs voor meer onveiligheid door harder rijden en meer risicovolle invoegmomenten.
7. De natuurgebieden aan weerszijden van de N34 op de Hondsrug hebben sterk te lijden onder de neerslag van stikstof. Door de verdubbeling van de N34 zal de stikstofuitstoot nog verder toenemen door harder rijden.
8. Het asfalteren van 50 ha over een lengte van 40 kilometer pal over de Hondsrug is onverantwoordelijk en zeker geen ‘no regret’ maatregel.

---

[13] Zie bijlage 7. Goed is te zien hoe de N34 door de verschillende boswachterijen loopt.

Een beter alternatief voor veiligheid, natuur en landschap

In het mer dient onderzoek opgenomen te worden naar een alternatief voor de huidige N34 met nieuwe veiligheidsvoorzieningen op de bestaande tweebaans uitvoering.

Ons voorstel
De hele weg van Emmen tot De Punt naar 80 km halen met een totaal inhaalverbod. Daardoor verdwijnen de snelheidsverschillen tussen vrachtverkeer en personenauto's en levert inhalen geen tijdsvoordelen meer op. Een extra voordeel is de lagere stikstof uitstoot en een afname van het aantal ongevallen. In Unesco Geopark de Hondsrug is 80 km/u dan de nieuwe norm.
Om het risico van gevaarlijk inhaalgedrag te voorkomen moet de weg voorzien worden van blokjes op de middenstreep.
Voorzie de weg verder van wildrasters langs de natuurgebieden om aanrijdingen met wild te voorkomen.
Door het verminderen van ongelukken zal de doorstroming verbeteren.

Midlaren 31 maart 2020

Philippe Boucher
voorzitter

Marian van Albada
secretaris

Bijlagen

1. Ongelukken 4-baans deel N33 Assen- Noordbroek. Rood omrande cijfers
2. motie M2016-26 Onderzoek mobiliteitsknelpunten Noord-NL en stemverklaringen
3. Ongelukken N34 en vergelijking met N33, N366, N381 en N46
4. Effecten van stikstof. Onderzoek Drents Landschap pag. 15
5. Kwaliteitstoets Natuurmonumenten pag. 62 Dagvlinders
6. Jaargemiddelde amoniak concentraties Drentsche Aa
7. Ongeluk op gelijkvloerse kruising bij Odoorn
8. N34 door en langs Drentsche natuurgebieden met o.a. Natura 2000 status

Bijlage 1 en 3 Ongelukken vierbaans deel N33 Assen-Noordbroek vergeleken met N34 Emmen West - De Punt, over zes jaar.

	Doden	Letsel	Schade	
TOTAAL STAR N34 2014-2019	12 km Tweebaans	10	40	307
SWECO N34 2012-2017		6	24	306
TOTAAL STAR N33 2014-2019	35 km Vierbaans	1	58	316
N386 Veendam-TerApel	35 km	3	11	121
N381 Emm-Oosterw	51 km	0	15	154
N46 Gron-Eemsh	27 km	3	3	49

Bijlage 2

Motie M2016-26 Onderzoek mobiliteitsknelpunten Noord-NL en stemverklaringen

VOLKSPARTIJ VOOR VRIJHEID EN DEMOCRATIE
STATENFRACTIE DRENTHE

M 2016-26

aangenomen

Motie Onderzoek mobiliteitsknelpunten Noord-Nederland

Provinciale staten van Drenthe, in vergadering bijeen op 13 juli 2016,

Overwegende dat:

1. De doorstroming van het autoverkeer op de route van Emmen naar Groningen over de N34 van groot belang is voor de leefbaarheid en vitaliteit van het Drentse platteland.
2. De N34 ondanks alle aanpassingen nog steeds een weg is waar relatief veel ongelukken gebeuren.
3. Het van groot belang is om de verkeersveiligheid te verbeteren onder het motto: samen op weg naar nul verkeersslachtoffers.
4. De ANWB de rotonde bij Gieten tot het grootste verkeersknelpunt van Drenthe heeft uitgeroepen.
5. Er zowel bij Gieten als de aansluiting op de A28 sprake blijft van knelpunten.

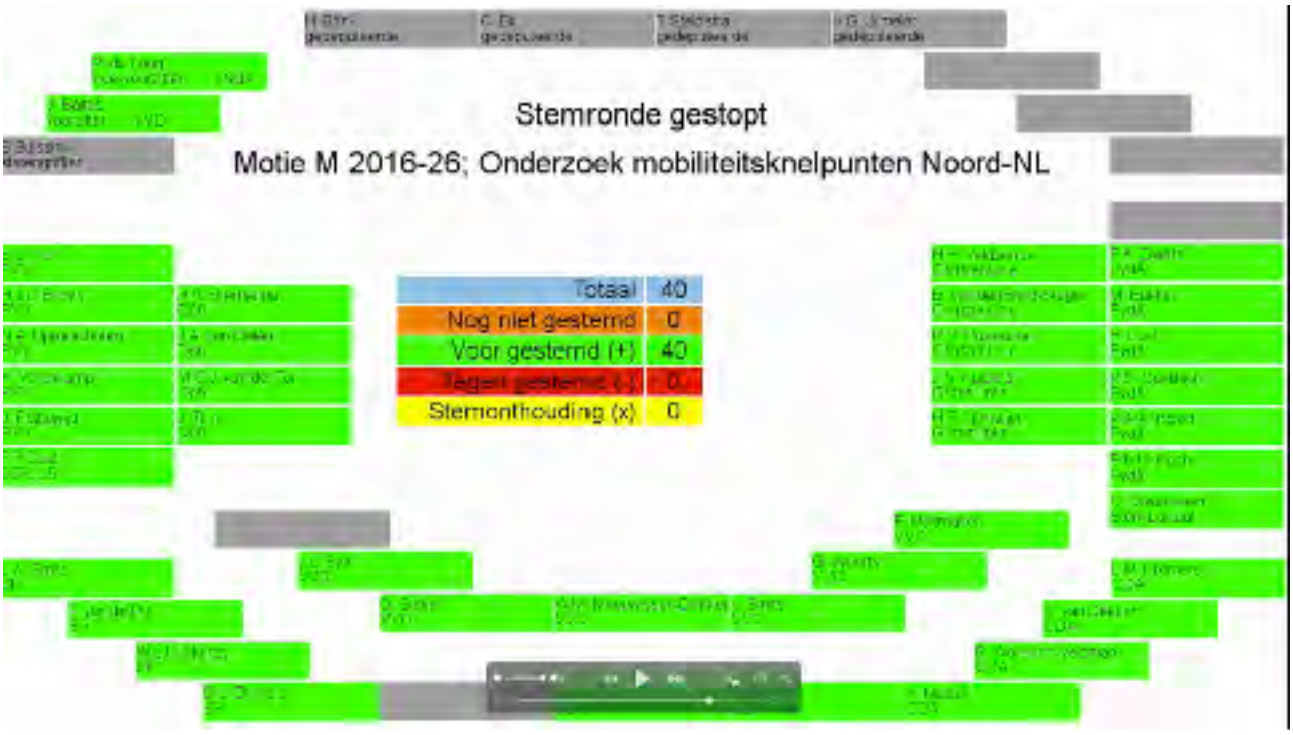
Van mening zijnde dat:

1. We de verkeersveiligheid verder willen verhogen.
2. We de knelpunten zouden moeten willen oplossen.
3. We gaan voor toekomstbestendige, structurele en duurzame oplossingen (zoals bijv. de slimme snelweg van Daan Roosegaarde).
4. We dit willen doen op basis van een brede analyse van de mobiliteitsknelpunten in Noord- Nederland.
5. De totale verdubbeling van de N34 om die reden, als mogelijke oplossing, mede onderzocht dient te worden.
6. Het financiële meerjarenperspectief van de provincie Drenthe voldoende investeringsruimte geeft.
7. Financiering in gezamenlijkheid met diverse partijen derhalve tot de mogelijkheden behoort.

Verzoeken het college:

1. Een brede analyse uit te voeren naar de mobiliteitsknelpunten in Noord Nederland.
2. Op basis van deze analyse te komen met voorstellen ter verbetering.
3. Als onderdeel van de oplossingen te onderzoeken, samen met alle stakeholders, hoe de meest gewenste en veilige inrichting van de N34 op lange termijn er idealiter dient uit te zien.

Stemverklaringen. Alle leden Staten van Drenthe waren accoord met de doorhaling van het woord “verdubbeling”.



Bijlage 4. Effecten van stikstof. Kwartaalblad Het Drentse Landschap

Ander eten is voor de rups niet meer beschikbaar en er ontstaat een gebrek aan essentiële voedingsstoffen. Ergens in het groeiproces van rups naar vlinder stagneert de ontwikkeling en sterft de rups.

Bruine vuurvlinder

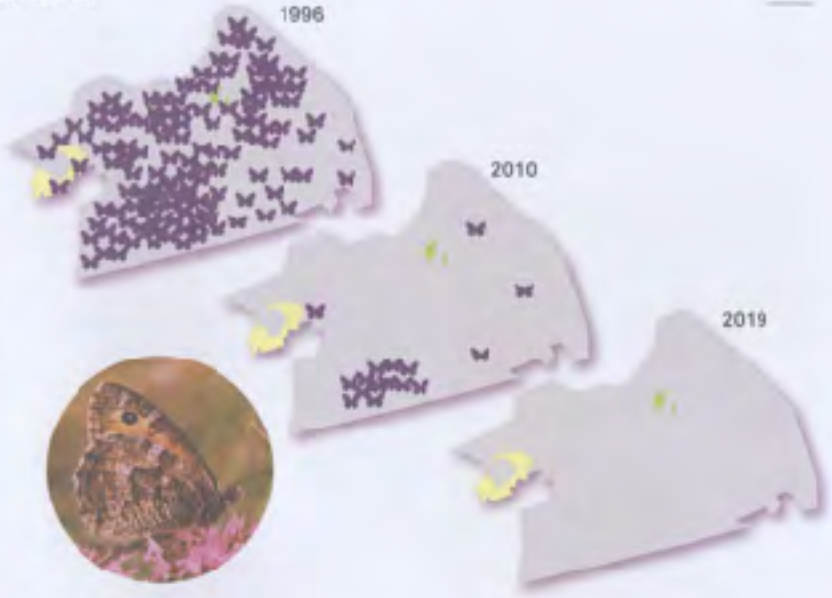
Een vlindersoort die extra gevoelig is voor deze stikstofvergiftiging is de Bruine vuurvlinder. Maar het geldt ook voor andere vlindersoorten die gewend zijn aan schrale maar gezonde kost. Deze groep vlinders van voedselarme natuurterreinen bestaat naast de Bruine vuurvlinder uit Heivlinder, Kommavlinder en het Oranje zandoogje. In 1990 werd het Drouwenerzand genoemd als een belangrijk bolwerk voor deze vlindersoorten. Een vlinderkartering door Geert de Vries in 1996 liet zien dat deze soorten nog volop aanwezig waren in het Drouwenerzand. Sindsdien liepen de aantallen jaarlijks gestaag terug bij een gelijkblijvend beheer. Bij de laatste jaarlijkse kartering in 2019 door de vlinderwerkgroep van het IVN kon geen van deze soorten nog teruggevonden worden. De sluipnoodenaar lijkt zijn taak te hebben volbracht. Ook in de andere heidevelden van Het Drentse Landschap zijn deze soorten ondertussen vrijwel of soms al helemaal uitgestorven. Herhaalde pogingen om de afgelopen jaren nog een Heivlinder terug te vinden op het Hijkerveld bleven zonder resultaat. Ook lijken hier Kommavlinder en Bruine vuurvlinder nu te verdwijnen.

Drentse bossen

De problematiek van het stikstofoverschot zet al jaren de natuur in Drenthe in de kreeftsnit onder druk. Stikstofdepositie is het meest schadelijk voor natuur op de arme zandgronden: vennen, stuifzanden, heiden, heischrale graslanden en oude bossen. Er de oudebossen op de Drentse zandgronden is de stikstofdepositie ook nog altijd veel te hoog. Dit leidt tot verzuring van de bosbodem waardoor kalk en mineralen uitspoelen. Ook bestaat er dan een reëel gevaar op het vrijkomen van giftig aluminium waardoor bodemschimmels afsterven. Onderzoeken op de Veluwe en in Noord-Brabant hebben al verontrustende effecten in beeld gebracht. Haastelijk is daar sprake van forse eikensterfte. Ook werkt de verzuring door in de fauna. Onderzoek aan Koolmezen op de Veluwe laat zien dat er een ernstig kalkgebrek is ontstaan, waardoor massaal dode jonge mezen met botbreuken in de restkastjes worden aangetroffen. Diverse vogelsoorten hoger in de voedselketen zoals de Sperwer verdwijnen door gebrek aan kalk is hun voeding uit deze bossen. Hun eieren blijken in dit soort bossen niet langer levensvatbaar. In de Drentse bossen lijkt de situatie nog niet zo ernstig maar is het proces van bodemverzuring wel al lang aan de gang. Het lijkt bij de huidige stikstofdepositie slechts een kwestie van tijd voor we vergelijkbare problemen in de Drentse bossen kunnen waarnemen. Sterfte aan eiken zien we al wel in de bossen van Het Drentse Landschap maar het is lastig de precieze oorzaak van te stellen. Onderzoek hiernaar is ondertussen ingezet.

Tenslotte

De toegenomen stikstofbelasting leidt tot problemen in terreinen van Het Drentse Landschap. De vlinderbevolking van het Drouwenerzand is vrijwel verdwenen. De vraag is hoe veel verder we de teloorgang van natuur in Drenthe willen laten gaan. Zonder serieuze vermindering van de stikstofbelasting bestaat er grote kans dat de Drentse, van origine voedselarme natuurgebieden tot stille, monotone en soortenarme landschappen verworden.



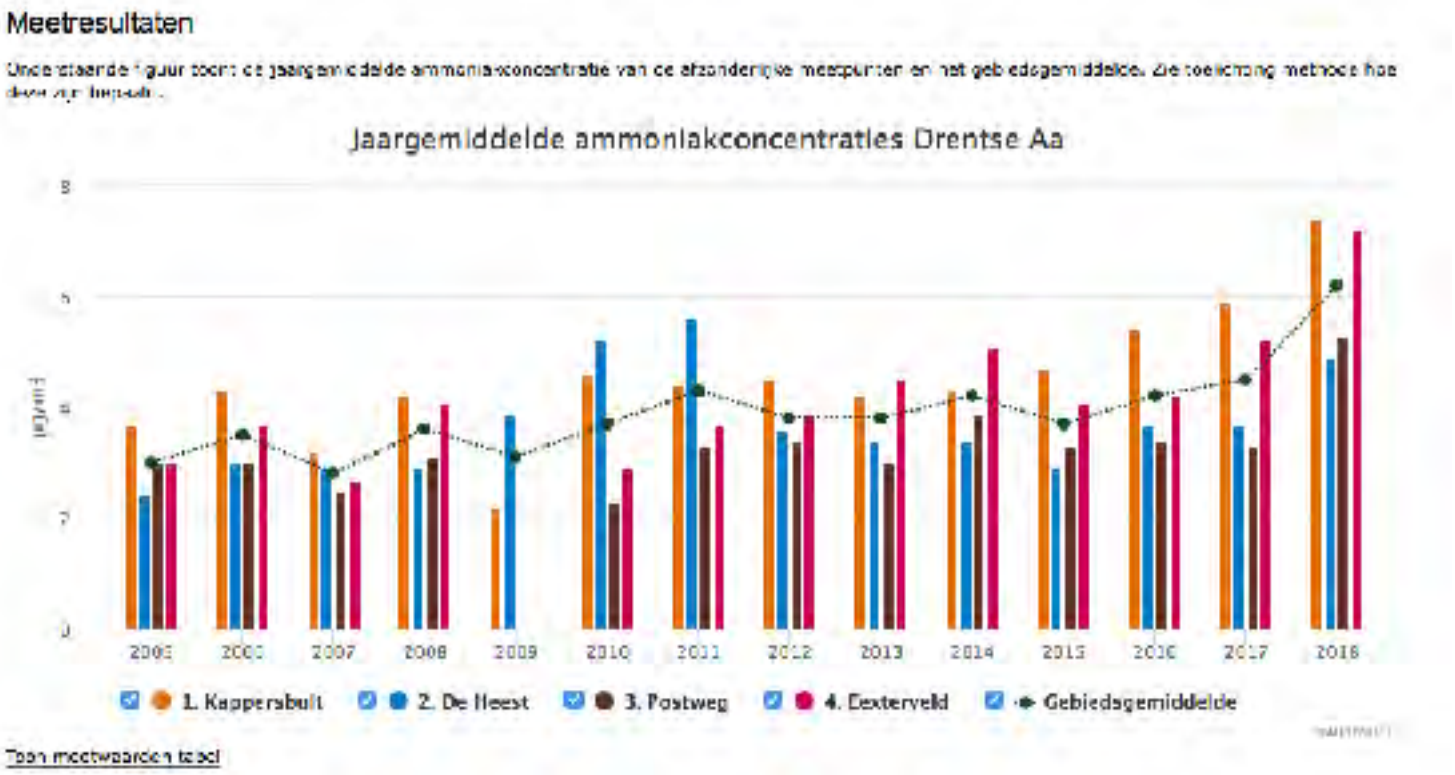
Heivlinders op het Drouwenerzand

- ***Dagvlinders***

Net als voor planten geldt voor vlinders dat de kleine populaties in het gebied kwetsbaar zijn. De omvang van het heideveld is klein en vanwege de geïsoleerde ligging is een uitwisseling met andere gebieden of een hervestiging na uitsterven vrijwel onmogelijk. In het verleden verdwenen heideblauwtje en gentiaanblauwtje al uit de Vijftig Bunder. Van de doelsoorten zijn momenteel alleen nog groentje en groot dikkopje namens de natte heide en hooibeestje en bruine vuurvlinder namens de droge heide aanwezig. De vlinderinventarisatie van 2016, uitgevoerd door Wilfred Alblas, toonde aan met het met geen van deze doelsoorten erg florissant gaat. Van bruine vuurvlinder en groot dikkopje telde Alblas slechts drie vlinders, van het hooibeestje één en groentje trof hij zelfs in het geheel niet aan.

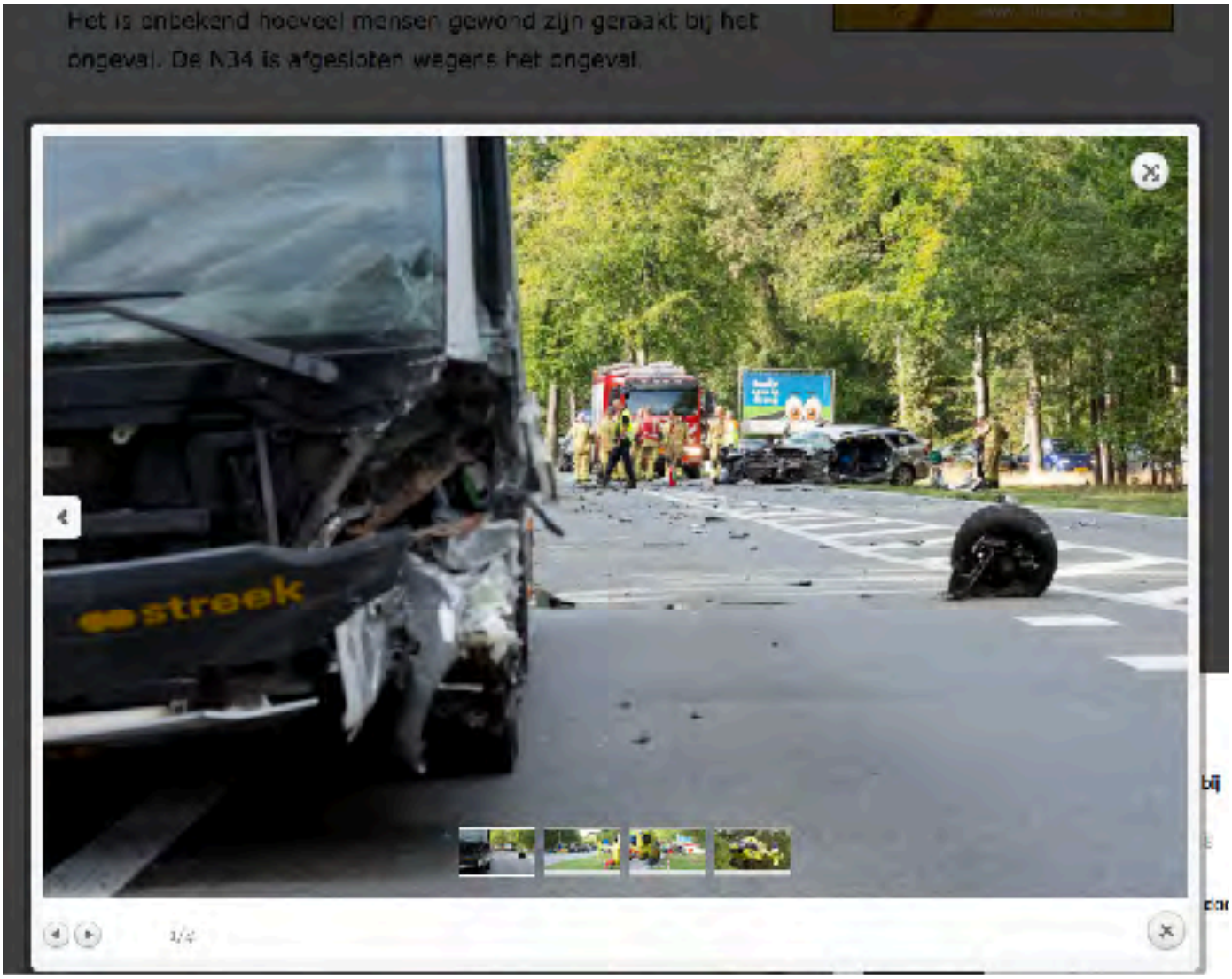
Soort	Doelsoort voor beheertype	2007	2016
Zwartsprietdikkopje	N12.02	76	58
Groot dikkopje	N06.04, N12.02	12	3
Groentje	N06.04	4	0
Bruine vuurvlinder	N07.01, N12.02	40	3
Hooibeestje	N07.01, N12.02	0	1
Bruin zandoogje	N12.02	211	375

6. Jaargemiddelde amoniak concentraties Drentsche Aa 2005 - 2018, data rivm.nl

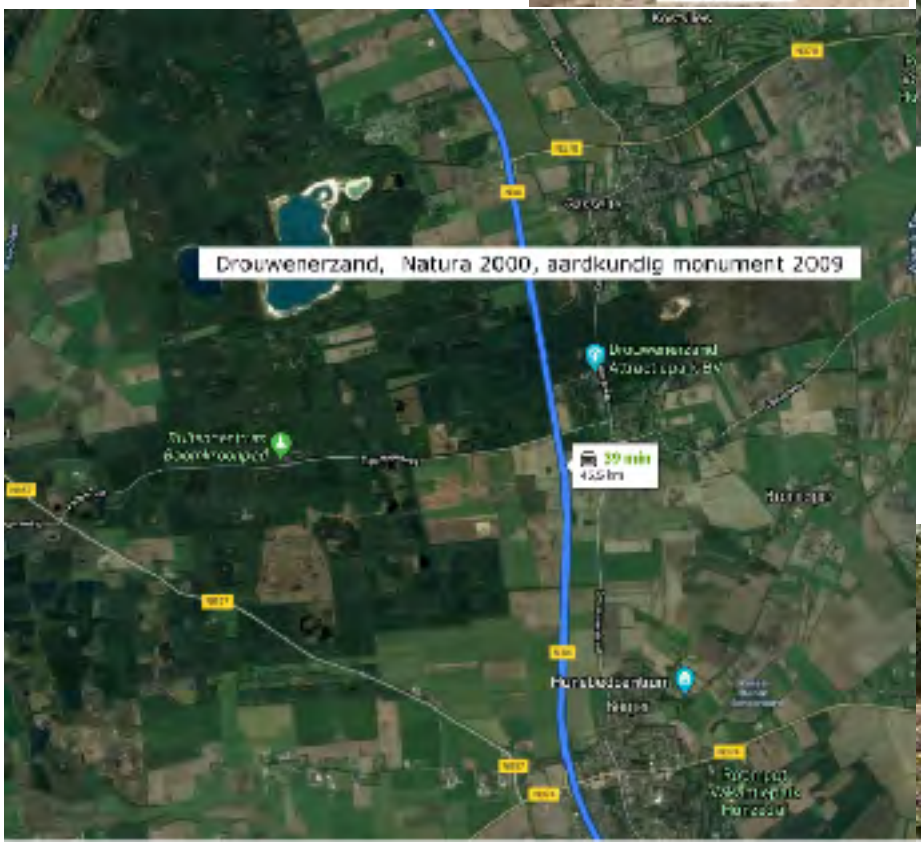


Kappersbult en Eexterveld hebben zwaar te lijden onder stikstof.

7. Ongeluk op de gelijkvloerse kruising bij Odoorn. Risicovol inhalen op de kruising waar een inhaalverbod is en snelheidsverlaging naar 70 km/u.



8. De N34 loopt over de Hondsrug langs Drentsche gebieden met Natura 2000 status.



De N34 loopt geheel door het Unesco Geopark De Hondsrug. Een van de 120 over de hele wereld en enig in Nederland sinds 2016

Zienswijze 1

“GEDEELTELIJKE” VERDUBBELING N34 EMMEN - DE PUNT

Standpunt Natuurplatform Drentsche Aa

december 2019

- Het plan van de Provincie Drenthe om de N34 Emmen-De Punt te verdubbelen leidt tot onacceptabele schade voor Landschap en natuur. De weg kruist notabene Natura 2000 gebied.
- Onvermijdelijk harder rijden, zoals op de verdubbelde N33 wordt geconstateerd, leidt tot meer stikstof uitstoot en meer CO2 en daarmee tot verdere aantasting van de natuur.
- Verkeersongevallen zullen niet veel afnemen zoals de verdubbelde N33 tussen Assen en Veendam over de afgelopen 5 jaar laat zien. Het Sweco onderzoek schiet op dit punt ernstig tekort in het bepalen van het effect van verdubbeling op veiligheid.
- De dorpen langs de N34 zullen meer last van lawaai krijgen.
- De rijtijdwinst door verdubbeling is verwaarloosbaar.
- Gedeeltelijk verdubbelen verhoogt de onveiligheid van de weg door de extra overgangen van vier- naar tweebaans.
- De snelle veranderingen in het denken over verkeer en vervoer en de stikstofproblematiek maken een deel van het plan reeds nu totaal achterhaald.
- Een flyover noord-zuid bij Gieten is een zinvolle verbetering voor veiligheid en doorstroming. Minder files geeft minder uitstoot.

Wat is de Provincie Drenthe van plan?

De Provincie Drenthe wil de verkeersveiligheid en doorstroming (voor zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer) op het traject van de N34 tussen De Punt en Emmen verbeteren. Het verkeersplein Gieten (knooppunt met de N33) maakt daar een belangrijk onderdeel van uit. Centraal in het plan staat ook de (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 tussen Emmen en De Punt. Eind 2018 is hiertoe een besluit genomen in de Staten van Drenthe. Het project zou lopen van 2017 tot 2026 en behelst de verbetering van de rotonde bij Gieten door middel van een Fly-Over noord-zuid (kosten € 60 mln) en de verdubbeling van het hele traject in fasen. In eerste instantie wil men 3 a 4 stukken verdubbelen (kosten € 30 mln) maar het eindbeeld is volgens onderzoeksbureau Sweco de totale verdubbeling.

Het bureau Sweco doet in opdracht van de Provincie een verkeersonderzoek naar de verkeersveiligheid en doorstroming over het hele traject. Op basis van deze gegevens is de Provincie voornemens de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) samen te stellen. Kansrijke oplossingen voor de geconstateerde problemen worden in de nota opgenomen. Deze nota ligt aan de basis van de latere MER, noodzakelijk om de impact van de plannen op het milieu vast te stellen en af te wegen tegen mogelijk minder belastende oplossingen.

Het Natuurplatform Drentsche Aa is samen met een aantal andere locale organisaties uitgenodigd om deel te nemen aan een klankbordgroep waarin onderzoeksresultaten en voortgang van het project worden besproken. De klankbordgroep bestaat uit een vijftiental vertegenwoordigers van plaatselijke organisaties die de belangen van aanwonenden behartigen als ook de Milieufederatie Drenthe, ANWB, HunebedHighway, Qbuzz, St. De Hondsrug Geopark, TLN transport en logistiek.
De vergaderingen worden geleid door een omgevingsmanager van de Provincie en inhoudelijke bijdragen worden door Sweco geleverd.

Doel van de klankbordgroep is dat ook suggesties van belanghebbenden kunnen worden meegenomen in het onderzoek en alternatieven kunnen worden besproken. Op zich is deelname voor het Natuurplatform waardevol geweest omdat we alle onderliggende informatie van het project tot onze beschikking hebben gekregen. Maar de wijze waarop met suggesties van de deelnemers is omgegaan is teleurstellend. We kregen sterk de indruk dat de oplossingen voor de problemen al vastlagen en we voelden een voortdurende onwil om alternatieven serieus te overwegen. Een enkele keer liet Sweco zich ook ontvallen dat verdubbeling de opdracht was en dat daarvan niet werd afgeweken, zoals ook gedeputeerde Bijl liet blijken.

Het traject Emmen-De Punt is ingericht als een regionale stroomweg met twee rijstroken, zonder fysieke rijbaanscheiding. In plaats daarvan zijn de rijbanen gescheiden door middel van een groene middenstreep. De geldende maximumsnelheid is 100 km/u. Op delen van het traject geldt een inhaalverbod.
Op het traject tussen Emmen en De Punt bevinden zich acht aansluitingen op het onderliggend wegennet. Daarnaast kruist de N34 bij Gieten de N33. De verdubbelde N33 wordt hier onder de N34 doorgeleid en uitwisseling vindt plaats door middel van een rotonde (verkeersplein Gieten). Alle kruisingen op het traject (op knooppunt Gieten na) zijn of worden binnenkort, ongelijkvloers gemaakt.

Bevindingen van het Sweco onderzoek.

- Sweco constateert dat de N34 voldoende capaciteit heeft tot zeker 2040.
- Wat betreft doorstroming en veiligheid is de rotonde bij Gieten de grote boosdoener. Nu moet het Noord-Zuid verkeer in de spits vaak wachten om de rotonde op te kunnen rijden. Enerzijds geeft dit vertraging maar zorgt ook voor onveilige situaties en kop-staart botsingen.
- Over het hele traject Emmen De Punt worden nogal wat verkeersongelukken geregistreerd. Verwacht wordt dat een deel daarvan wordt ondervangen door het realiseren van alle ongelijkvloerse kruisingen en de constructie van een Flyover noord-zuid bij rotonde Gieten.

- De geconstateerde verkeersveiligheidsproblemen hangen volgens Sweco in sterke mate samen met de vormgeving en inrichting van de N34. De weginrichting is nu niet conform de uitgangspunten van duurzaam veilig. Voorbeelden zijn het ontbreken van fysieke rijbaanscheiding, het ontbreken van veilige inhaalmogelijkheden en het zwaarbelaste gelijkvloerse verkeersplein Gieten (en ook de wachtrij in de spitsen voor dat verkeersplein).
- Van de aanpassing van infrastructuur mag wel verkeersveiligheidswinst worden verwacht volgens Sweco. De huidige weginrichting en vormgeving biedt nog veel ruimte voor verbetering richting de uitgangspunten van een duurzaam veilig ingerichte weg.
- Tenslotte is een interessant gegeven dat slechts 19% van het verkeer dat bij Emmen de N34 op gaat tot aan Groningen door gaat. Ruim 80% van het verkeer gebruikt de N34 dus voor een beperkt deeltraject. Dat wil zeggen dat veel verkeer gebruik maakt van de op- en afritten over het hele traject en dat reistijdwinst maar beperkt zal zijn door kort verblijf op de N34.
- Een verdubbeling van de N34 zorgt maar voor 3 minuten rijtijdwinst over het hele traject.

Standpunt van het Natuurplatform.

Het Natuurplatform is van mening dat verdubbeling van de N34 een ernstige aantasting is van het landschap van de Hondsrug. Hier geldt het principe “no regret”. We willen geen spijt hebben over 10 jaar dat we het landschap zo verpest hebben met meer asfalt. Verdubbeling zal onvermijdelijk leiden tot harder rijden en meer stikstofuitstoot.

Veel ongelukken hebben te maken met risicovol rijgedrag. Inhalen waar dat niet mag of waar de situatie onoverzichtelijk is.

Wat een enorm hiaat in het Sweco onderzoek is, is het ontbreken van een analyse van de oorzaken van de huidige ongelukken. Gladheid, overstekend wild, herseninfarct, oververmoeidheid, onverantwoord invoegen, wegontwerp. Allemaal oorzaken die met een verdubbeling niet worden verholpen. Vraag is dus hoeveel veiliger een weg wordt door een verdubbeling. De vele ongelukken op de verdubbelde N33 zijn genoeg aanleiding voor ernstige twijfels.

Wat het meest zal helpen is een fysieke rijbaanscheiding. Voor een vangrail is er te weinig ruimte, of de weg zal over de hele lengte een paar meter verbreed moeten worden. Maar er zijn wel degelijk innovatieve vormen van scheiding die elders in Nederland met succes zijn toegepast op tweebaanswegen en die geen extra ruimte vergen zoals bij de N57 in Zeeland is gedaan. Daarvoor zal de maximum snelheid wel omlaag moeten van 100 naar 80 km/u.

Deze snelheidsverlaging zorgt er ook voor dat er minder snelheidsverschillen zijn tussen de verkeersdeelnemers en daarmee ook minder te verwachten ongelukken. Ook zal een verlaging van de snelheid een positieve bijdrage leveren aan de huidige stikstofproblematiek.
Dat een verdubbeling nog geen garantie is voor minder ongelukken laat de verdubbelde N33 tussen Assen en Veendam zien. Er is geen dramatische afname van het aantal geregistreerde ongelukken. Daarentegen blijkt 80% van de weggebruikers te hard te rijden alsof het hier gaat om een autosnelweg. De politie doet wel snelheidscontroles maar zegt niet de capaciteit te hebben om daarmee veel effect te sorteren. Een verdubbeling zou in geval van de N34 zeker leiden tot een toename van stikstofuitstoot en extra CO_2.
De enige manier om de snelheid te handhaven in dit geval is trajectcontrole. In Friesland wordt daarmee geëxperimenteerd op een tweebaansweg.

Wij stellen daarom voor:

1. Breng een voorziening aan op de middenstreep die overschrijden bemoeilijkt/verhindert.
2. Stel een inhaalverbod in over de hele lengte van de N34 Emmen - De Punt.
3. Verbeter de weginrichting bij de invoegstroken en haal de snelheid omlaag naar 80km/u
4. Installeer trajectcontrole als blijkt dat er toch te snel wordt gereden.
5. Evalueer het effect van de verbeteringen aan de rotonde bij Gieten en de laatste ongelijkvloerse kruising bij Klijndijk op doorstroming en ongevallen.
6. Onderzoek de oorzaken van de ongelukken tot nu toe.
7. Kijk pas na de evaluatie wat een verdubbeling zou kunnen toevoegen en weeg dit af tegen de landschappelijke schade en de kosten.

Zienswijze 1

Van: Natuurplatform Drentsche Aa <aa.beter@kpnmail.nl>
Verzonden: zaterdag 4 april 2020 13:03
Onderwerp: N34 verdubbelen
Bijlagen: ZIENSWIJZE N34, 2020.pdf

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000661
Ingek.: 04 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

L.S.

Sommigen hebben onze zienswijze over de plannen om de N34 te verdubbelen al gehad. Maar op RTV Drenthe staat een mooie samenvatting van Serge Vinkenvleugel die hierbij gaat.

Onze zienswijze samengevat op RTV Drenthe.

Met vriendelijke groeten,

Philippe Boucher

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000661
Ingek.: 04 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Natuurplatform Drentsche Aa
Haasakkers 3
9475 PJ Midlaren
Tel: 050-4092837
http://www.natuurplatform-drentsche-aa.nl/Aa_themas/-N34.html
mail: natuurplatformdrentscheaa@kpnmail.nl

Midlaren 31 maart 2020
Aan gedeputeerde staten van Drenthe
Team verkeer en vervoer Dhr. M.Pasjes

Zienswijze Natuurplatform Drentsche Aa, Reactie op de concept-notitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34

Besluit GS 25-02-2020 kenmerk 5.5/2020 000291 terinzagelegging NRD 5 maart 2020

Hieronder geeft het Natuurplatform Drentsche Aa commentaar op bovengenoemde NRD. We constateren een aantal ernstige tekortkomingen in de onderbouwing van de verdubbelingsplannen. Kern van onze zienswijze is dat milieuvriendelijker alternatieven ten onrechte worden uitgesloten. Onderbelicht zijn verder de aantasting van natuur en landschap en de hele stikstofproblematiek. Veel Natura 2000 gebieden langs de N34 zijn nu al in een slechte staat van instandhouding en worden verder aangetast door de verdubbeling van de N34.
Ons advies is af te zien van de verdubbeling van de N34 en in te zetten op een veilige tweebaansweg met minder stikstof.
Drenthe kan hierbij een voorbeeld nemen aan Overijssel waar vaak veel drukkere N-wegen veiliger worden gemaakt maar wel tweebaans blijven, zoals de N18, N34 Overijssel, N35, N36, en de zeer onveilige N48. Studies naar 4 stroken zijn daar niet aan de orde geweest.
Verder moet de rol van de N34 ruimer bekeken worden tegen de achtergrond van de Friesland route van Emmen-West over de N381via Beilen, de Saksenlijn, en de verbinding met Duitsland vanaf Emmen via de A37.

Aanleiding om de N34 gedeeltelijk te verdubbelen

Onder 1.1 Aanleiding op blz. 5 van de NRD wordt gesteld dat de N34 van groot belang is voor de ontsluiting van o.a. Overijssel en het Zuiden en Oosten van Drenthe.
Dit is een deels onjuiste en ook wat overdreven stellingname over het belang van de N34.
Ten eerste loopt de ontsluiting van Overijssel en met name de centra Enschede, Deventer en Zwolle via de A28, A35 en N347 richting Groningen. Voor universiteitsstad Enschede is de trein zelfs de goedkoopste verbinding met Groningen. De N34 speelt hier geen enkele rol.
Ook het zuiden van Drenthe, (Meppel, Hoogeveen) is via de A28 en A37 goed verbonden met Groningen. Coevorden en Emmen zijn aangewezen op de N376, N381, N34, N33 en A28.
Het verkeersonderzoek van Sweco laat zien dat maar 20% van het verkeer op de N34 afkomstig is uit Emmen. Voor dat gebied heeft de weg dus maar een beperkte betekenis. Het meeste verkeer richting Groningen komt uit de gemeenten Aa en Hunze en Tynaarlo en bestaat uit dagelijks forenzen verkeer. Sweco constateert dat de weg zeker tot 2040 voldoende capaciteit heeft.

Aanleiding voor het besluit van de Staten van Drenthe op 13 juli 2016 om nader onderzoek te doen naar veiligheid en doorstroming op de N34 leidde eind 2018 tot de vaststelling van de Startnotitie Initiatieffase Partiële verdubbeling N34 Emmen-De Punt met als hoofddoelstelling; verbeter de verkeersveiligheid, de doorstroming en het openbaar vervoer.

Doorstroming

De rotonde bij Gieten vormt de belangrijkste hindernis voor de doorstroming tijdens de spits. Omdat het noord-zuid verkeer over de halve rotonde geleid wordt, moet ze voorrang verlenen aan het afslaand oost-west verkeer vanuit Assen en Veendam dat al op de rotonde zit. Het voornemen om een fly-over aan te leggen zal dit probleem grotendeels oplossen. Sweco stelt dat 60% van de verkeersbelasting op de rotonde afkomstig is van rechtdoorgaand verkeer op de N34. Een fly-over zal daardoor de rotonde met 60% ontlasten. Daarmee is het probleem van de doorstroming op de N34 uit de wereld.
In het verkeersonderzoek van Sweco deel 1 wordt onderaan pag. 63 dezelfde conclusie getrokken: "er is geen noodzaak voor de aanleg (van) een nieuwe weg, oftewel uitbreiding van de bestaande infrastructuur".[1]
Omdat de capaciteit van de weg tot 2040 voldoende is zijn hier voor de komende 20 jaar hoegenaamd geen problemen te verwachten.

Veiligheid

Met enige regelmaat deden zich op de N34 ernstige ongelukken voor met soms dodelijke afloop. In de periode 2014-2019 vonden 10 ongelukken met dodelijke afloop plaats, 42 met ernstig letsel en 307 met blikschade volgens de gegevens van Star[2]. Om de weg veiliger te maken is het van belang te weten waar de ongelukken precies plaats vonden, wat de oorzaak was en hoe dit voorkomen kan worden. Op dit punt schiet het Sweco onderzoek ernstig tekort. Ten tijde van dit onderzoek was al besloten vier gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen op te heffen en te vervangen door drie ongelijkvloerse. De effecten daarvan ontbreken in de berekeningen van Sweco waardoor een onevenwichtig beeld ontstaat omtrent de meerwaarde van verdubbelen, wanneer de ongelijkvloerse kruisingen eenmaal zijn gerealiseerd.

---

[1] Verkeersonderzoek N34 Deel 1 Nut en noodzaak maatregelen N34 ref.nr. SWNL 0251247 8-11-2019

[2] Star: https://www.star-verkeersongevallen.nl/Map#0-9-0-0/12/53.1285/6.5477
STAR is een initiatief van de Nationale Politie, het Verbond van Verzekeraars en verkeerskundig ICT-bureau VIA.

Onjuiste gegevens voor de NRD

Berekening ongevallen dichtheid

Er is een nadere probleemanalyse uitgevoerd door Sweco die zich specifiek richt op de hoeveelheid en ernst van de ongevallen op de N34[3]. Er wordt een vergelijking gemaakt tussen een aantal noordelijke 100 km stroomwegen waarbij de N34 de hoogste ongevallen dichtheid per kilometer heeft in het overzicht op pag. 27. De vergelijking gaat in zoverre mank, dat geen rekening gehouden is met de verkeersdichtheid van de verschillende wegen. Voor een juist beeld van de ernst van de onveiligheid gerekend naar aantallen gebruikers per kilometer moet een andere berekening gemaakt worden. De beeldvorming is op deze wijze extra negatief.

Verbeteringen waartoe reeds besloten is

Ten tijde van dit onderzoek was reeds bekend dat twee gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen bij Odoorn en Odoornerveen vervangen zouden worden door een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van Klijndijk. In de periode 2014-2019[4] was op de twee kruisingen samen sprake van 4 dodelijke ongelukken, 8 ongelukken met letsel en 48 ongelukken met blikschade.
De kruising bij Emmen West had in die periode 2 dodelijke ongelukken, 6 ongelukken met letsel en 51 met blikschade. De reconstructie naar een ongelijkvloerse kruising zal het aantal ongelukken doen dalen en zeker de dodelijke gevallen elimineren.
Tenslotte was op dat moment ook al bekend dat bij Gieten een fly-over gepland stond, waardoor het noord-zuid verkeer voortaan ongestoord zou kunnen doorrijden en filevorming in de spits met de daarmee samenhangende kop-staart botsingen daarna tot het verleden zouden behoren. De optelsom van 59 ongelukken met blikschade, 6 letselschade en 1 dode in vijf jaar, zal dan zeker ook lager uitvallen.
Om een juist beeld van de verkeersveiligheid te schetsen als uitgangspunt voor verdere verbeteringen, hadden de effecten van deze toekomstige projecten, die in feite al in gang gezet, of met redelijke zekerheid te verwachten waren, verwerkt horen te zijn in het veiligheidsbeeld. Door dat achterwege te laten, ontstaat een verkeerd beeld over de ernst van de situatie. Deze foute beeldvorming is van invloed op de afwegingen die gemaakt moeten worden bij keuzes tussen meerdere ingrepen, zoals gedeeltelijke verdubbeling en de impact daarvan op natuur, landschap en stikstofuitstoot.

Oorzaken van ongelukken

Op de pagina's 28 tot 34 van het Sweco onderzoek wordt een poging gedaan inzicht te geven in de oorzaken van ongelukken.
Daarbij wordt vooral verwezen naar plekken en tijdstippen en de ernst van de ongelukken. Een helder beeld van de oorzaken ontbreekt, terwijl dit juist van groot belang is. Om de juiste maatregelen te kunnen nemen die in de toekomst ongelukken kunnen voorkomen is het nodig te begrijpen hoe ze ontstaan zijn. Werden de ongelukken veroorzaakt door een onduidelijke verkeerssituatie (ligging van de weg, onoverzichtelijkheid van het traject), door externe omstandigheden (vorst, ijzel, sneeuw, overstekend wild), of door gevaarlijk rijgedrag (risicovol inhalen, te hard rijden, alcohol of smartphone gebruik). Ook vermoeidheid kan gevaarlijk rijgedrag opleveren, dat niets te maken heeft met de aard van de weg.
In het verleden werd dit soort gegevens via de registratie van RWS nog wel vermeld, maar wanneer er in de klankbordgroep naar dit soort data gevraagd werd, luidde het antwoord van Sweco steeds dat die er niet waren, of moeilijk te vinden. Wel is duidelijk dat de dodelijke frontale botsingen voor het overgrote deel (7 van de 10) op of nabij de gelijkvloerse kruisingen plaats vonden.

---

[3] Verkeersveiligheid Sweco verkeersonderzoek deel 1, 4.1 blz. 26-27

[4] Star. ongevallen registratie

Het is dan ook de vraag of een verdubbeling van de N34 wel de enige zaligmakende maatregel is om het ongelukken-cijfer omlaag te halen. Het verkeersonderzoek geeft op dit punt geen enkele duidelijkheid.
Veel oorzaken staan los van de aard van de weg. Een vierbaansweg zorgt niet voor minder gladheid of smartphone gebruik. Maar een vertraging van de gemiddelde snelheid zorgt echter altijd voor minder ernstige ongelukken.

Effect verdubbelen op ongelukken
Wij hebben daarom bij de voorbereiding van deze zienswijze gekeken naar ongevallen op de N33, een vergelijkbare tweebaans stroomweg, die in 2015 is omgezet naar vierbaans. Het vierbaans deel loopt van Assen tot Noordbroek met een lengte van 35 km[5]. In de periode 2014-2019 waren er, 1 dode in 2014, nog voor de verdubbeling in 2015, en verder 58 ongevallen met letsel en 316 met blikschade in de overige jaren. Het is opvallend, dat de aantallen ongevallen op de N33 na 2015 (het jaar van de verdubbeling) toenamen, behalve bij Gieten. Ter vergelijking over de zelfde periode vielen er op de N34 (42 km) volgens Star, 10 doden, 42 ongelukken met letsel en 307 met blikschade[6]. Nog afgezien van mogelijke intensiteitsverschillen in verkeer tussen beide wegen, dringt zich hier toch de vraag op, waarom er op de N33 nog zo veel ongelukken met letsel en blikschade zijn, terwijl de weg vierbaans is met een vangrail als middenscheiding. Welke verbetering kunnen we dan verwachten van het gedeeltelijk verdubbelen van de N34? Want Sweco constateert ook, dat door de noodzakelijke samenvoeging van verkeersstromen aan het einde van iedere verdubbeling, te verwachten valt dat de onveiligheid daar zal toenemen.[7]

Snelheidscontroles
Door RWS zijn in 2015 snelheidscontroles gehouden op de verdubbelde N33. Daaruit bleek dat 70 tot 80% de toegestane snelheidslimiet van 100 km overschreed. Er was ook sprake van excessieve snelheidsoverschrijdingen van boven de 130 km. Door controles en bekeuringen is het aantal overschrijdingen met 55% gedaald en het aantal excessieve overschrijdingen van 130km of harder is gedaald met 86%. (Bijlage 3 Project snelheid N32 en N33)
Desondanks is vrijwel zeker te verwachten dat verdubbelen leidt tot harder rijden voor 30 tot 50% van de weggebruikers. Dit zal leiden tot hogere stikstofuitstoot dan nu het geval is en mogelijk toch meer ongelukken. Door hier niets over te vermelden schiet het Sweco onderzoek ernstig tekort. Het is volstrekt onduidelijk of verdubbelen ook echt een veiliger N34 geeft

Beperking opzet NRD
In de NRD wordt er van uitgegaan dat alternatieven moeten voldoen aan een 2x2 profiel (NRD 6.3.1 p.32). Verder wordt gesteld dat op termijn van een volledige verdubbeling sprake zal zijn. (NRD 6.2 No regret maatregelen p.31)
Door dit zo te stellen worden in een klap alle eventuele milieuvriendelijker alternatieven die uitgaan van een 2x1 profiel uitgesloten. Onduidelijk is waarom hier is afgeweken van een statenbrede motie, aangenomen op 13 juli 2016 waarin duidelijk is gesteld dat het niet exclusief gaat om *verdubbelen* maar om *verbeteren* waardoor ook alternatieven met een tweebaans N34 tot de mogelijkheden behoren die nu expliciet worden uitgesloten.[8]

---

[5] Link: (gegevens Star ongevallen registratie)

[6] zie bijlage 3

[7] Zie tabel 4.2 pag. 34 Verkeersonderzoek deel 2, samenvoegen heeft een negatief tot zeer groot negatief effect

[8] zie bijlage 2

Dat verdubbeling als enige oplossing gezien wordt voor de veiligheidsproblematiek is aanvechtbaar. Ten tijde van het onderzoek was al bekend dat de gelijkvloerse kruisingen bij Odoorn en Odoornerveen plaats zouden maken voor een ongelijkvloerse kruising bij Klijndijk.
(Uitspraak RvS 201800928/1/R3 ECLI ECLI:NL:RVS:2019:1513 Datum uitspraak15 mei 2019 Inhoudsindicatie Bij besluit van 30 november 2017 heeft de raad het bestemmingsplan "Reconstructie N34 aansluiting Klijndijk" vastgesteld.)
Ook was bekend dat bij Emmen West een ongelijkvloerse kruising gemaakt zou worden van de N34 met de N381. (Bestemmingsplan "Buitengebied, ongelijkvloerse kruising Emmen-West" vervat in planidentificatienummer "NL.IMRO.0114.2017032-B701" vast te stellen, Collegebesluit d.d. 19 maart 2019 Gemeente Emmen).
Tenslotte komt er een ongelijkvloerse verbinding tussen N34 en N33 door een fly-over Noord-Zuid op de N34 bij Gieten. (NRD 6.3.3 pag 36 t/m 39 uitwerkingen voor een fly-over) Over de keuze uit drie varianten moet nog besloten worden
Door deze ingrepen zal het aantal verkeersongelukken en met name doden en ernstig letsel sterk afnemen. Deze vonden voor een groot deel plaats bij Odoorn (4 doden en 5 letsel), Odoornerveen (1 dode 3 letsel), Rotonde Gieten (1 dode 6 letsel) en Emmen-West(2 doden en 6 letsel) (Gegevens Star verkeersstatistieken).

Door deze te verwachten verbeteringen niet op te nemen in het reeds nu te voorziene verbeterde veiligheidsbeeld lijkt het alsof na deze verbeteringen nog steeds sprake is van de meest onveilige weg van Drenthe en dat verdubbelen dus onontkoombaar is. 7 doden en 20 letsel gevallen en veel blikschade zullen hoogstwaarschijnlijk verdwijnen. Dat komt neer op 70% minder doden en 50% minder letsel!

In het vooronderzoek is dit een ernstige omissie, evenals het ontbreken van een serieuze analyse van de oorzaken van ongelukken. Als deze oorzaken weinig te maken hebben met twee- of vierbaans, zoals smartphone gebruik, overstekend wild, alcohol en drugs of gladheid, is verdubbelen geen oplossing voor deze gevallen.

Wat verder in het onderzoek ontbreekt is een analyse van ongelukken op de in 2015 verdubbelde N33. (afgelopen 6 jaar: 58 letsel en 316 blikschade) Volgens gegeven van Star zijn deze even hoog als op de huidige N34.(42 letsel 307 blikschade)

De vraag is gerechtvaardigd in hoeverre verdubbelen zin heeft als we daardoor het zelfde resultaat als op de N33 krijgen.
Daar komt bij dat gedeeltelijk verdubbelen de onveiligheid vergroot wat in het Sweco verkeersonderzoek ook wordt erkend. Juist bij het samenvoegen van twee stroken naar één strook zal de veiligheid afnemen. (tabel 4.2 pag. 34 Verkeersonderzoek deel 2)
Gedeeltelijk verdubbelen zal ook zorgen voor meer stikstofuitstoot omdat er harder gereden zal worden. Op de N33 rijdt minstens 50% van de automobilisten harder dan 100 km of zelfs boven de 130 km, dat kan men ook op de N34 verwachten bij verdubbelen.

Samenvattend

- De reeds geplande veranderingen op de nu nog gelijkvloerse kruisingen zal vrijwel zeker voor een sterke verbetering van de veiligheid op de N34 zorgen.
- Gedeeltelijke verdubbeling doet de onveiligheid weer toenemen door extra invoegen en te hard rijden.
- Ook de stikstofuitstoot zal toenemen door hogere rijsnelheden.
- Het uitgangspunt dat een 2x2-baansweg onontkoombaar is, is niet houdbaar.

Alternatieven voor verdubbeling

Fysieke rijbaanscheiding
Binnen het huidige enkelbaansprofiel van de N34 worden de rijstroken visueel van elkaar gescheiden door middel van een groene markeringsstreep. Als er een inhaalverbod geldt kan dit niet verhinderen dat automobilisten toch het risico nemen om daar in te halen en de doorgetrokken streep te negeren.
Dit probleem is jaren geleden al geconstateerd op de N57 bij Ouddorp in Zeeland. Daar zijn toen experimenten uitgevoerd met een eenvoudige middenberm scheiding met blokjes op de groene middenstreep. De effecten hiervan zijn onderzocht door SWOV en waren positief.[9] Er werd niet meer ingehaald op de trajecten met blokjes. Blokjes zijn daarna verder toegepast op de N57 bij Brouwerdam, Scheldekering en Goederede. Ook op de N288 en N666 is dit systeem van rijbaanscheiding toegepast. RWS is dit verder in Nederland aan het invoeren op tweebaans wegen. Een extra voordeel bleek dat automobilisten die toch op de linker weghelft terecht kwamen door onoplettendheid direct gewaarschuwd werden door het harde geluid van de blokjes bij overschrijding en snel weer op de eigen weghelft terug gingen.[10] Daardoor waren er ook minder frontale botsingen volgens RWS. Wel mag dan niet harder dan 80 km gereden worden met deze toepassing op de middenstreep.
Ook op de N34 zou dit systeem ingevoerd kunnen worden op weggedeelten die onoverzichtelijk zijn of waar gevaarlijk rijgedrag vaak voorkomt. Door deze mogelijkheid is verdubbelen geen noodzaak meer om de veiligheid te verbeteren.

Ecologie en stikstof NRD 7.2.4 pag 45 ev.
In het MER worden de effecten van de *verschillende alternatieven* op gebieden en soorten onderzocht.
In dit onderzoek heeft men het begrip "alternatieven'" vernauwd tot een keuze tussen de vier voorgestelde varianten van verdubbeling. Door deze beperking blijven andere milieuvriendelijker alternatieven, die uitgaan van het behoud van de tweebaansweg, buiten beschouwing.
Stikstof is momenteel een van de grootste problemen voor de instandhouding van kwetsbare soorten in Natura 2000 gebieden op de Hondsrug zoals Drentsche Aa inclusief Vijftig Bunder en Drouwenerzand. Onderzoek van Drents Landschap heeft aangetoond dat over de laatste 10 jaar bepaalde soorten heidevlinders op Drouwenerzand die tot de habitat behoren totaal zijn verdwenen.[11] Oorzaak is een overmaat aan giftige stikstofverbindingen in de waardplanten waardoor de rupsen van de vlinders sterven en er geen nageslacht meer is. Tot de zelfde constatering komt Natuurmonumenten in haar tienjaarlijkse Kwaliteitstoets Noordlaarderbos en Vijftigbunder van 2019. In het gebied wordt de kritische depositiewaarde stikstof voor alle habitats verre overschreden. Ook constateren zij een sterke achteruitgang van beschermde vlindersoorten die tot het beheertype behoren. Evenals op Drouwenerzand zijn op Vijftigbunder sommige soorten vrijwel verdwenen.[12]

---

[9] SWOV onderzoek rijbaanscheiding
https://www.swov.nl/publicatie/scheiding-rijrichtingen-op-rondweg-oostburg

[10] RWS Zeeland W.J.Bloemmaert, wjbloemmaert@zeeland.nl

[11] Uko Vegter en Bertil Zoer, Het Drentse Landschap jan 2020 pag.13-15 Toegenomen stikstofbelasting, Bijlage 4 copie blz 15

[12] Rombout Bennema, Natuurmonumenten, Kwaliteitstoets Noordlaarderbos en Vijftig Bunder 2019. Bijlage 5 pag 62 dagvlinders

Landschap en natuur
De N34 loopt over de Hondsrug en door het Nationaal Park Drentsche Aa. Een gebied dat sinds 2016 de status heeft van Unesco Geopark de Hondsrug, het enige in Nederland.[13] De Hondsrug is van grote betekenis voor een groot aantal bijzondere beschermde planten en dieren en en mede daarom voor toerisme en recreatie. Langs de N34 bevindt zich een tiental recreatiebedrijven. Bij de afweging van belangen is het de vraag of de schade door het asfalteren van 50 ha van dit landschap opweegt tegen de twijfelachtige verkeerskundige voordelen die worden verwacht na de reeds in gang gezette verbeteringen op de gelijkvloerse kruisingen. Wij zijn van mening dat het een onverantwoorde ingreep is die blijvende schade aan natuur en landschap zal toebrengen, zowel door het uiterlijk als door het gebruik.

Conclusie Natuurplatform Drentsche Aa
Daarom komen we tot de volgende conclusie ten aanzien van veiligheid en doorstroming:

1. Na het realiseren van de rechte of verschoven fly-over bij Gieten op de N34 zullen er geen problemen meer zijn met de doorstroming.
2. Er is onvoldoende inzicht in de oorzaken van de verschillende typen ongelukken om met zekerheid te kunnen zeggen dat deze met een verdubbeling worden ondervangen.
3. Met eenvoudige ingrepen is het wegontwerp te verbeteren wat tot minder ongelukken door onverantwoord rijgedrag zal leiden. Rijbaanscheiding met blokjes op de middenstreep is eenvoudig en afdoende om inhalen waar dit verboden is te voorkomen. Ambulances of brandweer kunnen bij ernstige ongelukken nog altijd gebruik maken van de linker rijbaan.
4. Er is niet gekeken naar ongevallen dichtheid op andere verdubbelde stroomwegen zoals de N33, zodat niet duidelijk wordt wat van verdubbelen van de N34 verwacht kan worden.
5. Onderzoek van RWS op de N33 bracht aan het licht dat verdubbelen leidt tot harder rijden dan toegestaan en daarmee tot hogere stikstofuitstoot.
6. Na uitvoering van reeds in gang gezette verbeteringen bij Klijndijk, Gieten en Emmen-West zal verdubbelen niet zorgen voor meer veiligheid maar mogelijk zelfs voor meer onveiligheid door harder rijden en meer risicovolle invoegmomenten.
7. De natuurgebieden aan weerszijden van de N34 op de Hondsrug hebben sterk te lijden onder de neerslag van stikstof. Door de verdubbeling van de N34 zal de stikstofuitstoot nog verder toenemen door harder rijden.
8. Het asfalteren van 50 ha over een lengte van 40 kilometer pal over de Hondsrug is onverantwoordelijk en zeker geen 'no regret' maatregel.

---

[13] Zie bijlage 7. Goed is te zien hoe de N34 door de verschillende boswachterijen loopt.

Een beter alternatief voor veiligheid, natuur en landschap

In het mer dient onderzoek opgenomen te worden naar een alternatief voor de huidige N34 met nieuwe veiligheidsvoorzieningen op de bestaande tweebaans uitvoering.

Ons voorstel
De hele weg van Emmen tot De Punt naar 80 km halen met een totaal inhaalverbod. Daardoor verdwijnen de snelheidsverschillen tussen vrachtverkeer en personenauto's en levert inhalen geen tijdsvoordelen meer op. Een extra voordeel is de lagere stikstof uitstoot en een afname van het aantal ongevallen. In Unesco Geopark de Hondsrug is 80 km/u dan de nieuwe norm.
Om het risico van gevaarlijk inhaalgedrag te voorkomen moet de weg voorzien worden van blokjes op de middenstreep.
Voorzie de weg verder van wildrasters langs de natuurgebieden om aanrijdingen met wild te voorkomen.
Door het verminderen van ongelukken zal de doorstroming verbeteren.

Midlaren 31 maart 2020

Philippe Boucher
voorzitter

Marian van Albada
secretaris

Bijlagen

1. Ongelukken 4-baans deel N33 Assen- Noordbroek. Rood omrande cijfers
2. motie M2016-26 Onderzoek mobiliteitsknelpunten Noord-NL en stemverklaringen
3. Ongelukken N34 en vergelijking met N33, N366, N381 en N46
4. Effecten van stikstof. Onderzoek Drents Landschap pag. 15
5. Kwaliteitstoets Natuurmonumenten pag. 62 Dagvlinders
6. Jaargemiddelde amoniak concentraties Drentsche Aa
7. Ongeluk op gelijkvloerse kruising bij Odoorn
8. N34 door en langs Drentsche natuurgebieden met o.a. Natura 2000 status

Bijlage 1 en 3 Ongelukken vierbaans deel N33 Assen-Noordbroek vergeleken met N34 Emmen West - De Punt, over zes jaar.

		Doden	Letsel	Schade	
51	TOTAAL STAR N34 2014-2019	42 km Tweebaans	10	40	307
52	SWECO N34 2012-2017		8	24	306
53					
54	TOTAAL STAR N33 2014-2019	36 km. Vierbaans	1	53	316
55	N366 Vlaardam-TerApel	35 km	5	14	121
56	N381 Emm-Oosterw	51 km	5	15	154
57	N46 Gron-Eemsh	27 km	3	3	49
58					

Bijlage 2

Motie M2016-26 Onderzoek mobiliteitsknelpunten Noord-NL en stemverklaringen

VOLKSPARTIJ VOOR VRIJHEID EN DEMOCRATIE
STATENFRACTIE DRENTHE

M 2016-26
aangenomen

Motie Onderzoek mobiliteitsknelpunten Noord-Nederland

Provinciale staten van Drenthe, in vergadering bijeen op 13 juli 2016,

Overwegende dat:
1. De doorstroming van het autoverkeer op de route van Emmen naar Groningen over de N34 van groot belang is voor de leefbaarheid en vitaliteit van het Drentse platteland.
2. De N34 ondanks alle aanpassingen nog steeds een weg is waar relatief veel ongelukken gebeuren.
3. Het van groot belang is om de verkeersveiligheid te verbeteren onder het motto: samen op weg naar nul verkeersslachtoffers.
4. De ANWB de rotonde bij Gieten tot het grootste verkeersknelpunt van Drenthe heeft uitgeroepen.
5. Er zowel bij Gieten als de aansluiting op de A28 sprake blijft van knelpunten.

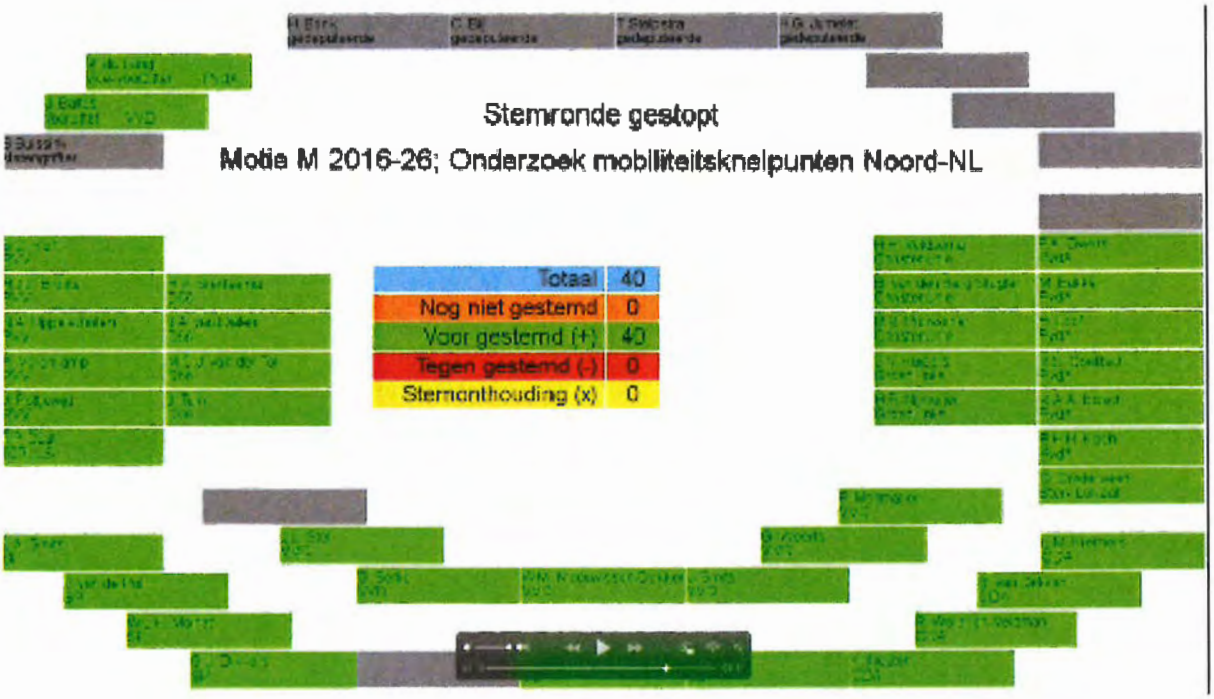
Van mening zijnde dat:
1. We de verkeersveiligheid verder willen verhogen.
2. We de knelpunten zouden moeten willen oplossen.
3. We gaan voor toekomstbestendige, structurele en duurzame oplossingen (zoals bijv. de slimme snelweg van Daan Roosegaarde).
4. We dit willen doen op basis van een brede analyse van de mobiliteitsknelpunten in Noord- Nederland.
5. De totale verdubbeling van de N34 om die reden, als mogelijke oplossing, mede onderzocht dient te worden.
6. Het financiële meerjarenperspectief van de provincie Drenthe voldoende investeringsruimte geeft.
7. Financiering in gezamenlijkheid met diverse partijen derhalve tot de mogelijkheden behoort.

Verzoeken het college:
1. Een brede analyse uit te voeren naar de mobiliteitsknelpunten in Noord Nederland.
2. Op basis van deze analyse te komen met voorstellen ter verbetering.
3. Als onderdeel van de oplossingen te onderzoeken, samen met alle stakeholders, hoe de meest gewenste en veilige inrichting van de N34 op lange termijn er idealiter dient uit te zien.

4. Indien van toepassing, een mogelijke preventieve maatregelen op kortere termijn te realiseren.
5. De verdubbeling/verbetering van de N34 te plaatsen op de lobbyagenda van de provincie Drenthe.
6. Te onderzoeken op welke wijze gezamenlijke financiering kan plaatsvinden.
7. Hierover nog dit jaar aan PS te rapporteren.

En gaan over tot de orde van de dag.

Stemverklaringen. Alle leden Staten van Drenthe waren accoord met de doorhaling van het woord "verdubbeling".



Bijlage 4. Effecten van stikstof. Kwartaalblad Het Drentse Landschap

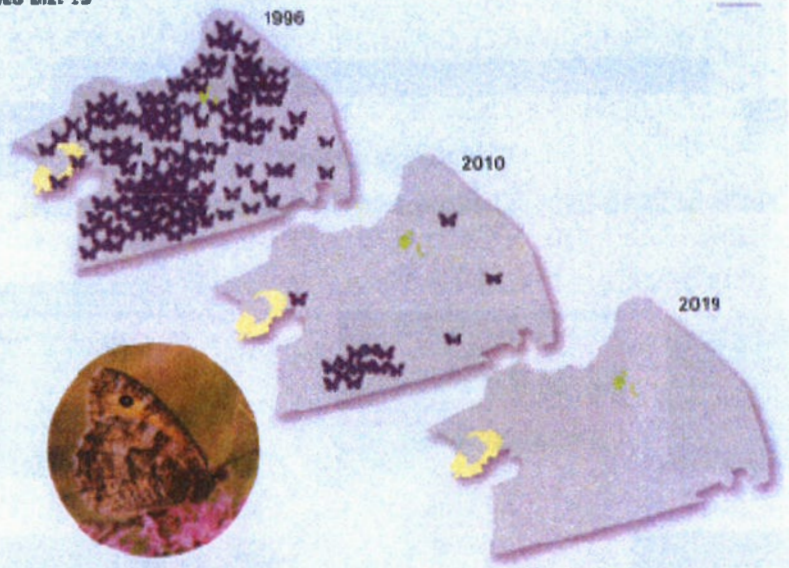
Ander eten is voor de rupsen niet meer beschikbaar en er ontstaat een gebrek aan essentiële voedingsstoffen. Hierdoor is het groeiproces van rupsen naar vlinder stagnerend de ontwikkeling en sterft de rupse.

Bruine vuurvlinder

Een vlindersoort die extra gevoelig is voor deze stikstofvergiftiging is de Bruine vuurvlinder. Maar het geldt ook voor andere vlindersoorten die gewend zijn aan schrale maar gezonde heel. Deze groep vlinders van voedselarme natuurterreinen bestaat naast de Bruine vuurvlinder uit Heivlinder, Kommavlinder en het Oranje zandoogje. In 1990 werd het Drouwenerzand gewaard als een belangrijk bolwerk voor deze vlindersoorten. Een vlinderinventering door Geert de Vries in 1996 liet zien dat deze soorten nog volop aanwezig waren in het Drouwenerzand. Slechts twee tot vier allen jaarlijks gemiddeld bij een gelukkigverzel beheer. Bij de laatste jaarlijkse kartering in 2019 door de vlindersoortengroep van het TVN zijn geen van deze soorten nog aangetroffen worden. De sluipmoeden zijn niet meer te bekijken vollocht. Ook in de andere heidevelden van Het Drentse Landschap zijn deze soorten ondertussen tijdelijk of soms al helemaal uitgestorven. Herhaalde pogingen om de afgelopen jaren nog een Heivlinder terug te vinden op het Hijkersveld bleven zonder resultaat. Ook lijkt hier Kommavlinder en Bruine vuurvlinder nu te verdwijnen.

Drentse bossen

De problematiek van het stikstofoverschot uit al jaren de natuur in Drenthe in de kreeftse ten onder druk. Stikstofdepositie is het meest schadelijk voor natuur op de arme zandgronden vennen, stuifzanden, heiden, heischrale graslanden en oude bossen. In de oudebossen op de Drentse zandgronden is de stikstofdepositie



Heivlinders op het Drouwenerzand

nog altijd veel te hoog. Dit leidt tot verzuring van de bodem waardoor kalk en mineralen uitspoelen. Ook bestaat er dan een niveau gevaar op het uitlopen van giftig aluminium waardoor bodemschimmels afsterven. Onderzoeken op de Veluwe en in Noord-Brabant hebben al verontrustende effecten in beeld gebracht. Plaatselijk is daar sprake van forse aftakeling. Ook wordt de verzuring voor in de fauna. Onderzoek aan Eekhoorns op de Veluwe laat zien dat erven ernstig kalkgebrek is ontstaan, waardoor mannelijke jonge zissen met botbreuken in de restaurantjes worden aangetroffen. Diverse vogelsoorten, bijvoorbeeld in de voedselketen zoals de Sperwer verdwijnen door gebrek aan kalk in hun voeding uit oude bomen. Hun eieren blijken in dit soort bomen niet langer levensvatbaar. In de Drentse bossen lijkt de situatie nog niet zo ernstig, maar is het proces van bodemverzuring wel al lang aan de gang. Het lijkt bij de huidige stikstofdepositie slechts een kwestie van tijd voor we vergelijkbare problemen als de Veluwe kunnen waarnemen. Sterfte aan eiken zien we al wel in de bossen van Het Drentse Landschap maar he is lastig te precieze oorzaak vast te stellen. Onderzoek hiernaar is ondertussen ingezet.

Tenslotte

De toegenomen stikstofbelasting leidt tot problemen in terreinen van Het Drentse Landschap. De vlinderbevolking van het Drouwenerzand is vijfvoud verdwenen. De vraag is hoe veel verder we de teloorgang van natuur in Drenthe willen laten gaan. Zonder ernstige vermindering van de stikstofbelasting bestaat er grote kans dat de Drentse, van zogenoemd voedselarme natuurgebieden tot stille, monotone en soortenarme landschappen verwerden.

- ***Dagvlinders***

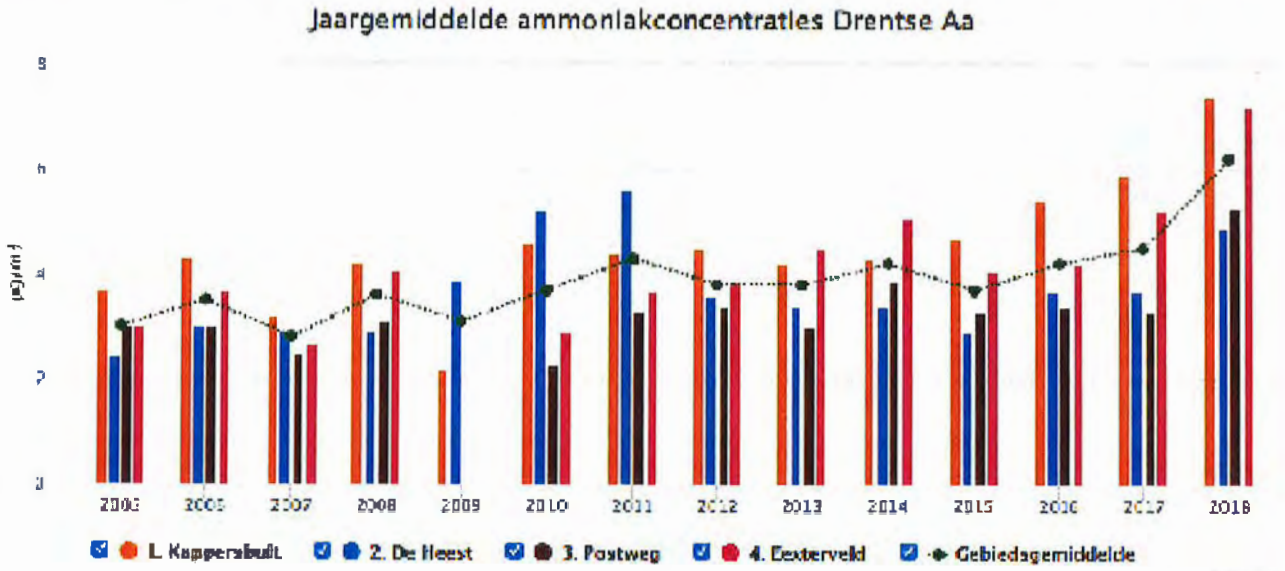
Net als voor planten geldt voor vlinders dat de kleine populaties in het gebied kwetsbaar zijn. De omvang van het heideveld is klein en vanwege de geïsoleerde ligging is een uitwisseling met andere gebieden of een hervestiging na uitsterven vrijwel onmogelijk. In het verleden verdwenen heideblauwtje en gentiaanblauwtje al uit de Vijftig Bunder. Van de doelsoorten zijn momenteel alleen nog groentje en groot dikkopje namens de natte heide en hooibeestje en bruine vuurvlinder namens de droge heide aanwezig. De vlinderinventarisatie van 2016, uitgevoerd door Wilfred Alblas, toonde aan met het met geen van deze doelsoorten erg florissant gaat. Van bruine vuurvlinder en groot dikkopje telde Alblas slechts drie vlinders, van het hooibeestje één en groentje trof hij zelfs in het geheel niet aan.

Soort	Doelsoort voor beheertype	2007	2016
Zwartsprietdikkopje	N12.02	76	58
Groot dikkopje	N06.04, N12.02	12	3
Groentje	N06.04	4	0
Bruine vuurvlinder	N07.01, N12.02	40	3
Hooibeestje	N07.01, N12.02	0	1
Bruin zandoogje	N12.02	211	375

6. Jaargemiddelde amoniak concentraties Drentsche Aa 2005 - 2018, data rivm.nl

Meetresultaten

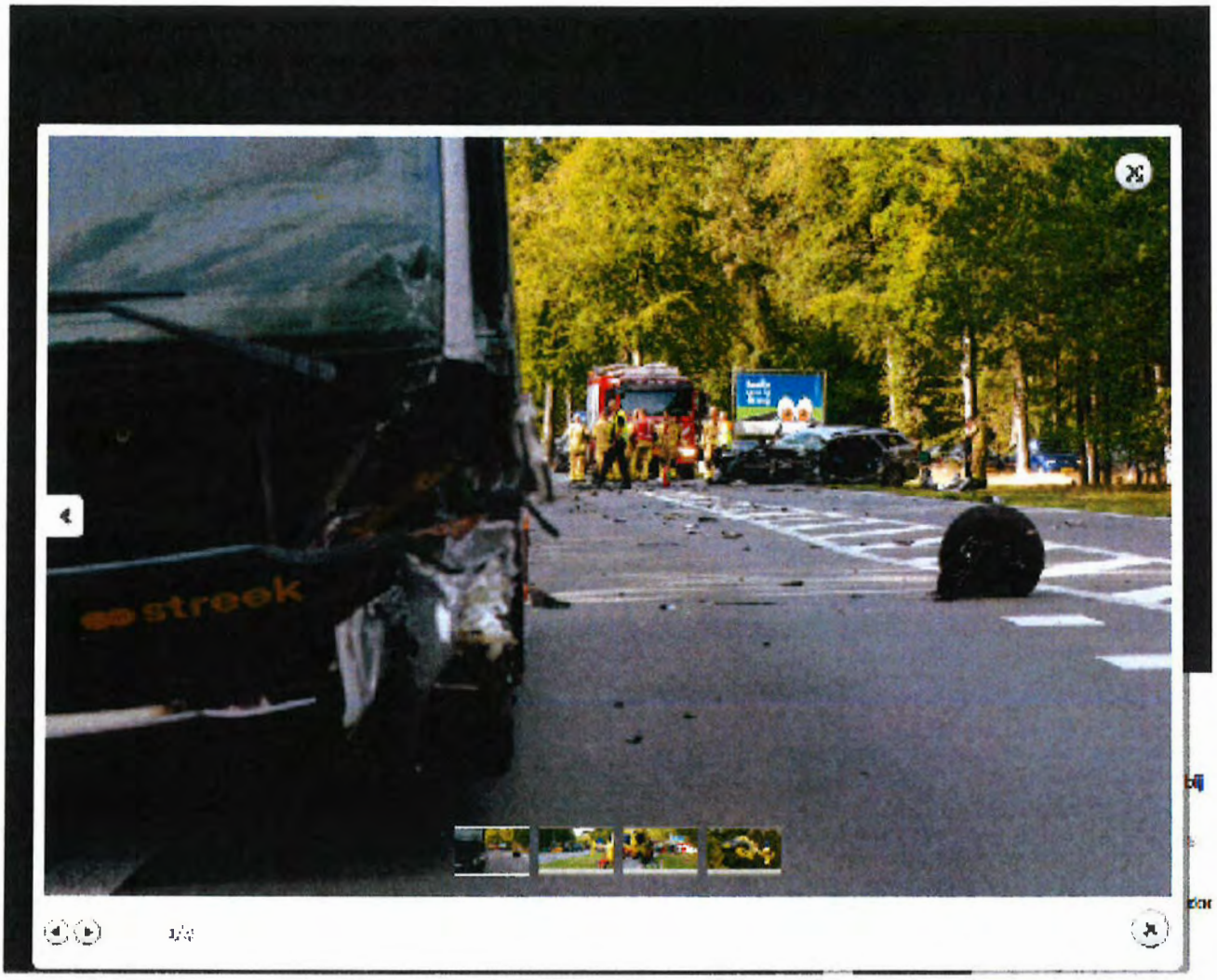
Onderstaande figuur toont de jaargemiddelde ammoniakconcentratie van de afzonderlijke meetpunten en het gebiedsgemiddelde. Zie toelichting methode hoe deze zijn berekend.



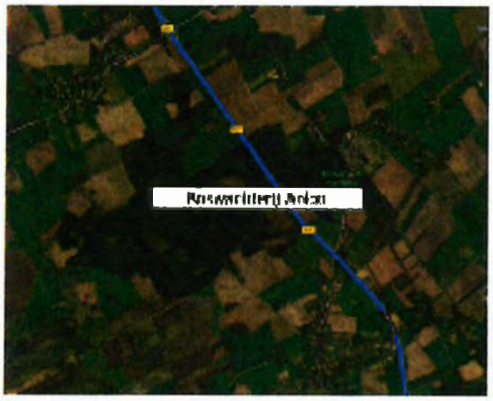
Toon meetwaarden tabel

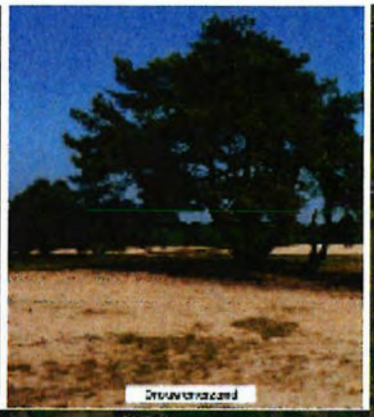
Kappersbult en Eexterveld hebben zwaar te lijden onder stikstof.

7. Ongeluk op de gelijkvloerse kruising bij Odoorn. Risicovol inhalen op de kruising waar een inhaalverbod is en snelheidsverlaging naar 70 km/u.



8. De N34 loopt over de Hondsrug langs Drentsche gebieden met Natura 2000 status.





De N34 loopt geheel door het Unesco Geopark De Hondsrug. Een van de 120 over de hele wereld en enig in Nederland sinds 2016

Zienswijze 1

Van: Natuurplatform Drentsche Aa <aa.beter@kpnmail.nl>
Verzonden: maandag 13 april 2020 11:26
Aan:
CC: provincie Drenthe
Onderwerp: Aanvulling Zienswijze N34
Bijlagen: Aanvulling zienswijze 13 april 2020.pdf

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000823
Ingek.: 13 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Secretariaat Prov. Drenthe

Geachte mevrouw,

Hierbij ontvangt u nog een aanvulling op onze zienswijze N34 van 31 maart. Kunt u deze ook doorsturen naar GS en de heer Pasjes?

Met vriendelijke groet,

Philippe Boucher

Natuurplatform Drentsche Aa
Haasakkers 3
9475 PJ Midlaren
Tel: 050-4092837
http://www.natuurplatform-drentsche-aa.nl/Aa_themas/-N34.html mail:
natuurplatformdrentscheaa@kpnmail.nl

Midlaren 13 april 2020

Aan gedeputeerde staten van Drenthe
Team verkeer en vervoer Dhr. M.Pasjes

Aanvulling op onze zienswijze van 31 maart 2020
concept-notitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34
Besluit GS 25-02-2020 kenmerk 5.5/2020 000291 terinzagelegging NRD 5 maart 2020

L.S.

Onder het kopje Ecologie en stikstof betoogden wij: *"Stikstof is momenteel een van de grootste problemen voor de instandhouding van kwetsbare soorten in Natura 2000 gebieden op de Hondsrug zoals Drentsche Aa inclusief Vijftig Bunder en Drouwenerzand."*

Nu blijkt dat de ongekende pandemie door het Corona virus laat zien dat ook wij zelf een kwetsbare soort zijn geworden. Alle aandacht gaat momenteel natuurlijk uit naar het bestrijden van de ziekte en het vinden van een vaccin tegen dit virus. Maar wat uiterst verontrustend is, is dat luchtvervuiling door stikstof en fijnstof oorzaak is van longschade en dat het huidige corona virus een longvirus is en onze verzwakte longen een aantrekkelijke biotoop vormen voor dit organisme. Verschillende onderzoeken hebben sterke aanwijzingen opgeleverd dat mensen die in gebieden wonen met sterk vervuilde lucht vatbaarder zijn voor virus infecties in de longen, zelfs bij jonge gezonde mensen. Het gemak waarmee deze virussen muteren maakt het niet onaannemelijk dat COVID-19 niet de laatste is die ons grote schade zal berokkenen.
Wij willen het provinciaal bestuur langs deze weg op het hart drukken er alles aan te doen wat in haar vermogen ligt om de luchtvervuiling door stikstof en amoniak terug te dringen en daarmee de levensverwachting van haar inwoners te verbeteren.
De gedeeltelijke verdubbeling van de N34 is een project dat leidt tot meer stikstofuitstoot en zou daarom extra onder een vergrootglas gelegd moeten worden. Wegen de kleine voordeeltjes die verdubbelen mogelijk met zich mee brengt wel op tegen de gezondheidsschade, en op termijn de nog veel grotere economische schade die een virus uitbraak veroorzaakt.

Met vriendelijke groet,

Philippe Boucher
voorzitter

Vier artikelen over de samenhang van luchtvervuiling en sterfte door virus infecties.

https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0269749120320601?via%3Dihubhttps://

https://www.dvhn.nl/meningen/Opinie/Opinie-Coronacrisis-legt-pijnlijke-keuze-tussen-gezondheid-en-kostenplaatje-bloot-25520234.html

https://www.nrc.nl/nieuws/2020/04/09/vuile-lucht-vergroot-de-kans-om-te-sterven-aan-covid-19-a3996388

Voorrang economie: bijten in eigen staart

De huidige Covid-19-crisis maakt pas echt duidelijk hoe pijnlijk het is als we economie tegen gezondheid moeten afwegen en hoeveel gezondheid ons kost.

Bijna al onze economische groei gaat op aan gezondheidszorg

BRIEVEN

Totale lockdown?

Inzet bleb

Zienswijze 2 02-01-2020

Provincie Drenthe legt 4-baansweg op Hondsrug

Geacht College en leden van de raad,

Sinds oktober 2018 doet de provincie Drenthe onderzoek naar 'nut en noodzaak' van het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34. Dit heeft geleid tot de Nota Reikwijdte en Detail (NRD). Onze conclusie: de voorgestelde maatregelen dragen nauwelijks bij aan de doelstelling én ze zijn niet-optimaal. Zo zal -na de voorgestelde ingrepen- het aantal verkeerdoden niet substantieel verminderen, ongeacht voor welke verdubbelingsvariant er wordt gekozen! De ingrepen leveren beperkte rijtijdwinst (1-3 minuten) op voor iedereen die het traject Emmen-De Punt aflegt (*slechts 17-20%*). Uitzondering betreffen de voorgestelde maatregelen bij knooppunt Gieten, hét knelpunt dat al jaren de veroorzaker is van files, vertragingen en ergernis.

Verder voldoen de maatregelen onvoldoende aan het uitgangspunt no-regret (toekomstbestendig): éénmaal gelegd asfalt wordt nooit weer weggehaald en vanwege een beperkt budget wordt er van alles een beetje gedaan (iets aan het knooppunt Gieten, drie óf vier trajecten gedeeltelijk verdubbelen) in de hoop en verwachting dat het voldoende is. Bewijs hiervoor ontbreekt.

Dat brengt ons tot de conclusie dat er toegewerkt wordt naar een vooropgezet plan: de *volledige* verdubbeling van de N34, de opgestelde nota NRD is politiek gezien een doekje voor het bloeden. Doordat de voorgestelde maatregelen in geringe mate effect zullen hebben (minimale rijtijdwinst, beperkte reductie aantal -dodelijke-verkeersongevallen) is een volledige verdubbeling van de weg nodig volgens de Provincie: en dat in het *enige* UNESCO Global Geopark dat Nederland rijk is, de Hondsrug in Drenthe. Dat mag u niet laten gebeuren!

Op verzoek van de provincie hebben wij alternatieven aangedragen die minder ingrijpend zijn en wél effect sorteren. Onze inbreng zien we onvoldoende terug in de nota, wat onze indruk versterkt dat de échte agenda een volledige verdubbeling is.

Hoe dan wel?

Doorstroming: het verkeersplein Gieten is dé sleutel in de oplossing van de problemen. Er staan tijdens de spits files en er vinden relatief veel kop-staartbotsingen plaats. Buiten de spits zijn die problemen er niet. Kies hiervoor de beste variant (de verschoven fly-over) welke recht doet aan het dorp Gieten, de gebruikers op de N33 en N34 én het OV. Wij pleiten voor een fasering waarbij na aanleg van deze verschoven fly-over, gedurende één jaar de doorstroomproblemen gemonitord wordt. Besluit daarna -indien nodig- tot aanvullende maatregelen. Het NRD stelt dat de N34, met de aanpassing bij Gieten, zonder verdere maatregelen de verwachte toestroom van autoverkeer tot 2040 aan kan. Los het probleem bij Gieten op en de doorstroming op de N34 is opgelost. Bijkomend voordeel: minder CO2 uitstoot, minder uitstoot van fijnstof, minder files

Verbeteren verkeersveiligheid: de dodelijke ongelukken in de afgelopen jaren zijn -op één na- het gevolg van menselijk handelen. Gecombineerd met een weg die niet (!) conform de principes van Duurzaam Veilig[1] is ingericht levert dit gevaarlijke situaties op, zelfs mét de voorgestelde maatregelen. Het gedeeltelijk verdubbelen verhoogt de onderlinge snelheid tussen weggebruikers en deze snelheid is de oorzaak van veel dodelijke ongelukken (bron: SWOV en CROSS). Stel een inhaalverbod in op de hele N34, dwing dit af middels trajectcontrole of een harde middenbaanscheiding.

Bewoners N34 Noord (bewoners langs de N34 in Midlaren, Schipborg, Anloo, Annen en Zuidlaren)

Namens deze, Eddy Elsinga

---

[1] *Het bieden van maximale bescherming aan weggebruikers door potentiele gevaarlijke situaties te elimineren*

Nog enkele feiten:

Wij zijn op basis van het tot op heden uitgevoerde onderzoek door verkeerskundig bureau Sweco en bureau Must (gebiedsanalyse) van oordeel m.b.t de voorgenomen gedeeltelijke verdubbeling van de N34, dat:

- de ruimtelijk-economische verwevenheid van de Hondsrug-dorpen (inclusief Emmen) met Groningen onvoldoende is aangetoond, er zijn hooguit beperkte pendelrelaties (woon-werkverkeer);
- de capaciteit van de huidige weg voldoende is om de groei van het wegverkeer tot 2040 op te vangen;
- een investering van € 50-60 mln. in een (verschoven) fly-over bij Gieten de doorstroming en veiligheid adequaat bevordert;
- de theoretische rijtijdwinst (luttele minuten) een overige investering van €30 mln. in een verdubbeling op geen enkele manier rechtvaardigt;
- een gedeeltelijke verdubbeling een toenemende belasting van het milieu en de natuur betekent door extra uitstoot van CO2, stikstof, fijnstof, geluid, etc. zowel bij woongebieden als bij kwetsbare Natura 2000 gebieden;
- extra asfalt (*ca. 40-50 ha!*) een onomkeerbare belasting en aantasting betekent van waardevolle landschappelijke elementen;
- een gedeeltelijke verdubbeling geen reductie van (dodelijke) ongevallen zal betekenen (bron: rapport Sweco) terwijl dat een van de belangrijkste doelstelling is;
- door hogere snelheden bij het inhalen en uitvoegen er juist meer risicovolle situaties ontstaan (zoals bij de verdubbeling van de N33 al is gebleken);
- nut en noodzaak van de voorgenomen gedeeltelijke verdubbeling onvoldoende zijn aangetoond
- de relatie tussen het verhogen van de onderlinge snelheid van weggebruikers en de toename van (dodelijke) ongevallen wordt onderbelicht
- in de nota geen enkele ruimte ingebouwd is voor meer technologische mogelijkheden, andere visies op vervoersstromen, etc.

Wij stellen voor om de besluitvorming over de verdubbelings-trajecten (Emmen-de Punt) en het vervolgonderzoek naar de milieueffecten (via de milieueffect rapportages) te faseren: eerst besluitvorming en uitvoering van de fly-over Gieten, vervolgens na evaluatie van de effecten daarvan op de doelstellingen 'verbetering doorstroming en veiligheid' te besluiten over al dan niet 'gedeeltelijke verdubbeling'.

<u>Onze voorkeur gaat uit naar:</u>
- verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km/uur, instellen trajectcontrole en een algeheel inhaalverbod
- realiseren van een middenscheiding die het inhalen verhindert;
- het verharden van de berm waardoor een stuurfout niet direct fataal is;
- verbeteren/verlengen van de bestaande in- en uitvoegstroken;
- meer gebruik te maken van technologische hulpmiddelen;
- verbeteren van de fietsinfrastructuur over de Hondsrug.

De maatregelen bij het verkeersplein Gieten moeten zo snel mogelijk uitgevoerd worden; de besluitvorming over het verder gedeeltelijk verdubbelen zou in een latere fase genomen moeten worden. Over een paar jaar zijn er meer beproefde technologische middelen toepasbaar om de doorstroming en veiligheid te waarborgen. Dit ter vermijding van het onnodig leggen van extra asfalt (*het gaat om ca. 40-50 hectare*)!

Wij hopen dat u onze bezwaren en ideeën wilt meewegen in uw planvorming.

NB. voor reacties kunt u mailen met: bewonersN34noord@hotmail.com

5-2-2020/10:48:45/14573/0001

Zienswijze 3

PROVINCIE DRENTHE
No.:
Ingek.: 05 FEB. 2020
TEAM:
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

ERFGOEDVERENIGING
HEEMSCHUT

4 februari 2020

Aan het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe
Aan de leden van Staten der provincie Drenthe

Postbus 122
9400 AC Assen

Betreft: verdubbeling N34

Geacht College, geachte leden van de Staten van Drenthe,

De aanpassing van het knooppunt tussen de N33 en de N34 bij Gieten en een gedeeltelijke verdubbeling van de N34 tussen Emmen en De Punt staan op de provinciale agenda. De verkeerssituatie bij Gieten verdient de aandacht en een ingreep ter plekke is zeker te rechtvaardigen, al gaat onze voorkeur niet uit naar een klaverblad model als bij Holssloot gezien het ruimtebeslag dat deze ter plekke zal vereisen.

De commissie Heemschut Drenthe wil echter met betrekking tot de plaatselijke verdubbeling van het traject van de N34 haar zienswijze kenbaar maken. Een dergelijke ingreep tast in ernstige mate de bijzondere landschappelijke en cultuurhistorische waarden aan die het gebied kenmerken. In 2018 werd de N34 met actieve steun van de provincie uitgeroepen tot "Hunebed Highway". Een belevingsweg, de moderne variant van de routes die al sedert mensenheugenis over de Hondsrug lopen. De "Hunebed Highway" is inmiddels zelfs doorgedrongen tot de routeplanners en is daarmee een zeer succesvolle spin-off van het UNESCO Geopark De Hondsrug. Ook met steun van de provincie is deze unieke internationale erkenning van dit bijzondere Drentse landschap tot stand gekomen. Verdubbeling van de N34 tast deze bijzondere status van het landschap aan en kan een bedreiging vormen voor de internationale erkenning van het Geopark. Verdubbeling van de N34 zal passanten zeker niet verleiden tot exploratie van het bijzondere achterland.

Plaatselijke verdubbeling van de N34 leidt eerder tot een gevaarlijker weg dan de huidige situatie. Van 2 naar 4 stroken en van 4 naar 2, weer van 2 naar 4 stroken, etc., etc. creëert een nieuwe reeks gevaarlijke situaties. Het komt ons voor dat nader onderzoek en een integrale afweging van de gewenste hoofdinfrastructuur in Noordoost -Nederland en het aangrenzende Duitsland de voorkeur verdient boven het alleen in overweging nemen van de route Emmen-west tot De Punt.

De N34 loopt heel dicht langs tal van Drentse dorpen: Gieten, Borger, Schipborg en Westlaren grenzen direct aan een verdubbelde N34. De dorpen Eext, Ees, Annen en Zuidlaren-Zuid liggen er ook dichtbij. Verspreid langs deze weg staan nu al zo'n veertig woningen naast de huidige bermsloten. Dicht bij de N34 liggen ook verblijfsrecreatiegebieden, zoals Drouwenerzand, 't Vlintenholt en de Zeven Heuveltjes en bij Schipborg en Westlaren, ondernemers die hun bedrijven wel kunnen sluiten.

De Hondsrug is het pronkstuk van de Drentse vrijetijdseconomie. De Hondsrug is internationaal een uniek gebied, een rijk gevulde archeologische schatkamer, cultuurhistorisch en landschappelijk van grote betekenis. De te verdubbelen N34 loopt dwars door de natuur, de zogenoemde Ecologische Hoofdstructuur. Deels zelfs bijna evenwijdig aan de loop van de Drentse Aa. De Drentse Aa is topnatuur en een lokaal, provinciaal, nationaal en Europees gewaardeerd gebied. Kortom, er zijn meer dan voldoende redenen om het voornemen de N34 te verdubbelen in heroverweging te nemen. Onze conclusie is dan ook om de noodzakelijke aanpak van het knelpunt Gieten niet vanzelfsprekend tegelijkertijd te koppelen aan de voorgestelde baanverdubbeling van de N34.

Met de meeste hoogachting.
Namens de Bond Heemschut

F.F.J. Schouten
Voorzitter commissie Drenthe

G. de Vries
secretaris commissie Drenthe

Correspondentieadres: Commissie Drenthe Bond Heemschut, Markepad 6,8381 BZ Vledder

Zienswijze 4

Van: > donderdag 20 februari 2020 13:31
Verzonden: N34; provincie Drenthe
Aan: zienswijze N34
Onderwerp:
DIV
Categorieën:

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000350
Ingek.: 20 FEB. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Betreft: mijn zienswijze N34 De Punt-Emmen

Gieten, 20 februari 2020

Aan
Het bestuur van de provincie Drenthe,
Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten;
t.a.v. Cees Bijl; Ina de Lange; Marinus Pasjes;
Provinciehuis Assen

Geacht bestuur,

Gelet op de voorlichtingscampagne en inspraakprocedures breng ik u hierbij graag mijn visie op onze Hunbebedhighway onder de aandacht.

Inleiding
De mogelijke aanpassingen aan de N34 leeft. Het wordt m.i. balanceren tussen veiligheid, doorstroming en milieueffecten. In de periode september 2019 t/m januari 2020 maakte ik beroepsmatig 6 dagen per week 8x per dag gebruik van de N34 tussen Emmen en de Punt. Ik ken de route heel goed. Niets aan de hand; behalve dan natuurlijk bij het verkeersplein te Gieten.

Belangrijke aannames voor mij zijn :
- Zijn de verkeersslachtoffers N34 van de afgelopen jaren buitensporig hoger dan een vergelijkbaar snelwegtraject elders in het land?
- Mogelijk hebben wij over bijvoorbeeld 10 jaar op de N34 te maken met meer openbaar vervoer en minder personenauto's (o.a. "dieselschaamte"; deeltijdauto).
- Belang van leefbaarheid aan de Hunebedhighway.

Zienswijze:
Alleen beperkt verdubbelen N34 bij Gieten; het begrote geld dat je daarmee mogelijk uitspaart, aanwenden voor het realiseren van een verschoven 'Fly Over' bij Gieten, daarmee zo goed als mogelijk rekening houdend met de leefbaarheidsbelangen van inwoners van Gieten en Eext. Daarnaast blijft het belangrijk zowel de weggebruikers N34 in het kader van de veiligheid proberen permanent te beïnvloeden op hun rijgedrag met positieve middelen als ook het fysiek aanpassen van op/afrit Odoorn en Emmen-Noord. Een traject inhaalverbod overwegen is een optie. Wees tot slot wijs met het huidige groen langs de N34 en richt je verder op geluid remmende maatregelen voor aanwonenden.

Een afschrift van deze brief doe ik de gemeenteraad van Aa en Hunze toekomen.

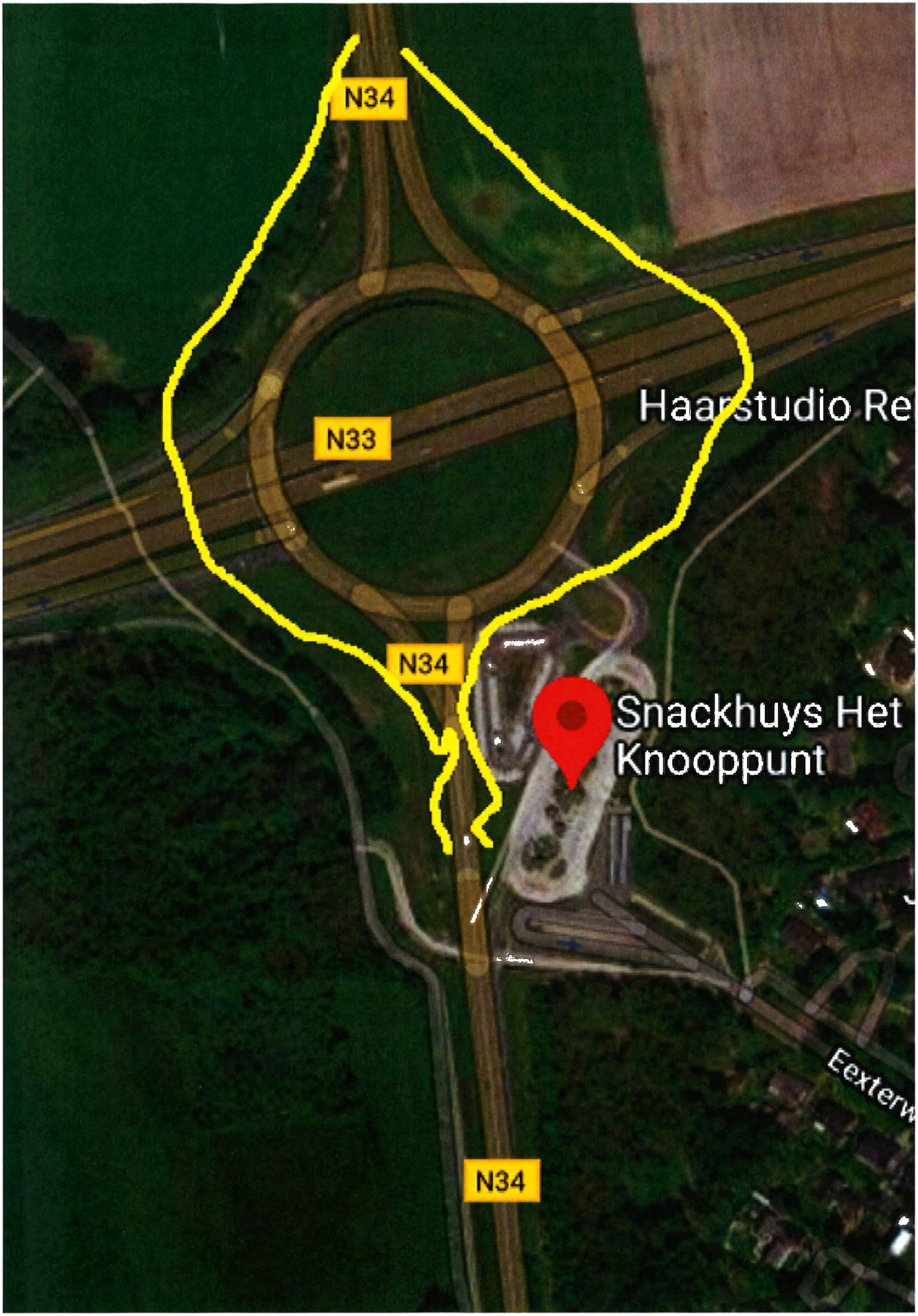
Zie uw reactie belangstellend tegemoet,

Met vriendelijke groet,

Zienswijze 5

Omschrijving van uw melding *Geef een zo precies mogelijke omschrijving, bij voorkeur met wegnummer. Zie ook de toelichting*	Het aanpassen van de rotonde Gieten is weer in beeld. Kom er dagelijks langs en merk op dat het doorgaande verkeer (Groningen - Emmen - vv) meer dan de helft is van het verkeer en dit moet over de rotonde. Door dit doorgaande verkeer naast de rotonde langs te leiden ontlast je de rotonde voldoende op grote opstoppingen te voorkomen (met name tijdens de spits). Alle drie de varianten die nu in beeld zijn kosten veel meer dan deze passeer oplossing (zie "slechte" tekening).
Hier kunt u evt. een bijlage bijvoegen (max 4 MB)	71637601_5332301_2020-02-07_11_02_36-Snackhuys_Het_Knooppunt_-_Google_Maps_-_Internet_Explorer.png

Dit bericht is gegenereerd door Formdesk


N34
N33
Haarstudio Re
N34
Snackhuys Het
Knooppunt
Eexterw
N34

Zienswijze 6

Hertenkamp 6
9401 HL Assen
telefoon (0592) 311 150

e-mail info@nmfdrenthe.nl
www.nmfdrenthe.nl
IBAN NL68 RABO 0170 5159 07

natuur en milieu drenthe
federatie

Aan het College van Gedeputeerde Staten van
de provincie Drenthe
Postbus 122
9400 AC ASSEN

E-mail: post@drenthe.nl

Datum: 18 februari 2020
Betreft: aanpassing N34

Geacht College,

Sinds enige tijd zijn wij betrokken bij de planvorming rond de aanpassing van de N34. Basis daarvoor vormt voor uw college de startnotitie die in oktober 2018 door Provinciale Staten is vastgesteld.
Sindsdien zijn er voor dit proces diverse onderzoeken in gang gezet en is een reeks bijeenkomsten voor stakeholders en omwonenden georganiseerd. Wij waarderen de daarmee gepaard gaande inzet die gericht is op het betrekken van de omgeving en het in beeld brengen van de verschillende belangen die met dit belangrijke besluit zijn gemoeid.

Binnenkort zal de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de Milieueffectrapportage aan u ter besluitvorming worden voorgelegd. In dit proces zien wij nu een belangrijke omissie ontstaan waarvoor wij met deze brief uw aandacht vragen.
Vorig jaar is door de PAS-uitspraak van de Raad van State een nieuwe situatie ontstaan. Deze is in onze ogen ook van grote betekenis voor de voorgenomen besluitvorming over de N34 en verdient een belangrijke plek in het totaal van afwegingen.

De huidige uitstoot van het verkeer op de N34 en de toekomstige ontwikkeling van deze uitstoot raken ontegenzeggelijk de stikstofbelasting en staat van instandhouding van de Drentse Natura 2000-gebieden in het algemeen en die van het Drentsche Aa-gebied en het Drouwenerzand in het bijzonder.

De tot nu toe in beeld gebrachte varianten voor de aanpak N34 gaan alle uit van een toename van verkeer en zullen leiden tot een grotere gemiddelde verkeerssnelheid over het gehele traject. Dit zal ongetwijfeld leiden tot een hogere stikstofuitstoot.
Wat opvalt is dat in de onderzoeken en de beschouwde verkeersvarianten met de stikstof-factor tot nu toe geen enkele rekening is gehouden. Dat vinden wij een belangrijke tekortkoming. Niet alleen omdat dit het natuurbelang raakt, maar ook omdat hier bredere economische belangen mee gemoeid zijn. Schaarser wordende stikstofruimte kan immers maar één keer worden 'verdeeld' .

natuur en milieu drenthe
federatie

Onze zorg is dat in dit vroege stadium van het proces rond de N34 een te beperkte focus is gelegd op een aantal puur verkeerskundige afwegingen die te weinig rekening houden met de meer integrale afwegingen die voor dit gebied in het algemeen en voor de stikstofproblematiek in het bijzonder gepast zijn.

Wij pleiten tegen deze achtergrond voor opname van een stikstof- en klimaatvriendelijke wegvariant in de m.e.r.-studie. Concreet verzoeken wij om deze variant in het collegebesluit over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau een plek te geven.

Zo'n variant zou in onze ogen kunnen bestaan uit een aanpassing van het tracé en het knooppunt rond Gieten (op basis van de hiervoor in het beeld gebrachte varianten) in combinatie met een duurzaam veilig ingerichte 80 km-variant voor het gehele overige tracé.

Deze variant past binnen de bestuursopdracht, voldoet aan het No Regret uitgangspunt in meerdere opzichten en scoort op zowel stikstof- als klimaateffecten mogelijk een stuk gunstiger. Bijkomende voordelen zijn een rustiger en duidelijk weggebruik en vermindering van de geluidsoverlast. Ook in kosten en uitvoeringssnelheid lijkt deze variant alleszins de moeite van een verkenning waard.
Het buiten beschouwing laten van een stikstofvariant maakt het gehele project in onze ogen bovendien kwetsbaar.

Mede en juist gezien de onzekerheden die er rond de aanpak van de stikstofproblematiek nog bestaan, leek het ons goed dit in een vroeg stadium van besluitvorming onder uw aandacht te brengen.

Tot een nadere toelichting zijn we uiteraard altijd bereid.

Hoogachtend,
Natuur en Milieufederatie Drenthe

Zienswijze 7

Nationaal Park Drentsche Aa

Aan:
College van gedeputeerde staten van Drenthe
T.a.v. Team Verkeer en Vervoer
Postbus 122
9400 AC ASSEN
post@drenthe.nl

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000270
Ingek.: 12 FEB. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
PVS: TE AFD.: Mateuw

Assen,	Referentie	Onderwerp:
12 februari 2020	NBEL358	Verdubbeling N34

Geacht college,

In onze vergadering van het Overlegorgaan Drentsche Aa van 5 februari jl. is mondeling de stand van zaken rondom de planvorming over de verdubbeling van de N34 besproken. Dit naar aanleiding van het bericht op uw website over de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor het opstellen van een Milieueffectrapportage (MER). Voor het Overlegorgaan – door u ingesteld om u gevraagd én ongevraagd advies te geven - is het onduidelijk in hoeverre bij de voorbereiding rekening is gehouden met de unieke en samenhangende natuur- en landschapskwaliteiten van het Drentsche Aa-gebied. Het voornemen tot verdubbeling roept veel vragen op.

Mij is gevraagd deze zorgen aan u over te brengen middels deze brief. Uit de discussie heb ik de volgende vragen, opmerkingen en suggesties voor u:

- Nut, noodzaak en urgentie moeten zonder enige twijfel zijn.
- Pleidooi voor een integrale afweging, waarbij alle belangen worden gewogen, juist ook die van het Nationaal Park Drentsche Aa.
- Neem (proactief) ook alternatieven op in de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) die anticiperen op tijdgeest/actualiteit (stikstof).
- De unieke status van het Nationaal Park Drentsche Aa en De Hondsrug UNESCO Geopark zijn ook provinciale belangen. Zijn deze wel goed meegewogen in de besluitvorming tot nu toe?

Als Overlegorgaan Drentsche Aa zijn wij van mening dat een dergelijke grote ruimtelijke ontwikkeling moeilijk is in te passen binnen de (kern)kwaliteiten van het Nationaal Park Drentsche Aa, zoals vastgelegd in de Omgevingsvisie Drenthe (2018) en geborgd in uw eigen omgevingsverordening.

Namens het Overlegorgaan vraag ik u het (verkeerskundig) nut, noodzaak en urgentie van de beoogde verdubbeling N34 met actuele gegevens te onderbouwen en ook de consequenties voor natuur, landschap en milieu in beeld te brengen. En hierbij ook alternatieve oplossingen in de MER te laten onderzoeken.

Partner van Geopark de Hondsrug UNESCO Global Geopark

SECRETARIAAT
Provinciehuis Drenthe
Westerbrink 1, Assen
Postbus 122
9400 AC Assen
T 0592-365 555
E drentscheaa@drenthe.nl
I www.drentscheaa.nl

Ik spreek mijn vertrouwen uit dat u de zorgen van het Overlegorgaan zwaar laat meewegen bij uw uiteindelijk besluit.

Hoogachtend,

n klijk voorzitter Overlegorgaan Nationaal Park Drentsche Aa

Afschrift aan:
- Leden Overlegorgaan Nationaal Park Drentsche Aa
- De Hondsrug UNESCO Geopark, info@dehondsrug.nl.

Zienswijze 8

Van:

Onderwerp: FW: Informatie t.b.v. de raad ihkv aandacht voor verschuiving Fly-over bij verdubbeling N34 bij Gieten
Datum: maandag 24 februari 2020 12:58:56
Bijlagen: image001.png
Petitie Verschuiving Fly-over. JAZEKER.pdf
Aanbieding petitie.pdf
Fly-over leidt tot discussie.pdf
Aanbiedingsbrief aan de raad gemeente Aa en Hunze.pdf
Redactioneel artikel, Verschuiving Fly-over, JAZEKER t.b.v. de weekbladen.pdf

---

Aan de leden van de Provinciale Staten Drenthe
p/a Statengriffie Drents parlement
Westerbrink 1
9405 BJ Assen
Statengriffie@drentsparlement.nl

Betreft: Verdubbeling N34. Petitie Verschuiving Fly-over? JAZEKER!

Geachte leden van de staten,

Langs deze weg willen wij in navolging van het op de hoogte brengen van de gemeenteraad Aa en Hunze u graag namens veel bewoners in Gieten deelgenoot maken van het streven van ons Comité Verschuiving Fly-over? JAZEKER!
I.h.k.v. de aangekondigde (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 en de aanpak van het verkeersplein in Gieten middels de aanleg van één van de drie varianten hebben de bewoners hun voorkeur uitgesproken. Nadrukkelijk is de keuze uitgesproken voor de verschoven variant van de Fly-over naar de westkant van de huidige rotonde.

O.a. middels het tekenen van een petitie hebben dorpsbewoners zich hiervoor uitgesproken.
De petitie kon dankzij het omzetten van zijn agenda d.d. 6 februari 2020 tijdens de informatie bijeenkomst in Gieten overhandigd worden aan de verantwoordelijke gedeputeerde, Dhr. Bijl waarvoor wij hem erkentelijk zijn.

Omdat er onduidelijkheid is gerezen op welk moment “de staten” besluiten gaan nemen m.b.t. (de mate van) verdubbeling leek het ons dienstig u in dit stadium kennis te laten nemen van de petitie en het persbericht wat is uitgegaan.

Met hartelijke groet,

namens Comité Verschuiving Fly-over?JAZEKER!

Verschuiven
Fly-over
JAZEKER !
Gieten
Gieten

Gieten, 05-02-2020

Aan de gemeenteraads- en commissieleden van de gemeente Aa en Hunze
p/a Griffier gemeente Aa en Hunze

Spiekersteeg 1
9461 BH Gieten
griffie@aaenhunze.nl

Betreft: Petitie Verschuiving Fly-over? JAZEKER!

Geachte leden en commissieleden van de raad,

Langs deze weg wil ik u alvast deelgenoot maken van het streven van ons Comité Verschuiving Fly-over? JAZEKER! De aangekondigde (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 en de aanpak van het verkeersplein in Gieten middels de aanleg van één van de drie varianten ons op basis van argumenten in te zetten voor de variant waarbij het gaat om een verschoven Fly-over aan de westkant van de huidige rotonde.

Middels een petitie hebben we daarvoor aandacht gevraagd bij onze dorpsbewoners en we ontvangen daar overwegend positieve reacties op.

Van de mogelijkheid om voorafgaand aan uw vergadering te kunnen inspreken maken we in bij monde van ons commissielid, Dhr. Frejan Bruins graag gebruik om de voordelen van de verschoven Fly-over nader toe te lichten.

Vanuit de beschikbare tijd leek het ons dienstig u voorafgaand kennis te laten nemen van de petitie en een persbericht wat is uitgegaan.

met vriendelijke groet,

namens het comité Verschuiving Fly-over? JAZEKER!

Aan alle bewoners van Gieten-West en Gieten-Noord.

Gieten-West en Gieten-Noord gaan al vele jaren gebukt onder een absurde geluidsdruk van de N34, de verdubbelde N33 en het verkeersplein. Over de jaren heen is dat probleem sinds deze verkeersvoorzieningen er liggen alleen maar toegenomen. Specifiek is het probleem toegenomen met het realiseren van nieuwe op- en af ritten van Gieten op de N34 en de wijzigingen aan de rotonde/het verkeersplein. Te meer daar er geen adequate voorzieningen werden getroffen om de geluidsdruk effectief te bestrijden. Er was alleen oog voor de verkeersafwikkeling, landschappelijke inpassing en natuurwaarden. Dat er ook nog mensen wonen, die ernstig te lijden hebben van de geluidsdruk van het verkeer, was ogenschijnlijk bijzaak. Alles werd afgewenteld op modellen, die lieten zien dat de geluidsdruk nog net onder dubieus verhoogde grenswaarden zouden blijven.

Bij inspraak bijéén-komsten werd dit probleem weggewuifd onder het toekijkend oog van de politiek. We lieten ons achteraf als een mak lam naar de slachtbank leiden. Als bewoners weten we inmiddels: **HET IS EEN SLACHTBANK GEWORDEN, RAMPZALIG!** De gehanteerde modellen blijken absoluut niet toegesneden te zijn voor deze situaties omdat ze o.a. geen rekening houden met de heersend windrichtingen, aannames introduceren, die niet zijn bewezen om de toegestane grenswaardes te kunnen ophogen.

Daarnaast was er specifiek voor de N33 nog het probleem, dat de aannemer van het realisatie-en onderhoudscontract, onrealistisch veel geld vroeg voor aanvullende maatregelen tegen het geluid.

Nu zijn we in een nieuwe fase aangeland. De N34 en het verkeersplein gaan op de schop! Het verkeersplein krijgt een Fly-over en de N34 wordt verdubbeld. Nieuwe plannen, nieuwe kansen om de geluidsdruk in te dammen. Laten we het nu gelijk goed doen! Er zijn al enige voorzetten gemaakt voor het oplossen van de files in de ochtend- en avondspits.

Met deze petitie willen wij, **het Comité Verschuiving Fly-over? JAZEKER!** aandacht vragen om te kiezen voor de variant met optimaal vermindering van de geluidsdruk. Het kan de bewoners van Gieten-West en -Noord niet worden aangedaan, dat deze bedroevende situatie blijft voortbestaan. Natuurlijk kosten optimale oplossingen extra geld. Doch dat weegt ruimschoots op tegen de negatieve effecten van de geluidshinder op de gezondheid en het woongenot van de bewoners van met name de aangrenzende wijk.

Mogen zij na die jaren terreur van het verkeer ook eens bij mooi weer in de tuin zitten zonder oordopjes of het gesprek moeten onderbreken omdat er weer een zware vrachtauto vanuit de laagte, de nutteloze heuvel bij het Albrecht tunneltje moet overwinnen? Zelfs de doden op de begraafplaats liggen daar niet rustig. Menig keer moet de grafrede of het gebed worden onderbroken omdat het anders onverstaanbaar is! Bovendien, dat geld is er! In het budget kan worden geschoven door het aantal voorgestane te verdubbelen gedeeltes op de N34 te verminderen en meer geld te besteden aan de keuze van het tracé en geluidswerende maatregelen.

Wij vragen:

- **Kies voor een verschoven Fly-over ruim om het Gietsen veentje, dat kan dan worden behouden of zelfs beter worden ingebed met een fietspad.**

- **Op de plaats waar de Fly-over over de N33 gaat, de N33 verdiepen opdat de fly-over niet hoog boven het maaiveld komt te liggen en het geluid van het verkeer niet over Gieten uitwaaiert.**

- **Geen brede ontgravingsprofielen, doch smal en steile taluds, gemaakt met een geluidswerende constructie, zoals de aansluiting van Bunde-Oost op de Autobahn Emden - Ruhrgebied.**

- **De landschappelijke wal langs de N34 door te trekken en te verhogen tot aan de viaduct afslag Gieten.**

- **Te onderzoeken of de Fly-over als een half klaverblad kan worden ingericht waarbij vanuit het zuiden komend verkeer richting Assen kan worden bediend. Idem voor het van Veendam komend verkeer naar Emmen. Dat is een effectieve manier om de geluidsproblematiek aanzienlijk te verminderen mogelijk zelfs op te lossen.**
  Door de N34 te verschuiven kan er ook ruimte worden gevonden voor een mooie groene bufferzone aan de Westzijde van Gieten. Drie vliegen in één klap, het kan niet beter!

- **Voor de geluidsproblematiek aan de noordzijde te denken aan afscherming, zoals bij de A28 (het bos van) Amelisweerd bij Utrecht. Duurder maar effectief!**

Om dit voor elkaar te krijgen, moeten we nu “schouder aan schouder staan”, de politiek moet ons steunen en de betrokken instanties moeten we voorzien van goede ideeën. **HET IS VIJF VOOR TWAALF, DE LAATSTE KANS** er wat van te maken.

Indien u onze petitie steunt, verzoeken wij u deze te willen tekenen. Het zou mooi zijn indien we de petitie kunnen aanbieden voordat de Prov. Staten hun fiat aan de plannen heeft gegeven. Achteraf bijsturen is erg moeilijk zo is ons door ervaring gebleken.

Graag retourneren aan: **Comité Verschuiving Fly-over? JAZEKER!**

Naam: …….. . Handtekening: ..... .

Keuze variant Fly-over bij rotonde Gieten nog geen gelopen race.

Donderdag was in Borger de eerste inloopmiddag/avond waar de bewoners kennis konden nemen van de oplossingen van de verkeersproblemen op de N34 waaronder die bij het verkeersplein Gieten.

Voor het ombouwen van het verkeersplein Gieten zijn er drie varianten. Waarvan één de aanleg van een volledig klaverblad. Verkeerstechnisch het beste, doch ook het meest ingrijpende door het grote ruimtebeslag. Zo moet o.a. voor het Openbaar Vervoersknooppunt een andere plaats worden gevonden. Ook komt het Gietsen Veentje met hoge natuurwaarden zwaar in de verdrukking. In de wandelgangen werd deze oplossing dan ook weinig kansrijk geacht.

Een Fly-over over het verkeersplein is ook een variant. Op het eerste oog lijkt deze eenvoudig aan te leggen maar zo'n Fly-over moet al gauw ca. 6 meter boven het bestaande grondniveau worden gebouwd. Ook de trajecten voor en na de Fly-over moeten daarvoor omhoog gebracht worden. Gevolg een enorme bak met geluid gaat over Gieten worden uitgestort. Vanuit de beschikbare ruimte is het uiterst complex om het geluid uit “de bak” voldoende af te kunnen schermen. Voor de Gietenaren is dit een niet te verteren variant. De bewoners aan met name de West en Noord kant van Gieten zuchten al vele jaren onder de hoge geluidsdruk van de N34 en de verdubbelde N33. Diverse poging werden daarom tevergeefs bij de gemeente Aa en Hunze ingediend om tot een substantiële vermindering te komen van de geluidsdruk. Het aanleggen van een Fly-over over het verkeersplein zou overigens ook in tegenspraak zijn met het “NO-REGRET” principe waar een variant aan moet voldoen.

Het opschuiven van de Fly-over in westelijke richting blijft eigenlijk alleen over als de variant om de geluidsdruk op niet alleen de aanliggende huizen maar ook over het hele dorp Gieten substantieel te verminderen. Goed beschouwd is het opschuiven van de N34 bij Gieten t.b.v. de aanleg van de Fly-over de laatste kans om de bewoners weer wat meer woongenot te verschaffen als ze bij een zomerse dag ramen en deuren naar hun tuintje open willen zetten.

Een gunstige bijkomstigheid van het verschuiven van het tracé is dat de N34 gaat lopen over een stuk hooggelegen draagkrachtige zandgrond en daar verdiept kan worden aangelegd. Bijkomend voordeel: er komt veel geel zand vrij die gebruikt kan worden voor de te bouwen aan- en afvoerwegen van twee extra viaducten om ook deze naast de Fly-over beter landschappelijke te kunnen inpassen. Het is zelfs denkbaar dat er nog zand overblijft om iets te doen aan de geluidsdruk, die de verdubbelde N33 aan de noordzijde van Gieten de bewoners hier het woonplezier is gaan vergallen. Met deze variant kan ook het Gieter Veentje met hoge natuurwaarden worden ingepast in een aantrekkelijke groene aankleding en wordt daarmee een prachtig uitloopje voor de zondagochtend. Een win win situatie!

Deze zienswijze is door een bewonerscomité Verschuiving Fly-over? JAZEKER! in een petitie verwoord om bij de provinciale- en gemeente politiek aandacht te vragen voor de noodsituaties, die ontstaat als de verdubbeling en de aanleg van de Fly-over niet wordt verplaatst.

De wijze waarop de overheid lange tijd met de gaswinning is om gegaan en de wijze waarop de windmolens de bevolking door de strot zijn geduwd hebben voor angst bij de bewoners gezorgd, zo merken ze op. Nog is er geen keuze gemaakt voor één van de drie varianten maar het zou niet de eerst keer zijn dat de overheid voor een dubbeltje op de eerste rang wil zitten waarbij met name de bewoners aan de West en Noord zijde van Gieten het kind van de rekening zijn. Koste wat het kost wil het comité dat voorkomen. Ze roepen alle bewoners op om donderdag naar de inloopmiddag/avond bij Jimm’s restaurant en zalen te komen en hun voorkeur duidelijk te maken. “Wij hebben de politiek nodig voor het aangeven van de gewenste richting. De politiek heeft ons weer nodig bij de volgende verkiezingen voor de Provinciale Staten en de Gemeenteraden” aldus het bewonerscomité.

SWECO

Aangedragen ideeën

Fly-over van N34 schuift in westelijke richting op

Voordelen:

- Lager hoogteverschil met N33 te overbruggen
- Geluidsvoordeel voor Gieten

Ingediend door:

Frits Klein Langenhorst

J. Oosterhuis

H. Bartol

Van het comité 'Verschuiving Fly-over? JAZEKER!'

Gedeputeerde Cees Bijl nam petitie in Gieten ontvangst

In Gieten-Noord- en -West is al vele jaren een overschot aan lawaai van het verkeer dat over de N34 rijdt. Beide gebieden liggen vlak bij de weg en hebben er dusdanig veel last van dat bewoners vinden dat er iets aan moet worden gedaan. Te meer omdat de weg op bepaalde stukken nog zal worden verbreed en de rotonde in Gieten ook wordt aangepakt en dit ook veel lawaai zal opleveren. Derhalve is er een comité opgericht: Commitée "Verschuiving Fly-over? JAZEKER". Initiatiefnemer ervan is Frejan Bruins uit Gieten.

De voorbije twee donderdagen waren in het kader van het aanpakken van de N34 twee inloopavonden: een in Borger op donderdag 30 januari en op donderdag 6 februari jl. in Jimm's in Gieten. Het comité was er ook en Bruins overhandigde er om 19.15 uur een petitie aan gedeputeerde Cees Bijl van de Provincie Drenthe. Tijdens de avond waren de wethouders Bas Luinge en Henk Heijerman van de gemeente Aa en Hunze ook aanwezig. De bedoeling is nu dat de provincie iets met de getekende petitie doet. Uiteraard in het voordeel van de inwoners van Gieten die al zoveel jaren te veel last van het teveel aan lawaai van het verkeer hebben.

De drie varianten, waaronder de verschoven Fly-over, gaan nu in de zogenaamde MER-procedure. Mede aan de hand van die uitkomsten zal de provincie Drenthe een besluit nemen. Het comité wil zich namens de direct getroffen bewoners blijvend inzetten voor het terugbrengen van het huidige geluidsniveau.

Fly-over rotonde Gieten leidt tot discussie

HILBRAND POLMAN

GIETEN Verlos de inwoners van Gieten zo goed mogelijk van de geluidsoverlast van de N34 en leg een verlegde fly-over aan. Dat is de strekking van een petitie die momenteel rondgaat in het dorp.

Verkeersdrukte in Gieten vanaf de rotonde. FOTO HARRY TIELMAN

Frejan Bruins en Rikus Bartol zijn twee van de initiatiefnemers. Komende donderdag houdt de provincie in Gieten een inloopbijeenkomst over de plannen met de N34 en de rotonde bij Gieten, daarom vinden ze het zaak hun dorpsgenoten te doordringen van wat er op het spel staat.

Het tweetal is er niet gerust op dat de provincie tijdens de uitgebreide plannenmakerij voor de N34 kiest voor een optimale oplossing voor de situatie bij Gieten. Het geld zou wel eens de doorslag kunnen geven, maar Bruins en Bartol zouden het eeuwig zonde vinden als dat ten koste gaat van de leefbaarheid in het dorp.

De rotonde is nu tijdens de spits een flinke hinderpaal. De provincie wil dit oplossen met een fly-over. Daarvoor zijn in grote lijnen twee oplossingen: eentje recht over de huidige rotonde, en een die naar het westen is opgeschoven. De eerste variant is waarschijnlijk een stuk goedkoper dan de tweede. Een derde optie is nog een kruispunt in de vorm van klaverblad, maar die is onwaarschijnlijk. Die zou zoveel ruimte innemen dat er geen plek meer is voor het busstation.

Bruins en Bartol vrezen dat het geluid bij westenwind flink over het dorp uitwaaiert, als er zo'n verhoogde fly-over komt. „Als je de fly-over een stuk opschuift, heb je de ruimte om een geluidsscherm aan te brengen", zegt Bruins. „We denken dat ons dit veel overlast bespaart." Bij een variant rechtdoor over de rotonde is het volgens hem onmogelijk om zo'n scherm op een goede en fraaie manier in te passen.

Bartol maakt een vergelijking met de aardbevingsproblematiek in Groningen. „Iedereen heeft plezier gehad van het aardgas, het kan niet zo zijn dat de Groningers met de gebakken peren blijven zitten. Zo ligt het ook met de weg: velen hebben baat bij een goede verbinding, maar dat moet niet ten koste gaan van een betrekkelijk klein aantal dorpsbewoners."

Gelijktijdig met de discussie over de fly-over speelt de discussie over de gedeeltelijke verdubbeling van het wegdeel tussen Emmen en De Punt. Hoewel dit extra overlast kan opleveren voor de dorpen vlak langs de weg, zien veel aanwonenden volgens Bartol en Bruins wel de noodzaak in van deze operatie. „Maar de provincie moet dan wel de mensen tegemoetkomen door voor iedereen optimale oplossingen te kiezen."

De rotonde is nu tijdens de spits een flinke hinderpaal

De N34 is al eerder op de schop geweest, met de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen. Menigeen betreurt het dat de rotonde bij Gieten toen niet beter is aangepakt, en dat er toen weinig aandacht was voor geluidsoverlast in de omgeving. Bruins: „De provincie moet niet een verkeerde oplossing kiezen om wat geld te besparen. We moeten hier tientallen jaren mee vooruit."

Wat vindt de gemeente Aa en Hunze ervan? Wethouder Bas Luinge (VVD) zegt niet bekend te zijn met de petitie. „Over vier weken komen we met een standpunt op de provinciale plannen. We hebben ons samen met de gemeenteraad vorige week laten bijpraten. Alles is volop in ontwikkeling."

De inloopbijeenkomst is donderdag tussen 16.00 en 20.00 uur in Jimmy's aan de Stationsstraat 2 in Gieten.

DAGBLAD VAN NOORDEN zaterdag 22 februari 2020

Milieufederatie wil 80 km/u op N34

HILBRAND POLMAN

GIETEN De provincie houdt te weinig rekening met de stikstofproblematiek bij de plannen met de N34 tussen De Punt en Emmen. Onderzoek daarom ook een variant met een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur.

Dit schrijft de Natuur- en Milieufederatie Drenthe in een brief aan het college van Gedeputeerde Staten. Het college beslist naar verwachting dinsdag over een notitie waarin staat welke varianten voor een gedeeltelijke verdubbeling de komende maanden worden onderzocht op de gevolgen voor natuur en milieu. Ook komen daarbij de mogelijke oplossingen voor het verkeersknooppunt bij Gieten aan de orde.

NMF-directeur Reinder Hoekstra wijst in de brief op de geruchtmakende uitspraak van de Raad van State in mei vorig jaar. Die houdt in dat de overheid meer moet doen om beschermde natuurgebieden te beschermen tegen stikstof. Als de N34 gedeeltelijk wordt verdubbeld, gaan mensen er harder rijden. Bovendien gaan de plannen uit van meer verkeer. Dat zal ook economische gevolgen hebben, waarschuwt Hoekstra. Want als het verkeer meer stikstof uitstoot, blijft er minder ruimte over voor boerderijen en andere bedrijven in het gebied.

Hoekstra noemt het een omissie dat de provincie geen onderzoek gaat doen naar een stikstof- en klimaatvriendelijke variant. Dit houdt in dat de maximumsnelheid omlaag gaat en dat inhalen zo goed als onmogelijk wordt gemaakt. En, zo erkent Hoekstra, er moet een oplossing komen voor de rotonde bij Gieten, waar nu in de spits veel files ontstaan.

Provinciale Staten deden eind 2018 de principeuitspraak dat de N34 gedeeltelijk verdubbeld moet worden en dat de doorstroming bij Gieten moet verbeteren. Deze maatregelen moeten de verkeersveiligheid verhogen en de verbinding tussen de steden Groningen en Emmen verbeteren. Er is 90 miljoen euro beschikbaar.

Zoals het er nu naar uitziet, wil de provincie 12 van de 40 kilometer verdubbelen. Dat kan een tracé van 12 kilometer zijn, twee stukken van 6 kilometer, drie van 4 of vier van 3. Bij Gieten is de keuze tussen een flyover rechtstreeks over de rotonde, eentje die een stuk in westelijke richting is verlegd en een klaverblad.

Hoewel de provincie nog veel onderzoek moet doen naar de gevolgen van de verschillende varianten, is er al een levendige discussie ontstaan. Tegenstanders wijzen op de gevolgen voor natuur en landschap. Voorstanders wijzen op de vele ongelukken die nu al plaatsvinden op deze weg en op de noodzaak Emmen beter te ontsluiten.

Zienswijze: 9

Van:
Verzonden:
Aan:
Onderwerp:
Bijlagen:

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 0●0357
Ingek.: 22 FEB 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:
Maria

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij ontvangt u mijn zienswijze in de bijlage.

Graag geef ik u mee dat deze tevens per post is verzonden.

In tegenstelling tot de vermelding op de uitgereikte documentatie bij de informatiebijeenkomsten dat zienswijzen digitaal via post@drenthe.nl ingediend kunnen worden geeft de provinciale website weer dat digitale zienswijzen niet in behandeling zullen worden genomen. Eenduidige informatie naar haar burgers is een voorwaarde voor vertrouwen!

Niet digitaal

U kunt uw zienswijze niet digitaal indienen bij de provincie. Wij hebben de elektronische weg niet hiervoor opengesteld.

Provincie Drenthe
NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34
Postbus 122
9400 AC ASSEN

Datum: 22-02-2020

Betreft: zienswijze "gedeeltelijke verdubbeling N34 Emmen – De Punt"

Geachte heer, mevrouw,

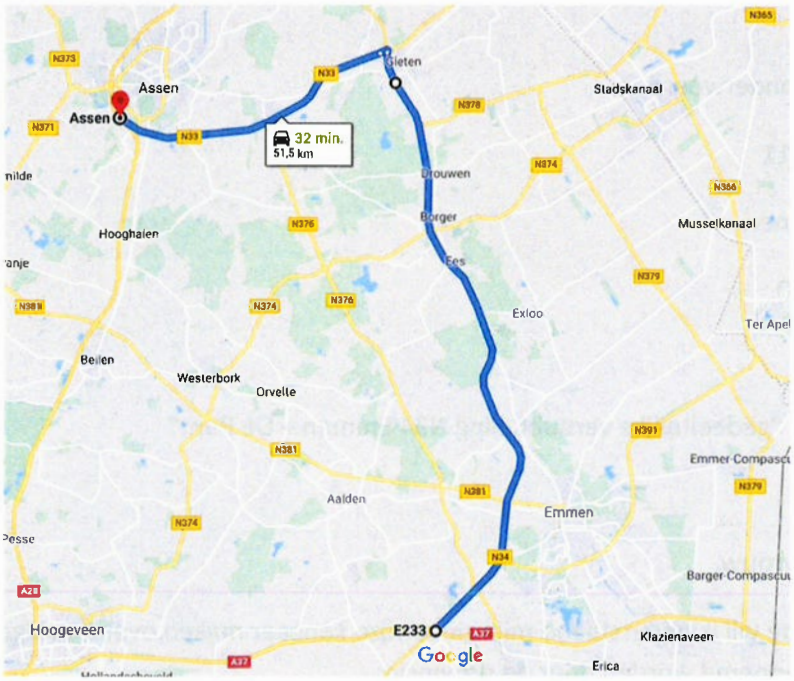
Als belanghebbende wil ik onderstaand mijn zienswijze kenbaar maken over de volgende argumenten die genoemd worden door de provincie:

1. Verkeer, doorstroming; Vergelijking "volledige verdubbeling", "gedeeltelijke verdubbeling" en "treinverbinding";

   Uit de MKBA zou naar voren komen dat de gedeeltelijke verdubbeling de beste oplossing is. Deze uitkomst is niet overtuigend omdat de reistijd met de auto vanaf knooppunt Holsloot naar afslag 32 Assen via de route Hoogeveen het snelst is in tijd, zie onderstaande afbeelding;

De afstand via deze route is 54,4km in 29 minuten. Google maps geeft een tweetal alternatieve routes via N381 en N34 die aanmerkelijk langer duren.

Kijken we naar de route via de N34/Gieten dan volgt een afstand en duur van 51,5km en 32 minuten.



Nut en noodzaak om het autoverkeer via de N34 af te handelen tussen Holsloot en Assen ontbreekt dan ook volledig. De meest logische route voor auto en vrachtverkeer vanaf Holsloot (vanuit Duitsland en Overijssel) naar Assen en Groningen is dus ook via A37 en A28 en **niet** via de N34.

Dit wordt onderstreept door de uitkomsten van het bijbehorende verkeersonderzoek
a. "De gedeeltelijke verdubbeling zal naar verwachting niet tot extra (verkeers) groei leiden".

b. "ongeveer 20% van de weggebruikers rijdt het hele traject over de N34 tussen Emmen en De Punt."

c. "de snelheid van de 100km/h bussen wordt beperkt"

ad a. De conclusie is dan ook dat dit deel van de N34 slechts door lokaalverkeer wordt gebruikt. Lokaalverkeer is bekend met de inrichting van de weg en gebruikers stellen zich dan ook vaak als "verantwoordelijke weggebruiker" op.

Ad b. Hierbij verzoek ik u dan ook gedetailleerd inzicht te geven in de bestemmingen van de weggebruikers die een zwaar ongeval hebben gehad, (32 tussen 2012-2017). Waren dit lokale gebruikers of doorgaand wegverkeer met een bestemming verder weg dan Assen of Emmen?

Ad c. Deze conclusie is de wereld op zijn kop. Toen de Q-bussen nog 85km/h konden rijden moest hun snelheid omhoog omdat ze het andere wegverkeer ophielden. Nu ze 100km/h kunnen rijden is het andere verkeer ineens te langzaam. Een uitleg die "vergezocht" is om in "eigen voordeel" te gebruiken.

Als alternatief is gekeken naar het verbeteren van de treinverbindingen. Er zijn globaal 2 opties;

a. Almelo via Stadskanaal naar Groningen

b. Amsterdam via Lelystad naar Drachten en Groningen.

Optie b. is een complex provinciaal en landelijke mogelijkheid waarvan ik zeker ook voorstander ben. Alle financiële argumenten over de haalbaarheid zullen vast door tegenstanders uit de kast worden gehaald waarbij de voorstanders lef en ondernemerschap dienen te tonen. Als de spoorwegmaatschappijen in Amerika in de 19e eeuw niet zo voortvarend te werk waren gegaan was Amerika nu een derdewereldland geweest.

Optie a. is de meest logische en economisch beste optie voor gebiedsontwikkeling van Drenthe op de lange termijn. De historie heeft ruimschoots aangetoond dat het vervoeren van grote aantallen mensen en grootschalig vervoer van goederen over land het beste met spoorwegen kan worden uitgevoerd. Als het provinciebestuur lef en ondernemerschap heeft dan kiest ze vol overtuiging voor deze optie. In plaats van het wegzetten van deze optie als "niet rendabel" zou het bestuur een vlucht voorwaarts moeten nemen door in overleg met gemeentes en provincie Overijssel een heldere visie over deze oplossing neer te leggen. Met deze ontsluiting komt dan eindelijk een oplossing voor de problemen bij Zwolle met een grote stroom van mensen en goederen naar en door Drenthe als resultaat!

Op basis van bovenstaande argumenten en conclusies is de noodzaak voor de verbetering van de doorstroming door een gedeeltelijke of gehele verdubbeling van de N34 dan ook niet aanwezig.

2. Verkeer, veiligheid;

Het aantal zware ongevallen is allemaal ontstaan door onverantwoord inhalen met verschrikkelijke gevolgen. Dit gedrag is terug te herleiden tot een "gevoel" van snelheid en bereikbaarheid welke niet in verhouding staat tot de realiteit. Zoals hierboven is aangetoond zijn de verschillen in reistijd minimaal.

Als daarnaast een landelijke maximumsnelheid van 100km/h wordt ingevoerd is het harder rijden op een verdubbeling verboden, gaat de provincie dan ter controle trajectcontrole apparatuur plaatsen zoals nu al op N381 bij Oosterwolde?

Daarbij komt dat de verdubbeling van de N34 een wegbeeld suggereert waarbij harder gereden kan worden dan 100km/h en dus ook zal gebeuren. Hogere gemiddelde snelheden zullen dan weer leiden tot zwaardere ongevallen bij het einde van een verdubbeling. Verkeerspsycholoog Cees Wildervanck is een autoriteit op dit gebied en graag ontvang ik dan ook zijn advies aan het provincie bestuur over deze plannen.

Op basis van bovenstaande argumenten en conclusies is de noodzaak voor de verbetering van de veiligheid door een gedeeltelijke of gehele verdubbeling van de N34 dan ook niet aangetoond. Mocht een scheiding van de enkelbaans rijrichting worden overwogen dan is het aanbrengen van een middenberm met geleiderail de meest logische keuze.

3. Landschap/M.E.R.; Het effect op het milieu en landschap zijn nog onvoldoende onderzocht en onderbouwd door de provincie. Vooralsnog verwacht ik dat er een sterk effect voor de naastliggende natuurgebieden (NNN-kaart 2020) zal zijn en de nog niet opgeloste stikstof neerslag in deze natuurgebieden ook bij dit plan een grote rol gaat spelen. Ondanks alle ideeën over elektrisch rijden en waterstof ten spijt zullen ook fossiele brandstoffen nog jarenlang een grote rol blijven spelen in het verkeer met alle uitstoot van schadelijke stoffen tot gevolg.

Handtekening:

Naam:

P.S: In tegenstelling tot de vermelding op de uitgereikte documentatie bij de informatiebijeenkomsten dat zienswijzen digitaal via post@drenthe.nl ingediend kunnen worden geeft de provinciale website weer dat digitale zienswijzen niet in behandeling zullen worden genomen. Eenduidige informatie naar haar burgers is een voorwaarde voor vertrouwen!

Niet digitaal

U kunt uw zienswijze niet digitaal indienen bij de provincie. Wij hebben de elektronische weg niet hiervoor opengesteld.

Zienswijze 10

Van: P woensdag 26 februari 2020 9:12
Verzonden: provincie Drenthe
Aan: N34 verdubbeling positieve suggestie
Onderwerp:

DIV

Categorieën:

M. Pasjes
PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000379
ngek.: 26 FEB. 2020
EAM: VV
E BEH. DOOR:
S: G.AFD.:

Goede morgen,

Er wordt veel gediscussieerd over de bewuste 12km verdubbeling van de N34 tussen Emmen en De Punt.
Eén alternatief zie ik nog niet langskomen in de voorstellen. En dat is het gewenste traject in één keer "verdubbelen" tot drie rijstroken en wisselend per ochtend- of avondspits met kruis en pijl de middelste rijstrook openstellen.
Voordelen:

- Ochtend naar Groningen twee rijstroken
- Avondspits idem maar dan naar Emmen
- Bij stille periodes de middenstrook afkruisen (en camera's tegen misbruik)
- Bij calamiteiten / ongelukken / pech kan de betreffende rijstrook ook worden afgekruisd en verkeer naar een andere worden omgeleid.
- Geen gedoe van "haantjes chauffeurs" die bij de nu besproken samenvoegingen van "twee naar één" op het laatste moment nog ergens tussenkruipen met afremmen van de achterban en juist vertraging vormend en zelfs risico op kop staart botsingen. Ik zie dat maar al te vaak op de N50 o.a. naar Kampen.

Nadeel:

- De elektronica kost een aardige duit.

Maar dan heb je wel een constructie waar je mee uit de voeten kunt en in de verre toekomst kunt uitbouwen.

Op de stukken waar niet verdubbeld wordt en nu een gevaarlijke situatie is zoals bij op- en afritten zouden middenbermen kunnen komen zoals in Overijssel op de N36 van Witte Palen naar Almelo.
Voorkomt keren enz. enz. enz.

Mvg

Zienswijze 11

Van: donderdag 5 maart 2020 11:52
Verzonden: provincie Drenthe
Aan: Zienswijze NRD gedeeltelijke verdubbeling N3
Onderwerp:
DIV
Categorieën:

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000 452
Ingek.: - 5 MAART 2020
TEAM: VV
TEBE H. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Geachte heer M. Pasjes,

Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid mijn zienswijze in te dienen n.a.v. het voorgenomen besluit tot gedeeltelijke verdubbeling van de N34 tussen Emmen en De Punt, zoals dit staat vermeld in de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Mijns inziens kan ik volstaan met u een kopie te sturen van de mail, die ik op 24 juni 2019 heb gestuurd naar hetzelfde email-adres als waar ik deze mail naartoe stuur. Deze mail heb ik destijds geschreven en verstuurd n.a.v. een stukje in de Verkeerskrant Drenthe van juni 2019. Mijn zienswijze is sindsdien niet veranderd en daarom wil ik die nogmaals en officieel als zodanig onder uw aandacht brengen. Hieronder mijn zienswijze.

Mijn visie:

Hoewel ik de schreeuwerige borden "Hunebed Highway" verfoei, beleef ik de N34 wel als een schitterende route over de Hondsrug.

Dat moet zo blijven. Mijn ervaring (in binnen- en buitenland) is, dat de beleving van de omgeving van een weg in sterke mate verloren gaat door een verdubbeling. Ik moet er bijv. niet aan denken, dat de N34 verdubbeld zou worden ter hoogte van het golvende gedeelte tussen Ees en Borger of het gedeelte tussen Annen en Zuidlaren. In Nederland is een glooiend landschap schaars en tussen Schipborg en Zuidlaren geeft zo'n verdubbeling teveel overlast voor de bewoners. Ik ben overigens geen directe belanghebbende.

Verder is de weg niet gevaarlijk. Ik rijd regelmatig naar Groningen v.v. en parkeer mijn auto gewoon in de "bus" en volg mijn voorganger. Zo rijd ik ontspannen en kom uitgerust en op tijd op mijn bestemming. Ik vind het ongehoord een weg onveilig te noemen. Het zijn de automobilisten (ik weet dat dit een open deur is) die gevaarlijk gedrag kunnen vertonen. Maar om daaraan toe te geven en daarom een weg gedeeltelijk te verdubbelen, gaat mij veel te ver. Ik heb veel ervaring opgedaan met het bord "dual carriageway ahead". Inderdaad, dan wachten de hardrijders als bumperklevers hartstochtelijk op het moment, dat ze los kunnen. Dat wilt u kennelijk bevorderen. Op de "dual carriageway" wordt vervolgens gescheurd om er optimaal van te kunnen profiteren. Naar mijn gevoel leidt dit tot een toename van onverantwoord inhaalgedrag. Het is zelfs een aanmoediging tot dergelijk gedrag. Men wordt als vanzelf meegesleurd in de gedachte hieraan mee te moeten doen.

Wij moeten hier van af. Dus geen (gedeeltelijke) verdubbeling.

Maar wat dan wel?

In aansluiting op de reeds in ontwikkeling zijnde verdubbeling van het Friese gedeelte van de N381, kan m.i. veel beter het accent verlegd worden naar het Drentse gedeelte van deze Frieslandroute. Zorg daar voor een verdubbeling. Dat is in mijn ogen dubbele winst. Geen nadelige invloed op het karakter van onze bijzondere Hondsrug en geen dorpen in de directe nabijheid van de weg. Zo kan via de N381 en de autosnelweg (!) A28 een snelle verbinding tussen Emmen en Groningen tot stand worden gebracht, voor auto en snelbus.

Natuurlijk blijft het dan mogelijk voor de inwoners van de dorpen aan de N34 over de hun vertrouwde "Hunebed Highway" (met 2 rijstroken) naar Groningen te rijden. Zo keert de rust terug en is iedereen tevreden. Daar kan toch niemand tegen zijn?

Tot zover mijn reactie van 24 juni 2019.

Sinds juni 2019 hebben de ontwikkelingen rond de stikstofproblematiek en de kringlooplandbouw mij gesterkt in mijn overtuiging, dat een snelheidsbeperking op de N34 (80 km/h), met een continu doorgetrokken dubbele middenstreep, prima past naast de N381/A28 (100 km/h).

Ik hoop van harte, dat de naar mijn gevoel al aardig op stoom geraakte mammoettanker (als ik zie hoeveel teksten en kaarten er inmiddels al geproduceerd zijn) kan worden tegengehouden. Maar ik ben een optimist: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Met vriendelijke groet,

P.S.,

Graag ontvang ik een bevestiging van ontvangst en lezing van deze zienswijze.

H.S.

Zienswijze 12

(12)

Van: donderdag 5 maart 2020 19:11
Verzonden:
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: Voornemens N34

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000449
Ingek.: - 5 MAART 2020
VV Maatregelen
TEAM:
TE BEH. DOOR:
DWS: G.A FD.:

Geachte heer Pasjes,

Hierbij geef ik graag aan dat de voorgenomen gedeeltelijke verdubbeling van de N34 mij een slecht idee lijkt.
Er kleven teveel bezwaren aan dit voornemen vanuit natuur/landschappelijk oogpunt en door het algemene terugbrengen van de rijsnelheid naar max. 100 km per uur gaat het plan ook geen significante tijdwinst voor weggebruikers opleveren. De snelheidsbeperking is een maatregel die genomen is nadat er al veel in gang gezet is ronde de N34. Voldoende reden om de argumenten opnieuw tegen het licht te houden ipv stug doorgaan op de ingeslagen weg.
Qua veiligheid is de gedeeltelijke verdubbeling eigenlijk een tegemoetkoming aan/beloning van het gevaarlijke en roekeloze rijgedrag van een beperkte groep weggebruikers. Dat is een verkeerd signaal.

Tot slot gaan op afzienbare termijn onze auto's uitgerust worden met kunstmatige intelligentie waardoor eventueel gevaarlijk rijgedrag gecorrigeerd wordt, ja zelfs uitgesloten gaat worden. Tot zolang zijn er wellicht andere en goedkopere maatregelen nodig om gevaarlijk rijgedrag te bestrijden.

Met vriendelijke groet,

Verzonden vanuit Mail voor Windows 10

Zienswijze 13

Van:
Verzonden: vrijdag 6 maart 2020 13:20
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: Zienswijze
Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000456
Ingek.: -6 MAART 2020
TEAM: 19.15 TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. dhr. M. Pasjes

Geachte heer Pasjes,

Na bestudering van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau zou ik u het volgende in overweging willen geven:

- Aanpak van verkeersplein Gieten zoals voorgesteld is een goede zaak.
- Verdubbeling van de N34 in meerdere trajecten is geen goede zaak: dit leidt tot onwenselijk rijgedrag. Men zal proberen zo veel mogelijk in te gaan halen op de dubbele rijbaan trajecten. Dit racegedrag leidt juist tot een verlaging van de verkeersveiligheid, niet een verbetering.
- Naast verdubbeling met 1 traject verdient het aanbeveling ook te onderzoeken of een aanpak die gevaarlijk inhaalgedrag bestrijdt de voorkeur verdient (financieel, invloed op het milieu, etc.):
    - tussen Coevorden en Hardenberg mag niet worden ingehaald: doorgetrokken dubbele streep met geribbelde brede groene invulling;
    - op de N18 tussen Haaksbergen en Groenlo kan niet worden ingehaald doordat de rijbanen gescheiden zijn door een vangrail.
    - Uit persoonlijke ervaring kan ik verklaren dat beide voornoemde opties een aanmerkelijk rustiger verkeersbeeld opleveren dan momenteel op de N34 het geval is. De doorstroming is prima en er worden geen gevaarlijke inhaalmanoeuvres uitgevoerd.

Ik zie uit naar uw reactie.

Hoogachtend,

Zienswijze 14

Van:
Verzonden: vrijdag 6 maart 2020 14:38
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: o.v.v. zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. dhr. M. Pasjes

Categorieën: DIV

Beste meneer Pasjes,

Ik vind het onbegrijpelijk dat de N34 verdubbeld zou moeten worden, op delen van de weg. Mijn ervaring is dat té veel mensen té makkelijk de auto pakken. Ik ga zoveel mogelijk met de fiets, gecombineerd met de bus/trein. Mijn voorstel is dan ook eventueel een spitsstrook voor de bus aan te leggen en de fietsenstallingen/parkeerplekken bij de bushalte uit te breiden. Bv bij de N34/Annen is het te klein geworden.

Voor de veiligheid maak je er een 80 km weg van met een middenberm waardoor je niet kunt inhalen, ook veel beter voor het milieu.

Ik kan me niet voorstellen dat het milieuonderzoek oplevert dat verdubbeling te beste optie zou zijn, we zijn inmiddels toch wel wijzer geworden? Ik hoop dat er een groen en slim alternatief komt.

Vriendelijke groeten,

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000465
Ingek.: - 6 MAART 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Zienswijze 15

Van: maandag 9 maart 2020 12:00
Verzonden: provincie Drenthe
Aan: Re: N34
Onderwerp:
DIV
Categorieën:

PROVINCIE DRENTH
No.: 2020 000467
Ingek.: -9 MAART 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Geachte mevrouw ,

Hier maak ik graag gebruik van!

Naast het fileprobleem, kampen we nu met een wereldwijd probleem van milieuvervuiling op allerlei fronten met als gevolg overstromingen, klimaatverandering, droogte, branden, enz. Kortom, de wereld is aan het vergaan en hier worden plannen gemaakt om wegen te verdubbelen en een fly-over te bouwen. Dit biedt mijns inziens geen oplossing voor de files, want hoe meer asfalt, hoe meer auto's en hoe harder men rijdt. Belangrijk is dit gedrag te ontmoedigen en een andere oplossing te vinden.

Mijn voorstel is dan ook om de maximumsnelheid naar 80 te brengen, een snelheid die je vaak noodgedwongen rijdt door vrachtverkeer en trajectcontrole in te stellen op het hele traject. De ervaring is, dat dat leidt tot minder files en minder ongelukken en natuurlijk een mega milieuwinst! Het kan zijn dat dan zelfs de fly-over niet meer nodig is.
Er zullen misschien automobilisten overstappen naar het OV, dat uiteraard gestimuleerd moet worden of gaan carpoolen. Mensen worden in ieder geval niet gestimuleerd om van de bus in de auto te stappen of een tweede auto aan te schaffen.

Bij gedeeltelijke verdubbeling, kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Veel automobilisten willen snel inhalen en nemen daarbij risico's door b.v. te laat in te voegen of af te snijden.

Geef het 80- alternatief in ieder geval een kans! Het spaart miljarden aan geld en nog veel meer aan milieukosten en -ellende.

Ik hoop op een verstandige beslissing!!

Met vriendelijke groet,

> Op 9 mrt. 2020, om 11:15 heeft provincie Drenthe <Post@drenthe.nl> het volgende geschreven:
>
> Geachte mevrouw
>
> U kunt de zienswijze of het advies naar ons toe sturen. Dan nemen wij dit verder in behandeling.
>
> Met vriendelijke groet,
>
>
> KCC
>
> www.provincie.drenthe.nl
> T: (0592) 36 5555
> E: post@drenthe.nl
>

>
>
> -----Oorspronkelijk bericht-----
> Van: info (atelier-2) <info@atelier-2.eu>
> Verzonden: vrijdag 6 maart 2020 15:14
> Aan: provincie Drenthe <Post@drenthe.nl>
> Onderwerp: N34
>
> Geachte heer, mevrouw,
>
> In DeSchakel las ik dat iedereen een zienswijze of advies kan indienen betreffende de plannen met de N34.
> Daar maak ik graag gebruik van, maar op de site kan ik daartoe geen mogelijkheid vinden. Komt dat nog of kan het op een andere wijze?
>
> Met vriendelijke groet,

Zienswijze 16

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000475
Ingek.: -9 MAART 2020
TEAM: NV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Van: maandag 9 maart 2020 16:47
Verzonden: provincie Drenthe
Aan:
Onderwerp: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. dhr. M. Pasjes

Categorieën: DIV

Beste Heer Pasjes,

Ik wil graag gebruik maken van de mogelijkheid tot het indienen van mijn zienswijze in deze eerste formele inspraakronde N34 Emmen – De Punt. Ik woon in Eext, vlak bij het knooppunt bij Gieten, rijd regelmatig op de Hunebed Highway en ben daarnaast betrokken bij de natuur in ons mooie Drenthe.

Knooppunt aanpakken goed idee
Het knooppunt bij Gieten is een probleem. Er staat vaak file en de doorstroming is daar niet goed. Ik vind het daarom belangrijk dat het knooppunt aangepakt wordt. Het liefst met een gewone fly-over omdat die variant minder schaarse natuur- en landbouwgrond kost dan de verschoven fly-over.

Gedeeltelijke verdubbeling zal files veroorzaken waar ze er nu niet zijn
Ik rij meerdere keren per week op de N34 in beide richtingen zowel ten noorden als ten zuiden van het knooppunt bij Gieten op allerlei tijdstippen. Zowel in als buiten de spits. Eén keer heb ik file gehad, door een ongeluk tussen een bus en een auto. Verder nooit (op het knooppunt na). Er is dus helemaal geen probleem met de doorstroming op de N34. Er zijn geen files.
Alleen op hele regenachtige dagen waarop iedereen de auto neemt in de spits ontstaat er bij de opritten richting Groningen (Annen en Zuidlaren) steeds een klein stukje met wat geschuif bij het invoegen. Dat is nauwelijks file te noemen.
Ik zie dan ook geen enkele reden om de N34 deels te verdubbelen. Er is helemaal geen probleem. Waarom zouden we veel geld uitgeven en landbouwgrond en natuur opgeven om een probleem op te lossen dat er niet is? Ik vind dat echt zonde.
Sterker, door steeds kleine stukjes te verdubbelen, ontstaan meerdere plekken waar het verkeer van 4 naar 2 banen moet. Daar zullen straks juist files ontstaan. Elke vorm van gedeeltelijke verdubbeling zal daardoor files veroorzaken waar ze er nu niet zijn.
Mijn advies: nu niks verdubbelen. Mochten er in de toekomst daadwerkelijk files ontstaan op de N34 (los van het knooppunt), dan is het dan tijd om de weg compleet te verdubbelen. Tot die tijd is het geldverspilling en zal het juist files veroorzaken.

Veiligheid en groene variant
Een probleem op de Hunebed Highway is de snelheidslimiet. Je mag er 100 rijden, maar vrachtwagens en ouderen rijden vaak 80 of 90. Daarom gaan mensen inhalen, vaak op punten waar dat nauwelijks kan. En dat is gevaarlijk en levert ongelukken.

De makkelijkste manier om de weg veiliger te maken is de limiet van 100 terug te brengen naar 80 én daar op te handhaven. Dat zal de wens om in te halen verminderen, de kans op ongelukken verkleinen, het invoegen makkelijker maken (filevorming bij invoegstroken verkleinen) en tegelijk een stuk beter zijn voor de natuur op de Hondsrug.

Daarom vraag ik de provincie om alsnog een groene variant op te nemen in de onderzoeksopzet. Een N34 waar 80 de maximum snelheid is, de doorstroom goed is, de veiligheid hoog en de natuur gespaard wordt.

Samengevat

- Knooppunt: Aanpakken. Het liefst met fly-over zonder verschuiving

- Gedeeltelijke verdubbeling: Niet doet, zal alleen files veroorzaken ipv oplossen
- Veiligheid: 80 Km/h invoeren op de hele N34
- Drentse natuur: Groene variant onderzoeken

Ik wens jullie veel wijsheid toe .

Met vriendelijke groet,

Zienswijze 17

(17)

Van: donderdag 12 maart 2020 0:43
Verzonden: provincie Drenthe
Aan: Zienswijze NRD
Onderwerp:
DIV
Categorieën:

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000500
Ingek.: 12 MAART 2020
TEAM: VTV
TE BEH. DOOR:
WS: G.AFD.:

Zienswijze NRD
Gedeeltelijke verdubbeling N34
Tav de heer M. Pasjes

Sent from my mobile phone

-------- Oorspronkelijk bericht --------
Van:
Datum: 12-03-20 00:40 (GMT+01:00)
Aan: post@drenthe.nl
Onderwerp: Aanpassing N34

Geachte heer/mevrouw,

Ik woon aan de Vijzelweg in Eext. De N34 ligt ongeveer 200 meter van mijn huis en is altijd goed te horen, vooral bij zuidwesten wind wat in Nederland de heersende windrichting is.

Het geluid wordt voornamelijk veroorzaakt door de banden van de auto's.

Als de verdubbeling van de N34 ter hoogte van de Heiakkers in Eext aan de oostzijde gaat plaatsvinden komt de N34 nog dichter bij mijn huis te liggen.

Daarom, voor welke variant er ook wordt gekozen, moet het zo zijn dat ten allen tijde gekozen wordt voor een zo stil mogelijk type asfalt. (fluisterasfalt, Zeer Stil Asfalt of iets vergelijkbaars).

Hier mag dan in het geheel geen rol spelen dat dit asfalt misschien duurder is, meer onderhoud behoeft of een kortere levensduur heeft.

Met vriendelijke groeten

Sent from my mobile phone

Van: > donderdag 12 maart 2020 0:40
Verzonden: provincie Drenthe
Aan: Aanpassing N34
Onderwerp:

DIV

Categorieën:

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000500
Ingek.: 12 MAART 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
OWS: G.AFD.:

Geachte heer/mevrouw,

Ik woon aan de Vijzelweg in Eext. De N34 ligt ongeveer 200 meter van mijn huis en is altijd goed te horen, vooral bij zuidwesten wind wat in Nederland de heersende windrichting is.

Het geluid wordt voornamelijk veroorzaakt door de banden van de auto's.

Als de verdubbeling van de N34 ter hoogte van de Heiakkers in Eext aan de oostzijde gaat plaatsvinden komt de N34 nog dichter bij mijn huis te liggen.

Daarom, voor welke variant er ook wordt gekozen, moet het zo zijn dat ten allen tijde gekozen wordt voor een zo stil mogelijk type asfalt. (fluisterasfalt, Zeer Stil Asfalt of iets vergelijkbaars).

Hier mag dan in het geheel geen rol spelen dat dit asfalt misschien duurder is, meer onderhoud behoeft of een kortere levensduur heeft.

Met vriendelijke groeten

Sent from my mobile phone +31613832380

Zienswijze 18

Van:
Verzonden: dinsdag 17 maart 2020 14:32
Aan: provincie Drenthe
CC:
Onderwerp: FW: o.v.v. zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. dhr. M. Pasjes

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000533
Ingek.: 17 MAART 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Van:
Verzonden: woensdag 11 maart 2020 0:49
Aan: provincie Drenthe <Post@drenthe.nl>
Onderwerp: o.v.v. zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. dhr. M. Pasjes

Hallo dhr. Pasjes,

Ik heb afgelopen week gelezen dat men van plan is om plaatselijk gedeeltelijk een verdubbeling te leggen op de N34.

Maar waarom zorgen jullie er niet voor dat de rotonde in Gieten veranderd word.

Dat men vanaf Emmen en of vanaf Zuidlaren rechtstreeks over de rotonde kunnen rijden (een viaduct).
Ik denk dat het dan niet zo'n grote onkostenpost zullen zijn, dan zal de knooppunt misschien ook verdwijnen.

Men kan in de toekomst altijd nog gaan kijken of er een verdubbeling op de N34 noodzakelijk zal zijn.

Het gaat alleen op bepaalde tijden, dat er dan een knooppunt zal zijn, als het rotonde probleem niet opgelost wordt.

m.vr.gr.

This email has been scanned by BullGuard antivirus protection.
For more info visit

Zienswijze 19

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 26 maart 2020 15:28
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 tav de heer M Pasjes
Bijlagen: zienswijzen34.doc

Categorieën: DIV

Geachte heer Pasjes,

Hierbij ontvangt u onze zienswijze. We verzenden deze eveneens per reguliere post.
Met vriendelijke groet,

Virusvrij. www.avg.com

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000 631
Ingek.: 26 MAART 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000 631
Ingek.: 26 MAART 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Aan het College van Gedeputeerde Staten van Drenthe
tav de heer M. Pasjes
Postbus 122
9400 AC Assen

betreft: zienswijze gedeeltelijke verdubbeling N34

Gasselte, 26 maart 2020

Geacht college,

1.
Samenvatting
De concept-notitie Gedeeltelijke verdubbeling N34, Reikwijdte en Detailniveau MER van 25 februari 2020 is

- een opmerkelijk en belangrijk stuk dat van waarde zal kunnen zijn voor het archief en als studiemateriaal bij opleidingen omdat het is vervaardigd tijdens een cruciale fase met kantelmomenten, tengevolge waarvan de concept-notitie vervolgens met onvoldoende kennis van de stikstofcrisis en met geen kennis van de Covid19-crisis door u is vastgesteld;
- een notitie die niet berust op de kennis van nu en die daardoor niet kan dienen als basis van de door u voorziene uitwerking;
- verdubbeling van de N34 is een absoluut onbegaanbare weg;
- van aanpassing van het verkeersplein Gieten kan vooralsnog geen sprake zijn;
- de aanpak als voorgenomen houdt juridisch geen stand bij eventuele toetsing door de hoogste bestuursrechter, deze zal namelijk strijd met artikel 8 van het EVRM vaststellen via aantasting van de persoonlijke levenssfeer en van het leefmilieu.

2.
Nadere uitwerking en toelichting
2.1. Relatie met Programma Aanpak Stikstof (PAS)
Tijdens de informatiebijeenkomst in Gieten vroeg ik of er een relatie was gelegd met het oordeel van de Raad van State (RvSt). Het antwoord was dat dit niet het geval is. In de uitspraak van 29 mei 2019 bepaalde de RvSt dat het PAS niet mag worden gebruikt als toestemmingskader voor bepaalde activiteiten. Daarbij is het voorkomen van achteruitgang van natuurgebieden nodig, is zelfs herstel en uitbreiding van die gebieden geboden.

Uw notitie sluit op voorhand significante gevolgen op Natura2000-gebieden niet uit en stelt op p. 41 voor om "dan een passende beoordeling" uit te voeren. Op p. 46 staat een Effectenindicator die aangeeft dat sprake zal zijn van grote invloed in de sfeer van 'zeer gevoelig' en 'gevoelig' op daar benoemde storingsfactoren.

De PAS-uitspraak schrijft voor eerst de natuur herstellen en verbeteren en bij het ondernemen van activiteiten vooraf compensatie bieden voor nadeel als gevolg van die nadien te treffen maatregelen.

Op 25 september 2019 verscheen het 1e advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek 'Niet alles kan'. Op p. 18 staat: "In alle gebieden, waaronder Natura2000-gebieden, is de stikstofdepositie nog steeds veel te hoog. Dit betekent dat er geen ruimte is om de stikstofgevoelige Natura2000-gebieden

verder te belasten. Sterker nog, de stikstofbelasting zal in veel gebieden fors naar beneden moeten, en er zal natuurherstel moeten plaatsvinden".

In bijzondere omstandigheden, als uitzondering, is de ADC-toets mogelijk. Let wel het gaat om een zeer strenge toets. De toets zou als volgt kunnen zijn:

- zijn er alternatieven? Die zijn er: zo kan de maximumsnelheid op 80 km per uur worden gebracht, kan een inhaalverbod worden ingesteld, kan op plaatsen die er als gevaarlijk uitspringen een middengeleider worden aangebracht om de hoofddoelstelling van het project het verbeteren van de verkeersveiligheid te realiseren.
- zijn er dwingende redenen van openbaar belang? Die ontbreken, genoemd is een snellere doorstroming, waarbij uw nota komt met een berekende tijdwinst van 3 à 4 minuten. Ook opstoppingen op Noord/Zuid bij de rotonde Gieten zijn te vermijden bij een verdunning van het spitsverkeer. Hier kan gewerkt worden met piekmanagement. Het is een probleem dat we vanuit de traditie van naoberschap kunnen inperken.
- vindt compensatie plaats? Dat is niet het geval als u van plan blijft zoals u op p. 41 van uw notitie stelt dat bij significante effecten op Natura2000-gebieden u 'een passende beoordeling uitvoert'. Het enige wat u kunt doen is eerst werken aan krachtdadig natuurherstel. Het taakstellend budget van € 90 miljoen exclusief btw kan hierbij te pas komen.

Op grond hiervan concluderen wij dat het verdubbelen van de N33 absoluut onmogelijk is. Voor verkeersplein Gieten geldt dat eerst compenserende maatregelen voor de natuur geboden zijn en dat de verwachtingen waarvan werd uitgegaan niet meer juist zijn, zodat een andere basis voor een eventueel plan gemaakt zou moeten worden.

2.2. De Covid19-crisis

Door de crisis van Covid-19 wordt ineens massaal vanuit huis gewerkt. Het wegverkeer is met 25% afgenomen, het vliegverkeer met 80%. Een verwachting is dat de economische groei zeer zal vertragen, dat ook na de crisis structureel meer thuiswerken zal plaatsvinden. Onderwijs kan meer dan gedacht via digitale processen vorm en uitvoering krijgen. Matiging van de verkeersdruk is haalbaar.

Deze ontwikkeling was bij het vaststellen van de concept-notitie nog niet te voorzien, maar zal bij verdere uitwerking een nadrukkelijk moeten worden betrokken.

2.3. Kaalslag van de Nederlandse Natuur

Op 6 februari 2020 rapporteerde het Wereld Natuur Fonds dat sprake is van een kaalslag van de Nederlandse natuur. Deze werkt bijzonder krachtig door op hoge, droge zandgronden zoals de Natura2000-gebieden Balloërveld en Drouwenerzand.

Voor dit laatste gebied is sedert 1996 een kartering bijgehouden van bijzondere vlindersoorten die voorkomen op voedselarme natuurterreinen. Deze soorten zijn in 2019 vrijwel of soms helemaal uitgestorven als gevolg van het stikstofoverschot[1].

Uit eigen waarnemingen weten we dat de helft van markante, oorspronkelijke vogelsoorten niet meer voorkomt.

De N34 is slechts op 500 meter afstand van dit natuurgebied dat uniek is in de wereld. Ook in een beperkt gedeelte dat als stiltegebied is aangemerkt is regelmatig verkeersgeluid als een constante brom te horen. Sinds de beperking door de Covid19-crisis is het stiller en zijn vogelgeluiden te horen die we in 16 jaar niet zo duidelijk hoorden. Stilte is een belangrijke te beschermen waarde in dit gebied. Die is aangetast door het 'normaal' aanwezige niveau.

Inspanningen om tot versterking te komen zijn zonder meer noodzakelijk. Het overmatig neerslaan van meer stikstof dan de natuur aankan moet u tegengaan. Verbreding van de hunebedweg en daarmee het verhogen in plaats van verlagen van de rijsnelheid zijn contraproductief.

Deze aantasting is dermate ernstig dat sprake is van een aantasting van het leefmilieu en de persoonlijke levenssfeer in de zin van artikel 8 van het EVRM. Zowel de RvSt als de Hoge Raad hebben zich in vergelijkbare zin uitgesproken[2].

---

[1] Zie het Drentse Landschap, kwartaalblad 104, januari 2020

Niets kan ondernomen worden dan dat wat de situatie zal verbeteren.

2.4. Aanpassing verkeersplein Gieten

Bij de bijeenkomst in Gieten merkten we grote onrust, zowel aan de kant van Gieten als die van Eext over een toename van de als ernstig ervaren al aanwezige geluidsbelasting. Omdat wij ook in ons goed geïsoleerde huis en zeker direct in onze omgeving in Gasselte weten wat dit is konden we ons daar goed in verplaatsen. Een oplossing voor de Noord-/Zuidproblematiek is zo simpel dachten wij. het kan net als in Groningen met een zijwaartse verbinding die ondergronds is. "Nee, dat kan niet, het past niet binnen het taakstellend budget", zei de man van het projectbureau. We verweten hem nog dat zijn bureau de onderzoeksopdracht niettemin had uitgevoerd. Dat was wat misplaatst, daarom nu onze excuses.

Wel vinden we het bestuurlijk verwijtbaar dat de enige mogelijkheid die zonder blijvende schade voor het landschap en die bovenal geluidsarm en uitstootdempend zou zijn op voorhand door het bestuur onmogelijk is gemaakt. Ook de houding waarbij steeds wordt gesteld dat het geluid binnen de normen die daar voor gelden blijft, stuit af op de beleving van veel betrokkenen dat sprake is van regelrechte overlast en aantasting van leefgenot en de mogelijkheid de natuurwaarden te ervaren.

3.
Tenslotte

Wij hopen dat u zult beseffen dat de voorgenomen planvorming niet in balans is en zelfs zal leiden tot verdere teloorgang van biodiversiteit en unieke natuurwaarden. Dit, terwijl het uw allereerste plicht is om te komen tot versterking van de Natura2000- en NNN-gebieden en bij bereikbaarheidsmaatregelen natuur en milieu vooraf voldoende moeten worden gecompenseerd.

Deze brief zenden wij per gewone en per digitale post. Een digitale kopie brengen we oog ter kennis van Provinciale Staten en de gemeenteraad van Aa en Hunze. Deze laatste toont begrip voor zorgen van omwonenden en heeft ook eigenstandig kritiek op uw concept-notitie.

Laten we maar denken, het was maar een concept, het kan beter!
Met vriendelijke groet,

[2] Bekend onder de naam Urgenda-uitspraken, strekking de overheid heeft de plicht zich aan vastgelegde verplichtingen te houden. Dat gaat op voor deze unieke natuurgebieden met hun beschermde status.

Van: Statengriffie <Statengriffie@drentsparlement.nl>
Verzonden: donderdag 26 maart 2020 15:54
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: FW: kopie zienswijze verdubbeling N34
Bijlagen: kopie zienswijze verdubbeling N34

Categorieën: DIV

Goedemiddag collega's

Bijgevoegde mail is ontvangen bij de Statengriffie, maar is gericht aan de leden van het college van Gedeputeerde Staten (t.a.v. dhr. M. Pasjes).
Willen jullie de mail met onderliggende brief inboeken en doorsturen naar de GS-organisatie.

Met vriendelijke groet,

Statengriffie
PROVINCIE DRENTHE | Postbus 122, 9400 AC Assen

Van: donderdag 26 maart 2020 15:39
Verzonden: Statengriffie
Aan: kopie zienswijze verdubbeling N34
Onderwerp: zienswijzen34.doc
Bijlagen:

Geachte griffie,

Hierbij ontvangt u, om al vast zicht te krijgen op wat er leeft bij betrokken burgers, een digitaal afschrift van onze zienswijze over de verdubbeling van de N34.
Met vriendelijke groet,

Virusvrij. www.avg.com

Aan het College van Gedeputeerde Staten van Drenthe
tav de heer M. Pasjes
Postbus 122
9400 AC Assen

betreft: zienswijze gedeeltelijke verdubbeling N34

Gasselte, 26 maart 2020

Geacht college,

1.
Samenvatting
De concept-notitie Gedeeltelijke verdubbeling N34, Reikwijdte en Detailniveau MER van 25 februari 2020 is

- een opmerkelijk en belangrijk stuk dat van waarde zal kunnen zijn voor het archief en als studiemateriaal bij opleidingen omdat het is vervaardigd tijdens een cruciale fase met kantelmomenten, tengevolge waarvan de concept-notitie vervolgens met onvoldoende kennis van de stikstofcrisis en met geen kennis van de Covid19-crisis door u is vastgesteld;
- een notitie die niet berust op de kennis van nu en die daardoor niet kan dienen als basis van de door u voorziene uitwerking;
- verdubbeling van de N34 is een absoluut onbegaanbare weg;
- van aanpassing van het verkeersplein Gieten kan vooralsnog geen sprake zijn;
- de aanpak als voorgenomen houdt juridisch geen stand bij eventuele toetsing door de hoogste bestuursrechter, deze zal namelijk strijd met artikel 8 van het EVRM vaststellen via aantasting van de persoonlijke levenssfeer en van het leefmilieu.

2.
Nadere uitwerking en toelichting
2.1. Relatie met Programma Aanpak Stikstof (PAS)
Tijdens de informatiebijeenkomst in Gieten vroeg ik of er een relatie was gelegd met het oordeel van de Raad van State (RvSt). Het antwoord was dat dit niet het geval is. In de uitspraak van 29 mei 2019 bepaalde de RvSt dat het PAS niet mag worden gebruikt als toestemmingskader voor bepaalde activiteiten. Daarbij is het voorkomen van achteruitgang van natuurgebieden nodig, is zelfs herstel en uitbreiding van die gebieden geboden.

Uw notitie sluit op voorhand significante gevolgen op Natura2000-gebieden niet uit en stelt op p. 41 voor om "dan een passende beoordeling" uit te voeren. Op p. 46 staat een Effectenindicator die aangeeft dat sprake zal zijn van grote invloed in de sfeer van 'zeer gevoelig' en 'gevoelig' op daar benoemde storingsfactoren.

De PAS-uitspraak schrijft voor eerst de natuur herstellen en verbeteren en bij het ondernemen van activiteiten vooraf compensatie bieden voor nadeel als gevolg van die nadien te treffen maatregelen.

Op 25 september 2019 verscheen het 1e advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek 'Niet alles kan'. Op p. 18 staat: "In alle gebieden, waaronder Natura2000-gebieden, is de stikstofdepositie nog steeds veel te hoog. Dit betekent dat er geen ruimte is om de stikstofgevoelige Natura2000-gebieden

verder te belasten. Sterker nog, de stikstofbelasting zal in veel gebieden fors naar beneden moeten, en er zal natuurherstel moeten plaatsvinden".

In bijzondere omstandigheden, als uitzondering, is de ADC-toets mogelijk. Let wel het gaat om een zeer strenge toets. De toets zou als volgt kunnen zijn:

- zijn er alternatieven? Die zijn er: zo kan de maximumsnelheid op 80 km per uur worden gebracht, kan een inhaalverbod worden ingesteld, kan op plaatsen die er als gevaarlijk uitspringen een middengeleider worden aangebracht om de hoofddoelstelling van het project het verbeteren van de verkeersveiligheid te realiseren.
- zijn er dwingende redenen van openbaar belang? Die ontbreken, genoemd is een snellere doorstroming, waarbij uw nota komt met een berekende tijdwinst van 3 à 4 minuten. Ook opstoppingen op Noord/Zuid bij de rotonde Gieten zijn te vermijden bij een verdunning van het spitsverkeer. Hier kan gewerkt worden met piekmanagement. Het is een probleem dat we vanuit de traditie van naoberschap kunnen inperken.
- vindt compensatie plaats? Dat is niet het geval als u van plan blijft zoals u op p. 41 van uw notitie stelt dat bij significante effecten op Natura2000-gebieden u 'een passende beoordeling uitvoert'. Het enige wat u kunt doen is eerst werken aan krachtdadig natuurherstel. Het taakstellend budget van € 90 miljoen exclusief btw kan hierbij te pas komen.

Op grond hiervan concluderen wij dat het verdubbelen van de N33 absoluut onmogelijk is. Voor verkeersplein Gieten geldt dat eerst compenserende maatregelen voor de natuur geboden zijn en dat de verwachtingen waarvan werd uitgegaan niet meer juist zijn, zodat een andere basis voor een eventueel plan gemaakt zou moeten worden.

2.2. De Covid19-crisis

Door de crisis van Covid-19 wordt ineens massaal vanuit huis gewerkt. Het wegverkeer is met 25% afgenomen, het vliegverkeer met 80%. Een verwachting is dat de economische groei zeer zal vertragen, dat ook na de crisis structureel meer thuiswerken zal plaatsvinden. Onderwijs kan meer dan gedacht via digitale processen vorm en uitvoering krijgen. Matiging van de verkeersdruk is haalbaar.

Deze ontwikkeling was bij het vaststellen van de concept-notitie nog niet te voorzien, maar zal bij verdere uitwerking een nadrukkelijk moeten worden betrokken.

2.3. Kaalslag van de Nederlandse Natuur

Op 6 februari 2020 rapporteerde het Wereld Natuur Fonds dat sprake is van een kaalslag van de Nederlandse natuur. Deze werkt bijzonder krachtig door op hoge, droge zandgronden zoals de Natura2000-gebieden Balloërveld en Drouwenerzand.

Voor dit laatste gebied is sedert 1996 een kartering bijgehouden van bijzondere vlindersoorten die voorkomen op voedselarme natuurterreinen. Deze soorten zijn in 2019 vrijwel of soms helemaal uitgestorven als gevolg van het stikstofoverschot[1].

Uit eigen waarnemingen weten we dat de helft van markante, oorspronkelijke vogelsoorten niet meer voorkomt.

De N34 is slechts op 500 meter afstand van dit natuurgebied dat uniek is in de wereld. Ook in een beperkt gedeelte dat als stiltegebied is aangemerkt is regelmatig verkeersgeluid als een constante brom te horen. Sinds de beperking door de Covid19-crisis is het stiller en zijn vogelgeluiden te horen die we in 16 jaar niet zo duidelijk hoorden. Stilte is een belangrijke te beschermen waarde in dit gebied. Die is aangetast door het 'normaal' aanwezige niveau.

Inspanningen om tot versterking te komen zijn zonder meer noodzakelijk. Het overmatig neerslaan van meer stikstof dan de natuur aankan moet u tegengaan. Verbreding van de hunebedweg en daarmee het verhogen in plaats van verlagen van de rijsnelheid zijn contraproductief.

Deze aantasting is dermate ernstig dat sprake is van een aantasting van het leefmilieu en de persoonlijke levenssfeer in de zin van artikel 8 van het EVRM. Zowel de RvSt als de Hoge Raad hebben zich in vergelijkbare zin uitgesproken[2].

---

[1] Zie het Drentse Landschap, kwartaalblad 104, januari 2020

Niets kan ondernomen worden dan dat wat de situatie zal verbeteren.

2.4. Aanpassing verkeersplein Gieten

Bij de bijeenkomst in Gieten merkten we grote onrust, zowel aan de kant van Gieten als die van Eext over een toename van de als ernstig ervaren al aanwezige geluidsbelasting. Omdat wij ook in ons goed geïsoleerde huis en zeker direct in onze omgeving in Gasselte weten wat dit is konden we ons daar goed in verplaatsen. Een oplossing voor de Noord-/Zuidproblematiek is zo simpel dachten wij. het kan net als in Groningen met een zijwaartse verbinding die ondergronds is. "Nee, dat kan niet, het past niet binnen het taakstellend budget", zei de man van het projectbureau. We verweten hem nog dat zijn bureau de onderzoeksopdracht niettemin had uitgevoerd. Dat was wat misplaatst, daarom nu onze excuses.

Wel vinden we het bestuurlijk verwijtbaar dat de enige mogelijkheid die zonder blijvende schade voor het landschap en die bovenal geluidsarm en uitstootdempend zou zijn op voorhand door het bestuur onmogelijk is gemaakt. Ook de houding waarbij steeds wordt gesteld dat het geluid binnen de normen die daar voor gelden blijft, stuit af op de beleving van veel betrokkenen dat sprake is van regelrechte overlast en aantasting van leefgenot en de mogelijkheid de natuurwaarden te ervaren.

3.

Tenslotte

Wij hopen dat u zult beseffen dat de voorgenomen planvorming niet in balans is en zelfs zal leiden tot verdere teloorgang van biodiversiteit en unieke natuurwaarden. Dit, terwijl het uw allereerste plicht is om te komen tot versterking van de Natura2000- en NNN-gebieden en bij bereikbaarheidsmaatregelen natuur en milieu vooraf voldoende moeten worden gecompenseerd.

Deze brief zenden wij per gewone en per digitale post. Een digitale kopie brengen we oog ter kennis van Provinciale Staten en de gemeenteraad van Aa en Hunze. Deze laatste toont begrip voor zorgen van omwonenden en heeft ook eigenstandig kritiek op uw concept-notitie.

Laten we maar denken, het was maar een concept, het kan beter!
Met vriendelijke groet,

[2] Bekend onder de naam Urgenda-uitspraken, strekking de overheid heeft de plicht zich aan vastgelegde verplichtingen te houden. Dat gaat op voor deze unieke natuurgebieden met hun beschermde status.

PROVINCIE DRENTHE
No.:
Ingek.: 27 MAART 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Aan het College van Gedeputeerde Staten van Drenthe
tav de heer M. Pasjes
Postbus 122
9400 AC Assen

betreft: zienswijze gedeeltelijke verdubbeling N34

Gasselte, 26 maart 2020

Geacht college,

1.
Samenvatting
De concept-notitie Gedeeltelijke verdubbeling N34, Reikwijdte en Detailniveau MER van 25 februari 2020 is

- een opmerkelijk en belangrijk stuk dat van waarde zal kunnen zijn voor het archief en als studiemateriaal bij opleidingen omdat het is vervaardigd tijdens een cruciale fase met kantelmomenten, tengevolge waarvan de concept-notitie vervolgens met onvoldoende kennis van de stikstofcrisis en met geen kennis van de Covid19-crisis door u is vastgesteld;
- een notitie die niet berust op de kennis van nu en die daardoor niet kan dienen als basis van de door u voorziene uitwerking;
- verdubbeling van de N34 is een absoluut onbegaanbare weg;
- van aanpassing van het verkeersplein Gieten kan vooralsnog geen sprake zijn;
- de aanpak als voorgenomen houdt juridisch geen stand bij eventuele toetsing door de hoogste bestuursrechter, deze zal namelijk strijd met artikel 8 van het EVRM vaststellen via aantasting van de persoonlijke levenssfeer en van het leefmilieu.

2.
Nadere uitwerking en toelichting
2.1. Relatie met Programma Aanpak Stikstof (PAS)
Tijdens de informatiebijeenkomst in Gieten vroeg ik of er een relatie was gelegd met het oordeel van de Raad van State (RvSt). Het antwoord was dat dit niet het geval is. In de uitspraak van 29 mei 2019 bepaalde de RvSt dat het PAS niet mag worden gebruikt als toestemmingskader voor bepaalde activiteiten. Daarbij is het voorkomen van achteruitgang van natuurgebieden nodig, is zelfs herstel en uitbreiding van die gebieden geboden.

Uw notitie sluit op voorhand significante gevolgen op Natura2000-gebieden niet uit en stelt op p. 41 voor om "dan een passende beoordeling" uit te voeren. Op p. 46 staat een Effectenindicator die aangeeft dat sprake zal zijn van grote invloed in de sfeer van 'zeer gevoelig' en 'gevoelig' op daar benoemde storingsfactoren.

De PAS-uitspraak schrijft voor eerst de natuur herstellen en verbeteren en bij het ondernemen van activiteiten vooraf compensatie bieden voor nadeel als gevolg van die nadien te treffen maatregelen.

Op 25 september 2019 verscheen het 1e advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek 'Niet alles kan'. Op p. 18 staat: "In alle gebieden, waaronder Natura2000-gebieden, is de stikstofdepositie nog steeds veel te hoog. Dit betekent dat er geen ruimte is om de stikstofgevoelige Natura2000-gebieden

verder te belasten. Sterker nog, de stikstofbelasting zal in veel gebieden fors naar beneden moeten, en er zal natuurherstel moeten plaatsvinden".

In bijzondere omstandigheden, als uitzondering, is de ADC-toets mogelijk. Let wel het gaat om een zeer strenge toets. De toets zou als volgt kunnen zijn:

- zijn er alternatieven? Die zijn er: zo kan de maximumsnelheid op 80 km per uur worden gebracht, kan een inhaalverbod worden ingesteld, kan op plaatsen die er als gevaarlijk uitspringen een middengeleider worden aangebracht om de hoofddoelstelling van het project het verbeteren van de verkeersveiligheid te realiseren.
- zijn er dwingende redenen van openbaar belang? Die ontbreken, genoemd is een snellere doorstroming, waarbij uw nota komt met een berekende tijdwinst van 3 à 4 minuten. Ook opstoppingen op Noord/Zuid bij de rotonde Gieten zijn te vermijden bij een verdunning van het spitsverkeer. Hier kan gewerkt worden met piekmanagement. Het is een probleem dat we vanuit de traditie van naoberschap kunnen inperken.
- vindt compensatie plaats? Dat is niet het geval als u van plan blijft zoals u op p. 41 van uw notitie stelt dat bij significante effecten op Natura2000-gebieden u 'een passende beoordeling uitvoert'. Het enige wat u kunt doen is eerst werken aan krachtdadig natuurherstel. Het taakstellend budget van € 90 miljoen exclusief btw kan hierbij te pas komen.

Op grond hiervan concluderen wij dat het verdubbelen van de N33 absoluut onmogelijk is. Voor verkeersplein Gieten geldt dat eerst compenserende maatregelen voor de natuur geboden zijn en dat de verwachtingen waarvan werd uitgegaan niet meer juist zijn, zodat een andere basis voor een eventueel plan gemaakt zou moeten worden.

2.2. De Covid19-crisis

Door de crisis van Covid-19 wordt ineens massaal vanuit huis gewerkt. Het wegverkeer is met 25% afgenomen, het vliegverkeer met 80%. Een verwachting is dat de economische groei zeer zal vertragen, dat ook na de crisis structureel meer thuiswerken zal plaatsvinden. Onderwijs kan meer dan gedacht via digitale processen vorm en uitvoering krijgen. Matiging van de verkeersdruk is haalbaar.

Deze ontwikkeling was bij het vaststellen van de concept-notitie nog niet te voorzien, maar zal bij verdere uitwerking een nadrukkelijk moeten worden betrokken.

2.3. Kaalslag van de Nederlandse Natuur

Op 6 februari 2020 rapporteerde het Wereld Natuur Fonds dat sprake is van een kaalslag van de Nederlandse natuur. Deze werkt bijzonder krachtig door op hoge, droge zandgronden zoals de Natura2000-gebieden Balloërveld en Drouwenerzand.

Voor dit laatste gebied is sedert 1996 een kartering bijgehouden van bijzondere vlindersoorten die voorkomen op voedselarme natuurterreinen. Deze soorten zijn in 2019 vrijwel of soms helemaal uitgestorven als gevolg van het stikstofoverschot[1].

Uit eigen waarnemingen weten we dat de helft van markante, oorspronkelijke vogelsoorten niet meer voorkomt.

De N34 is slechts op 500 meter afstand van dit natuurgebied dat uniek is in de wereld. Ook in een beperkt gedeelte dat als stiltegebied is aangemerkt is regelmatig verkeersgeluid als een constante brom te horen. Sinds de beperking door de Covid19-crisis is het stiller en zijn vogelgeluiden te horen die we in 16 jaar niet zo duidelijk hoorden. Stilte is een belangrijke te beschermen waarde in dit gebied. Die is aangetast door het 'normaal' aanwezige niveau.

Inspanningen om tot versterking te komen zijn zonder meer noodzakelijk. Het overmatig neerslaan van meer stikstof dan de natuur aankan moet u tegengaan. Verbreding van de hunebedweg en daarmee het verhogen in plaats van verlagen van de rijsnelheid zijn contraproductief.

Deze aantasting is dermate ernstig dat sprake is van een aantasting van het leefmilieu en de persoonlijke levenssfeer in de zin van artikel 8 van het EVRM. Zowel de RvSt als de Hoge Raad hebben zich in vergelijkbare zin uitgesproken[2].

---

[1] Zie het Drentse Landschap, kwartaalblad 104, januari 2020

Niets kan ondernomen worden dan dat wat de situatie zal verbeteren.

2.4. Aanpassing verkeersplein Gieten

Bij de bijeenkomst in Gieten merkten we grote onrust, zowel aan de kant van Gieten als die van Eext over een toename van de als ernstig ervaren al aanwezige geluidsbelasting. Omdat wij ook in ons goed geïsoleerde huis en zeker direct in onze omgeving in Gasselte weten wat dit is konden we ons daar goed in verplaatsen. Een oplossing voor de Noord-/Zuidproblematiek is zo simpel dachten wij. het kan net als in Groningen met een zijwaartse verbinding die ondergronds is. "Nee, dat kan niet, het past niet binnen het taakstellend budget", zei de man van het projectbureau. We verweten hem nog dat zijn bureau de onderzoeksopdracht niettemin had uitgevoerd. Dat was wat misplaatst, daarom nu onze excuses.

Wel vinden we het bestuurlijk verwijtbaar dat de enige mogelijkheid die zonder blijvende schade voor het landschap en die bovenal geluidsarm en uitstootdempend zou zijn op voorhand door het bestuur onmogelijk is gemaakt. Ook de houding waarbij steeds wordt gesteld dat het geluid binnen de normen die daar voor gelden blijft, stuit af op de beleving van veel betrokkenen dat sprake is van regelrechte overlast en aantasting van leefgenot en de mogelijkheid de natuurwaarden te ervaren.

3.

Tenslotte

Wij hopen dat u zult beseffen dat de voorgenomen planvorming niet in balans is en zelfs zal leiden tot verdere teloorgang van biodiversiteit en unieke natuurwaarden. Dit, terwijl het uw allereerste plicht is om te komen tot versterking van de Natura2000- en NNN-gebieden en bij bereikbaarheidsmaatregelen natuur en milieu vooraf voldoende moeten worden gecompenseerd.

Deze brief zenden wij per gewone en per digitale post. Een digitale kopie brengen we ook ter kennis van Provinciale Staten en de gemeenteraad van Aa en Hunze. Deze laatste toont begrip voor zorgen van omwonenden en heeft ook eigenstandig kritiek op uw concept-notitie.

Laten we maar denken, het was maar een concept, het kan beter!
Met vriendelijke groet,

[2] Bekend onder de naam Urgenda-uitspraken, strekking de overheid heeft de plicht zich aan vastgelegde verplichtingen te houden. Dat gaat op voor deze unieke natuurgebieden met hun beschermde status.

Zienswijze 20

Van:
Verzonden: donderdag 26 maart 2020 15:54
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: Zienswijze gedeeltelijke verdubbeling N34/rotonde Gieten
Bijlagen: N34 zienswijze

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000632
Ingek.: 26 MAART 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

--

Met vriendelijke groeten,

PROVINCIE DRENTHE	
No.: 2020 000 632	
Ingek.: 26 MAART 2020	
TEAM: VV	
TE BEH. DOOR:	
DWS:	G.AFD.:

onderwerp: zienswijze gedeeltelijke verdubbeling N34

Aan: het college van Gedeputeerde Staten van
Drenthe, t.a.v. de heer M. Pasjes,
Postbus 122,
9400 AC Assen

per mail: post@drenthe.nl

Gasselte, 26 maart 2020

Op 3 maart 2020 geeft u kennis van het planvoornemen inzake de gedeeltelijke verdubbeling van de Hunebed highway N34 en de reconstructie van het verkeersplein Gieten, alsmede van de MER-procedure.
Er is gelegenheid om een zienswijze in te dienen op of adviezen aan te dragen over de inhoud van het op te stellen MER-rapport.
De door u opgestelde concept - notitie Reikwijdte en Detailniveau MER ligt vanaf 5 maart 2020 ter inzage en is de basis van de plannen.

Hierbij geef ik u mijn zienswijze:
a. de procedure;
b. inhoudelijk.

1. de procedure
a.
Om tot een inhoudelijk oordeel te komen moet genoemde notitie worden geraadpleegd. Dat kan op een aantal gemeentehuizen, het provinciehuis en digitaal.
Ik heb begrepen dat het desgevraagd toezenden van een papieren exemplaar door u niet wordt toegestaan, ook niet nu het bezoeken van het gemeentehuis als gevolg van de coronacrises geen optie is.
Wil ik tot een goed afgewogen oordeel komen dan dien ik gebruik te maken van een papieren exemplaar.
U maakt het mij in feite onmogelijk om goed te reageren. Dat is kwalijk.

b.
Tijdens een inloopbijeenkomst in Borger kon een flyer worden meegenomen. Daarin staat o.a. dat de provincie delen van de N34 wil verdubbelen om de weg sneller en veiliger te maken; deze conclusie is gebaseerd op "het doorlopen van de mobiliteitsladder en het toepassen van het 3Emodel". Wat die ladder en dat model inhouden: geen idee. Maar zij liggen wel ten grondslag aan het principiële besluit van Provinciale Staten van Drenthe (eind 2018), bevestigd door Gedeputeerde Staten via het bestuursakkoord. Aan met name het besluit van PS is geen enkele formele vorm van inspraak vooraf gegaan en was bezwaar maken tegen het voornemen dan wel tegen het genomen besluit niet mogelijk, althans, ik heb daar niets over gevonden.
De besluiten tot (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 liggen er dus en zijn kennelijk onomkeerbaar. De burgers mogen zich alleen bezig houden met de uitvoering van deze besluiten: een viertal varianten wordt genoemd. Daaruit mag gekozen worden.
Ik vind deze gang van zaken ten principale onjuist; naar mijn mening moet de huidige procedure worden gestopt c.q. worden overgedaan, waarbij vanaf het begin inspraak en

participatie serieus worden genomen. Tevens dienen andere elementen, die van invloed kunnen zijn op de vraag: wel of niet (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34, bij de afweging te worden betrokken, zoals:

a. de aanleg van een spoorlijn Emmen-Stadskanaal;
b. autonome verbetering van het openbaar vervoer;
c. de gevolgen van de stikstofproblematiek in het algemeen en snelheidsverlaging in het bijzonder;
d. de gevolgen van ad a., b. en c. voor het gebruik van de N34;
e. de gevolgen van de te verwachten sluiting van vliegveld Eelde;
f. de gevolgen van verbreding van de N34 voor aanwonenden, zoals de bewoners van het Ericapark en omgeving in Gasselte.

c.

De vier alternatieven voor de verbetering van de verkeersveiligheid zullen geen eensluidend resultaat opleveren. Redactioneel commentaar Dagblad van het Noorden d.d. 31.1.20: "Het is een bureaucratisch proces, waarna de partij, die alles in gang zette, de provincie, kan uitvoeren wat zij voor ogen heeft".
Zo'n proces maakt wantrouwig en lijkt er slechts voor de bühne te zijn. Want wat houdt uiteindelijk "wat zij voor ogen had" in? Uiteindelijk een complete vierbaansweg?
Dat wantrouwen wordt nog eens versterkt door een publicatie in het DvhN d.d. 13 maart 2020, waarbij de directeur van aannemersbedrijf Avitec meldt dat het uitgegraven zand, afkomstig van het in aanleg zijnde zonnepark Hollandia, onder meer gebruikt zal worden voor de aanleg van de verdubbeling van de N34.

d.

Voor zover valt na te gaan is de stikstofproblematiek niet betrokken bij de besluitvorming van Provinciale Staten eind 2018. Dat is een omissie, waardoor het besluit op drijfzand rust. Opgemerkt zei, dat de Milieufederatie hierop tijdig vóór genoemde besluitvorming heeft gewezen. In de stukken ontbreekt dan ook een vijfde variant waarbij een onderzoek wordt gedaan naar de stikstof- en klimaatvriendelijke gevolgen. Ook dat is een omissie.
Uit de stukken kan niet de conclusie worden getrokken dat Provinciale Staten een zorgvuldige zoektocht hebben ondernomen naar het duurzaam inpassen van een nieuwe N34.
De conclusie kan ook niet anders zijn dan dat de basis, waarop het besluit van Provinciale Staten rust flinterdun is en het besluit tot (gedeeltelijk) verdubbelen prematuur.

e.

Indien rekening wordt gehouden met de stikstof- en klimaatproblematiek is het onontkoombaar om de maximum - snelheid op de N34 te verlagen naar 80 km/uur. De voordelen daarvan zijn bekend en evident. Deze variant wordt gemist.

2. inhoudelijk

a.

Feit is dat er twee problemen zijn:

- de verkeerssituatie bij de rotonde Gieten, met name tijdens de spits;
- de verkeersveiligheid op de N34.

b.

In de flyer "Verkeersonderzoek" staat nergens de grootte van de capaciteit van de N34. Dat is een omissie. Wel is er een tabel autonome groei 2014-2040. Nergens wordt aangegeven hoe groot de capaciteitsdruk nu is (per uur bijvoorbeeld) en zal worden. Dus is het niet mogelijk een conclusie te trekken over de noodzaak tot het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34. Verder: de noodzaak om tot een (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 te besluiten wordt nergens aangetoond. Wel wordt gewezen op de filevorming – alleen tijdens de spits – in Gieten, en op het feit dat slechts 20 % van de

weggebruikers gebruik maakt van het traject Emmen-De Punt. En die weggebruikers kunnen – bij uitvoeren van de plannen – rekenen op een tijdwinst van een schamele 3 minuten.
Als het probleem bij de rotonde Gieten kan worden opgelost – zie onder – dan is er geen enkele aanleiding om verder iets te doen.

c.
Het is jammer en onjuist om de reconstructie van de rotonde Gieten en het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 aan elkaar te koppelen. Genoemde reconstructie is noodzakelijk en dient zo snel mogelijk gerealiseerd te worden. Deze rotonde ligt er nog niet zo lang, maar is – bij gebrek aan visie bij de overheid – een totale mislukking gebleken. Pure kapitaalvernietiging. Van het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 kan niet gezegd worden dat er haast bij is; ik kom daar straks op terug. Daarom dient deze reconstructie als afzonderlijk, zelfstandig project te worden aangemerkt, zeker ook omdat de noodzaak tot reconstrueren door nagenoeg ieder wordt onderkend en er dus snel gehandeld kan worden, zulks in tegenstelling tot het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34, waarbij grote vraagtekens kunnen worden gezet over nut en noodzaak, en de planning onder grote druk zal komen te staan.
Er zijn verschillende varianten: een fly-over, een verschoven fly-over en een klaverblad. Wat het ook wordt: de uitgangspunten dienen onder andere te zijn:
x geen files meer; dus een goede constante doorstroming;
x geen geluidsoverlast voor de bewoners van de aanliggende wijken in Gieten;
x geen geluidsoverlast voor bewoners van Eext;
x geen aantasting van de natuur en van landbouwgronden.
Op basis hiervan ligt het voor de hand te denken aan het verdiept aanleggen van de N33 ter hoogte van de huidige rotonde en richting Veendam doorlopend tot voorbij de bebouwing. Het verdiept aanleggen is naar berichtgeving al van de baan. Alweer een dwaling van de overheid ?. De N34 zou dan op maaiveldhoogte over de huidige rotonde kunnen worden gelegd.
Bij de keuze voor een variant mag geld niet doorslaggevend zijn, ook als dat betekent dat er te weinig geld over blijft voor het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34.

d.
De verkeersveiligheid op de N34 staat zeker onder druk, gezien de cijfers. Het is echter zaak meer inzicht te krijgen in de oorzaken. Ongelukken worden niet alleen veroorzaakt door onjuist inhalen en botsingen, maar ook door te hard rijden en autonoom fout rijgedrag, zoals het keren op de weg. Anders gezegd: niet alle ongelukken houden verband met een onveilige weg; het is dus onaannemelijk te veronderstellen dat door het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 het aantal verkeersongelukken zal dalen.
Maar als er dan toch maatregelen genomen moeten worden, dan is de verkeersveiligheid op de N34 het beste gediend om vanaf Emmen tot De Punt een fysieke rijbaanscheiding (hekwerk of iets dergelijks) in het midden aan te brengen, waardoor inhalen onmogelijk wordt. Daar is natuurlijk enige ruimte voor nodig. Daarnaast zal er enige ruimte moeten zijn aan de zijkanten van de weg, zodanig dat bij calamiteiten de hulpverlening niet in het gedrang komt: de hulpverlener kan iets naar links en het verkeer schikt in naar rechts. Tenslotte is het wenselijk te bezien om op enige afstand van elkaar een parkeer-/pechstrook aan te brengen rechts van de weg.
Bij een goede verkeersveiligheid en een goede doorstroming is niet te verwachten dat de automobilist een "vluchtroute", dus door de dorpen, zal kiezen immers dan zal zijn reistijd veel langer zijn. Angst daarvoor is ongegrond.

e.
Ook om andere redenen is het overbodig dan wel ongewenst om de N34 (gedeeltelijk) te verdubbelen:
1. De N34 loopt door het schitterende Hondsruggebied met zijn Unesco-status, dwars door beschermde natuurgebieden en dwars door landschappen, die worden gerekend tot de mooiste van Nederland. Het is zaak de Unesco-status en deze gebieden te koesteren

en niet verder op te offeren aan een rijwinst van ongeveer 3 minuten, gerekend vanaf Emmen tot aan de Punt. Daarbij komt dat 80% van het verkeer niet van deze gehele route gebruikt maakt. De kans, dat bij (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 de Unesco-status vervalt is – volgens deskundigen – groot. Immers, de oorspronkelijke historische rust wordt verder aangetast.

2. (gedeeltelijk) Verdubbelen nodigt uit tot het inhalen van voorgangers. Maar dat kan helemaal niet omdat het niet mag, immers de maximum - snelheid gaat niet omhoog; en aan het eind van de verbreding ontstaan er gevaarlijke en onveilige situaties en files bij het invoegen, omdat twee rijen auto's weer één rij moeten worden.
De bedoeling van het plan is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dat gaat dus zeker niet gebeuren.

3. Verbreding, zeker als die aan de oostzijde van de weg plaatsvindt, levert meer geluid en dus meer geluidsoverlast op. Tijdens de inloopavond in Borger vertelde men dat de normen niet zouden worden overschreden. Maar er is ook nog zoiets als een subjectieve geluidsnorm. En sinds de WMD-boom kap in 2017 in het bos tussen Gasselte/Drouwen en de N34, waarbij met de belangen van de bewoners geen rekening werd gehouden, is de herrie, zeker bij westenwind, al nauwelijks meer te harden. Dat wordt dus wat als de N34 een fiks aantal meters opschuift naar het oosten; van de gemeente Aa en Hunze mag zeker worden verwacht dat zij de vrees en de klachten hierover serieus neemt en inwoners steunt bij hun poging opschuiven van de weg in oostelijke richting te voorkomen.

4. Bij verbreding van weggedeelten en handhaving van de snelheidsgrens van 100 km/uur wordt het beoogde doel: verbetering van de verkeersveiligheid, niet gehaald. Ervaring leert, bijvoorbeeld op de N33, waar 100 km/uur mag worden gereden, dat velen die limiet overschrijden, met alle veiligheidsgevolgen van dien.

5. Volgens de provincie gaat het primair om de verkeersveiligheid; niettemin kan men zich – ook door de haast die wordt gemaakt en het fanatisme, waarmee het plan wordt gebracht - niet aan de indruk onttrekken dat de voornaamste drijfveer is het stimuleren van de economische ontwikkeling van gebieden langs de N34. Opgemerkt zij daarbij dat de Drentse economie juist floreert dankzij de beperkte infrastructuur en het beperkte aantal bedrijfsterreinen, dus het toerisme en dat die drijfveer haaks staat op het provinciale beleid, dat voorrang geeft aan het verder ontwikkelen van het toerisme.

Ik verzoek u mij een ontvangstbevestiging te zenden.

Met vriendelijke groet,

Zienswijze 21

PROVINCIE DRENTHE	
No.: 2020000543	
Ingek.: 19 MAART 2020	
TEAM: VV	
TE BEH. DOOR:	
DWS:	G.AFD.:

1

En Nu dan op donderdag middag 6 februari 2020 is er een samen komst in Zaal Jimms in Gieten nu om 16,00 uur tot 20.00 uur een nu plannen maken Om nu van af Emmen naar Groningen naar een ~~4 baanse auto en naar Groningen als van af Groningen terug naar EMMEN~~

Mijn naam is xxxxx die al vele jaren met mijn vrouw xxxxxx
Op xxxxx En die al van de vele jaren heel veel foto boeken heeft van de Grote snelwegen ja al vanaf 1962 Toen had je nog in Assen nog oude stalen op vouw bare spoorbomen die bij het station aan de rechterkant had met nog een grote "koe -melk ""fabriek van ACHMESA ""dan nu richting Rolde nog allemaal "klinker wegen ""straat steen-waaljes "" En dan steeds rechtdoor naar de Ëexterhalte en dan naar Gieten toe nog allemaal klinker wegen ""toen ""

En dan plannen voor een ""ROTONDE"" ""MIJN PRIVE FOTOBOEK VAN 2010 NO-65 ""
En dan op bladzijde **1** ""van mijn foto boek over de nog te maken van ""mijn "" grote ROTONDE

Dan zie je dat daar Shovel met hun grote grijp bare zandbak hier dan enorme vele tonnen zand kunnen verzetten in Gieten En dan was het toen nog in1960 een ""gewone weg met 2 smalle banen ""

En toen werkte ik al ""xxxx al met een ""graaf ploeg van 6 personen met een smal **stalen smal stek schopje** om dan een sleuf te graven voor die Electrischetijds--kabel van"" 360 ""rond op 65 cm diep rond er omheen bij xxxxx die woonde toen xxxxxx naast de Grote Hervormde kerk ""
Op xxxxx

En toen was het al uit -besteed DAT WIJ MET ONZE PLOEG VAN xxxxxx dat Grond-werk was al gereed het ""Oppervlakte van de bestemmingplan de Grote van de te maken ROTONDE "" in Gieten in 2008

En dan daar nu grote diepe Gaten rond -om de ROTONDE te graven met jouw ""gewone belasterschop ""
En helemaal op die grote diepte dan een schop met een extra lange steel .En dan was ik daar dan chauffeur met vracht -wagen rijbewijs op zo'n ""Haspel wagen "met een extra lange trekstang aan de koppeling van de OUDE DUMP TRUC

En dan nu helemaal rond om de nieuwe geplande ROTONDE waren wij nog wel even mee bezig

Met de hele lange lampen masten op een diepte van 1 .80 cm daar dan diep in de grond en dan weer stevig dicht maken en dan later was er een grote brede auto weg nabij de afslag naar Exlo een grote vee-arts Praktijk werd gebouwd moesten wij als arbeiders die dan bij xxxxx Die dan een elektrische kabel bedrijf hadden en wij dan met een ploeg van 6 man daar dan op een diepte van 65 cm met een ""stalen holle buis "" met aan de voor kant ook een stalen "STALEN HOLLE SCHOP WAS GELAST /

Om dan met de Lange stalen buis dan op de diepte via een waterpas op die stang zo over een breedte van ""16 meter dan door de grond boorde En iedere keer bij het terug halen van die "volle schop grond ""deed je dan weer een verlengstang er achter met schroefdraad er op en dan kun je die boor stang dan steeds langer maken tot dat hij er dan aan de andere kant in ""zicht komt ""

En dan steeds weer achter uit dat schopje dan leeg makend/en weer op nieuw stevig voor uit in die aarde stekend en dan weer terug halen en dat net zolang doen tot dat je dan onder de grote brede weg op het ""einde jouw schopje""je schopje nog niet zag zitten "" ""En dan niet kon vinden op 65 cm diepte zat hij toch veel te diep """"en dan steeds maar stevig duwen dan hoorde je dat hij dan ""veel dieper zat en wel op 1,50 DIEP Dan uitgraven en dan naar boven toe

En dan nu naar de nieuwe woning toe en dan door het grote gazon zo naar de voormuur op 65 cm diepte dan een rond gat boren en dan aansluitend op de nieuwe meterkast van die woning was je nog al even mee bezig

Z O Z

Nu lees ik dan in de krant van die FLY over Nu is mijn Idee met de FLY-OVER Nu ""älleen "" de Luxe AUTO'S Zo over de Rotonde van Gieten en dan op de rechter baan strook gaan rijden .En dan bij afslag ""Zuidlaren"" dan alleen maar "**Luxe auto s** ""daar dan afdraaien en nu dan richting Vries dan Donderen en dan via de mooie 2 baanse weg zo via Peize naar Hoogkerk daar staat een groot Hotel en daar is vast weg voor ""die "luxe auto's' van ons een auto op rij weg naar de snelweg naar zeg maar ""BEESTERZWAAG of helemaal naar de AFSLUIT DIJK = dan geen probleem En dan ook weer de zelfde weg terug naar Zuidlaren kan je dan er zo weer op naar Gieten toe

Dat is mijn I DEE NU LANG NIET MEER ZO DRUK BIJ STOPLICHT IN GRONINGEN Zo wel van af Groningen of naar Groningen toe nu meer als de helft minder ""LUXE AUTO ""

BETER ALS NU VIERBANSE WEG NAAR GRONINGEN *sta je de hele dag daar in de ""FILE ""*
Ja en ik heb nu ook nog een mooie foto boek van de ontginning van het maken van DE rotonde bij Gieten zowel in woord en beeld tot aan Borger toe en dan ook nog vele dagbladen van deN33 Waar de meeste pagina's staan vermeld nr 1 = jaar gang 1 nummer 1 van de snelweg de Verdubbeling vanaf N33 vanaf ASSEN naar ZUIDBROEK in woord en beeld met xxxxxxx IN WOORD EN BEELT van Jaargang 5 nummer 4 en totaal 10 van deze wegen kranten

Ja ik heb een foto boek deel 1 van de oude straat stenen klinker weg van af Assen vanaf 1962 waar dan bij De HILTE een brede grote brug met stalen leuningen van 6 meter breed het verkeer dat grote water dat toen vanaf ZUIDLAARDERMEER via nu de Hunze deze kant op stroomde met nog een klinker muurtje aan weers zijden van de te bouwen brug voor de vele boeren van toen die hun bouwland en voor al veel hooiland dan richting naar Eekster Zandvoort waar dan vele boeren daar dan bouwland en ook veel gras land om dat in de zomer dan maaien en dan op houten dak ruiters van 2 meter breed en dan met 2 ronde houten dunne palen als "dakruiters het droge hooi daar dan op maakten om zo door de zon mooi droog te krijgen en dan ophalen voor onderdak en dat dan op voerden voor hun vele koeien in de winter tijd .Ja en dan heb ik ook nog een ""mooie fotoboek van de aanleg van de ""ROTONDE ""Die klaar is in 2008 met vele wegen van toen van af Gieten en Gasselte naar tot Borger toe/ waar na 10 jaar ouwehoeren om de 2 dikker rijen- eiken bomen die daar groeiden over ""Koustront dijkje"" er zijn TOEN EINDELIJK OMGEZAAGD volgen mijn foto boek .

Mijn 2 de fotoboek is van 1993 toen werd het nu vanaf ASSEN Nu dan gewoon asfalt op de weg krijgt met Nu- 1.//EEN STALEN HALF RONDE BOOG voor het verkeer dat nu dan zowel links als rechts kan afdraaien onder de tunnel door"tot aan VEENDAM TOE

En mijn 3de boek is van af 2012 toen werd het een 4 baanse weg met 4 rijbanen Met nu ook een nieuwe 4 baanse brug over de Hunze met 8 X 8 Zware betonnen palen in het ""vierkant""Met gewapend beton IJZER met ijzeren staven er in gemaakt door een hele hoge kraan die had nu daar dan vanaf boven via die sterke stalen mast een groot rubberblok met aan de zijkanten nog een stalen constructie die dan met donder geweld de grote diepte de betonnen palen met nog beton ijzer aan de binnenkant nu heel diep in de grond gedreund werden in gedreund ""En op het einde van het jaar 2016 *staat nu een grote"" Man"die ziet mij alweer staan ""*

En dan zegt hij nu tegen mij ""ik kom je nu alweer tegen "" Ja zei ik en liet hem dat mooie foto boek ook zien hij zei nu nog .
NA 2 jaar =die nieuwe weg is al weer betaald door vele chauffeurs die nu al weer veel te hardt hebben gereden met vriendelijke groeten van xxxxxx die hier dan veel van verzameld .

En nu willenze daar dan een vierbaanse snelweg van maken tot aan Groningen toe EN DAN ZIJN DE .PLANNEN ALLEMAAL ACHTER -ELKAAR AAN LATEN RIJEN ZOWEL DE VRACHT AUTO'S OF DIE ""Luxe wagens ""IS HET OP HET EINDE VOOR DE STOPLICHEN IN GRONINGEN /AL .VOL BIJ DE AFSLAG NAAR HAREN en AL HELEMAAL BIJ AFSLAG NAAR Groningen ""ZUID ".
Nog wat foto materiaal doe ik er dan bij met vriendelijke groeten van Jannes van Rossum Streek 1

En nu dan anno maandag middag 2 maart 2020 dan ook nu dan 4 baanse auto weg met luxe en met vracht wagens van af Emmen naar Groningen met een snelheid van ""80 kilometer "" staat alles al stil bij ZUIDLAREN = MIJN IDEE ."Want het is nu al overvol voor de Stoplicht voor Groningen en voor Friesland want hoelang zijn ze nu al bezig met al die Stalen damwanden Profielen onder het centrum van Groningen voor het ""steeds drukker verkeer op te lossen ""

4

De Bouw maakt het

Bouwend Nederland
de vereniging van bouw- en infrabedrijven

Project: Verkeersplein Gieten
Locatie: Gieten
Provincie: Drenthe
Openingstijden: 10.00 - 16.00 uur

Algemene informatie

Bij Gieten ligt een gelijkvloers verkeersplein op de kruising van de N33 met de N34. Voor een betere doorstroming van het verkeer en de verbetering van de verkeersveiligheid heeft Rijkswaterstaat samen met de gemeente Aa en Hunze plannen gemaakt om de gelijkvloerse kruising om te bouwen tot een ongelijkvloerse kruising. Dit betekent onder meer dat op de huidige plek de rijbaan van de N33 verdiept zal worden aangelegd. Uit de omgeving kwam het verzoek naar voren om te onderzoeken of de verdiepte ligging van de N33- richting Zwanemeerbos- niet kon worden verlengd.

Op 5 juni zijn de kunstwerken in aanbouw. De folieconstructies, fundering, asfalt en aparte waterhuishouding zijn dan volop aan de gang.

Adresgegevens project

Eexterweg
9461 BG
Gieten

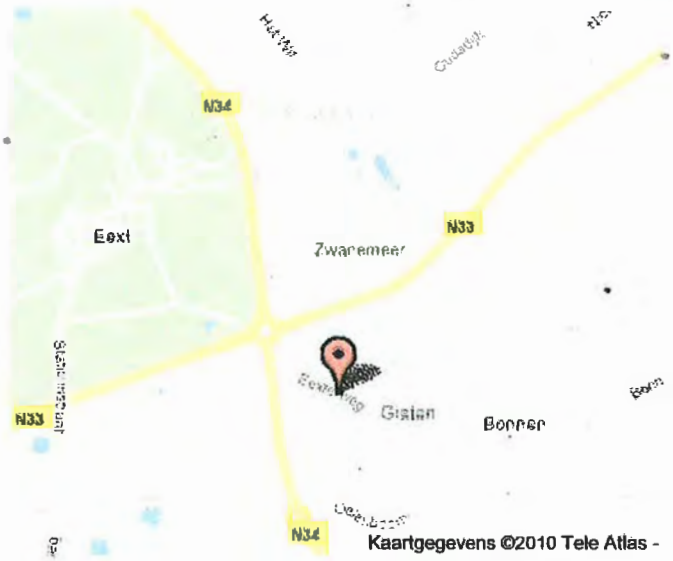
www.kws.nl

Plan uw route op routenet

Adresgegevens bouwbedrijf

KWS Infra B.V.
Postbus 122
9350 AC
Leek

leek@kws.nl
0594-587010



Copyrights Bouwend Nederland

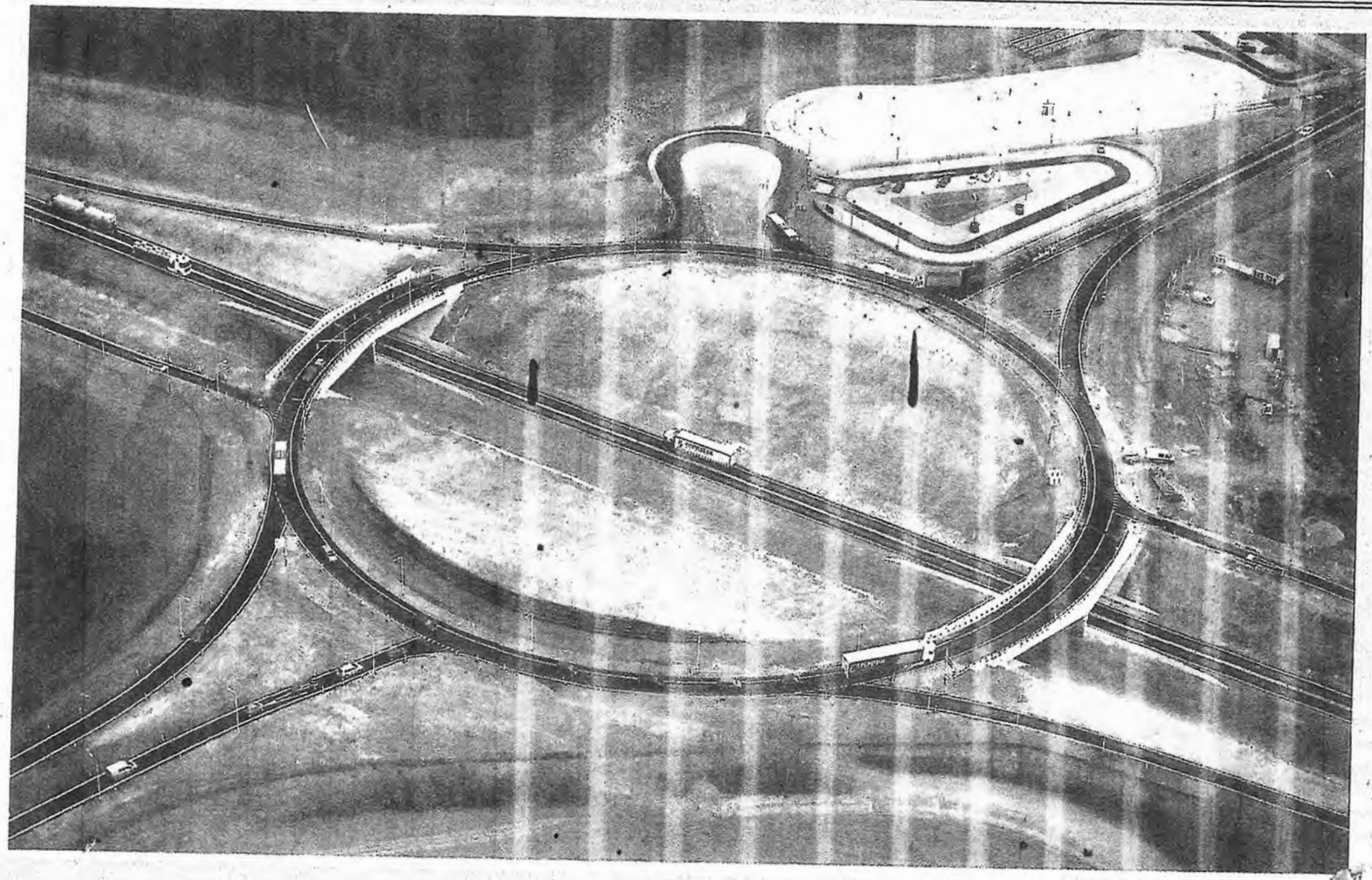
NO - 1

5

vanaf 1960was hier nog een gewone weg van Gieten naar Rolde met stoplichten ,maar nu anno 2008 werden die stoplichten vervangen door een 2 baanse weg heen en terug van Gieten naar Gasselte en dan door getrokken naar Gasselte en ook richting Borger/maar *borger heeft het 10 jaar tegen de dikke EIKEN BOMEN KAP IN DE KOESTEEG* /maar ging nu over steg

En nu is men hier dan bezig de oude weg te verbreden naar Gasselte in 2008

MAAR NU ANNO EIND-2015 EN BEGIN-2016 ELKE DAG VELE FILES KOMENDE VAN UIT RICHTING EMMEN CASSELTE EN VAN UIT ANNEN -ANLO ELKE DAG VELE WACHTENDE AUTO MOBIELEN VOOR DE Rotonde van Gieten foto afgedrukt nu op 15 maart 2016.



◄ Het vernieuwde verkeersplein bij Gieten, gezien vanuit de lucht. Foto: Duhl/Theo van de Veen

'Het was een indrukwekkende klus'

7

op Dag van de Bouw

▲ **Het werk aan de rotonde bij Gieten kan worden bekeken.** Foto: Aerophoto Eelde

Kijkers veroorzaken files in Gieten

Gieten Het verkeersplein bij Gieten, een van de projecten waar een kijkje kan worden genomen, wordt momenteel ongelijkvloers gemaakt omstraks het verkeer op de N33 en N34 beter door te laten stromen. Dat betekent wel, dat bij de huidige rotonde het werkverkeer af en aan rijdt.

De provincie heeft daarom voor de veiligheid van de automobilisten snelheidsbeperkende maatregelen ingesteld. Opgeteld bij de vele kijkers naar de werkzaamheden op de weg, heeft dat met name in de ochtend- en avondspits weer files tot gevolg. Soms tot wel 5 kilometer lang.

Een woordvoerder van de provincie laat weten dat de wegen nog vrij zijn en dat er daarom voorlopig geen omleidingen komen: "In de loop van volgende week worden enkele verlaagde toe- en afritten in de N33 in gebruik genomen. Wij denken dat het kijkgedrag dan ook afneemt en het verkeer sneller doorrijdt. En de files worden hopelijk een stuk korter."

Het totale project moet volgens planning in april zou gereed zijn.

BRIEVEN

Meet de Blazers

Geachte heer Paas, De tijd is rijp, het uur is U. Na het zien van de bezwete en beroete gezichtjes van de scholieren, zou U willen weten hoeveel microscopisch kleine maar ongewenste SiC-whiskers (die ik elders ook SiC-slierten heb genoemd) er bij een willekeurige blazer bij ESD de lucht in gaan. Niet gemiddeld, maar exact, gedetailleerd, getrouw en grondig. Men neme een monster en men telt. Laten we niet langer wachten op anderen; doe het zelf en doe het nu. Analyseer en check, check, dubbelcheck. Met respect maar klemmend aanbevolen: 'Meet de Blazers'. Met vriendelijke groet,

Amsterdam, Lucas Wams

FC Groningen en de play-offs

FC Groningen houdt aansluiting met clubs op play-off plaatsen. Je kunt je afvragen of dat een verstandige keuze is. De kans dat FC Groningen als winnaar uit deze play-offs komt is klein met mogelijke tegenstanders als AZ, Feyenoord, PSV, Utrecht of Willem II. Behalve [illegible] voetbal en tv-gelden

OPINIE

Verdubbel de gehele N34

Verdubbeling van de N34 gaat om meer dan twee keer twee rijstroken tussen Coevorden en Groningen. Het gaat de regio veel opleveren en maakt haar toekomstbestendig.

dat waarschijnlijk niets op. zou zijn om in de toeschouwers te investeren en te zorgen voor aantrekkelijk voetbal. Zodat niet naast sponsors in de toekomst ook voetballiefhebbers wegblijven, waardoor de groene kathedraal haar naam nog meer eer aan zou doen met nog meer lege stoeltjes.

Westerbroek, Wim van der Zanden

Bedum als Amazonegebied

Wat gebeurt er als je een aantal gemeentewerkers en medestanders een kettingzaag in de handen geeft? Antwoord: een desastreuze vernietiging van bomen en struiken in de gemeente Het Hogeland. In Bedum en omstreken wordt links en rechts gesnoeid en gekapt alsof je in het Amazonegebied vertoeft. Ja, zeggen ze dan: snoeien doet groeien, maar het krijgt hier niet eens de kans om te groeien of ja, daar is de gemeente alweer. Zo ook bij het herinrichtingsplan Station Bedum waarbij legio bomen en struiken zijn verdwenen en waarvoor een enkel boompje is terug geplant. Hoezo herplantplicht? De gemeentelogo's van Het Hogeland en van het CDA (coalitiepartner) zijn groen maar zouden rood van schaamte moeten zijn. Lekker duurzaam dus.

Bedum, B.G. Smith

effect hebben. FOTO ARCHIEF GERRIT BOER

HERMAN G. IDEMA

Kort en krachtig: Het bedrijfsleven in de regio Emmen-Coevorden is van mening dat de hele N34 verdubbeld moet worden. Van Coevorden tot en met Zuidlaren. En dat om te beginnen het grootste knelpunt in deze slagader van de regionale economie snel moet worden aangepakt, de situatie rond de rotonde bij Gieten.

Dat zeggen we al sinds 2010 tegen het Drents parlement, herhaalden we daar in 2014 en ook in 2018 hebben we er opnieuw een lans voor gebroken richting de Drentse politiek, plus waar dat kon ook op andere plaatsen. Niet zonder reden en niet zonder succes. Het wegvak van Coevorden tot aan Emmen-Centrum krijgt vier rijstroken. Nu de volgende fase. En wel hierom.

De N34 is voor de regio Emmen-Coevorden meer dan een strook asfalt van A naar B. Het is de meest directe verbinding met de stad Groningen, het onderzoeks- en kennis-centrum van Noord-Nederland. De N34 is tevens de meest efficiënte route tussen beide steden die op tal van terreinen steeds nauwer met elkaar verbonden raken. Maar in de huidige vorm wel een gevaarlijke route, om het aspect verkeersveiligheid direct maar op tafel te leggen. Een verdubbeling kan die veiligheid aanzienlijk verhogen. En wat milieu betreft: onze regio loopt voorop in de ontwikkeling van rijden op waterstof en elektrische voertuigen op stroom uit eigen regio gaan explosief toenemen de komende jaren. Uitstoot, lawaai, is dus niet echt een issue meer wanneer de weg over tien, twaalf jaar klaar is.

De rol van de N34 voor de regio gaat in de ogen van het bedrijfsleven verder dan een veilige en snelle verbinding Coevorden-Emmen-Groningen. Ze is onderdeel van de kennisader tussen Enschede en Groningen, twee voor onze regio belangrijke universiteitsregio's. De N34 vormt de verbinding tussen de specialistische onderzoeks- en kennis-centra van Twente en Groningen en de innovatieve maakregio Coevorden-Emmen, die er precies tussenin ligt als onderdeel van de Dutch TechZone.

Een citaat uit het rapport van de commissie onder leiding van de twee topondernemers Sjoerd Vollebregt en Eiso Alberda van Ekenstein uit 2016, dat de basis legde voor wat nu de Dutch TechZone is: „Voor de regio geldt dat een belangrijke schakel ontbreekt, namelijk een goede doorgaande verbinding van Groningen, via Emmen, Coevorden, Hardenberg naar Enschede. De huidige reistijd, zeker gevoelsmatig, staat

Het gaat niet alleen om de feiten, maar ook om het gevoel

economische verbindingen en samenwerkingen in de weg. De Duitse A31 heeft gezorgd voor een verbetering, maar draagt onvoldoende bij aan het dichterbij elkaar brengen van economische structuren in Noord- en Oost-Nederland."

Het gaat dus niet alleen om veiligheid en harde feiten – snellere reistijden –, maar ook om gevoel. Dat hebben we twaalf jaar geleden al ervaren bij de opening van de A37. Van karrenspoor naar autoweg. Emmen kwam tussen de oren ineens een stuk dichterbij te liggen.

Welk beeld krijg je van een regio? Hoe ver is het gevoelsmatig? Dat speelt absoluut een rol, wil je economisch aantrekkelijk blijven voor kennis- en productiebedrijven. We kunnen op en rond de Hondsrug tenslotte niet allemaal leven van fietsende toeristen en wandelende overnachters.

Conjunctuur volgt infrastructuur. Bedrijven, we zagen het bij Tesla en Emmen, kijken echt vanuit allerlei perspectieven naar een gebied. Infrastructuur hoort daarbij in de top 3. Goede verbindingen zijn 'key' bij locatiekeuze. Goede verbindingen maken reistijden (ook in de hoofden) korter en reizen comfortabeler. Daarmee ontstaat een aantrekkelijk gebied voor mensen van elders om zich er ook als inwoner te vestigen en in Emmen gaan natuur en economie prima samen.

Wanneer de politiek en bedrijfsleven in Zuidoost Drenthe zich in de jaren zeventig en tachtig van de vorige eeuw niet zo sterk had gemaakt voor de realisatie van de snelweg A37 vanaf Hoogeveen en aan Duitse zijde de 'Lückenschluss' van de A31 Autobahn, hadden tal van bedrijven zich niet in de regio gevestigd, was de stad Emmen niet geworden wat ze nu is. En ontwikkelde Coevorden zich niet tot een steeds belangrijker internationaal logistiek centrum.

Een op zorgvuldige wijze verdubbelde N34 gaat de regio veel opleveren en maakt haar beter toekomstbestendig, op nationaal, maar ook internationaal niveau. De Hunebed Highway is inmiddels een begrip, maar de regio kan er pas echt van gaan profiteren wanneer hij wordt verdubbeld.

Herman G. Idema is directeur van VPB-Emmen.

3

10

DAGBLAD VAN NOORDEN zaterdag 22 februari 2020

DRE

Milieufederatie wil 80 km/u op N34

HILBRAND POLMAN

GIETEN De provincie houdt te weinig rekening met de stikstofproblematiek bij de plannen met de N34 tussen De Punt en Emmen. Onderzoek daarom ook een variant met een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur.

Dit schrijft de Natuur- en Milieufederatie Drenthe in een brief aan het college van Gedeputeerde Staten. Het college beslist naar verwachting dinsdag over een notitie waarin staat welke varianten voor een gedeeltelijke verdubbeling de komende maanden worden onderzocht op de gevolgen voor natuur en milieu. Ook komen daarbij de mogelijke oplossingen voor het verkeersknooppunt bij Gieten aan de orde.

NMF-directeur Reinder Hoekstra wijst in de brief op de geruchtmakende uitspraak van de Raad van State in mei vorig jaar. Die houdt in dat de overheid meer moet doen om beschermde natuurgebieden te beschermen tegen stikstof. Als de N34 gedeeltelijk wordt verdubbeld, gaan mensen er harder rijden. Bovendien gaan de plannen uit van meer verkeer. Dat zal ook economische gevolgen hebben, waarschuwt Hoekstra. Want als het verkeer meer stikstof uitstoot, blijft er minder ruimte over voor boerderijen en andere bedrijven in het gebied.

Hoekstra noemt het een omissie dat de provincie geen onderzoek gaat doen naar een stikstof- en klimaatvriendelijke variant. Dit houdt in dat de maximumsnelheid omlaag gaat en dat inhalen zo goed als onmogelijk wordt gemaakt. En, zo erkent Hoekstra, er moet een oplossing komen voor de rotonde bij Gieten, waar nu in de spits veel files ontstaan.

Provinciale Staten deden eind 2018 de principeuitspraak dat de N34 gedeeltelijk verdubbeld moet worden en dat de doorstroming bij Gieten moet verbeteren. Deze maatregelen moeten de verkeersveiligheid verhogen en de verbinding tussen de steden Groningen en Emmen verbeteren. Er is 90 miljoen euro beschikbaar.

Zoals het er nu naar uitziet, wil de provincie 12 van de 40 kilometer verdubbelen. Dat kan een tracé van 12 kilometer zijn, twee stukken van 6 kilometer, drie van 4 of vier van 3. Bij Gieten is de keuze tussen een flyover rechtstreeks over de rotonde, eentje die een stuk in westelijke richting is verlegd en een klaverblad.

Hoewel de provincie nog veel onderzoek moet doen naar de gevolgen van de verschillende varianten, is er al een levendige discussie ontstaan. Tegenstanders wijzen op de gevolgen voor natuur en landschap. Voorstanders wijzen op de vele ongelukken die nu al plaatsvinden op deze weg en op de noodzaak Emmen beter te ontsluiten.

Zienswijze 22

Van:
Verzonden: dinsdag 14 april 2020 10:17
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: Zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34
Bijlagen: IMG_20200414_0001.pdf; IMG_20200414_0002.pdf; IMG_20200414_0003.pdf

Categorieën: DIV

t.a.v. de heer M. Pasjes

Beste heer Pasjes,
Hierbij stuur ik u mijn zienswijze betreffende de concept notitie Reikwijdte en Detailniveau MER N34. Het origineel van die brief zend ik u voor de goede orde ook per post.

Met vriendelijke groet,

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000827
Ingek.: 14 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

JP20j01

Provincie Drenthe
t.a.v. de heer M.Pasjes
Postbus 122
9400 AC ASSEN

xxxx 14 april 2020

Geachte heer Pasjes,

Betreft : zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34

Onderstaand treft u aan mijn zienswijze betreffende de concept notitie Reikwijdte en Detailniveau MER N34.

1.
Volgens genoemde notitie is het plan om de N34 gedeeltelijk te verbreden. Ik heb daar bezwaar tegen omdat dit voor mij een toename van de geluidsoverlast zal betekenen.
Ik ben woonachtig in de nabijheid, in elk geval op gehoorsafstand, van de N34. Hemelsbreed is de afstand tussen de N34 en mijn huis 400 meter. Ik ondervind nu al geluidshinder van die weg. Bij elke windrichting, met uitzondering van een behoorlijke westenwind, is sprake van lawaai afkomstig van de auto's en motoren op de N34.
Indien een (gedeeltelijke) verbreding gerealiseerd wordt en de toegestane snelheid op de N34 wordt gehandhaafd op 100 kilometer per uur, is voor mij sprake van een verdubbeling van de geluidsoverlast.
Ik vind dat niet acceptabel, helemaal nu sprake is van een volstrekt onnodig plan tot verbreding van die weg, zoals hieronder zal worden betoogd.

2.
Onderdeel van het plan tot (gedeeltelijke) verdubbeling is het aanpakken van de huidige rotonde bij Gieten. Op de pagina's 37 en 38 van de concept notitie worden de twee overgebleven alternatieven voor de fly-over besproken.
Voor mij is de verschoven fly-over, als voorgesteld in figuur 6.4 onbespreekbaar. Hiermee zou het doorgaande gedeelte van dat stuk N34 in westelijke richting opgeschoven worden en dat betekent dat dit gedeelte nog dichter bij mijn huis komt te liggen dan de geschetste

400 meter. Dat houdt in een verdere toename van de geluidsoverlast en dat is voor mij niet acceptabel.
Ik geef dus de voorkeur aan een fly-over op de huidige locatie van het verkeersplein. Wat mij betreft wordt de doorgaande weg aldaar verdiept aangelegd. Op die manier ontstaat voor de omwonenden de minste geluidsoverlast.
In een artikel in het blad "De Schakel" van 25 maart jl. valt te lezen dat het college van Gedeputeerde Staten van Drenthe niet bereid is om extra geluidwerende maatregelen te nemen omdat dit de duur zou zijn. Een onredelijk en onhoudbaar standpunt. Immers, de hele verdubbeling van de N34 is een ondoordacht plan hetgeen van tafel moet. Dan blijft er alsnog genoeg budget over om de N34 ter plaatste van de fly-over verdiept aan te leggen.

3.
Uit sommige uitlatingen van inwoners van Eext zou afgeleid kunnen worden dat de wens om een directe aansluiting van Eext op de N34 te realiseren, breed gedragen zou worden. Dat is echter niet het geval. Een dergelijke directe aansluiting zou namelijk onder andere aangelegd kunnen worden aan het einde van de Naweg in oostelijke richting. Die weg loopt nu nog dood aldaar.
Het lijkt me duidelijk dat ik op geen enkele wijze akkoord kan gaan met een dergelijke omvorming van de Naweg tot een soort ontsluitingsweg. Het spreekt voor zich dat dit nog een verdere toename van de geluidsoverlast zou inhouden. Een dergelijke wens moet ik dus resoluut afwijzen.

4.
Zoals uit het bovenstaande blijkt heb ik grote bezwaren tegen de verdubbeling van de N34 en de aanpak van het verkeersplein bij Gieten tenzij die op het huidige tracé en verdiept wordt aangelegd.
De bedoeling van de gedeeltelijke verdubbeling is het verbeteren van de doorstroming van het verkeer enerzijds en het verhogen van de verkeersveiligheid anderzijds.
De doorstroming op de N34 is op dit moment al toereikend. Ik gebruik de weg regelmatig en er is nooit sprake van files, uitgezonderd tijdens de avond- en ochtendspits bij het verkeersplein Gieten.
Verder blijkt dat zelfs bij gebruik van het gehele traject Emmen – De Punt de tijdswinst maximaal 3 minuten zal bedragen. Derhalve zal de doorstroming niet of nauwelijks verbeteren.
Wat de verkeersveiligheid betreft stelt uw provincie dat door de verdubbeling minder ongelukken zullen plaatsvinden.
Het valt echter te verwachten dat door de gedeeltelijke verdubbeling de verkeersveiligheid juist zal afnemen. Er zal harder worden gereden op de tweebaans stukken en er zullen gevaarlijke situaties ontstaan als bij het einde van de dubbele strook weer moet worden ingevoegd. De verleiding om nog even een extra voorligger "mee te pakken" voordat wordt ingevoegd, zal voor veel automobilisten groot zijn.
Maar met eenvoudige ingrepen kan het wegontwerp verbeterd worden wat tot minder ongelukken zal leiden. Rijbaanscheiding met een lage afscheiding op de middenstreep is eenvoudig en doelmatig om inhalen tegen te gaan. Als de maximum snelheid wordt teruggebracht tot 80 km/h zal de verkeersveiligheid sowieso verbeteren.

5.
Verder toont onderzoek van Rijkwaterstaat aan dat de verdubbeling van de N33 geleid heeft tot harder rijden dan toegestaan en dat daarmee de stikstofuitstoot ter plaatse is vergroot. De natuurgebieden aan weerszijden van de N34 hebben al sterk te lijden onder de neerslag van stikstof. Volgens een recent rapport van het Wereld Natuur Fonds gaat het met de natuur in Nederland slechter dan ooit, met name als gevolg van de toegenomen stikstof uitstoot.
Het is dan naar mijn mening niet verantwoord om naar een verdubbeling van de N34 te streven die het beoogde effect niet zal realiseren.

Met vriendelijke groet,

PROVINCIE DRENTHE
No.:
Ingek.: 15 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Provincie Drenthe
t.a.v. de heer M.Pasjes
Postbus 122
9400 AC ASSEN

xxxxx, 14 april 2020

Geachte heer Pasjes,

Betreft : zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34

Onderstaand treft u aan mijn zienswijze betreffende de concept notitie Reikwijdte en Detailniveau MER N34.

1.
Volgens genoemde notitie is het plan om de N34 gedeeltelijk te verbreden. Ik heb daar bezwaar tegen omdat dit voor mij een toename van de geluidsoverlast zal betekenen.
Ik ben woonachtig in de nabijheid, in elk geval op gehoorsafstand, van de N34. Hemelsbreed is de afstand tussen de N34 en mijn huis 400 meter. Ik ondervind nu al geluidshinder van die weg. Bij elke windrichting, met uitzondering van een behoorlijke westenwind, is sprake van lawaai afkomstig van de auto's en motoren op de N34.
Indien een (gedeeltelijke) verbreding gerealiseerd wordt en de toegestane snelheid op de N34 wordt gehandhaafd op 100 kilometer per uur, is voor mij sprake van een verdubbeling van de geluidsoverlast.
Ik vind dat niet acceptabel, helemaal nu sprake is van een volstrekt onnodig plan tot verbreding van die weg, zoals hieronder zal worden betoogd.

2.
Onderdeel van het plan tot (gedeeltelijke) verdubbeling is het aanpakken van de huidige rotonde bij Gieten. Op de pagina's 37 en 38 van de concept notitie worden de twee overgebleven alternatieven voor de fly-over besproken.
Voor mij is de verschoven fly-over, als voorgesteld in figuur 6.4 onbespreekbaar. Hiermee zou het doorgaande gedeelte van dat stuk N34 in westelijke richting opgeschoven worden en dat betekent dat dit gedeelte nog dichter bij mijn huis komt te liggen dan de geschetste

400 meter. Dat houdt in een verdere toename van de geluidsoverlast en dat is voor mij niet acceptabel.
Ik geef dus de voorkeur aan een fly-over op de huidige locatie van het verkeersplein. Wat mij betreft wordt de doorgaande weg aldaar verdiept aangelegd. Op die manier ontstaat voor de omwonenden de minste geluidsoverlast.
In een artikel in het blad "De Schakel" van 25 maart jl. valt te lezen dat het college van Gedeputeerde Staten van Drenthe niet bereid is om extra geluidwerende maatregelen te nemen omdat dit de duur zou zijn. Een onredelijk en onhoudbaar standpunt. Immers, de hele verdubbeling van de N34 is een ondoordacht plan hetgeen van tafel moet. Dan blijft er alsnog genoeg budget over om de N34 ter plaatste van de fly-over verdiept aan te leggen.

3.
Uit sommige uitlatingen van inwoners van Eext zou afgeleid kunnen worden dat de wens om een directe aansluiting van Eext op de N34 te realiseren, breed gedragen zou worden. Dat is echter niet het geval. Een dergelijke directe aansluiting zou namelijk onder andere aangelegd kunnen worden aan het einde van de Naweg in oostelijke richting. Die weg loopt nu nog dood aldaar.
Het lijkt me duidelijk dat ik op geen enkele wijze akkoord kan gaan met een dergelijke omvorming van de Naweg tot een soort ontsluitingsweg. Het spreekt voor zich dat dit nog een verdere toename van de geluidsoverlast zou inhouden. Een dergelijke wens moet ik dus resoluut afwijzen.

4.
Zoals uit het bovenstaande blijkt heb ik grote bezwaren tegen de verdubbeling van de N34 en de aanpak van het verkeersplein bij Gieten tenzij die op het huidige tracé en verdiept wordt aangelegd.
De bedoeling van de gedeeltelijke verdubbeling is het verbeteren van de doorstroming van het verkeer enerzijds en het verhogen van de verkeersveiligheid anderzijds.
De doorstroming op de N34 is op dit moment al toereikend. Ik gebruik de weg regelmatig en er is nooit sprake van files, uitgezonderd tijdens de avond- en ochtendspits bij het verkeersplein Gieten.
Verder blijkt dat zelfs bij gebruik van het gehele traject Emmen – De Punt de tijdswinst maximaal 3 minuten zal bedragen. Derhalve zal de doorstroming niet of nauwelijks verbeteren.
Wat de verkeersveiligheid betreft stelt uw provincie dat door de verdubbeling minder ongelukken zullen plaatsvinden.
Het valt echter te verwachten dat door de gedeeltelijke verdubbeling de verkeersveiligheid juist zal afnemen. Er zal harder worden gereden op de tweebaans stukken en er zullen gevaarlijke situaties ontstaan als bij het einde van de dubbele strook weer moet worden ingevoegd. De verleiding om nog even een extra voorligger "mee te pakken" voordat wordt ingevoegd, zal voor veel automobilisten groot zijn.
Maar met eenvoudige ingrepen kan het wegontwerp verbeterd worden wat tot minder ongelukken zal leiden. Rijbaanscheiding met een lage afscheiding op de middenstreep is eenvoudig en doelmatig om inhalen tegen te gaan. Als de maximum snelheid wordt teruggebracht tot 80 km/h zal de verkeersveiligheid sowieso verbeteren.

Zienswijze 23

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000583
Ingek.: 24 MAART 2020
TEAM: NN
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

onderwerp: zienswijze gedeeltelijke verdubbeling N34

Aan: het college van Gedeputeerde Staten van Drenthe,
tav de heer M. Pasjes,
Postbus 122,
9400 AC Assen
én
per mail: post@drenthe.nl.

Gasselte, 22 maart 2020

Op 3 maart 2020 geeft u kennis van het planvoornemen inzake de gedeeltelijke verdubbeling van de Hunebedhighway N34 en de reconstructie van het verkeersplein Gieten, alsmede van de MER-procedure.
Er is gelegenheid om een zienswijze in te dienen op of adviezen aan te dragen over de inhoud van het op te stellen MER-rapport.
De door u opgestelde concept-notitie Reikwijdte en Detailniveau MER ligt vanaf 5 maart 2020 ter inzage en is de basis van de plannen.

Hierbij geef ik u mijn zienswijze:
a. de procedure;
b. inhoudelijk.

1. de procedure
a.
Om tot een inhoudelijk oordeel te komen moet genoemde notitie worden geraadpleegd. Dat kan op een aantal gemeentehuizen, het provinciehuis en digitaal.
Ik heb begrepen dat het desgevraagd toezenden van een papieren exemplaar door u niet wordt toegestaan, ook niet nu het bezoeken van het gemeentehuis als gevolg van de coronacrises geen optie is.
Wil ik tot een goed afgewogen oordeel komen dan dien ik gebruik te maken van een papieren exemplaar.
U maakt het mij in feite onmogelijk om goed te reageren. Dat is kwalijk.

b.
Tijdens een inloopbijeenkomst in Borger kon een flyer worden meegenomen. Daarin staat o.a. dat de provincie delen van de N34 wil verdubbelen om de weg sneller en veiliger te maken; deze conclusie is gebaseerd op "het doorlopen van de mobiliteitsladder en het toepassen van het 3Emodel". Wat die ladder en dat model inhouden: geen idee. Maar zij liggen wel ten grondslag aan het principiële besluit van Provinciale Staten van Drenthe (eind 2018), bevestigd door Gedeputeerde Staten via het bestuursakkoord. Aan met name het besluit van PS is geen enkele formele vorm van inspraak vooraf gegaan en was bezwaar maken tegen het voornemen dan wel tegen het genomen besluit niet mogelijk, althans, ik heb daar niets over gevonden.
De besluiten tot (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 liggen er dus en zijn kennelijk onomkeerbaar. De burgers mogen zich alleen bezig houden met de uitvoering van deze besluiten: een viertal varianten wordt genoemd. Daaruit mag gekozen worden.
Ik vind deze gang van zaken ten principale onjuist; naar mijn mening moet de huidige procedure worden gestopt c.q. worden overgedaan, waarbij vanaf het begin inspraak en

participatie serieus worden genomen. Tevens dienen andere elementen, die van invloed kunnen zijn op de vraag: wel of niet (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34, bij de afweging te worden betrokken, zoals:

a. de aanleg van een spoorlijn Emmen-Stadskanaal;
b. autonome verbetering van het openbaar vervoer;
c. de gevolgen van de stikstofproblematiek in het algemeen en snelheidsverlaging in het bijzonder;
d. de gevolgen van ad a., b. en c. voor het gebruik van de N34;
e. de gevolgen van de te verwachten sluiting van vliegveld Eelde;
f. de gevolgen van verbreding van de N34 voor aanwonenden, zoals de bewoners van het Ericapark in Gasselte.

c.

De vier alternatieven voor de verbetering van de verkeersveiligheid zullen geen eensluidend resultaat opleveren. Redactioneel commentaar Dagblad van het Noorden dd 31.1.20: "Het is een bureaucratisch proces, waarna de partij, die alles in gang zette, de provincie, kan uitvoeren wat zij voor ogen had".
Zo'n proces maakt wantrouwig en lijkt er slechts voor de bühne te zijn. Want wat houdt uiteindelijk "wat zij voor ogen had" in? Uiteindelijk een complete vierbaansweg?
Dat wantrouwen wordt nog eens versterkt door een publicatie in het DvhN dd 13 maart 2020, waarbij de directeur van aannemersbedrijf Avitec meldt dat het uitgegraven zand, afkomstig van het in aanleg zijnde zonnepark Hollandia, onder meer gebruikt zal worden voor de aanleg van de verdubbeling van de N34.

d.

Voor zover valt na te gaan is de stikstofproblematiek niet betrokken bij de besluitvorming van Provinciale Staten eind 2018. Dat is een omissie, waardoor het besluit op drijfzand rust. Opgemerkt zij dat de Milieufederatie hierop tijdig vóór genoemde besluitvorming heeft gewezen. In de stukken ontbreekt dan ook een vijfde variant waarbij een onderzoek wordt gedaan naar de stikstof- en klimaatvriendelijke gevolgen. Ook dat is een omissie.
Uit de stukken kan niet de conclusie worden getrokken dat Provinciale Staten een zorgvuldige zoektocht hebben ondernomen naar het duurzaam inpassen van een nieuwe N34.
De conclusie kan ook niet anders zijn dan dat de basis, waarop het besluit van Provinciale Staten rust flinterdun is en het besluit tot (gedeeltelijk) verdubbelen prematuur.

e.

Indien rekening wordt gehouden met de stikstof- en klimaatproblematiek is het onontkoombaar om de maximum-snelheid op de N34 te verlagen naar 80 km/uur. De voordelen daarvan zijn bekend en evident. Deze variant wordt gemist.

2. inhoudelijk

a.

Feit is dat er twee problemen zijn:

- de verkeerssituatie bij de rotonde Gieten, met name tijdens de spits;
- de verkeersveiligheid op de N34.

b.

In de flyer "Verkeersonderzoek" staat nergens de grootte van de capaciteit van de N34. Dat is een omissie. Wel is er een tabel autonome groei 2014-2040. Nergens wordt aangegeven hoe groot de capaciteitsdruk nu is (per uur bijvoorbeeld) en zal worden. Dus is het niet mogelijk een conclusie te trekken over de noodzaak tot het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34. Verder: de noodzaak om tot een (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 te besluiten wordt nergens aangetoond. Wel wordt gewezen op de filevorming – alleen tijdens de spits – in Gieten, en op het feit dat slechts 20 % van de

weggebruikers gebruik maakt van het traject Emmen-De Punt. En die weggebruikers kunnen – bij uitvoeren van de plannen – rekenen op een tijdwinst van een schamele 3 minuten.
Als het probleem bij de rotonde Gieten kan worden opgelost – zie onder – dan is er geen enkele aanleiding om verder iets te doen.

c.
Het is jammer en onjuist om de reconstructie van de rotonde Gieten en het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 aan elkaar te koppelen. Genoemde reconstructie is noodzakelijk en dient zo snel mogelijk gerealiseerd te worden. Deze rotonde ligt er nog niet zo lang, maar is – bij gebrek aan visie bij de overheid – een totale mislukking gebleken. Pure kapitaalvernietiging. Van het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 kan niet gezegd worden dat er haast bij is; ik kom daar straks op terug. Daarom dient deze reconstructie als afzonderlijk, zelfstandig project te worden aangemerkt, zeker ook omdat de noodzaak tot reconstrueren door nagenoeg ieder wordt onderkend en er dus snel gehandeld kan worden, zulks in tegenstelling tot het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34, waarbij grote vraagtekens kunnen worden gezet over nut en noodzaak, en de planning onder grote druk zal komen te staan.
Er zijn verschillende varianten: een fly-over, een verschoven fly-over en een klaverblad. Wat het ook wordt: de uitgangspunten dienen onder andere te zijn:
x geen files meer; dus een goede constante doorstroming;
x geen geluidsoverlast voor de bewoners van de aanliggende wijken in Gieten;
x geen geluidsoverlast voor bewoners van Eext;
x geen aantasting van de natuur en van landbouwgronden.
Op basis hiervan ligt het voor de hand te denken aan het verdiept aanleggen van de N33 ter hoogte van de huidige rotonde en richting Veendam doorlopend tot voorbij de bebouwing. De N34 kan dan op maaiveldhoogte over de huidige rotonde worden gelegd. Bij de keuze voor een variant mag geld niet doorslaggevend zijn, ook als dat betekent dat er te weinig geld over blijft voor het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34.

d.
De verkeersveiligheid op de N34 staat zeker onder druk, gezien de cijfers. Het is echter zaak meer inzicht te krijgen in de oorzaken. Ongelukken worden niet alleen veroorzaakt door onjuist inhalen en botsingen, maar ook door te hard rijden en autonoom fout rijgedrag, zoals het keren op de weg. Anders gezegd: niet alle ongelukken houden verband met een onveilige weg; het is dus onaannemelijk te veronderstellen dat door het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 het aantal verkeersongelukken zal dalen.
Maar als er dan toch maatregelen genomen moeten worden, dan is de verkeersveiligheid op de N34 het beste gediend om vanaf Emmen tot De Punt een fysieke rijbaanscheiding (hekwerk of iets dergelijks) in het midden aan te brengen, waardoor inhalen onmogelijk wordt. Daar is natuurlijk enige ruimte voor nodig. Daarnaast zal er enige ruimte moeten zijn aan de zijkanten van de weg, zodanig dat bij calamiteiten de hulpverlening niet in het gedrang komt: de hulpverlener kan iets naar links en het verkeer schikt in naar rechts. Tenslotte is het wenselijk te bezien om op enige afstand van elkaar een parkeer-/pechstrook aan te brengen rechts van de weg.
Bij een goede verkeersveiligheid en een goede doorstroming is niet te verwachten dat de automobilist een "vluchtroute", dus door de dorpen, zal kiezen immers dan zal zijn reistijd veel langer zijn. Angst daarvoor is ongegrond.

e.
Ook om andere redenen is het overbodig dan wel ongewenst om de N34 (gedeeltelijk) te verdubbelen:
1. De N34 loopt door het schitterende Hondsruggebied met zijn Unesco-status, dwars door beschermde natuurgebieden en dwars door landschappen, die worden gerekend tot de mooiste van Nederland. Het is zaak de Unesco-status en deze gebieden te koesteren en niet verder op te offeren aan een rijwinst van ongeveer 3 minuten, gerekend vanaf Emmen tot aan de Punt. Daarbij komt dat 80% van het verkeer niet van deze gehele

route gebruikt maakt. De kans, dat bij (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 de Unesco-status vervalt is – volgens deskundigen – groot. Immers, de oorspronkelijke historische rust wordt verder aangetast.

2. (gedeeltelijk) Verdubbelen nodigt uit tot het inhalen van voorgangers. Maar dat kan helemaal niet omdat het niet mag, immers de maximum-snelheid gaat niet omhoog; en aan het eind van de verbreding ontstaan er gevaarlijke en onveilige situaties en files bij het invoegen, omdat twee rijen auto's weer één rij moeten worden.
De bedoeling van het plan is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dat gaat dus zeker niet gebeuren.

3. Verbreding, zeker als die aan de oostzijde van de weg plaatsvindt, levert meer geluid en dus meer geluidsoverlast op. Tijdens de inloopavond in Borger vertelde men dat de normen niet zouden worden overschreden. Maar er is ook nog zoiets als een subjectieve geluidsnorm. En sinds de WMD-boomkap in 2017 in het bos tussen Gasselte/Drouwen en de N34, waarbij met de belangen van de bewoners geen rekening werd gehouden, is de herrie, zeker bij westenwind, al nauwelijks meer te harden. Dat wordt dus wat als de N34 een fiks aantal meters opschuift naar het oosten; van de gemeente Aa en Hunze mag zeker worden verwacht dat zij de vrees en de klachten hierover serieus neemt en inwoners steunt bij hun poging opschuiven van de weg in oostelijke richting te voorkomen.

4. Bij verbreding van weggedeelten en handhaving van de snelheidsgrens van 100 km/uur wordt het beoogde doel: verbetering van de verkeersveiligheid, niet gehaald. Ervaring leert, bijvoorbeeld op de N33, waar 100 km/uur mag worden gereden, dat velen die limiet overschrijden, met alle veiligheidsgevolgen van dien.

5. Volgens de provincie gaat het primair om de verkeersveiligheid; niettemin kan men zich – ook door de haast die wordt gemaakt en het fanatisme, waarmee het plan wordt gebracht - niet aan de indruk onttrekken dat de voornaamste drijfveer is het stimuleren van de economische ontwikkeling van gebieden langs de N34. Opgemerkt zij daarbij dat de Drentse economie juist floreert dankzij de beperkte infrastructuur en het beperkte aantal bedrijfsterreinen, dus het toerisme en dat die drijfveer haaks staat op het provinciale beleid, dat voorrang geeft aan het verder ontwikkelen van het toerisme.

Ik verzoek u mij een ontvangstbevestiging te zenden.

Met vriendelijke groet,

doc. N34; zienswijze-d

Zienswijze 24

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000584
Ingek.: 24 MAART 2020
TEAM: V.V
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

onderwerp: zienswijze gedeeltelijke verdubbeling N34

Aan: het college van Gedeputeerde Staten van Drenthe,
tav de heer M. Pasjes,
Postbus 122,
9400 AC Assen
én
per mail: post@drenthe.nl.

Gasselte, 23 maart 2020

Op 3 maart 2020 geeft u kennis van het planvoornemen inzake de gedeeltelijke verdubbeling van de Hunebedhighway N34 en de reconstructie van het verkeersplein Gieten, alsmede van de MER-procedure.
Er is gelegenheid om een zienswijze in te dienen op of adviezen aan te dragen over de inhoud van het op te stellen MER-rapport.
De door u opgestelde concept-notitie Reikwijdte en Detailniveau MER ligt vanaf 5 maart 2020 ter inzage en is de basis van de plannen.

Hierbij geef ik u mijn zienswijze:
a. de procedure;
b. inhoudelijk.

1. de procedure
a.
Om tot een inhoudelijk oordeel te komen moet genoemde notitie worden geraadpleegd. Dat kan op een aantal gemeentehuizen, het provinciehuis en digitaal.
Ik heb op 2 maart jl per mail om een papieren exemplaar gevraagd. Reactie op 3 maart jl van de projectcommunicatieadviseur van de provincie Drenthe per mail: "Dat kunnen we niet", met een verwijzing naar digitale raadpleging c.q. bezoek aan het gemeentehuis van Gieten. Bij mail van 5 maart jl heb ik als volgt gereageerd:

Wil ik op een zorgvuldige manier een zienswijze opstellen, dan heb ik een papieren exemplaar nodig, die ik in mijn eigen omgeving en met behulp van de mij vertrouwde spullen kan raadplegen en gebruiken.
Voor dat doel raadplegen van een site of een exemplaar dat ter inzage ligt is voor mij niet mogelijk.
U maakt het mij dus onmogelijk om op een adequate manier een zienswijze te redigeren. Dat is zeer kwalijk en strijdig met de beginselen, die betrekking hebben op inspraak en het betrekken van de burger bij een voorgenomen plan.
Daarnaast: het gaat om een miljoenen kostend project. Wat maakt dan een paar honderd euro uit voor het verstrekken van een aantal papieren exemplaren?
U wekt sterk de indruk dat u er alles aan doet om het aantal zienswijzen zoveel mogelijk te beperken.
Ik zie uw reactie op korte termijn tegemoet. Dan kan ik die – zo nodig – verwerken in mijn zienswijze.

Een reactie is tot op heden niet ontvangen.
Voor wat betreft het bezoeken van het gemeentehuis in Gieten: ik verwijs naar de website van de gemeente Aa en Hunze, waar wordt geadviseerd "het gemeentehuis zoveel mogelijk te vermijden"; overigens zijn de openingstijden aangepast.
Een nader advies over de raadpleging op het gemeentehuis in verband met "corona" heb ik op uw site overigens niet aangetroffen.
U maakt het mij in feite onmogelijk om goed te reageren. Dat is kwalijk.

b.
Tijdens een inloopbijeenkomst in Borger kon een flyer worden meegenomen. Daarin staat o.a. dat de provincie delen van de N34 wil verdubbelen om de weg sneller en veiliger te maken; deze conclusie is gebaseerd op "het doorlopen van de mobiliteitsladder en het toepassen van het 3Emodel". Wat die ladder en dat model inhouden: geen idee. Maar zij liggen wel ten grondslag aan het principiële besluit van Provinciale Staten van Drenthe (eind 2018), bevestigd door Gedeputeerde Staten via het bestuursakkoord. Aan met name het besluit van PS is geen enkele formele vorm van inspraak vooraf gegaan en was bezwaar maken tegen het voornemen dan wel tegen het genomen besluit niet mogelijk, althans, ik heb daar niets over gevonden.
De besluiten tot (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 liggen er dus en zijn kennelijk onomkeerbaar. De burgers mogen zich alleen bezig houden met de uitvoering van deze besluiten: een viertal varianten wordt genoemd. Daaruit mag gekozen worden.
Ik vind deze gang van zaken ten principale onjuist; naar mijn mening moet de huidige procedure worden gestopt c.q. worden overgedaan, waarbij vanaf het begin inspraak en participatie serieus worden genomen. Tevens dienen andere elementen, die van invloed kunnen zijn op de vraag: wel of niet (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34, bij de afweging te worden betrokken, zoals:

a. de aanleg van een spoorlijn Emmen-Stadskanaal;
b. autonome verbetering van het openbaar vervoer;
c. de gevolgen van de stikstofproblematiek in het algemeen en snelheidsverlaging in het bijzonder;
d. de gevolgen van ad a., b. en c. voor het gebruik van de N34;
e. de gevolgen van de te verwachten sluiting van vliegveld Eelde;
f. de gevolgen van verbreding van de N34 voor aanwonenden, zoals de bewoners van het Ericapark in Gasselte.

c.
De vier alternatieven voor de verbetering van de verkeersveiligheid zullen geen eensluidend resultaat opleveren. Redactioneel commentaar Dagblad van het Noorden dd 31.1.20: "Het is een bureaucratisch proces, waarna de partij, die alles in gang zette, de provincie, kan uitvoeren wat zij voor ogen had".
Zo'n proces maakt wantrouwig en lijkt er slechts voor de bühne te zijn. Want wat houdt uiteindelijk "wat zij voor ogen had" in? Uiteindelijk een complete vierbaansweg?
Dat wantrouwen wordt nog eens versterkt door een publicatie in het DvhN dd 13 maart 2020, waarbij de directeur van aannemersbedrijf Avitec meldt dat het uitgegraven zand, afkomstig van het in aanleg zijnde zonnepark Hollandia, onder meer gebruikt zal worden voor de aanleg van de verdubbeling van de N34.

d.
Voor zover valt na te gaan is de stikstofproblematiek niet betrokken bij de besluitvorming van Provinciale Staten eind 2018. Dat is een omissie, waardoor het besluit op drijfzand rust. Opgemerkt zij dat de Milieufederatie hierop tijdig vóór genoemde besluitvorming heeft gewezen. In de stukken ontbreekt dan ook een vijfde variant waarbij een onderzoek wordt gedaan naar de stikstof- en klimaatvriendelijke gevolgen. Ook dat is een omissie.
Uit de stukken kan niet de conclusie worden getrokken dat Provinciale Staten een zorgvuldige zoektocht hebben ondernomen naar het duurzaam inpassen van een nieuwe N34.
De conclusie kan ook niet anders zijn dan dat de basis, waarop het besluit van Provinciale Staten rust flinterdun is en het besluit tot (gedeeltelijk) verdubbelen prematuur.

e.
Indien rekening wordt gehouden met de stikstof- en klimaatproblematiek is het onontkoombaar om de maximum-snelheid op de N34 te verlagen naar 80 km/uur. De voordelen daarvan zijn bekend en evident. Deze variant wordt gemist.

2. inhoudelijk

a.

Feit is dat er twee problemen zijn:

- de verkeerssituatie bij de rotonde Gieten, met name tijdens de spits;
- de verkeersveiligheid op de N34.

b.

In de flyer "Verkeersonderzoek" staat nergens de grootte van de capaciteit van de N34. Dat is een omissie. Wel is er een tabel autonome groei 2014-2040. Nergens wordt aangegeven hoe groot de capaciteitsdruk nu is (per uur bijvoorbeeld) en zal worden. Dus is het niet mogelijk een conclusie te trekken over de noodzaak tot het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34. Verder: de noodzaak om tot een (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 te besluiten wordt nergens aangetoond. Wel wordt gewezen op de filevorming – alleen tijdens de spits – in Gieten, en op het feit dat slechts 20 % van de weggebruikers gebruik maakt van het traject Emmen-De Punt. En die weggebruikers kunnen – bij uitvoeren van de plannen – rekenen op een tijdwinst van een schamele 3 minuten.
Als het probleem bij de rotonde Gieten kan worden opgelost – zie onder – dan is er geen enkele aanleiding om verder iets te doen.

c.

Het is jammer en onjuist om de reconstructie van de rotonde Gieten en het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 aan elkaar te koppelen. Genoemde reconstructie is noodzakelijk en dient zo snel mogelijk gerealiseerd te worden. Deze rotonde ligt er nog niet zo lang, maar is – bij gebrek aan visie bij de overheid – een totale mislukking gebleken. Pure kapitaalvernietiging. Van het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 kan niet gezegd worden dat er haast bij is; ik kom daar straks op terug. Daarom dient deze reconstructie als afzonderlijk, zelfstandig project te worden aangemerkt, zeker ook omdat de noodzaak tot reconstrueren door nagenoeg ieder wordt onderkend en er dus snel gehandeld kan worden, zulks in tegenstelling tot het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34, waarbij grote vraagtekens kunnen worden gezet over nut en noodzaak, en de planning onder grote druk zal komen te staan.
Er zijn verschillende varianten: een fly-over, een verschoven fly-over en een klaverblad.
Wat het ook wordt: de uitgangspunten dienen onder andere te zijn:
x geen files meer; dus een goede constante doorstroming;
x geen geluidsoverlast voor de bewoners van de aanliggende wijken in Gieten;
x geen geluidsoverlast voor bewoners van Eext;
x geen aantasting van de natuur en van landbouwgronden.
Op basis hiervan ligt het voor de hand te denken aan het verdiept aanleggen van de N33 ter hoogte van de huidige rotonde en richting Veendam doorlopend tot voorbij de bebouwing. De N34 kan dan op maaiveldhoogte over de huidige rotonde worden gelegd.
Bij de keuze voor een variant mag geld niet doorslaggevend zijn, ook als dat betekent dat er te weinig geld over blijft voor het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34.

d.

De verkeersveiligheid op de N34 staat zeker onder druk, gezien de cijfers. Het is echter zaak meer inzicht te krijgen in de oorzaken. Ongelukken worden niet alleen veroorzaakt door onjuist inhalen en botsingen, maar ook door te hard rijden en autonoom fout rijgedrag, zoals het keren op de weg. Anders gezegd: niet alle ongelukken houden verband met een onveilige weg; het is dus onaannemelijk te veronderstellen dat door het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 het aantal verkeersongelukken zal dalen.
Maar als er dan toch maatregelen genomen moeten worden, dan is de verkeersveiligheid op de N34 het beste gediend om vanaf Emmen tot De Punt een fysieke rijbaanscheiding (hekwerk of iets dergelijks) in het midden aan te brengen, waardoor inhalen onmogelijk wordt. Daar is natuurlijk enige ruimte voor nodig. Daarnaast zal er enige ruimte moeten zijn aan de zijkanten van de weg, zodanig dat bij calamiteiten de hulpverlening niet in

het gedrang komt: de hulpverlener kan iets naar links en het verkeer schikt in naar rechts. Tenslotte is het wenselijk te bezien om op enige afstand van elkaar een parkeer-/pechstrook aan te brengen rechts van de weg.
Bij een goede verkeersveiligheid en een goede doorstroming is niet te verwachten dat de automobilist een "vluchtroute", dus door de dorpen, zal kiezen immers dan zal zijn reistijd veel langer zijn. Angst daarvoor is ongegrond.

e.
Ook om andere redenen is het overbodig dan wel ongewenst om de N34 (gedeeltelijk) te verdubbelen:
1. De N34 loopt door het schitterende Hondsruggebied met zijn Unesco-status, dwars door beschermde natuurgebieden en dwars door landschappen, die worden gerekend tot de mooiste van Nederland. Het is zaak de Unesco-status en deze gebieden te koesteren en niet verder op te offeren aan een rijwinst van ongeveer 3 minuten, gerekend vanaf Emmen tot aan de Punt. Daarbij komt dat 80% van het verkeer niet van deze gehele route gebruikt maakt. De kans, dat bij (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 de Unesco-status vervalt is – volgens deskundigen – groot. Immers, de oorspronkelijke historische rust wordt verder aangetast.

2. (gedeeltelijk) Verdubbelen nodigt uit tot het inhalen van voorgangers. Maar dat kan helermaal niet omdat het niet mag, immers de maximum-snelheid gaat niet omhoog; en aan het eind van de verbreding ontstaan er gevaarlijke en onveilige situaties en files bij het invoegen, omdat twee rijen auto's weer één rij moeten worden.
De bedoeling van het plan is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dat gaat dus zeker niet gebeuren.

3. Verbreding, zeker als die aan de oostzijde van de weg plaatsvindt, levert meer geluid en dus meer geluidsoverlast op. Tijdens de inloopavond in Borger vertelde men dat de normen niet zouden worden overschreden. Maar er is ook nog zoiets als een subjectieve geluidsnorm. En sinds de WMD-boomkap in 2017 in het bos tussen Gasselte/Drouwen en de N34, waarbij met de belangen van de bewoners geen rekening werd gehouden, is de herrie, zeker bij westenwind, al nauwelijks meer te harden. Dat wordt dus wat als de N34 een fiks aantal meters opschuift naar het oosten; van de gemeente Aa en Hunze mag zeker worden verwacht dat zij de vrees en de klachten hierover serieus neemt en inwoners steunt bij hun poging opschuiven van de weg in oostelijke richting te voorkomen.

4. Bij verbreding van weggedeelten en handhaving van de snelheidsgrens van 100 km/uur wordt het beoogde doel: verbetering van de verkeersveiligheid, niet gehaald. Ervaring leert, bijvoorbeeld op de N33, waar 100 km/uur mag worden gereden, dat velen die limiet overschrijden, met alle veiligheidsgevolgen van dien.

5. Volgens de provincie gaat het primair om de verkeersveiligheid; niettemin kan men zich – ook door de haast die wordt gemaakt en het fanatisme, waarmee het plan wordt gebracht - niet aan de indruk onttrekken dat de voornaamste drijfveer is het stimuleren van de economische ontwikkeling van gebieden langs de N34. Opgemerkt zij daarbij dat de Drentse economie juist floreert dankzij de beperkte infrastructuur en het beperkte aantal bedrijfsterreinen, dus het toerisme en dat die drijfveer haaks staat op het provinciale beleid, dat voorrang geeft aan het verder ontwikkelen van het toerisme.

Ik verzoek u mij een ontvangstbevestiging te zenden.

Met vriendelijke groet,

PROVINCIE DRENTHE

Zienswijze 25

No.: 2020000643

Ingek.: 30 MAART 2020

TEAM: VV

TE BEH. DOOR:

DWS: GAFD:

Mijn zienswijze betreffende de voorgestelde verdubbeling van de N34 - van Emmen-West tot De Punt.

Met de kennis van nu, is het nooit een schande een eerder voorgesteld voornemen omtrent een verdubbeling in te trekken. Hiermee refereer ik aan het leveren van stikstof en uitstoot, dat met name zeer schadelijk is voor de natuurgebieden weerzijden van de N34 op het betreffend weggedeelte.

Gelezen heb ik „dat de provincie doorgaat met natuurherstel". Hoe zo? en dan een autoriteit geleegenheid geven „even" snel in te halen?
Denkt u echt dat het gro van de automobilisten zich daar aan de max laten houden? Bovendien „even het gas erin" geeft weer meer uitlaat.

Verder vraag ik me werkelijk af of verdubbeling het echt veiliger maakt met weer sne en vaak laat invoegen aan het einde van de dubbele stroken. Vo gens my niet? laat de mensen rustig achter het vrachtverkeer 80 km/p.u. rijden. Het geeft schonere lucht en het ontmoedigt de automobilist. Ook niet verkeerd in deze klimatologische tijd.
Tijdwinst bij verdubbeling?
Een kwartier van enkele minuten lijkt me zo lee.

Is er besteedt het geld aan een echt veiliger oplossing voor de rotonde bij Gieten en stop er rest in het pakje van de natuurbeschermingen/of de noodzakelijke hoe dan ook (veeteelt) verplaatsing.
Veel wijsheid gewenst?

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000660
Ingek.: 31 MAART 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: GAFD.:

Zienswijze 26

onderwerp: zienswijze gedeeltelijke verdubbeling N34

Aan: het college van Gedeputeerde Staten van Drenthe,

t.a.v. de heer M. Pasjes,
Postbus 122,
9400 AC Assen

Gasselte, 30 maart 2020

In een brochure staat o.a. dat de provincie delen van de N34 wil verdubbelen om de weg sneller en veiliger te maken; deze conclusie is gebaseerd op "het doorlopen van de mobiliteitsladder en het toepassen van het 3Emodel". Zij liggen ten grondslag aan **het principiële besluit van Provinciale Staten van Drenthe (eind 2018), bevestigd door Gedeputeerde Staten via het bestuursakkoord. Voor een leek een onbegrijpelijk taal. Aan het besluit van PS is geen enkele vorm van inspraak aan vooraf gegaan en was** bezwaar maken tegen het voornemen, dan wel tegen het genomen besluit niet mogelijk.

De besluiten tot (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 liggen er en zijn **duidelijk onomkeerbaar. Wij mogen ons alleen bezig houden met de uitvoering van deze** besluiten: een viertal varianten wordt genoemd. Daaruit mag gekozen worden.
Ik vind deze gang van zaken niet goed, naar mijn mening moet de huidige procedure overgedaan worden, waarbij vanaf het begin inspraak serieus word genomen.

De vier alternatieven voor de verbetering van de verkeersveiligheid zullen geen **duidelijk resultaat opleveren.**
Redactioneel commentaar Dagblad van het Noorden dd 31.1.20: "Het is een bureaucratisch proces, waarna de partij, die alles in gang zette, de provincie, kan uitvoeren wat zij voor ogen had".
Wat houdt uiteindelijk "wat zij voor ogen had" in?
Een publicatie in het Dagblad van het Noorden dd. 13 maart 2020, waarbij de directeur van aannemersbedrijf Avitec meldt dat het uitgegraven zand, afkomstig van het in aanleg zijnde zonnepark Hollandia, onder meer gebruikt zal worden voor de aanleg van de verdubbeling van de N34, geeft het gevoel dat de besluiten, ondanks **inspraak, vast liggen.**

Voor zover valt na te gaan, ontbreekt een onderzoek dat wordt gedaan naar de stikstof- en klimaatvriendelijke gevolgen. De Milieufederatie heeft hier op gewezen **vóór genoemde besluitvorming.**

De conclusie kan niet anders zijn dan dat de basis, waarop het besluit van **Provinciale Staten rust, twijfelachtig is.**

Indien rekening wordt gehouden met de stikstof/fijnstof en klimaatprobleem is het **beter om de maximumsnelheid op de N34 te verlagen naar 80 km/uur. De voordelen daarvan zijn bekend. Deze mogelijkheid wordt gemist.**

Er zijn 2 problemen:

- **de verkeerssituatie bij de rotonde Gieten, met name tijdens de spits;**
- **de verkeersveiligheid op de N34.**

De reconstructie van de rotonde bij Gieten is noodzakelijk en dient zo snel mogelijk **gedaan worden. Daarom moet dit project apart worden behandeld, zeker ook omdat de noodzaak tot reconstrueren door bijna iedereen als noodzaak wordt gezien en er dus snel gehandeld kan worden, in tegenstelling tot het (gedeeltelijk) verdubbelen** van de N34, waarbij grote vraagtekens worden gezet over nut en noodzaak, en de **planning onder grote druk zal komen te staan.**
Er zijn verschillende varianten: een fly-over, een verschoven fly-over en een klaverblad.
Wat het ook wordt: de uitgangspunten dienen onder andere te zijn:
x geen files meer; dus een goede constante doorstroming;
x geen geluidsoverlast voor de bewoners van de aanliggende wijken in Gieten;
x geen geluidsoverlast voor bewoners van Eext;
x geen aantasting van de natuur en van landbouwgronden.

De verkeersveiligheid op de N34 staat zeker onder druk, gezien de cijfers.
Ongelukken worden niet alleen veroorzaakt door onjuist inhalen en botsingen, maar ook door te hard rijden en fout rijgedrag, zoals het keren op de weg. Anders gezegd: niet alle ongelukken houden verband met een onveilige weg, het is niet geloofwaardig te verwachten dat door het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 het **aantal verkeersongelukken zal dalen.**
De verkeersveiligheid op de N34 kan beter om vanaf Emmen tot De Punt een rijbaanscheiding in het midden aan te brengen, waardoor inhalen onmogelijk wordt.
Dat het verkeer een sluiproute zal nemen door de omliggende dorpen zal niet gauw gebeuren. Dit kost de automobilisten veel meer tijd,

De N34 loopt door het schitterende Hondsruggebied met Unesco-status, dwars door beschermde natuurgebieden en dwars door landschappen, die worden gerekend tot **de mooiste van Nederland. Het is goed de Unesco-status van deze gebieden te beschermen en niet op te offeren aan een rijwinst van ongeveer 3 minuten, gerekend vanaf Emmen tot aan de Punt.**

Gedeeltelijk verdubbelen nodigt uit tot het inhalen van voorgangers, en aan het eind van de verbreding ontstaan er beslist onveilige situaties en files bij het invoegen, omdat twee rijen auto's weer één rij moeten worden.
De bedoeling van het plan is het verbeteren van de verkeersveiligheid! !

Verbreding, zeker als die aan de oostzijde van de weg plaatsvindt, levert meer geluid en dus meer overlast op. De verkeersgeluiden worden nu al als zeer storend ervaren, zeker bij westenwind. Dat wordt nog erger als de weg opschuift naar het oosten en daar bomen gekapt moeten worden.
Volgens de provincie gaat het om de verkeersveiligheid, maar het is de vraag of de huidige plannen dat op lossen. Daar staat tegenover dat de natuur en de bewoners langs N34 schade en hinder ondervinden. Zeker nu PS hebben aangegeven dat geluidsmaatregelen niet aan de orde zijn.

Graag ontvang ik van u een bevestiging van ontvangst

Met vriendelijke groet,

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000659
Ingek.: 31 MAART 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Zienswijze 27

onderwerp: zienswijze gedeeltelijke verdubbeling N34

Aan: het college van Gedeputeerde Staten van Drenthe,

t.a.v. de heer M. Pasjes,
Postbus 122,
9400 AC Assen

Gasselte, 30 maart 2020

In een brochure staat o.a. dat de provincie delen van de N34 wil verdubbelen om de weg sneller en veiliger te maken; deze conclusie is gebaseerd op "het doorlopen van de mobiliteitsladder en het toepassen van het 3Emodel". Zij liggen ten grondslag aan **het principiële besluit van Provinciale Staten van Drenthe (eind 2018), bevestigd door Gedeputeerde Staten via het bestuursakkoord. Voor een leek een onbegrijpelijk taal. Aan het besluit van PS is geen enkele vorm van inspraak aan vooraf gegaan en was** bezwaar maken tegen het voornemen, dan wel tegen het genomen besluit niet mogelijk.

De besluiten tot (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 liggen er en zijn duidelijk onomkeerbaar. Wij mogen ons alleen bezig houden met de uitvoering van deze besluiten: een viertal varianten wordt genoemd. Daaruit mag gekozen worden.
Ik vind deze gang van zaken niet goed, naar mijn mening moet de huidige procedure overgedaan worden, waarbij vanaf het begin inspraak serieus word genomen.

De vier alternatieven voor de verbetering van de verkeersveiligheid zullen geen **duidelijk resultaat opleveren.**
Redactioneel commentaar Dagblad van het Noorden dd 31.1.20: "Het is een bureaucratisch proces, waarna de partij, die alles in gang zette, de provincie, kan uitvoeren wat zij voor ogen had".
Wat houdt uiteindelijk "wat zij voor ogen had" in?
Een publicatie in het Dagblad van het Noorden dd. 13 maart 2020, waarbij de directeur van aannemersbedrijf Avitec meldt dat het uitgegraven zand, afkomstig van het in aanleg zijnde zonnepark Hollandia, onder meer gebruikt zal worden voor de aanleg van de verdubbeling van de N34, geeft het gevoel dat de besluiten, ondanks **inspraak, vast liggen.**

Voor zover valt na te gaan, ontbreekt een onderzoek dat wordt gedaan naar de stikstof- en klimaatvriendelijke gevolgen. De Milieufederatie heeft hier op gewezen vóór genoemde besluitvorming.

De conclusie kan niet anders zijn dan dat de basis, waarop het besluit van **Provinciale Staten rust, twijfelachtig is.**

Indien rekening wordt gehouden met de stikstof/fijnstof en klimaatprobleem is het **beter om de maximumsnelheid op de N34 te verlagen naar 80 km/uur. De voordelen daarvan zijn bekend. Deze mogelijkheid wordt gemist.**

Er zijn 2 problemen:

- **de verkeerssituatie bij de rotonde Gieten, met name tijdens de spits;**
- **de verkeersveiligheid op de N34.**

De reconstructie van de rotonde bij Gieten is noodzakelijk en dient zo snel mogelijk **gedaan worden. Daarom moet dit project apart worden behandeld, zeker ook omdat de noodzaak tot reconstrueren door bijna iedereen als noodzaak wordt gezien en er dus snel gehandeld kan worden, in tegenstelling tot het (gedeeltelijk) verdubbelen** van de N34, waarbij grote vraagtekens worden gezet over nut en noodzaak, en de **planning onder grote druk zal komen te staan.**
Er zijn verschillende varianten: een fly-over, een verschoven fly-over en een klaverblad.
Wat het ook wordt: de uitgangspunten dienen onder andere te zijn:
x geen files meer; dus een goede constante doorstroming;
x geen geluidsoverlast voor de bewoners van de aanliggende wijken in Gieten;
x geen geluidsoverlast voor bewoners van Eext;
x geen aantasting van de natuur en van landbouwgronden.

De verkeersveiligheid op de N34 staat zeker onder druk, gezien de cijfers.
Ongelukken worden niet alleen veroorzaakt door onjuist inhalen en botsingen, maar ook door te hard rijden en fout rijgedrag, zoals het keren op de weg. Anders gezegd: niet alle ongelukken houden verband met een onveilige weg, het is niet geloofwaardig te verwachten dat door het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 het **aantal verkeersongelukken zal dalen.**
De verkeersveiligheid op de N34 kan beter om vanaf Emmen tot De Punt een rijbaanscheiding in het midden aan te brengen, waardoor inhalen onmogelijk wordt. Dat het verkeer een sluiproute zal nemen door de omliggende dorpen zal niet gauw gebeuren. Dit kost de automobilisten veel meer tijd,

De N34 loopt door het schitterende Hondsruggebied met Unesco-status, dwars door beschermde natuurgebieden en dwars door landschappen, die worden gerekend tot **de mooiste van Nederland. Het is goed de Unesco-status van deze gebieden te beschermen en niet op te offeren aan een rijwinst van ongeveer 3 minuten, gerekend vanaf Emmen tot aan de Punt.**

Gedeeltelijk verdubbelen nodigt uit tot het inhalen van voorgangers, en aan het eind van de verbreding ontstaan er beslist onveilige situaties en files bij het invoegen, omdat twee rijen auto's weer één rij moeten worden.
De bedoeling van het plan is het verbeteren van de verkeersveiligheid! !

Verbreding, zeker als die aan de oostzijde van de weg plaatsvindt, levert meer geluid en dus meer overlast op. De verkeersgeluiden worden nu al als zeer storend ervaren, zeker bij westenwind. Dat wordt nog erger als de weg opschuift naar het oosten en daar bomen gekapt moeten worden.
Volgens de provincie gaat het om de verkeersveiligheid, maar het is de vraag of de huidige plannen dat op lossen. Daar staat tegenover dat de natuur en de bewoners langs N34 schade en hinder ondervinden. Zeker nu PS hebben aangegeven dat geluidsmaatregelen niet aan de orde zijn.

Graag ontvang ik van u een bevestiging van ontvangst

Met vriendelijke groet,

Zienswijze 28 30-03-2020

Zienswijze NRD ten aanzien van de plannen voor de gedeeltelijke verdubbeling N34:

Wij wonen sinds 1968 vlak aan de N34 en worden zeer wel geconfronteerd met de mogelijke plannen.

Als dit voor het algemeen belang is, moeten we ons daar in schikken, maar daar hebben we juist grote twijfels over.

Behalve bij wegwerkzaamheden of een ongeval staat het verkeer bij ons voor het huis **nooit** stil.

Als bewoners van de Randweg Schipborg hebben we veelvuldig contact gehad met de Provincie via alle politieke **partijen en de inspraakmogelijkheid op het Provinciehuis.**

Ons standpunt als bewoners wordt in bijgaande bijlage duidelijk verwoord.

Hier willen we nog aan toevoegen dat door de **stikstofproblemathiek** het verlagen van de snelheid naar **80 km** veel **meer prioriteit moet krijgen in het NRD voor regionale wegen, net als bij de landelijke wegen zoals de A28. Het alternatief trajectcontrole op de N34 wordt in de plannen niet uitgewerkt terwijl dit voor het verbeteren van de verkeersveiligheid een beter middel is dan het gedeeltelijk verdubbelen van de N34. Bovendien is het goedkoper. Ook** de projecten die op dit moment worden uitgevoerd om de veiligheid op de N34 te verbeteren, en de positieve effecten **daarvan op de veiligheid en het terugdringen van het aantal (dodelijke) ongelukken (oa. maatregelen bij Odoorn, Odoornerveen, Klijndijk en Emmen-West), worden in het NRD niet meegewogen, terwijl deze van grote invloed zijn op de beeldvorming van de N34 als 'gevaarlijkste weg in Drenthe'. Met de aanpak van deze knelpunten zakt de N34 in de** opgestelde ranglijst van Sweco naar beneden, net als bij de landelijke wegen zoals de A28.

Gecombineerd met de maatregelen bij het verkeersplein Gieten moet dit ons inziens tot een bevredigende oplossing leiden.

Hopend een bijdrage te hebben geleverd met deze zienswijze verblijven wij

Hoogachtend

PROVINCIE DRENTHE
No.: 1020000672
01 APR. 2020
VV

1) **Bijlage Bewoners N34 Noord**
2) **Bijlage Nog enkele feiten**

Provincie Drenthe legt 4-baansweg op Hondsrug

Geacht College en leden van de raad,

Sinds oktober 2018 doet de provincie Drenthe onderzoek naar 'nut en noodzaak' van het (gedeeltelijk) **verdubbelen van de N34. Dit heeft geleid tot de Nota Reikwijdte en Detail (NRD). Onze conclusie: de voorgestelde maatregelen dragen nauwelijks bij aan de doelstelling én ze zijn niet-optimaal. Zo zal -na de voorgestelde ingrepen- het aantal verkeerdoden niet substantieel verminderen, ongeacht voor welke** verdubbelingsvariant er wordt gekozen! De ingrepen leveren beperkte rijtijdwinst (1-3 minuten) op voor iedereen die het traject Emmen-De Punt aflegt (*slechts 17-20%*). **Uitzondering betreffen de voorgestelde maatregelen bij knooppunt Gieten, hét knelpunt dat al jaren de veroorzaker is van files, vertragingen en ergernis.**

Verder voldoen de maatregelen onvoldoende aan het uitgangspunt no-regret (toekomstbestendig): éénmaal gelegd asfalt wordt nooit weer weggehaald en vanwege een beperkt budget wordt er van alles een beetje **gedaan (iets aan het knooppunt Gieten, drie óf vier trajecten gedeeltelijk verdubbelen) in de hoop en verwachting dat het voldoende is. Bewijs hiervoor ontbreekt.**

Dat brengt ons tot de conclusie dat er toegewerkt wordt naar een vooropgezet plan: de *volledige* verdubbeling van de N34, de opgestelde nota NRD is politiek gezien een doekje voor het bloeden. Doordat de voorgestelde **maatregelen in geringe mate effect zullen hebben (minimale rijtijdwinst, beperkte reductie aantal -dodelijke-verkeersongevallen) is een volledige verdubbeling van de weg nodig volgens de Provincie: en dat in het *enige* UNESCO Global Geopark dat Nederland rijk is, de Hondsrug in Drenthe. Dat mag u niet laten gebeuren!**

Op verzoek van de provincie hebben wij alternatieven aangedragen die minder ingrijpend zijn en wél effect sorteren. **Onze inbreng zien we onvoldoende terug in de nota, wat onze indruk versterkt dat de échte agenda een volledige verdubbeling is.**

Hoe dan wel?

Doorstroming: het verkeersplein Gieten is dé sleutel in de oplossing van de problemen. Er staan tijdens de spits files en er vinden relatief veel **kop-staartbotsingen plaats. Buiten de spits zijn die problemen er niet. Kies hiervoor de beste variant (de verschoven fly-over) welke recht doet aan het dorp Gieten, de gebruikers op de N33 en N34 én het OV. Wij pleiten voor een fasering waarbij na aanleg van deze verschoven fly-over,** gedurende één jaar de doorstroomproblemen gemonitord wordt. Besluit daarna -indien nodig- tot aanvullende maatregelen. Het NRD stelt dat de N34, met de aanpassing bij Gieten, **zonder verdere maatregelen de verwachte toestroom van autoverkeer tot 2040 aan kan. Los het probleem bij Gieten op en de doorstroming op de N34 is opgelost. Bijkomend voordeel: minder CO_2 uitstoot, minder uitstoot van fijnstof, minder files**

Verbeteren verkeersveiligheid: de dodelijke ongelukken in de afgelopen jaren zijn -op één na- het gevolg van menselijk handelen. Gecombineerd met een weg die niet (!) conform de principes van Duurzaam Veilig[1] is **ingericht levert dit gevaarlijke situaties op, zelfs mét de voorgestelde maatregelen. Het gedeeltelijk verdubbelen verhoogt de onderlinge snelheid tussen weggebruikers en deze snelheid is de oorzaak van veel dodelijke ongelukken (bron: SWOV en CROSS). Stel een inhaalverbod in op de hele N34, dwing dit af middels** trajectcontrole of een harde middenbaanscheiding.

Bewoners N34 Noord (bewoners langs de N34 in Midlaren, Schipborg, Anloo, Annen en Zuidlaren)

Namens deze,

---

[1] ***Het bieden van maximale bescherming aan weggebruikers door potentiele gevaarlijke situaties te elimineren***

Nog enkele feiten:

Wij zijn op basis van het tot op heden uitgevoerde onderzoek door verkeerskundig bureau Sweco en bureau Must (gebiedsanalyse) van oordeel m.b.t de voorgenomen gedeeltelijke verdubbeling van de N34, dat:

- de ruimtelijk-economische verwevenheid van de Hondsrug-dorpen (inclusief Emmen) met Groningen **onvoldoende is aangetoond, er zijn hooguit beperkte pendelrelaties (woon-werkverkeer);**
- **de capaciteit van de huidige weg voldoende is om de groei van het wegverkeer tot 2040 op te vangen;**
- **een investering van € 50-60 mln. in een (verschoven) fly-over bij Gieten de doorstroming en veiligheid adequaat bevordert;**
- de theoretische rijtijdwinst (luttele minuten) een overige investering van €30 mln. in een verdubbeling op geen enkele manier rechtvaardigt;
- **een gedeeltelijke verdubbeling een toenemende belasting van het milieu en de natuur betekent door extra uitstoot van CO2, stikstof, fijnstof, geluid, etc. zowel bij woongebieden als bij kwetsbare Natura 2000 gebieden;**
- **extra asfalt (*ca. 40-50 ha!*) een onomkeerbare belasting en aantasting betekent van waardevolle** landschappelijke elementen;
- **een gedeeltelijke verdubbeling geen reductie van (dodelijke) ongevallen zal betekenen (bron: rapport Sweco) terwijl dat een van de belangrijkste doelstelling is;**
- **door hogere snelheden bij het inhalen en uitvoegen er juist meer risicovolle situaties ontstaan (zoals bij de verdubbeling van de N33 al is gebleken);**
- nut en noodzaak van de voorgenomen gedeeltelijke verdubbeling onvoldoende zijn aangetoond
- **de relatie tussen het verhogen van de onderlinge snelheid van weggebruikers en de toename van (dodelijke) ongevallen wordt onderbelicht**
- **in de nota geen enkele ruimte ingebouwd is voor meer technologische mogelijkheden, andere visies op vervoersstromen, etc.**

Wij stellen voor om de besluitvorming over de verdubbelings-trajecten (Emmen-de Punt) en het **vervolgonderzoek naar de milieueffecten (via de milieueffect rapportages) te faseren: eerst besluitvorming en uitvoering van de fly-over Gieten, vervolgens na evaluatie van de effecten daarvan op de doelstellingen 'verbetering doorstroming en veiligheid' te besluiten over al dan niet 'gedeeltelijke verdubbeling'.**

<u>Onze voorkeur gaat uit naar:</u>
- **verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km/uur, instellen trajectcontrole en een algeheel inhaalverbod**
- **realiseren van een middenscheiding die het inhalen verhindert;**
- **het verharden van de berm waardoor een stuurfout niet direct fataal is;**
- verbeteren/verlengen van de bestaande in- en uitvoegstroken;
- meer gebruik te maken van technologische hulpmiddelen;
- **verbeteren van de fietsinfrastructuur over de Hondsrug.**

De maatregelen bij het verkeersplein Gieten moeten zo snel mogelijk uitgevoerd worden; de besluitvorming over het verder gedeeltelijk verdubbelen zou in een latere fase genomen moeten worden. Over een paar jaar zijn er meer beproefde technologische middelen toepasbaar om de doorstroming en veiligheid te waarborgen. Dit ter vermijding van het onnodig leggen van extra asfalt (*het gaat om ca. 40-50 hectare*)!

Wij hopen dat u onze bezwaren en ideeën wilt meewegen in uw planvorming.

NB. voor reacties kunt u mailen met:

Zienswijze 29

Van: donderdag 2 april 2020 15:23
Verzonden: provincie Drenthe
Aan: Zienswijze N34.doc
Onderwerp: Zienswijze N34.doc
Bijlagen:

DIV

Categorieën:

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000 697
Ingek.: 02 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Hierbij mijn zienswijze tav de verbreding van de N34.
Klopt het dat de heer Pasjes de behandelaar is?

Mer vriendelijke groet,

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000697
Ingek.: 02 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Aan: Gedeputeerden van de Provincie Drenthe
t.a.v. Team Verkeer en Vervoer de heer M. Pasjes

Datum: 2 april 2020

Zienswijze

Reactie op de concept-notitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34

Besluit GS 25-02-2020 kenmerk 5.5/2020 000291 terinzagelegging NRD 5 maart 2020

1. Belanghebbende

   Mijn recreatiewoning is 800 m van de N34. Ik beschouw me derhalve belanghebbende ten aanzien van de "verdubbeling N34".

2. Omgevingsgeluid

   Op dit moment is er hinder van het omgevingsgeluid van de N34. Met de verdubbeling van de N34 zal de geluidshinder toenemen.

3. Bezwaar

   Ik maak ernstig bezwaar tegen de te verwachte toename van de geluidshinder.

Met vriendelijke groet,

Aan: Gedeputeerden van de Provincie Drenthe
t.a.v. Team Verkeer en Vervoer de heer M. Pasjes

Van:

Datum: 2 april 2020

Zienswijze

Reactie op de concept-notitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34

Besluit GS 25-02-2020 kenmerk 5.5/2020 000291 terinzagelegging NRD 5 maart 2020

1. Belanghebbende

   Mijn recreatiewoning is 800 m van de N34. Ik beschouw me derhalve belanghebbende ten aanzien van de "verdubbeling N34".

2. Omgevingsgeluid

   Op dit moment is er hinder van het omgevingsgeluid van de N34. Met de verdubbeling van de N34 zal de geluidshinder toenemen.

3. Bezwaar

   Ik maak ernstig bezwaar tegen de te verwachte toename van de geluidshinder.

Met vriendelijke groet,

Zienswijze 30

Van: woensdag 1 april 2020 13:47
Verzonden: provincie Drenthe zienswijze
Aan: aanpassing N34
Onderwerp:

DIV

Categorieën:

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000684
Ingek.: 01 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

M.,
Hierbij mijn zienswijze op de aanpassingen van de N34:

In mijn optiek zijn er op de N34 tussen Emmen en Groningen twee knelpunten:
-knooppunt Gieten
-aansluiting N34 op de A28

Als dit wordt opgelost zijn volgens mij meer dan 90% van de problemen opgelost. Natuurlijk blijft er een lange rij auto's op de drukke tijden van toepassing, maar opstoppingen niet meer. Iedereen kan met een snelheid van 80 km. per uur de afstand afleggen.
Kortere trajecten verdubbelen zoals ook een voorstel is levert enkel meer gevaar op, men gaat dan daar inhalen en moet dan weer invoegen met tegenliggend verkeer (dit was destijds ook al aan de orde tussen Annen en Zuidlaren welke mede hierdoor weer is aangepast naar 2-baans). Zonde van de natuur en de hoge kosten.

Wat te doen:

-omleiding bij Gieten middels een nieuwe omleidingsroute bij het knooppunt en wel aan de zijde van Eext, dit conform de plannen zoals die zijn gepresenteerd, dus geen fly-over de bestaande rotonde.

-aanpassing aansluiting N34 op de A28 en verbreding van het traject A28 tussen de Punt en het Julianaplein. Dit lost niet alleen de problemen op van de N34 maar ook de filevorming op de A28.

Deze twee maatregelen zullen in mijn optiek zorgen voor een veel betere doorstroming van het verkeer.

Met vriendelijke groeten,

, 03 april 2020

Aan de Provincie Drenthe

t.a.v. de heer M. Pasjes

Postbus 122

9400 AC Assen

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000727
Ingek.: 06 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34

Kenmerk: 5.5/2020000291, Besluit van Gedeputeerde Staten van Drenthe van 25 februari 2020.

Na lezing van het document "Notitie reikwijdte en detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34 definitief concept" (eveneens gedateerd 25 februari 2020) heb ik de volgende opmerkingen:

In de notitie zijn feitelijk 2 deelprojecten samengevoegd, te weten een fly-over ter plaatse van het verkeersplein Gieten en op enkele locaties een gedeeltelijke verdubbeling, die naar mijn mening een verschillende weging vereisen uit oogpunt van nut en noodzaak. Daarom behandel ik ze hierna separaat:

1 Fly-over verkeersplein Gieten: de uitvoering van dit onderdeel uit de notitie is in mijn ogen het herstellen van de weeffout die gemaakt is tijdens de uitvoering van de verdubbeling van de N33. Door realisatie van de fly-over wordt de congestie van het verkeer op de N34 tijdens spitsuren sterk verminderd of zelfs voorkomen, dit is goed voor zowel doorstroming van het verkeer als betrouwbaarder aanhouden van de dienstregeling openbaar vervoer en ook goed voor het milieu (minder afremmen en optrekken, ook zonder files betekent minder schadelijke emissies). Welke van de geschetste varianten de voorkeur verdient ligt buiten mijn kennis en inzicht, dit kan beter uitgewerkt worden in overleg met een vertegenwoordiging van de inwoners van zowel Gieten als Eext.

2 Over de (vooralsnog gedeeltelijke?) verdubbeling van de rijstroken in de N34 is naar mijn mening nut en noodzaak onvoldoende aangetoond. De concept-notitie gaat vooral in op de verkeersaspecten (veiligheid, doorstroming, openbaar vervoer), in de alternatieven gaat het hoofdzakelijk om alternatieven in omvang en aantal van verdubbelingstroken. Dit laatste blijkt ook uit de 8 bijlagen bij de concept-notitie, alle bijlagen beginnen met de titel "Gedeeltelijke verdubbeling ...enz". In hoofdstuk 7, §2, is het beoordelingskader per thema opgenomen dat een goede afweging van nut en noodzaak mogelijk maakt mits de afzonderlijke

thema's op gelijkwaardige wijze worden behandeld. Dit is naar mijn mening helaas (nog?) niet of onvoldoende gebeurd. Het zwaartepunt ligt namelijk overduidelijk op het thema "verkeer", mogelijk ook in relatie tot thema "kosten" terwijl alle vijf andere thema's onvoldoende meegewogen zijn. De "doorkijk" naar een situatie in 2040 is niet zinvol; niemand wist in 2000 hoe de situatie in 2020 (nu dus) zou zijn en het is niet ondenkbeeldig dat (b.v. vanwege verdergaande digitalisering, mede dankzij aanleg van snel internet en/of 5G) veel minder verkeer de weg op gaat (zie ook het effect van thuiswerken, nu helaas gedwongen vanwege het Covid-19 virus, maar wellicht een eye-opener voor bedrijven naar mogelijkheden op het vlak van efficiency-verbetering resp. kostenbesparing).
Per thema plaats ik hierbij de volgende kanttekeningen:
A Verkeer: dit aspect is op hoofdlijnen uitgesplitst naar de criteria "Veiligheid, Doorstroming en Verbeteren OV".
Veiligheid is zeker belangrijk maar het zal nimmer mogelijk zijn om ongevallen te voorkomen; ook op vier- of meerbaans snelwegen vinden ongevallen plaats met uiteenlopende oorzaken. Gedeeltelijke verdubbeling zal hierin misschien een vermindering van het aantal ongevallen brengen maar eerder denk ik aan verplaatsing van de plek waar deze plaats kunnen vinden, namelijk vlak vòòr of bij het einde van het gedeeltelijk verdubbelde wegvak (helaas moet ik regelmatig gebruik maken van de N50 op het gedeelte Hattemerbroek-Kampen waar zoiets is gerealiseerd en het is een absolute gruwel daar te rijden).
Doorstroming is eigenlijk geen probleem, afgezien van het knelpunt verkeersplein Gieten dat gediend is met een voortvarende aanpak van de oplossing (fly-over). Het is ook vreemd om een weg met een max. snelheid van 100 km/hr te willen berijden met een gemiddelde snelheid van 100 km/hr; feitelijk wordt iedereen dan verplicht om 50% van de afstand harder dan 100 km/hr te rijden! Bovendien blijkt uit de concept-notitie (blz 19 onderaan) dat slechts 20% van de weggebruikers het gehele traject aflegt. De overige 80% doet dit slechts gedeeltelijk en dat komt ook overeen met het doel waar de N34 ooit voor is aangelegd, namelijk ontlasten van het verkeer door de dorpen op de Hondsrug. Al met al is de te behalen tijdwinst daarom maar zeer betrekkelijk en bovendien onnodig, vergeleken met de onlangs ingestelde verlaging van de max. snelheid op de autosnelwegen van 130 naar 100 km/hr. Ten overvloede: wat heeft het voor zin om na 2 min. eerder bij de Punt vervolgens aan te moeten sluiten in de file op de A28 voor het Julianaplein in Groningen?
Verbeteren OV wordt grotendeels tegemoet gekomen door de aanpak van het verkeersplein Gieten. Op de overige trajectdelen rijden de bussen ca. 90 km/hr (ook waar 100 mogelijk is doen ze dat niet, zo is mijn ervaring). Wanneer de file-oorzaken weggenomen zijn, kan een betrouwbare dienstregeling er voor zorgen dat op tijd gereden wordt. Gebruikers van het OV hebben hun eigen voor- en na-traject en moeten op tijd bij de halte staan. De theoretisch mogelijk reistijdverkorting valt in het niet bij de wachttijd bij de halte.

B Woon- en leefmilieu: onder dit aspect zijn "luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid" de beoordelingscriteria.
Luchtkwaliteit had in het vooronderzoek zeker diepgaander onderzocht moeten, vergeleken met de zware inzet op verkeer in de bijlagen. Zonder vooruit te willen lopen op de uitkomsten zal het onderzoek naar effecten voor NO2, fijnstof en ultra-fijnstof leiden tot hogere emissies (en dientengevolge immissies) van deze stoffen wanneer hogere (gemiddelde) snelheden worden ingezet.
Geluid Hiervoor geldt het zelfde als voor luchtkwaliteit: hoe hoger de (gemiddelde) snelheid, des te meer geluidsoverlast. Het is onjuist om het onderzoek te beperken tot een verschil van 2 dB(A), immers 3 dB(A) meer betekent een verdubbeling van het geluiddrukniveau terwijl in de praktijk ook een geringer toename dan 2 dB(A) t.o.v. de bestaande situatie ook als hinderlijk wordt ervaren (ik woon ruim 20 jaar op ca 150 m afstand van de N34 ter hoogte van de voormalige aansluiting Exloo en hoewel de enige jaren geleden aangelegde ongelijkvloerse kruising een verbetering van de veiligheid heeft gebracht, heb ik sindsdien wel degelijk overlast van het toegenomen verkeerslawaai, i.h.b. van het OV dat blijkbaar wel geld heeft voor nieuwe stickers op de voertuigen maar geen geld voor betere banden en het wegnemen van de gillende fluittoon van de dubbeldekkers wegens slechte aerodynamica).
Externe veiligheid is zo onduidelijk omschreven dat hier zelfs geen beeld van te vormen is.
C Bodem en water hierover geen opmerkingen, dit aspect zal meer betrekking hebben op de uitvoering van de voorgenomen werken als op de eindsituatie (naar mijn indruk).
D Ecologie waar in de bijlagen regelmatig het gehele traject tussen Emmen en De Punt belicht wordt is het noodzakelijk ook de ecologische beoordeling over het gehele gebied uit te voeren; ecologische effecten reiken immers (veel) verder dan b.v. geluid.
E Ruimtelijke kwaliteit is ingedeeld in thema's "Landschap, Natuur, Cultuurhistorie, archeologie en aardkundige waarden en Dwarsverbindingen en routes". In deze begrippen ligt een heel groot deel van de waarden van de Provincie Drenthe besloten, tevens vormen ze een belangrijke basis voor het toerisme (een niet te onderschatten inkomstenbron en werkgelegenheids-verschaffer). Hoe de aantasting hiervan (door nog harder over de N34 te jakkeren) te rijmen valt met het voornemen tot gedeeltelijke (of in het kader van de salamitactiek mogelijk gehele) verdubbeling is niet uit te leggen. Moet de gekte in het randstedelijke verkeer per sé in Drenthe geïmporteerd worden? Laat de bezoekers genieten van het "UNESCO Geopark de Hondsrug"!
F Landbouw een andere belangrijke sector voor de Drentse economie (naast toerisme) en één die het al moeilijk genoeg heeft. Naast de aangegeven aspecten oppervlakteverlies, kavelvorm en bereikbaarheid dienen ook de gevolgen van door het verkeer veroorzaakte toename aan NOx en fijnstofemissies te worden meegenomen. Of is het de bedoeling dat de agrarische sector nog meer moet inleveren aan emissierechten ter compensatie van een paar hardrijders? Tevens

moeten de vermelde criteria ook voor overige bewoners en bedrijven onderzocht worden omdat ook die categorieën belanghebbende zijn!
G Kosten Het is goed dat de uitsplitsing op blz 50 van de concept-notitie is gemaakt naar Verkeersplein Gieten en Gedeeltelijke verdubbeling. Uit het resultaat is dan meteen duidelijk waar het geld goed en slecht besteed wordt, beter is het alleen geld in het verkeersplein te steken en daarnaast een bedrag te besteden aan zinvoller verbetering van de verkeersveiligheid.

Mijn Conclusie:

1 Aanpassing van het verkeersplein Gieten heeft hoge prioriteit, in welke variant dan ook.
2 Gedeeltelijke verdubbeling van de N34, zowel op de nu voorgestelde als eventuele toekomstige trajectdelen, is weggegooid geld en zal noch verkeersveiligheid, noch doorstroming effectief bevorderen
3 In het kader van het m.e.r. te onderzoeken "meest milieuvriendelijke alternatief" (het m.m.a.) dient de variant geen verdubbeling maar volledig inhaalverbod, max. snelheid 80 km/hr in combinatie met trajectcontrole over alle deelwegvakken (d.w.z. tussen alle acht aansluitingen) serieus onderzocht te worden.

Zienswijze 31

Van:
Verzonden: vrijdag 3 april 2020 15:42
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. de heer M. Pasjes
Bijlagen: Zienswijze betr notitie reikwijdte etc ged verdubbeling N34 03apr20.pdf

Categorieën: DIV

Geachte heer Pasjes,

Bijgaand stuur ik u mijn zienswijze over bovenvermeld voornemen zoals aangegeven in de bekendmaking van het Provinciaal blad nr 1242 d.d. 3 maart 2020; de ondertekende brief is per post onderweg.

Met vriendelijke groet,

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000721
Ingek.: 03 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Zienswijze 31

, 03 april 2020

Aan de Provincie Drenthe

t.a.v. de heer M. Pasjes

Postbus 122

9400 AC Assen

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000721
Ingek.: 03 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34

Kenmerk: 5.5/2020000291, Besluit van Gedeputeerde Staten van Drenthe van 25 februari 2020.

Na lezing van het document "Notitie reikwijdte en detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34 definitief concept" (eveneens gedateerd 25 februari 2020) heb ik de volgende opmerkingen:

In de notitie zijn feitelijk 2 deelprojecten samengevoegd, te weten een fly-over ter plaatse van het verkeersplein Gieten en op enkele locaties een gedeeltelijke verdubbeling, die naar mijn mening een verschillende weging vereisen uit oogpunt van nut en noodzaak. Daarom behandel ik ze hierna separaat:

1 Fly-over verkeersplein Gieten: de uitvoering van dit onderdeel uit de notitie is in mijn ogen het herstellen van de weeffout die gemaakt is tijdens de uitvoering van de verdubbeling van de N33. Door realisatie van de fly-over wordt de congestie van het verkeer op de N34 tijdens spitsuren sterk verminderd of zelfs voorkomen, dit is goed voor zowel doorstroming van het verkeer als betrouwbaarder aanhouden van de dienstregeling openbaar vervoer en ook goed voor het milieu (minder afremmen en optrekken, ook zonder files betekent minder schadelijke emissies). Welke van de geschetste varianten de voorkeur verdient ligt buiten mijn kennis en inzicht, dit kan beter uitgewerkt worden in overleg met een vertegenwoordiging van de inwoners van zowel Gieten als Eext.

2 Over de (vooralsnog gedeeltelijke?) verdubbeling van de rijstroken in de N34 is naar mijn mening nut en noodzaak onvoldoende aangetoond. De concept-notitie gaat vooral in op de verkeersaspecten (veiligheid, doorstroming, openbaar vervoer), in de alternatieven gaat het hoofdzakelijk om alternatieven in omvang en aantal van verdubbelingstroken. Dit laatste blijkt ook uit de 8 bijlagen bij de concept-notitie, alle bijlagen beginnen met de titel "Gedeeltelijke verdubbeling ...enz". In hoofdstuk 7, §2, is het beoordelingskader per thema opgenomen dat een goede afweging van nut en noodzaak mogelijk maakt mits de afzonderlijke

thema's op gelijkwaardige wijze worden behandeld. Dit is naar mijn mening helaas (nog?) niet of onvoldoende gebeurd. Het zwaartepunt ligt namelijk overduidelijk op het thema "verkeer", mogelijk ook in relatie tot thema "kosten" terwijl alle vijf andere thema's onvoldoende meegewogen zijn. De "doorkijk" naar een situatie in 2040 is niet zinvol; niemand wist in 2000 hoe de situatie in 2020 (nu dus) zou zijn en het is niet ondenkbeeldig dat (b.v. vanwege verdergaande digitalisering, mede dankzij aanleg van snel internet en/of 5G) veel minder verkeer de weg op gaat (zie ook het effect van thuiswerken, nu helaas gedwongen vanwege het Covid-19 virus, maar wellicht een eye-opener voor bedrijven naar mogelijkheden op het vlak van efficiency-verbetering resp. kostenbesparing).
Per thema plaats ik hierbij de volgende kanttekeningen:
A Verkeer: dit aspect is op hoofdlijnen uitgesplitst naar de criteria "Veiligheid, Doorstroming en Verbeteren OV".
Veiligheid is zeker belangrijk maar het zal nimmer mogelijk zijn om ongevallen te voorkomen; ook op vier- of meerbaans snelwegen vinden ongevallen plaats met uiteenlopende oorzaken. Gedeeltelijke verdubbeling zal hierin misschien een vermindering van het aantal ongevallen brengen maar eerder denk ik aan verplaatsing van de plek waar deze plaats kunnen vinden, namelijk vlak vòòr of bij het einde van het gedeeltelijk verdubbelde wegvak (helaas moet ik regelmatig gebruik maken van de N50 op het gedeelte Hattemerbroek-Kampen waar zoiets is gerealiseerd en het is een absolute gruwel daar te rijden).
Doorstroming is eigenlijk geen probleem, afgezien van het knelpunt verkeersplein Gieten dat gediend is met een voortvarende aanpak van de oplossing (fly-over). Het is ook vreemd om een weg met een max. snelheid van 100 km/hr te willen berijden met een gemiddelde snelheid van 100 km/hr; feitelijk wordt iedereen dan verplicht om 50% van de afstand harder dan 100 km/hr te rijden! Bovendien blijkt uit de concept-notitie (blz 19 onderaan) dat slechts 20% van de weggebruikers het gehele traject aflegt. De overige 80% doet dit slechts gedeeltelijk en dat komt ook overeen met het doel waar de N34 ooit voor is aangelegd, namelijk ontlasten van het verkeer door de dorpen op de Hondsrug. Al met al is de te behalen tijdwinst daarom maar zeer betrekkelijk en bovendien onnodig, vergeleken met de onlangs ingestelde verlaging van de max. snelheid op de autosnelwegen van 130 naar 100 km/hr. Ten overvloede: wat heeft het voor zin om na 2 min. eerder bij de Punt vervolgens aan te moeten sluiten in de file op de A28 voor het Julianaplein in Groningen?
Verbeteren OV wordt grotendeels tegemoet gekomen door de aanpak van het verkeersplein Gieten. Op de overige trajectdelen rijden de bussen ca. 90 km/hr (ook waar 100 mogelijk is doen ze dat niet, zo is mijn ervaring). Wanneer de file-oorzaken weggenomen zijn, kan een betrouwbare dienstregeling er voor zorgen dat op tijd gereden wordt. Gebruikers van het OV hebben hun eigen voor- en na-traject en moeten op tijd bij de halte staan. De theoretisch mogelijk reistijdverkorting valt in het niet bij de wachttijd bij de halte.

B Woon- en leefmilieu: onder dit aspect zijn "luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid" de beoordelingscriteria.
Luchtkwaliteit had in het vooronderzoek zeker diepgaander onderzocht moeten, vergeleken met de zware inzet op verkeer in de bijlagen. Zonder vooruit te willen lopen op de uitkomsten zal het onderzoek naar effecten voor NO2, fijnstof en ultra-fijnstof leiden tot hogere emissies (en dientengevolge immissies) van deze stoffen wanneer hogere (gemiddelde) snelheden worden ingezet.
Geluid Hiervoor geldt het zelfde als voor luchtkwaliteit: hoe hoger de (gemiddelde) snelheid, des te meer geluidsoverlast. Het is onjuist om het onderzoek te beperken tot een verschil van 2 dB(A), immers 3 dB(A) meer betekent een verdubbeling van het geluiddrukniveau terwijl in de praktijk ook een geringer toename dan 2 dB(A) t.o.v. de bestaande situatie ook als hinderlijk wordt ervaren (ik woon ruim 20 jaar op ca 150 m afstand van de N34 ter hoogte van de voormalige aansluiting Exloo en hoewel de enige jaren geleden aangelegde ongelijkvloerse kruising een verbetering van de veiligheid heeft gebracht, heb ik sindsdien wel degelijk overlast van het toegenomen verkeerslawaai, i.h.b. van het OV dat blijkbaar wel geld heeft voor nieuwe stickers op de voertuigen maar geen geld voor betere banden en het wegnemen van de gillende fluittoon van de dubbeldekkers wegens slechte aerodynamica).
Externe veiligheid is zo onduidelijk omschreven dat hier zelfs geen beeld van te vormen is.
C Bodem en water hierover geen opmerkingen, dit aspect zal meer betrekking hebben op de uitvoering van de voorgenomen werken als op de eindsituatie (naar mijn indruk).
D Ecologie waar in de bijlagen regelmatig het gehele traject tussen Emmen en De Punt belicht wordt is het noodzakelijk ook de ecologische beoordeling over het gehele gebied uit te voeren; ecologische effecten reiken immers (veel) verder dan b.v. geluid.
E Ruimtelijke kwaliteit is ingedeeld in thema's "Landschap, Natuur, Cultuurhistorie, archeologie en aardkundige waarden en Dwarsverbindingen en routes". In deze begrippen ligt een heel groot deel van de waarden van de Provincie Drenthe besloten, tevens vormen ze een belangrijke basis voor het toerisme (een niet te onderschatten inkomstenbron en werkgelegenheids-verschaffer). Hoe de aantasting hiervan (door nog harder over de N34 te jakkeren) te rijmen valt met het voornemen tot gedeeltelijke (of in het kader van de salamitactiek mogelijk gehele) verdubbeling is niet uit te leggen. Moet de gekte in het randstedelijke verkeer per sé in Drenthe geïmporteerd worden? Laat de bezoekers genieten van het "UNESCO Geopark de Hondsrug"!
F Landbouw een andere belangrijke sector voor de Drentse economie (naast toerisme) en één die het al moeilijk genoeg heeft. Naast de aangegeven aspecten oppervlakteverlies, kavelvorm en bereikbaarheid dienen ook de gevolgen van door het verkeer veroorzaakte toename aan NOx en fijnstofemissies te worden meegenomen. Of is het de bedoeling dat de agrarische sector nog meer moet inleveren aan emissierechten ter compensatie van een paar hardrijders? Tevens

moeten de vermelde criteria ook voor overige bewoners en bedrijven onderzocht worden omdat ook die categorieën belanghebbende zijn!
G Kosten Het is goed dat de uitsplitsing op blz 50 van de concept-notitie is gemaakt naar Verkeersplein Gieten en Gedeeltelijke verdubbeling. Uit het resultaat is dan meteen duidelijk waar het geld goed en slecht besteed wordt, beter is het alleen geld in het verkeersplein te steken en daarnaast een bedrag te besteden aan zinvoller verbetering van de verkeersveiligheid.

Mijn Conclusie:

1 Aanpassing van het verkeersplein Gieten heeft hoge prioriteit, in welke variant dan ook.
2 Gedeeltelijke verdubbeling van de N34, zowel op de nu voorgestelde als eventuele toekomstige trajectdelen, is weggegooid geld en zal noch verkeersveiligheid, noch doorstroming effectief bevorderen
3 In het kader van het m.e.r. te onderzoeken "meest milieuvriendelijke alternatief" (het m.m.a.) dient de variant geen verdubbeling maar volledig inhaalverbod, max. snelheid 80 km/hr in combinatie met trajectcontrole over alle deelwegvakken (d.w.z. tussen alle acht aansluitingen) serieus onderzocht te worden.

Zienswijze 32

Van:
Verzonden:
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. dhr. M. Pasjes

Categorieën: DIV

Geachte heer Pasjes,

Hierbij dien ik een zienswijze in m.b.t. de Gedeeltelijke verdubbeling N34 en tevens de hierbij horende aanpassingen aan verkeersplein Gieten.

Verdubbeling N34:
-De maximale snelheid is 100 km, dit is passend en zou, indien dit de verkeersveiligheid ten goede komt, terug kunnen naar maximaal 90 km.
-Maak over het gehele traject een inhaalverbod.
-Geen verdubbeling en ook geen ook geen gedeeltelijke verdubbeling. Gedeeltelijke verdubbeling zal leiden tot toename van het aantal verkeersongevallen!!

Verkeersplein Gieten:
-De verkeersopstoppingen kunnen worden voorkomen door het doorgaande verkeer van Emmen naar Groningen ter plaatse van Gieten niet via de rotonde te leiden maar rechtdoor. Een verschuiving van de rotonde richting Eext is niet gewenst. Niet vanwege het verplaatsen van "het probleem" en ook niet vanwege de gevolgen voor de natuur.

Afritten op de N34 bij Eext:
-Ik hoor en lees iets over voorstanders om te opteren voor op- en afritten voor de bereikbaarheid van Eext.
Dit is niet gewenst, geeft ongewenste verkeersdruk op andere locaties waar de verkeersveiligheid weer in het gedrang zal komen.

Fietsbrug Eext-Gieten:
-Deze veilige en veel gebruikte verbinding zal absoluut behouden moeten worden. Tevens in het belang van een goede bereikbaarheid van het openbaar vervoer.

Ik wens u veel succes met de verdere ontwikkeling van de plannen.

Met vriendelijke groet.

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000725
Ingek.: 05 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Virusvrij. www.avast.com

Zienswijze 33

Van:
Verzonden: dinsdag 7 april 2020 9:45
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. dhr. M. Pasjes

Opvolgingsvlag: Opvolgen
Vlagstatus: Voltooid

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000746
Ingek.: -7 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: | G.AFD.:

Geachte heer Pasjes

Ik ben volledig onbekend met het indienen van zienswijzen, dus vergeef mij aub. een mogelijk ongepast format.

Ik denk dat het besluit ten aanzien van de verdubbeling van de N34 moet worden uitgesteld totdat bekend is wat het effect van:

- het verlagen van de maximum snelheid op de A28 op de doorstroming bij de Punt
- de coronacrisis op thuiswerken en flexibilisering van werktijden. Beide zullen geheid gaan toenemen door dit gedwongen thuiswerk-experiment.

Met vriendelijke groet,

Zienswijze 34

Van: @nmfdrenthe.nl> woensdag 8 april 2020 12:27
Verzonden: provincie Drenthe
Aan: Judith van den Berg
CC: Zienswijze NRD gedeeltelijke verdubbeling N34
Onderwerp: 200408-prov.Drenthe zienswijze concept NRD -N34.pdf
Bijlagen:

DIV

Categorieën:

T.a.v. de heer M. Pasjes,

Hierbij ontvangt u onze (mede namens Het Drentse Landschap en Natuurmonumenten) zienswijze m.b.t. NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34.

Met vriendelijke groet,
namens

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000 770
Ingek.: 08 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

natuur en milieu drenthe
federatie

Hertenkamp 6
9401 HL Assen
Tel.: 0592-311150

U vindt ons op:
www.nmfdrenthe.nl.

Ook op de hoogte blijven van natuur en milieu in Drenthe? Meld u dan aan voor de digitale nieuwsbrief de Ziezo!

Samen voor een mooi en duurzaam Drenthe.

Hertenkamp 6
9401 HL Assen
telefoon (0592) 311 150

e-mail info@nmfdrenthe.nl
www.nmfdrenthe.nl
IBAN NL68 RABO 0170 5159 07

natuur en milieu drenthe
federatie

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000770
Ingek.: 08 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Gedeputeerde Staten van Drenthe
t.a.v. dhr. M. Pasjes
Postbus 122
9400 AC ASSEN

Assen, 8 april 2020
Betreft: Zienswijze concept NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34

Geacht College,

Graag geven wij, mede namens Het Drentse Landschap en Natuurmonumenten, onze reactie op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34. In onze reactie gaan wij eerst in op de aanleiding en doelen van het project en vervolgens spitsen we onze reactie toe op de beperktheid van de alternatieven die u wilt onderzoeken in de milieueffectrapportage.

Eenzijdige focus op verdubbeling
Uitgangspunt voor de NRD is uw voornemen om de N34 tussen de aansluiting met de N381 bij Emmen en de aansluiting met de A28 bij De Punt gedeeltelijk te verdubbelen en het verkeersplein bij Gieten te reconstrueren met als hoofddoelstelling verbetering van de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en het openbaar vervoer. Wij hebben geen moeite met de hoofdoelstelling maar zijn het niet eens met de wijze waarop u de uitwerking heeft aangepakt.
Hoofdpunt van ons bezwaar is dat u al in een te vroeg stadium van het proces rond de N34 een te beperkte focus legt op (gedeeltelijke) verdubbeling als uitkomst. Een (gedeeltelijke) verdubbeling vormt niet de enige mogelijkheid om verkeerstromen op dit traject ten gunste van verkeersveiligheid en duurzamere bereikbaarheid te beïnvloeden.

In het proces lijkt op enig moment het uiteindelijk geheel verdubbelen van de N34 als einddoel te zijn geformuleerd. Als afgeleide daarvan is in de NRD een no regret principe opgevoerd, wat inhoudt dat alle varianten uiteindelijk op dit einddoel moeten aansluiten. Varianten die daar niet op aansluiten, zoals een 2x1 profiel, zijn om die reden aan de kant geschoven.
Wij vinden deze scope te beperkt. Juist van een MER mag worden verwacht dat alle realistische en haalbare initiatieven die bijdragen aan de hoofddoelstelling, te weten verbetering van de verkeersveiligheid, de doorstroming en het openbaar vervoer, worden onderzocht. Dit en met name omdat uit de uitgevoerde analyse blijkt dat:
- Geen problemen met doorstroming zijn te verwachten zijn, als de huidige aanpassingen van de weg en de aanpak van de rotonde Gieten worden uitgevoerd.
- De economische meerwaarde van verdubbeling mede om deze redenen beperkt is.

- De omgeving rond deze weg bijzondere hoge waarden kent (landschap, natuur, recreatie en woonkwaliteit) en dit in het geheel van afwegingen en in de verbetering van de weg een volwaardige plek verdient.
- Verdubbeling zal leiden tot toename van stikstof- en CO_2-uitstoot en derhalve de milieugebruiksruimte van andere (economische) sectoren zal verminderen.

Opgave stikstof
Uit de concept NRD blijkt dat u in de milieueffectrapportage negen varianten wilt onderzoeken. Deze varianten gaan allemaal uit van een snelheid van 100 km/uur, een aanpassing van het verkeersplein bij Gieten in de vorm van een fly-over, een verschoven fly-over of een klaverblad en een gedeeltelijke verdubbeling op 1, 2, 3 of 4 stukken van het tracé.
Al deze varianten leiden tot een toename van het aantal vervoersbewegingen en de verkeerssnelheid op het hele traject. Dit zal ontegenzeggelijk leiden tot meer uitstoot van stikstofoxiden en daardoor een hogere stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden in het algemeen en de nabijgelegen Natura 2000-gebieden Drentsche Aa en Drouwenerzand in het bijzonder.

Zoals u terecht in de concept NRD concludeert, kunnen significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van deze Natura 2000-gebieden niet worden uitgesloten. Een passende beoordeling met daarin een stikstofberekening zal daarom als bijlage aan het MER worden toegevoegd. Wij zijn echter van mening dat alleen het uitvoeren van een stikstofberekening op het moment onvoldoende is. Door de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 met betrekking tot het Programma Aanpak Stikstof is een geheel nieuwe situatie ontstaan. Als Nederland hebben wij een stevige opgave om de stikstofdepositie en daarmee de stikstofuitstoot terug te dringen. Stikstof verdient daarom een majeure plek in het totaal der afwegingen.

Stikstof- en klimaatvriendelijke variant
De in de concept NRD beschreven varianten zijn op basis van een aantal puur verkeerskundige afwegingen ontwikkeld. Deze varianten gaan te weinig uit van de meer integrale afwegingen die voor dit gebied in het algemeen en voor de stikstofproblematiek in het bijzonder gepast zijn. Tegen deze achtergrond pleiten wij voor opname van een stikstof- en klimaatvriendelijke wegvariant in de m.e.r.-studie.
Een stikstof- en klimaatvriendelijke variant zou in onze ogen bijvoorbeeld kunnen bestaan uit een aanpassing van het knooppunt Gieten (met de reeds in het beeld gebrachte varianten) in combinatie met een duurzaam veilig ingerichte 80 km-variant voor het gehele overige tracé. Deze variant past uitstekend binnen de doelen die u met de aanpassing beoogt (verbetering van de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en het openbaar vervoer) en scoort mogelijk in meerdere opzichten gunstig. Dat geldt in onze ogen zeker voor zowel de stikstof- als de klimaateffecten. Bijkomende voordelen zijn een rustiger en duidelijk weggebruik en vermindering van de geluidsoverlast. Ook in kosten en uitvoeringssnelheid lijkt deze variant alleszins de moeite van een verkenning waard.

In de nieuwe regeling voor de m.e.r.-procedure is een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) weliswaar niet meer verplicht. Maar wel moeten maatregelen worden onderzocht die belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen voorkomen, beperken of tenietdoen.

natuur en milieu drenthe
federatie

Dergelijke maatregelen kunnen worden benoemd als mitigerende maatregelen, maar in sommige gevallen is het raadzaam deze in een apart alternatief te verwerken.
Gezien de omvang van de stikstofproblematiek zijn wij van mening dat een apart alternatief op dit moment een noodzakelijke voorwaarde voor evenwichtig en zorgvuldige besluitvorming is.

Het buiten beschouwing laten van een stikstofvariant maakt het gehele project in onze ogen kwetsbaar. Mede en juist gezien de onzekerheden die er rond de aanpak van de stikstofproblematiek nog bestaan, pleiten wij voor het meenemen van een stikstof- en klimaatvriendelijke variant in de milieueffectrapportage. Door de keuze van alternatieven wordt namelijk de speelruimte voor het uiteindelijke besluit bepaald. Wat niet in de m.e.r. is onderzocht, kan formeel niet in het uiteindelijke besluit worden opgenomen.

Verbetering kwaliteiten omgeving
U stelt in de concept NRD dat een belangrijke opgave bij de realisatie van de gedeeltelijke verdubbeling en de reconstructie van verkeersplein Gieten is dat deze zorgvuldig in het landschap wordt ingepast en dat er gestreefd wordt om de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteiten van het plangebied en directe omgeving zo veel mogelijk te respecteren en waar mogelijk te versterken. In dit kader is een uitgebreide gebiedsanalyse uitgevoerd, waarin alle kwaliteiten zijn beschreven.

Met het oog op de unieke cultuurhistorische, landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van de omgeving van de N34 zijn wij echter van mening dat het zo veel mogelijk respecteren van de kwaliteiten onvoldoende is. De weg ligt niet alleen in De Hondsrug UNESCO Global Geopark, de N34 doorsnijdt ook Nationaal Park Drentsche Aa. De Hondsrug is een voor Drenthe zeer markant landschap van een grote kwaliteit, waarbij hoogteverschillen, open ruimtes en natuurgebieden (bossen) elkaar afwisselen. Ook kleinere natuurgebieden en landschapselementen bepalen daarbij mede het beeld. Dit prachtige landschap heeft een grote aantrekkingskracht op recreanten en toeristen.

In dit kader staan wij een integrale aanpak voor, waarbij aanpassing van de N34 en reconstructie van verkeersplein Gieten worden gecombineerd met verbetering van de kwaliteiten in de omgeving. Daarbij gaat het niet alleen om een goede landschappelijke inpassing, maar ook om bijvoorbeeld faunaverbindingen en vermindering van geluidoverlast.

Effect op recreatieterreinen
In de omgeving van de N34 ligt een groot aantal recreatiebedrijven. In paragraaf 7.2.2 van de concept NDR is aangegeven dat in de milieueffectrapportage onderzoek zal worden gedaan naar de effecten op het woon- en leefmilieu. Wij verzoeken u om hierbij ook expliciet te kijken naar de effecten op recreatiebedrijven en op de kwaliteit van de belevingsmogelijkheden door recreanten, omdat rust en een goede omgevingskwaliteit van wezenlijk belang zijn voor de recreatie- en woonkwaliteiten van het gebied.

natuur en milieu drenthe
federatie

Conclusie
Samenvattend pleiten wij voor een bredere scope van de milieueffectrapportage waarin op zijn minst een stikstof- en omgevingsvriendelijke variant is opgenomen. Uitgaande van de oorspronkelijke verbeteringsdoelen van dit project biedt deze bredere scope in zijn uitwerking ook ruimte voor een 80 km-variant, andersoortige wegaanpassingen en investeringen rond de weg die leiden tot behoud en verbetering van de omgevingskwaliteit van het gebied.

Met vriendelijke groet,
Natuur en Milieufederatie Drenthe
Mede namens Het Drentse Landschap en Natuurmonumenten

Zienswijze 35

Van:
Verzonden: donderdag 9 april 2020 9:27
Aan: provincie Drenthe
CC:
Onderwerp: FW: N34: zienswijze van een toerist/recreant
Bijlagen: N34 - zienswijze.doc

Categorieën: DIV

Van: **Verzonden:** woensdag 8 april 2020 21:01
Aan: **Onderwerp:** N34: zienswijze van een toerist/recreant

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000772
gek.: 18 APR. 2020
EAM: VV
BEH. DOOR:
S: G.AFD.:

Bijgaand treft u mijn zienswijze aan betreffende de toekomst van de N34. Mijn stuk is bedoeld voor de Provinciale Staten van Drenthe.

Mocht ik mijn stuk verkeerd hebben geadresseerd, dan verneem ik dat graag van u. Bij voorbaat mijn dank daarvoor.

Vriendelijke groet,

DE TOEKOMST VAN DE N34 IN RELATIE TOT TOERISME EN RECREATIE
Zienswijze van een recreant

Inleiding

In de discussie over de toekomst van de N34 zijn verschillende perspectieven van belang: verkeersveiligheid & andere verkeersaspecten, natuur & milieu, maar ook toerisme & recreatie. Onderstaande zienswijze heeft dat laatste perspectief als vertrekpunt.

Betekenis van het stroomdallandschap voor recreanten

Mijn kennismaking met het stroomdallandschap dateert van 1963. Mijn familie bracht de zomervakantie door in een huisje aan de xxxxxx te Midlaren, nog geen honderd meter van de Drentsche Aa verwijderd. Sindsdien ben ik aan die plek en dat gebied verknocht: het stroomdallandschap dat zich ontvouwt vanaf Zuidlaren en loopt tot De Punt. Met in de verte de N34, die zich meestal net onder de geluidsgrens bevindt van wat storende aanwezigheid is. Maar soms al daarboven.

Ik kom in het gebiedje nu meer dan vijftig jaar, meestal zo'n zes weken per jaar. En met mij mijn vrouw, onze kinderen en hun partners, mijn broer, schoonzus, nichten en neven plus talloze vrienden en kennissen.

Wat maakt het gebiedje voor al deze mensen zo aantrekkelijk. Steeds wordt op die vraag hetzelfde antwoord gegeven: de rust, de stilte en het natuurschoon.

Dit wordt ook jaar in jaar uit gezegd door alle andere bewoners van vakantiehuisjes en campings in de omgeving.

En de vele honderden fietsers & wandelaars met wie ik in de loop der jaren een praatje heb gemaakt, bevestigen dit. Als een warm bad ervaren zij de rust, de stilte en het natuurschoon.

Kortom, een rustige N34 is aantrekkelijk voor recreanten.

Betekenis van recreanten voor de lokale economie

Alleen mijn gezin al draagt jaarlijks voor enkele duizenden euro's bij aan de lokale economie, zo valt eenvoudig uit onze bankafschriften af te lezen. Het gaat hierbij werkzaamheden door timmerlui en loodgieters aan het huisje, om zes weken lang boodschappen bij de supermarkten in Zuidlaren, maar ook om verf, gereedschap en dergelijke bij de Hubo en Tissingh, kleding en nieuwe schoenen bij onder meer Ruchti en niet te vergeten de etentjes in de pizzeria's en andere restaurantjes van Zuidlaren, Midlaren, Noordlaren, Glimmen et cetera.

Vastgesteld kan worden dat de recreanten een interessante bijdrage leveren aan de lokale middenstand.

Conclusie

Het perspectief van de recreanten mag zeker gewicht in de schaal leggen. Zij behoren tot de spelers in het gebied. Ook met hen dient rekening te worden gehouden. Daarbij leggen zij economisch zeker gewicht in de schaal.

Vanuit de optiek van de recreanten is het wenselijk de N34 tweebaans te houden en een maximumsnelheid van 80 km te hanteren.

Zienswijze 36

Van: woensdag 8 april 2020 11:50
Verzonden: provincie Drenthe
Aan: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34
Onderwerp: zienswijze N34.docx
Bijlagen:

DIV

Categorieën:

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000769
Ingek.: 08 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Geachte heer Pasjes,

In de bijlage vindt u mijn zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34.

Met vriendelijke groet,

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000769
Ingek.: 08 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Provincie Drenthe
t.a.v. de heer Pasjes

Gieten, 8 april 2020

Onderwerp: Zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34

Geachte heer Pasjes,

Met deze brief wil ik u in kennis stellen van mijn opmerkingen betreffende het Planvoornemen gedeeltelijke verdubbeling N34 en de reconstructie verkeersplein Gieten.

In hoofdstuk 6.3.3. worden voor het verkeersplein Gieten 3 haalbare alternatieven aangedragen t.w. een fly-over, een klaverblad beide ter plaatse van het huidige verkeersplein, en een verschoven fly-over.

Voor wat betreft de fly-over ter plaatse van het verkeersplein kan deze voor mij nauwelijks een te beschouwen alternatief zijn. De geluidsoverlast van de huidige rotonde is nu al overmatig met name bij wind uit westelijke richtingen en wordt als zeer hinderlijk ervaren voor de aanliggende woonwijk. Met een fly-over zal de geluidoverlast alleen maar toenemen vanwege de hoogteligging van het wegdek.

Het aanzien voor de aanliggende woonwijk van een fly-over wordt bedorven en is geen gezicht voor de mooiste woonwijk van Gieten en zeker niet voor een Drents dorp op de Hondsrug aan de Hunebedhighway.

Een klaverblad is ook geen alternatief. Bij de recente aanleg van de N33 is tegen de wil van de aanwonenden een groot gedeelte van de bebossing gelegen tussen de N33 en de woonwijk verwijderd en is de N33 opgeschoven naar de woonwijk met name naar de Zaalsteden, de Waardeellaan en de Eexterweg. Bij aanleg van een lus van het klaverblad ter plaatse van het te verwijderen OV-knooppunt zal een lus van klaverblad nog dichter bij de aanliggende woningen gerealiseerd worden en zal wederom een gedeelte van de bebossing verwijderd moeten worden. Ook zal hierdoor de geluidsoverlast alleen maar toenemen. Niet acceptabel dus.

Ik heb begrepen dat uw provincie zich wil houden aan de minimale geluidsnormen. Als bewoner van de Zaalsteden met achter de woning de recent aangepaste N33 met de geluidswal wordt extreem veel geluidshinder van het verkeer ondervonden. De geluidsbelasting zou volgens uw provincie aan de normen voldoen. U zult begrijpen dat wanneer de normering voor geluid ook voor de twee genoemde alternatieven wordt toegepast, ik geen enkel vertrouwen heb in de nog te presenteren geluidsbelasting van de twee eerst genoemde alternatieven. Dus nog meer geluidbelasting die aan de normen voldoet.

De voorkeur zal, gelet op het voorgaande, moeten uitgaan naar het alternatief van een verschoven fly-over, omdat deze voor de aanliggende woonwijk voor wat betreft de geluidsbelasting het beste uitpakt. Daarmee wordt ook voorkomen dat het aanzicht van de aanliggende woonwijk wordt bedorven.

Met vriendelijke groet,

Zienswijze 37

consumentenplatform openbaar vervoer

Assen, 7 april 2020

Aan Gedeputeerde Staten van Drenthe,
Leden van Provinciale Staten van Drenthe
Postbus 122
9400 AC Assen

Betreft: zienswijze concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

Geachte College,
Geachte leden van Provinciale Staten,

Als Consumentenplatform Openbaar vervoer Drenthe zetten wij ons, net als u, in voor een goed openbaar vervoer in Drenthe. Uitgaande van een gebieds dekkend netwerk bestaande uit lijnen, routes en faciliteiten. Het openbaar vervoer vervult een onmisbare schakel voor het bevorderen van de leefbaarheid van zowel het platteland, de dorpen als de steden in Drenthe.

De rotonde Gieten is inderdaad een bottleneck die om een oplossing vraagt, maar wel een oplossing die openbaar vervoervriendelijk is. Immers, indien meer reizigers gebruik (gaan) maken van het openbaar vervoer dan zal dat op alle gebieden (verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid, milieu, leefbaarheid, werkgelegenheid, etc.) een positief effect hebben.

Wij vinden dat de hub Gieten op dezelfde plek moet blijven (geen klaverblad).

Een HUB is als knooppunt een belangrijke faciliteit in het netwerk. De HUBs zijn in het concessiegebied Groningen/Drenthe volop in ontwikkeling, De Hub in Gieten is een goed voorbeeld hoe een HUB kan functioneren. Vanuit het hele land wordt deze HUB genoemd als een goed functionerend netwerk.
De hub Gieten dient voor zowel de aankomst- als de vertrektijden van de bussen als knoop (tijdsplanning) voor bijna de gehele dienstregeling in Drenthe en Groningen. Bussen vertrekken naar alle windrichtingen, Emmen, Groningen, Assen, Veendam en Stadskanaal.

De op- en afritten voor de bussen van de rotonde naar OV-knooppunt v.v. dienen derhalve zo kort mogelijk te zijn.

Bij de ombouw van rotonde Gieten zou het openbaar vervoer leidend moeten zijn, dan zullen er nog meer mensen het OV nemen.
Bij het knooppunt Gieten treffen verschillende vormen van mobiliteit elkaar.
Het OV heeft nu al een prominente rol.
Zo prominent dat een vrije busbaan gerechtvaardigd is. Op deze manier kan de te verwachten groei in het OV opgevangen worden en daarvan profiteert al het verkeer, zo zal een ingrijpende reconstructie van de rotonde Gieten toekomstbestendig zijn.

Met vriendelijke groet,

Voorzitter Consumentenplatform OV Drenthe
Postbus 189
9400 AD Assen

Zienswijze 37

Van:	Secretariaat Consumenten Platform <secretariaat@ov-consumentenplatform.nl>
Verzonden:	donderdag 9 april 2020 12:50
Aan:	provincie Drenthe
Onderwerp:	Advies zienswijze N33 Gieten CP Drenthe
Bijlagen:	Zienswijze rotonde Gieten.odt
Categorieën:	DIV

Geachte heer Bijl en leden van de Provinciale staten,

Bijgaand treft u het advies van het Consumentenplatform Drenthe, aangaande de zienswijze N33 Gieten.

Ik verzoek u deze brief te beschouwen als een zienswijze in het kader van de inspraakprocedure vanuit het OV Consumentenplatform.

Graag verzoeken wij u dit ter kennisneming en afhandeling onder de aandacht te brengen van de betrokken bestuurders en beleidsmedewerkers.
Wij zien hiervan graag een ontvangstbevestiging tegemoet.

Met vriendelijke groet,

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000778
Ingek.: 09 APR. 2020
VV

Secretaris Consumentenplatform
Groningen en Drenthe

Postadres:
Postbus 189, 9400 AD Assen

Mailadres:
secretariaat@ov-consumentenplatform.nl

Site:
www.ov-consumentenplatform.nl

consumentenplatform openbaar vervoer

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000778
ngek.: 09 APR. 2020
EAM: VV
BEH. DOOR:
G.AFD.:

consumentenplatform openbaar vervoer

Assen, 7 april 2020

Aan Gedeputeerde Staten van Drenthe,
Leden van Provinciale Staten van Drenthe
Postbus 122
9400 AC Assen

Betreft: zienswijze concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

Geachte College,
Geachte leden van Provinciale Staten,

Als Consumentenplatform Openbaar vervoer Drenthe zetten wij ons, net als u, in voor een goed openbaar vervoer in Drenthe. Uitgaande van een gebieds dekkend netwerk bestaande uit lijnen, routes en faciliteiten. Het openbaar vervoer vervult een onmisbare schakel voor het bevorderen van de leefbaarheid van zowel het platteland, de dorpen als de steden in Drenthe.

De rotonde Gieten is inderdaad een bottleneck die om een oplossing vraagt, maar wel een oplossing die openbaar vervoervriendelijk is. Immers, indien meer reizigers gebruik (gaan) maken van het openbaar vervoer dan zal dat op alle gebieden (verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid, milieu, leefbaarheid, werkgelegenheid, etc.) een positief effect hebben.

Wij vinden dat de hub Gieten op dezelfde plek moet blijven (geen klaverblad).

Een HUB is als knooppunt een belangrijke faciliteit in het netwerk. De HUBs zijn in het concessiegebied Groningen/Drenthe volop in ontwikkeling, De Hub in Gieten is een goed voorbeeld hoe een HUB kan functioneren. Vanuit het hele land wordt deze HUB genoemd als een goed functionerend netwerk.
De hub Gieten dient voor zowel de aankomst- als de vertrektijden van de bussen als knoop (tijdsplanning) voor bijna de gehele dienstregeling in Drenthe en Groningen. Bussen vertrekken naar alle windrichtingen, Emmen, Groningen, Assen, Veendam en Stadskanaal.

De op- en afritten voor de bussen van de rotonde naar OV-knooppunt v.v. dienen derhalve zo kort mogelijk te zijn.

Bij de ombouw van rotonde Gieten zou het openbaar vervoer leidend moeten zijn, dan zullen er nog meer mensen het OV nemen.
Bij het knooppunt Gieten treffen verschillende vormen van mobiliteit elkaar.
Het OV heeft nu al een prominente rol.
Zo prominent dat een vrije busbaan gerechtvaardigd is. Op deze manier kan de te verwachten groei in het OV opgevangen worden en daarvan profiteert al het verkeer, zo zal een ingrijpende reconstructie van de rotonde Gieten toekomstbestendig zijn.

Met vriendelijke groet,

Voorzitter Consumentenplatform OV Drenthe
Postbus 189
9400 AD Assen

Zienswijze 37

Van: Secretariaat Consumenten Platform <secretariaat@ov-consumentenplatform.nl>
Verzonden: donderdag 9 april 2020 12:50
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: Advies zienswijze N33 Gieten CP Drenthe
Bijlagen: Zienswijze rotonde Gieten.odt

Categorieën: DIV

Geachte heer Bijl en leden van de Provinciale staten,

Bijgaand treft u het advies van het Consumentenplatform Drenthe, aangaande de zienswijze N33 Gieten.

Ik verzoek u deze brief te beschouwen als een zienswijze in het kader van de inspraakprocedure vanuit het OV Consumentenplatform.

Graag verzoeken wij u dit ter kennisneming en afhandeling onder de aandacht te brengen van de betrokken bestuurders en beleidsmedewerkers.
Wij zien hiervan graag een ontvangstbevestiging tegemoet.

Met vriendelijke groet,

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000778
Ingek.: 09 APR. 2020
VV

Secretaris Consumentenplatform
Groningen en Drenthe

Postadres:
Postbus 189, 9400 AD Assen

Mailadres:
secretariaat@ov-consumentenplatform.nl

Site:
www.ov-consumentenplatform.nl

consumentenplatform openbaar vervoer

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000778
ngek.: 09 APR. 2020
EAM: VV
BEH. DOOR:
G.AFD.:

consumentenplatform openbaar vervoer

Assen, 7 april 2020

Aan Gedeputeerde Staten van Drenthe,
Leden van Provinciale Staten van Drenthe
Postbus 122
9400 AC Assen

Betreft: zienswijze concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

Geachte College,
Geachte leden van Provinciale Staten,

Als Consumentenplatform Openbaar vervoer Drenthe zetten wij ons, net als u, in voor een goed openbaar vervoer in Drenthe. Uitgaande van een gebieds dekkend netwerk bestaande uit lijnen, routes en faciliteiten. Het openbaar vervoer vervult een onmisbare schakel voor het bevorderen van de leefbaarheid van zowel het platteland, de dorpen als de steden in Drenthe.

De rotonde Gieten is inderdaad een bottleneck die om een oplossing vraagt, maar wel een oplossing die openbaar vervoervriendelijk is. Immers, indien meer reizigers gebruik (gaan) maken van het openbaar vervoer dan zal dat op alle gebieden (verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid, milieu, leefbaarheid, werkgelegenheid, etc.) een positief effect hebben.

Wij vinden dat de hub Gieten op dezelfde plek moet blijven (geen klaverblad).

Een HUB is als knooppunt een belangrijke faciliteit in het netwerk. De HUBs zijn in het concessiegebied Groningen/Drenthe volop in ontwikkeling, De Hub in Gieten is een goed voorbeeld hoe een HUB kan functioneren. Vanuit het hele land wordt deze HUB genoemd als een goed functionerend netwerk.
De hub Gieten dient voor zowel de aankomst- als de vertrektijden van de bussen als knoop (tijdsplanning) voor bijna de gehele dienstregeling in Drenthe en Groningen. Bussen vertrekken naar alle windrichtingen, Emmen, Groningen, Assen, Veendam en Stadskanaal.

De op- en afritten voor de bussen van de rotonde naar OV-knooppunt v.v. dienen derhalve zo kort mogelijk te zijn.

Bij de ombouw van rotonde Gieten zou het openbaar vervoer leidend moeten zijn, dan zullen er nog meer mensen het OV nemen.
Bij het knooppunt Gieten treffen verschillende vormen van mobiliteit elkaar.
Het OV heeft nu al een prominente rol.
Zo prominent dat een vrije busbaan gerechtvaardigd is. Op deze manier kan de te verwachten groei in het OV opgevangen worden en daarvan profiteert al het verkeer, zo zal een ingrijpende reconstructie van de rotonde Gieten toekomstbestendig zijn.

Met vriendelijke groet,

Voorzitter Consumentenplatform OV Drenthe
Postbus 189
9400 AD Assen

Zienswijze 38

Van:
Verzonden: vrijdag 10 april 2020 10:11
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: Zienswijze NRD gedeeltelijke verdubbeling N34, t.a.v. de heer M. Pasjes
Bijlagen: zienswijze N34.pdf

Categorieën: DIV

Geachte heer Pasjes,

In de bijlage treft u onze zienswijze.

Met vriendelijke groet,

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000788
Ingek.: 10 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Gedeputeerde Staten van Drenthe
T.a.v. de heer M. Pasjes
per e-mail: post@drenthe.nl

Betreft: zienswijze NRD gedeeltelijke verdubbeling N34

Annen, 10 april 2020

Geachte heer Pasjes,

Hierbij onze zienswijze met betrekking tot de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER verdubbeling N34.

Huidige situatie
De N34 in huidige staat is een prima weg, overzichtelijk en met een goed wegdek. De oorzaak van de ongevallen op de N34 is niet te wijten aan deze weg, maar aan andere oorzaken zoals het afgeleid zijn van de bestuurder en/of roekeloos rijden/inhalen.
In de spits loopt het verkeer bij het verkeersplein bij Gieten soms vast.

Plannen
De Provinciale Staten van Drenthe hebben het plan opgevat om de provinciale weg N34 tussen Emmen en De Punt (aansluiting op snelweg A28 richting Groningen) deels te verdubbelen. Er zijn meerdere plekken aangewezen waar de weg verdubbeld kan worden.
In de Milieu Effect Rapportage (MER) worden de verschillende varianten onderzocht van verdubbeling en aanpassing van de rotonde bij Gieten bij een ongewijzigde maximumsnelheid van 100 km/u.

Bezwaren
1] Natuurgebied
De N34 loopt dwars door het nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa en langs de oostgrens van het Natura 2000-gebied Nationaal Park de Drentsche Aa. Het Hondsruggebied heeft zelfs een UNESCO status: Geopark De Hondsrug. Dit gebied wordt blijvend aangetast wanneer zo'n 50 ha extra asfalt wordt neergelegd.

2] Stikstofuitstoot
Landelijk zijn maatregelen genomen om de stikstofuitstoot terug te brengen waardoor de maximumsnelheid op de snelwegen is verlaagd. Provinciale Staten geeft aan te onderzoeken wat dit landelijke beleid voor gevolgen heeft voor de provinciale wegen.
Dit zien we echter niet terug in dit concept.
https://www.dvhn.nl/drenthe/Drenthe-legt-automobilist-aan-de-ketting-25314220.html

3] Geluidsoverlast
Door verdubbeling zullen meer automobilisten harder gaan rijden. Dit heeft gevolgen voor de reeds aanwezige geluidsoverlast, dit zal alleen maar toenemen. Dit gebeurt ook wanneer in de toekomst meer elektrische auto's zullen rijden. Het meeste geluid van het verkeer wordt namelijk veroorzaakt door autobanden.

4] Veiligheid
Wanneer de weg gedeeltelijk verdubbeld wordt, moet op een bepaald punt weer ingevoegd worden, hier zullen opnieuw gevaarlijke situaties ontstaan.

Er zijn meerdere organisaties, zoals bijvoorbeeld de Natuur- en Milieufederatie Drenthe, die de provincie hebben voorgesteld de verdubbeling niet door te voeren en de snelheid op deze weg terug te brengen naar 80 km/u en een middenbermscheiding aan te brengen, waardoor inhalen niet meer mogelijk is.
Resultaat is dan een veel rustiger verkeersbeeld en het verdwijnen van het snelheidsverschil tussen vrachtverkeer en personenauto's. De drang om in te halen wordt dan vele malen kleiner. De weg wordt hierdoor veiliger.

De provinciale weg N33 is deels vergelijkbaar met de N34. De N33 is inmiddels over een groot stuk verdubbeld, met een middengeleider. Het is gebleken dat het aantal ongevallen op deze weg alleen maar is toegenomen. In 2015 is gemeten dat 70 tot 80% van de weggebruikers de maximumsnelheid overschreed. Grote kans dat dit ook voor de N34 gaat gelden. Het argument dat de weg door verdubbeling veiliger wordt zal dan waarschijnlijk niet kloppen.

5] Marginale tijdwinst
Er is berekend dat de tijdwinst bij 100 km/u ten opzichte van 80 km/u op dit hele traject slechts zo'n 3 minuten bedraagt.
Ook blijkt uit een onderzoek van Sweco dat slechts 20% van de weggebruikers het hele traject aflegt. Het effect van gedeeltelijke verdubbeling voor een betere bereikbaarheid is dus marginaal. En is daardoor geen goed argument voor gedeeltelijke verdubbeling.

Volgens gedeputeerde Cees Bijl is verlaging van de maximumsnelheid geen optie, de weg verbindt immers Emmen met Groningen. Bij verlaging van de snelheid zouden weggebruikers anders een andere route gaan opzoeken. Het wordt niet duidelijk waar hij zich op baseert.
Tegelijkertijd meent hij dat bij vasthouden aan 100 km/u een betere doorstroming van het openbaar vervoer ontstaat en meer mensen van het openbaar vervoer gebruik gaan maken. Gezien de marginale tijdswinst van 3 minuten op het hele traject lijkt ons dit vergezocht.
https://www.rtvdrenthe.nl/nieuws/157601/Gedeputeerde-Staten-Gedeeltelijk-verdubbelen-N34-en-niet-terug-naar-80-kilometer

Toekomstig verkeersaanbod
Door de coronacrisis blijken heel veel mensen thuis te kunnen werken. Dit geldt voor veel instanties en bedrijven. Het lijkt erop dat meer mensen zich bewust zijn geworden van de positieve effecten van thuiswerken zoals schonere lucht, minder files en het vervallen van reistijd. Het ziet er naar uit dat dit een trend gaat worden.

Alternatief
Veel ongeruste burgers en organisaties hebben zich uitgesproken in de media en pleiten voor het op zijn minst onderzoeken van alternatieven, dan enkel te kijken naar gedeeltelijke verdubbeling. Bijvoorbeeld de maximumsnelheid van het besproken weggedeelte terugbrengen naar 80 km/u en een middenbermscheiding met bijvoorbeeld blokjes aanbrengen, wat automobilisten ervan moet weerhouden in te halen, maar hulpdiensten nog wel de mogelijkheid biedt om te kunnen passeren.

Met vriendelijke groet,

Zienswijze 39

Van:
Verzonden: donderdag 9 april 2020 22:55
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: o.v.v. zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. dhr. M. Pasjes
Bijlagen: 2020 04 09 zienswijze NRD N 34.jpg

Categorieën: DIV

Geachte M. Pasjes,

Hierbij zowel als aparte bijlage als ingevoegd mijn zienswijze. Ik hoop dat het zo goed overkomt.

Vriendelijke groeten,

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000786
Ingek.: 09 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Aan: het Provinciaal Bestuur van Drenthe,
t.a.v. dhr M. Pasjes,
post@drenthe.nl

Vries, 9 april 2020

Betreft: Zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N 34

Geacht provinciaal bestuur,
Geachte heer Pasjes,

Hierbij maak ik bezwaar tegen de gedeeltelijke verdubbeling van de N 34. Ik maak geen bezwaar tegen verbeteringen van de oversteekmogelijkheden onder meer bij Gieten.

Mijn bezwaren betreffen de verdere aantasting van het landschap en de hogere snelheid die die een vierbaansweg mogelijk maakt. Een hogere snelheid van een verbrandingsmotor in een auto veroorzaakt een toename van stikstofoxiden op onze nu al overbelaste Drentse natuurgebieden waaronder het Nationaal Park Drentse A. De toename van stikstofverbindingen veroorzaakt dat kwetsbare vegetatie van de voedselarme grond verdwijnt ten gunste van stikstof-minnende soorten als brandnetels en bramen.

Uit het oogpunt van natuur en verkeersveiligheid verdient een maximumsnelheid van 80 km per uur de voorkeur.

Voor een verdere uiteenzetting en onderbouwing van deze en mijn andere bezwaren verwijs ik naar de zienswijze van het Natuurplatform Drentse A, die al in uw bezit is.
Ik verzoek u deze zienswijze als hierbij ingesloten te beschouwen.

Met vriendelijke groeten,
hoogachtend

Stikstof veroorzaakt meer brandnetels en bramen bij de Drentse A

Aan: het Provinciaal Bestuur van Drenthe,
t.a.v. dhr M. Pasjes,
post@drenthe.nl

Vries, 9 april 2020

Betreft: Zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N 34

Geacht provinciaal bestuur,
Geachte heer Pasjes,

Hierbij maak ik bezwaar tegen de gedeeltelijke verdubbeling van de N 34. Ik maak geen bezwaar tegen verbeteringen van de oversteekmogelijkheden onder meer bij Gieten.

Mijn bezwaren betreffen de verdere aantasting van het landschap en de hogere snelheid die die een vierbaansweg mogelijk maakt. Een hogere snelheid van een verbrandingsmotor in een auto veroorzaakt een toename van stikstofoxiden op onze nu al overbelaste Drentse natuurgebieden waaronder het Nationaal Park Drentse A. De toename van stikstofverbindingen veroorzaakt dat kwetsbare vegetatie van de voedselarme grond verdwijnt ten gunste van stikstof-minnende soorten als brandnetels en bramen.

Uit het oogpunt van natuur en verkeersveiligheid verdient een maximumsnelheid van 80 km per uur de voorkeur.

Voor een verdere uiteenzetting en onderbouwing van deze en mijn andere bezwaren verwijs ik naar de zienswijze van het Natuurplatform Drentse A, die al in uw bezit is.
Ik verzoek u deze zienswijze als hierbij ingesloten te beschouwen.

Met vriendelijke groeten,
hoogachtend

Stikstof veroorzaakt meer brandnetels en bramen bij de Drentse A

Zienswijze 40

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000785
Ingek.: 09 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

De Hondsrug
UNESCO Global Geopark

Hunebedstraat 4A
9531 JV Borger
www.dehondsrug.nl

Van alle tijden

Aan:
Het college van gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe
T.a.v. de heer M.Pasjes
Postbus 122
9400 AC ASSEN

Datum
9 april 2020
Behandeld door
Betreft Zienswijze
NRD N34

Geacht college,

Tot en met woensdag 15 april 2020 stelt u een ieder in de gelegenheid om een zienswijze in te dienen op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau ER voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 en de reconstructie van het verkeersplein Gieten.

Graag maak ik / maken wij van deze gelegenheid gebruik.

Vanaf Emmen tot aan de aansluiting met de A28 loopt de N34 over de Hondsrug. Het ligt daarmee ook binnen De Hondsrug UNESCO Global Geopark. De Hondsrug heeft deze unieke status gekregen omdat het een geologisch fenomeen is van internationaal belang: het is een zogenaamde megaflute, ontstaan in de voorlaatste ijstijd, onder invloed van een grote ijsrivier. Gekoppeld aan deze geologische waarde kent het gebied unieke en kenmerkende cultuurhistorische en natuurwaarden. Met onze partners hebben wij aan UNESCO duidelijk kunnen maken dat wij dit gebied beheren via bescherming, onderwijs en duurzame ontwikkeling.

De visie en ambities van De Hondsrug UNESCO Global Geopark (hierna DHUGG) zijn als volgt:

Visie:
De bijzondere geologie, natuur en cultuurhistorie maken het Hondsrug UNESCO Global Geopark tot een krachtig en onderscheidend gebied met internationale erkenning. Wij zetten deze waarden in voor het duurzaam ontwikkelen en effectief promoten van het Hondsruggebied. Hiermee kunnen we de waarden van het gebied behouden en de aantrekkingskracht van het gebied voor zowel bewoners als toeristen vergroten.

Ambities
Wanneer we deze visie vertalen naar meer gerichte ambities, levert dat er vijf op:

1. Een goed bewaard ijstijdenlandschap, doordat de partners erin slagen de kernkwaliteiten (aardkundige waarden, cultuurhistorie, landschap en natuur) te beschermen en beleefbaar te maken.
2. Prettig wonen en werken: op naar een gebied waar bewoners en ondernemers trots op zijn en zich mee identificeren.
3. Toerisme als motor voor meer werk en bestedingen door een grote aantrekkingskracht op bezoekers in heel Nederland en daarbuiten, door effectieve een eenduidige marketing door de partners.

De Hondsrug
UNESCO Global Geopark

Hunebedstraat 4a
9531 JV Borger
www.dehondsrug.nl

Van alle tijden..

4. Een gastvrij onthaal door de toeristische en recreatieve branche, die als ambassadeur van het Hondsruggebied fungeert en inzetten op beleving van het gebied.
5. We doen het samen: partners zetten zich samen in om het Hondsruggebied aantrekkelijk te maken en te houden. Stichting de Hondsrug UNESCO Global Geopark initieert productontwikkeling en zorgt voor afstemming en coördinatie tussen alle partners.

In 2016 is het Masterplan 2017-2027 vastgesteld, waarin wij deze visie en ambities hebben verwoord en vertaald naar maatregelen.

Partners van DHUGG, waaronder de provincie Drenthe, hebben een intentieverklaring ondertekend waarmee zij aangeven zich te zullen inspannen om dit Masterplan te realiseren. Een belangrijke maatregel is de bescherming van de kernkwaliteiten bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Wij verwachten dan ook van de provincie dat bij de uitwerking van de plannen voor de N34 de bescherming van de kernkwaliteiten een belangrijke factor is.

Wij zijn echter van mening dat dit in de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) onvoldoende tot zijn recht komt.

Hierna leggen wij uit waarom, gekoppeld aan de gebiedsanalyse, de te onderzoeken alternatieven en het beoordelingskader:

Gebiedsanalyse

U verwijst in de NRD (bladzijde 11 en 12) naar de gebiedsanalyse. Hierin zijn per deelgebied ruimtelijke knelpunten en opgaven geformuleerd die bij een eventueel verdubbeling in dat deelgebied meegenomen kunnen worden in de nadere uitwerking. Met andere woorden: bij het uitwerken van het uiteindelijke voorkeursalternatief (dat bepaald wordt na de eerste fase MER), biedt de gebiedsanalyse aanknopingspunten en opgaven voor een goede ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de verschillende trajecten en het verkeersplein Gieten.
Echter, de gebiedsanalyse schiet voor het aardkundig erfgoed -dé basis voor de UNESCO Global Geopark status – in onze ogen ernstig tekort. Ze blijkt beperkt te blijven tot de zichtbare objecten in het landschap (bossen, singels, grafheuvels e.d.), terwijl juist ook de onderlegger, de aardkundige structuren als beekdalen, dekzandruggen, stuifzandgebieden e.d., van groot belang zijn voor de beleving én de waarde van het gebied. Wij vrezen dat, nu deze onderlegger goeddeels ontbreekt in de gebiedsanalyse, deze waarden onvoldoende worden meegewogen in de MER en daarmee dus belangrijke aanknopingspunten en opgaven voor een goede ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de verschillende trajecten en het verkeersplein Gieten ontbreken.

De te onderzoeken alternatieven:

Wij maken ons zorgen over de aantasting van het gebied als gevolg van de voorgenomen aanpassingen. Overal waar verbreed dan wel vergroot wordt zal van aantasting sprake zijn. Het hele gebied, maar met name het noordelijke deel, is kwetsbaar.

De Hondsrug
UNESCO Global Geopark

Hunebedstraat 4A
9531 JV Borger
www.dehondsrug.nl

Van alle tijden...

Beoordelingskader
Wij achten op bladzijde 47 van de NRD de verwijzing bij het beoordelingskader cultuurhistorie naar de facetkaart 'beschermingsgebieden aardkundige waarden' te globaal. Op zijn minst moet er een koppeling gemaakt worden tussen die beschermingsgebieden en de onderliggende geomorfologische eenheden en ondergrond en de geosites van het UNESCO Global Geopark.
Behoud van de UNESCO-status zou daarbij een toetsingscriterium moeten zijn.
Wij verzoeken u dan ook in de definitieve NRD-beoordelingskader expliciet aandacht te geven aan de aardkundige structuren en geologische opbouw en het belang van De Hondsrug UNESCO Global Geopark.

Met vriendelijke groet,
Namens het bestuur van Stichting de Hondsrug UNESCO Global Geopark

Manager

Zienswijze 40

Van: | De Hondsrug UNESCO Global Geopark <c.posthumus@dehondsrug.nl>
Verzonden: donderdag 9 april 2020 16:20
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. dhr. M. Pasjes
Bijlagen: brzienswijze Hondsrug.pdf

Categorieën: DIV

Hierbij zenden wij u onze zienswijze t.a.v. de NRD gedeeltelijke verdubbeling N34.

Vriendelijk groet

Manager De Hondsrug UNESCO Geopark
Hunebedstraat 4 A
9531 JV Borger
tel 0599 725009
mob.06 22551281
Banknummer stichting NL03 RABO 0142905445
BTW nummer NL853453974B01
www.dehondsrug.nl
www.facebook.com/dehondsruggeopark

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000785
Ingek.: 09 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

De Hondsrug
UNESCO Global Geopark
Van alle tijden...

Organisatie der Verenigde Naties voor Onderwijs, Wetenschap en Cultuur

De Hondsrug UNESCO Global Geopark

Zienswijze 41

Van: @parkingware.com> donderdag 9 april 2020
Verzonden: 17:04
Aan: provincie Drenthe
CC:
Onderwerp: Zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000784
Ingek.: 09 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Geachte heer Pasjes,

Ik wil beginnen met u te bedanken voor het feit dat het mogelijk is de zienswijze in te dienen. Dat is fantastisch!

Verbeteringen verkeersplein Gieten:

1. Overduidelijk belangrijkste verbetering is het **voorkomen dat rechts afslaand verkeer over het verkeersplein** moet.
    a. Dus van Veendam naar Groningen, moet de afslag twee rijbanen krijgen. De rechterbaan wordt buiten het verkeerplein omgeleid naar een nieuw te maken invoegstrook N34 Groningen (een **bypass**).
    b. Hetzelfde geldt voor het creëren van een bypass bij afslag Assen naar Emmen.
    c. De overige twee afslagen voorzien van een bypass is een "nice to have" denk ik? Wellicht kunnen meetgegevens verkeersstromen hierover meer inzicht geven?
2. Wellicht kan het verkeerplein omgebouwd worden naar een "**turbo-rotonde**"? Onderzoeken?
    a. https://nl.wikipedia.org/wiki/Turborotonde

Verbeteringen in de directe omgeving van het verkeersplein:

1. Het OV-knooppunt Gieten heeft een trieste, bijna **armoedige betonnen, uitstraling**. Dat past niet bij het beeld dat wij passanten willen geven.
    a. Drenthe is een mooie groene, landelijke provincie waar je kan ontsnappen aan de drukte en je rust kunt vinden. Dat zou het OV-knooppunt ook kunnen uitstralen met een paar aanpassingen.
    b. Ik heb nog nooit iemand op de buitenfitness gezien op het OV-plein? Idee is goed maar de locatie verkeerd denk ik.
2. Het **parkeerterrein bij het OV-knooppunt zou overdekt** kunnen worden met solar carports.
    a. Hierdoor is er niet alleen duurzame energie voor de omgeving maar kunnen er ook **laadpunten** voor fietsen en voertuigen worden gecreëerd.
    b. De laadpuntdichtheid in Drenthe is de laagste van Nederland. Om je voor te schamen. Laten we nu eens vooroplopen als Drenten en zorgen voor een **innovatief laadplein met bijbehoren de faciliteiten** (zie volgende punt)
3. Wie langer wil opladen, wil ook graag **goed zitten en eten/drinken**.
    a. De snackbar spreekt deze doelgroep absoluut niet aan. Dus i.p.v. snacks en ander vergif met een paar plastic stoeltjes op het OV-plein een goede oplossing creëren.
    b. Een goede oplossing bestaat in de basis uit goede kwaliteit koffie/thee en **echte streepproducten van de boer** met goede zitplaatsen buiten het OV-plein.
    c. Naast eten en drink is het een gelegenheid om deze doelgroep te tonen wat Drenthe te bieden heeft. Actie voor VVV, Hunebed Highway businessclub en lokale ondernemersclub/middenstand?
4. De **fietsenstalling is niet veilig**. Ik heb van meerdere mensen gehoord dat er hun fiets daar was gestolen. Camerabewaking met slimme software en/of meldkamer er achter is een denkrichting voor een oplossing.

Graag blijf ik op de hoogte van de voortgang. Kunt u mij toevoegen aan een maillijst? Mochten er vragen zijn dan kunt u mij bellen op onderstaande 06

Met vriendelijke groet,
With kind regards,

nl.linkedin.com/in//

Parkingware B.V.
Kvk nummer: 02083403
BTW nummer: NL 818961715B01
www.parkingware.com

Zienswijze 42

Van:
Verzonden: donderdag 9 april 2020 11:00
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. dhr. M. Pasjes

Categorieën: DIV

Zienswijze met betrekking tot de aanpassingsplannen voor de N34.

In het licht van de huidige stand van zaken ("corona-crisis"), meen ik aangaande de aanpassingsplannen voor de N34 het volgende te moeten opmerkingen:

De huidige crisis en het daarbij deels tot stilstand komen van de maatschappij zal ongetwijfeld zijn weerslag op de toekomst hebben met betrekking tot mobiliteit.

Door het verplichte thuiswerken ontdekken veel mensen, bedrijven en organisaties de voordelen hiervan hetgeen de mobiliteitsvraag sterk zal doen afnemen.

Daaraan toegevoegd het opmerkelijke verschijnsel dat men zich gemakkelijk aan de nieuwe limiet van 100 km. per uur op de A-wegen lijkt aan te passen, ligt het in de verwachting dat ook een limiet van 80 km. per uur op de N34 haalbaar zal zijn.

Als we dan de huidige (eigenlijk vroegere) problematiek van de N34 bekijken zal hooguit het knooppunt bij Gieten een voortdurende bron van hinder zijn en lijkt het gerechtvaardigd hiervoor de best mogelijke oplossing te kiezen (hiervoor laat ik het woord graag aan echte experts en heb ik geen voorkeur voor het ene of andere alternatief).

Voorts zie ik de roep in de maatschappij en in de politiek om juist de snelheid op provinciale wegen te verlagen alsmede de tendens om ook op secundaire wegen de snelheid van 80 naar 60 km. per uur terug te brengen. Dit in het licht van uitstoot en duurzaamheid (onze volgende crisis).

Verder lijkt mij duidelijk dat voor wat betreft de verkeersveiligheid vooral de weggebruiker het probleem is en in veel mindere mate de weg zelf. Hiervoor zou een oplossing als verlagen van de maximum snelheid naar 80 km. per uur, en/of een middenbermafscheiding maken waardoor het niet meer mogelijk is om in te halen of op de andere weghelft te komen, afdoende zijn.

Kortom mijn zienswijze:
- neem geen beslissingen gebaseerd op aannames die niet toekomstbestendig zijn!
- eventueel aanpakken knooppunt Gieten
- geen verdubbeling, wel snelheidsbeperking en/of middenbermafscheiding.

Met vriendelijke groet,

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000775
Ingek.: 09 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Zienswijze 43

31 maart 2020.

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000 699
Ingek.: 03 APR. 2020
VV

Aan:

Provinciale staten van Drenthe.
T.a.v.de gedeputeerde de heer H. Brink.
Westerbrink 1
9405 BJ
Assen.

Geachte heer Brink.

Door de coronacrisis zoek je enige bezigheid om de tijd door te komen. Ik dacht laat ik mijn licht eens laten schijnen over het knooppunt N34-N33 nabij Gieten.

Wellicht hebben deskundigen al meerdere opties aangedragen en misschien is er ook wel een ontwerp bij zoals uit mijn brein is ontstaan.

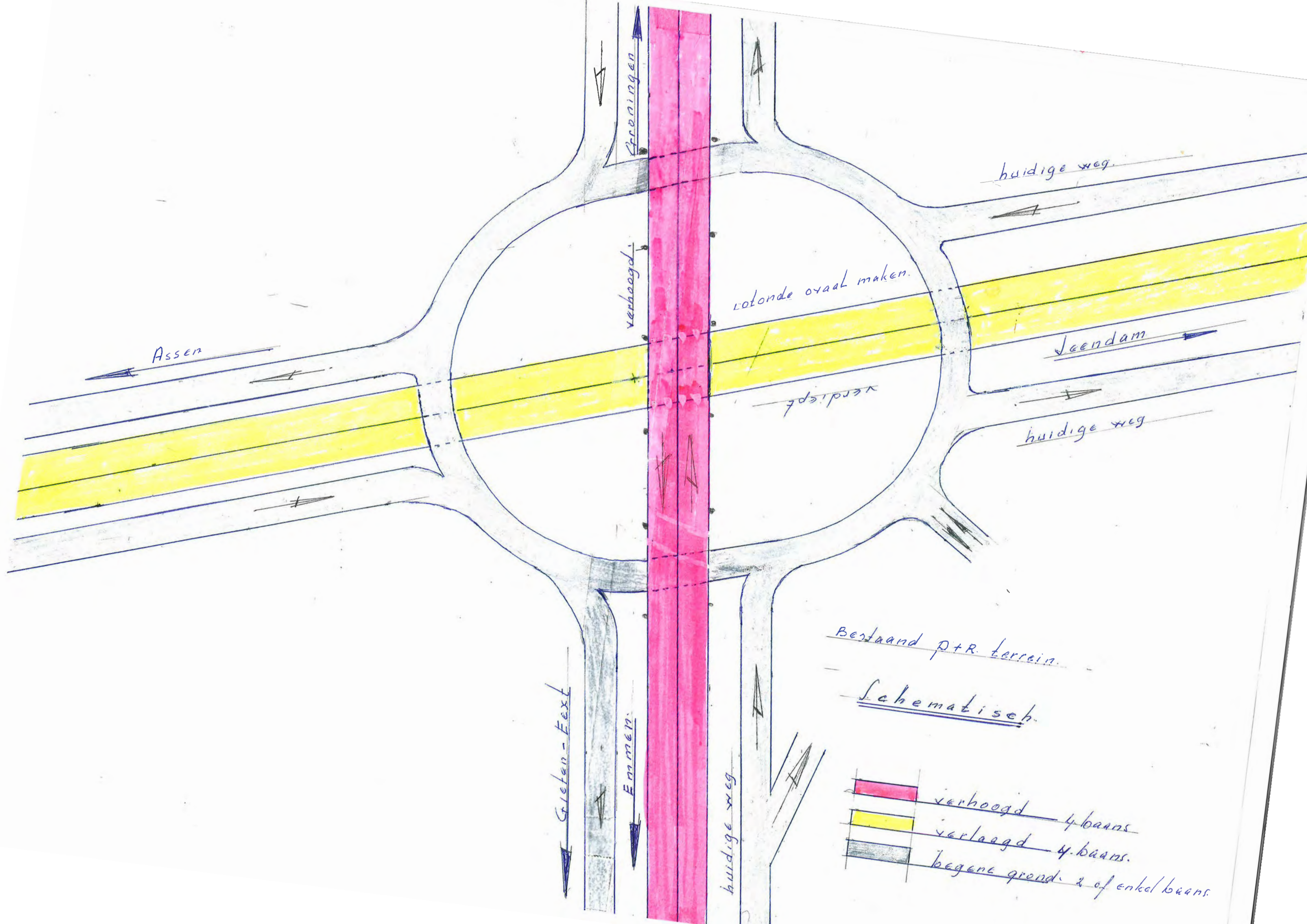
Ik ben begonnen met voor mijzelf wat randvoorwaarden te stellen en kwam toen tot het bijgaande schematische ontwerp.

De randvoorwaarden zijn als volgt:
1* Het verkeer mag bij de realisatie van het ontwerp zo weinig mogelijk hinder ondervinden.
2* De naaste omwonenden mogen door de aanpassing van het kruispunt zo min mogelijk extra hinder ondervinden. Eigenlijk helemaal niets. Ik denk namelijk dat de hinder die ontstaat door het afremmende en daarna weer optrekkende verkeer hoger licht dan het doorgaande verkeer ondanks dat dit verkeer op een hoger niveau ligt
Wel kan er voor de percelen in de wat wijdere omgeving wat meer overlast ontstaan, maar door het ontwerp hierop aan te passen zal dit zeer gering zijn.
3* Het P + R-terrein moet geheel intact blijven en bereikbaar zijn zoals het nu is.
4* De uitbreiding van het wegenstramien plaats zou moeten vinden in westelijke richting omdat daar voor mijn gevoel de meeste ruimte ligt en de minste problemen geeft voor het afslaande verkeer richting Emmen vanwege de hoger gelegen doorgaande N34.

Ten aanzien van het kostenaspect kan ik geen oordeel geven omdat ik daarvoor te lang uit het werkende circuit ben.

Graag hoor ik een enkele opmerking van U of uw deskundigen.

Vriendelijke groeten,


Groningen
huidige weg
verhoogd
rotonde ovaal maken.
Assen
Veendam
verlaagd
huidige weg
Gieten - Eext
Emmen
huidige weg
Bestaand P+R. terrein.
Schematisch.
verhoogd 4 baans
verlaagd 4 baans.
begane grond 2 of enkel baans.

Zienswijze 44

Van:
Verzonden: dinsdag 14 april 2020 9:24
Aan: provincie Drenthe
CC:
Onderwerp: Zienswijze N34 gedeeltelijke verdubbeling
Bijlagen: Een rotonde met een vieze bijsmaak..docx

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000825
Ingek.: 11 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Van:
Verzonden: zaterdag 11 april 2020 13:26
Aan:
Onderwerp: Re: Herinnering sluiting zienswijzetermijn en fijne Paasdagen gewenst

Geachte mevrouw

Dank voor uw bericht rondom de plannen voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34. Ik wil dit bericht kort houden.
Wellicht herinnert u zich nog dat ik bij de sessies van de focusgroep rotonde Gieten gepleit heb voor een dive-under. Helaas bleek er geen oor voor te zijn.
Ten einde raad heb ik mijn gedachten - eveneens in het kort - ingestuurd naar *"De Schakel"*, het contactblad dat in ons woongebied frequent gelezen wordt.
Als bijlage vind u de tekst zoals ingestuurd en geplaatst. Hier laat ik het maar bij; een ervaring rijker en een illusie armer,

Vriendelijke groet,

Op vr 10 apr. 2020 om 12:17 schreef Ina de Lange

Beste leden van de klankbordgroep en focusgroep,

Het is een bijzondere tijd en hopelijk gaat het met jullie en jullie dierbaren goed.

We gaan de laatste week in waarin iedereen de mogelijkheid heeft een zienswijze in te dienen op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau "Gedeeltelijke verdubbeling N34". Wij ontvangen af en toe de vraag of de situatie rond het COVID-19 virus aanleiding is om de inspraakperiode één of twee weken te verlengen. Ondanks alle genomen maatregelen om fysieke contacten zo veel mogelijk te voorkomen, zijn wij van mening dat dit nauwelijks ingrijpt op het proces rond de inspraak. Immers, ook als mensen de stukken op de gemeentehuizen of het provinciehuis willen

inzien, dan kan dat nog steeds. Daarom is er geen aanleiding om de periode te verlengen. Dat betekent dat de inspraakperiode gewoon volgens de oorspronkelijke planning sluit op 15 april 2020 aan het eind van de dag.

Wij gaan hierover ook een bericht plaatsen op de internetpagina van de provincie Drenthe en vertrouwen er op jullie voldoende te hebben geïnformeerd.

Rest mij nog jullie namens het hele team fijne Paasdagen te wensen en blijf gezond!

Met vriendelijke groet,

Ina de Lange

Omgevingsmanager N34

(De Punt-Emmen)

Mobiel:

provincie Drenthe

HUNEBED HIGHWAY N34

Bezoekadres: Westerbrink 1, Assen

Een rotonde met een vieze bijsmaak.

De gang van zaken rond de verbreding van de N34 en de aanpassing van de rotonde bij Gieten zorgt ervoor dat ik er een vieze smaak van in de mond krijg.
De geschiedenis is bekend: de N34 is gevaarlijk en de rotonde loopt in de spits vol. Daarbij ondervindt een deel van de bewoners van Gieten onevenredig veel geluidsoverlast.
De provincie erkent de noodzaak om aan een en ander iets te doen en reserveert 90 miljoen voor een opknapbeurt. Daarbij geeft ze, voor wat besteding betreft, vast een voorzetje: er kan 12 km van de N34 verdubbeld worden. Met de rekenmeesters zit het wel snor in Assen. 12 is zo ongeveer het enige getal dat gemakkelijk is op te delen (2 × 6 km, 3 × 4 km, 4 × 3 km en 6 × 2 km). Natuurlijk kan 12 × 1 km en 1 × 12 km ook nog. Zo blijft er wat te kiezen. Nietwaar? En dan is er nog ruimte om te filosoferen over de rotonde!

Met deze aanbieding in de binnenzak riep de provincie betrokken burgers op om mee te denken over de plannen. Omdat ik me als bewoner in de onmiddellijke omgeving van de rotonde, als frequente gebruiker van het OV en jarenlange inzet voor fietsvoorzieningen aangesproken voelde, meldde ik me aan voor de focusgroep.
Mijn rugzakje was kennelijk voldoende gevuld om mee te mogen praten. Het is waar, de focusgroep werd keurig ontvangen met koffie en koek. Het door de provincie ingehuurde adviesbureau toonde de mooiste berekeningen en toekomstscenario's.
De leden van de focusgroep mochten in een ontspannen sfeer hun wensen uiten en hun oplossingen aandragen.

De focusgroep is een aantal keer bijeen geweest. De koffie bleef goed net als de koek. Maar gaandeweg zonk de moed me in de schoenen.

Mijn voorstel om serieus te praten over een dive-under bleek aan dovemans oren gericht en als wereldvreemd ontvangen. Een extra verlaging van de N33 vanuit de laag gelegen venen verdiende toch op z'n minst aandacht. Dat het idee werd weggeblazen is niet het ergste. Veel erger is dat van alle voorgestelde oplossingen – sommige ludiek, andere heel serieus – niets terug te vinden is in de eindrapportage.

Wat wel terug te vinden is in de eindrapportage is 12 km verdubbeling van de N34 (kijk daar heb je die 12 weer) en 90 miljoen in totaal. O ja, in de eindrapportage zijn ook nog meegenomen de oorspronkelijke ideeën van de provincie, waaronder, u raadt het al, een fly-over. Ook is meegenomen een idee dat bij de eerste bijeenkomst van de focusgroep door de organisatie uit de hoge hoed werd getoverd: een verlegging van de N34 in westelijke richting.

Over beide "kansrijke" oplossingen voor het probleem van de rotonde moet je niet teveel nadenken. Bij een monsterlijke fly-over kan ieder zich wel voorstellen wat dat betekent voor de bewoners in de omgeving van de rotonde, over een verlegging van de N34 – inclusief noodzakelijke viaducten - in westelijke richting kun je, vanwege de landschappelijke impact, nauwelijks met droge ogen praten.
Dat een groep inwoners van Gieten zich sterk maakt voor de laatste, onzalige, oplossing heeft alles te maken met de angst voor de komst van een fly-over.

Nu de focusgroep haar werk heeft gedaan kun je slechts concluderen dat ze heeft gefungeerd als een doekje voor het bloeden. Politiek correcter is het misschien te zeggen dat de focusgroep mocht helpen bij het legitimeren van een volslagen ondemocratische tot een zogenaamd democratische besluitvorming.

Zienswijze 45

Van:
Verzonden: vrijdag 10 april 2020 20:11
Aan: provincie Drenthe zienswijze gedeeltelijke
Onderwerp: verdubbeling N34

Categorieën: DIV

Aan: het Provinciaal Bestuur van Drenthe,
t.a.v. dhr M. Pasjes

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000820
Ingek.: 10 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

10 april 2020

Betreft: Zienswijze NDR Gedeeltelijke verdubbeling N 34

Geacht provinciaal bestuur,
Geachte heer Pasjes,

Hierbij maak ik bezwaar tegen de gedeeltelijke verdubbeling van de N34.
Ik maak geen bezwaar tegen verbeteringen van de oversteekmogelijkheden onder meer bij Gieten.

Mijn bezwaren betreffen de verdere aantasting van het landschap en de hogere snelheid die die een vierbaansweg mogelijk maakt. Een hogere snelheid van een verbrandingsmotor in een auto veroorzaakt een toename van stikstofoxiden op onze reeds overbelaste Drentse natuurgebieden waaronder het Nationaal Park Drentsche Aa.
De toename van stikstofverbindingen veroorzaakt dat kwetsbare vegetatie van de voedselarme grond verdwijnt ten gunste van stikstofminnende soorten. De algehele verzuring die ontstaat, doet de biodiversiteit afnemen die wij juist nu zo moeten koesteren. Ook de fauna heeft onder de stikstoftoename te lijden. Het komt inmiddels voor dat jonge koolmezen in de nesten sterven omdat er onvoldoende kalk aanwezig is in hun voedsel (afname chitine in insecten) en hierdoor de jonge vogelbotten niet voldoende kunnen ontwikkelen.
Het weinige aan biodiversiteit dat er nog is, verdwijnt in rap tempo. Laten we zuinig zijn op wat we nog over hebben.

Uit het oogpunt van natuur en verkeersveiligheid verdient een maximumsnelheid van 80 km per uur de voorkeur.

Voor een verdere uiteenzetting en onderbouwing van mijn andere bezwaren verwijs ik naar de zienswijze van het Natuurplatform Drentsche Aa, die reeds in uw bezit is.
Ik verzoek u deze zienswijze als hierbij ingesloten te beschouwen.

Met vriendelijke groeten,

Zienswijze 46

Van:
Verzonden: zaterdag 11 april 2020 20:40
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: Gedeeltelijke verdubbeling N34: zienswijze 11 april 2020

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000821
Ingek.: 11 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Geachte leden van de provinciale Staten,

Uw voornemen om de N34 gedeeltelijk te verdubbelen, is mijns inziens een achterhaald voornemen. Hieronder leest u mijn argumenten.

Anno 2020 met een stikstofcrisis nog in ons systeem, zal toch duidelijk moeten zijn, dat we de schaarse natuur en de biodiversiteit in Nederland stevig moeten beschermen. De N34 loop langs een uniek natuurgebied en prijst zichzelf erom dat het in dit gebied zo mooi is, zo rijk aan biodiversiteit en dat je er geen last hebt van verkeer. Nu is dat in de huidige omstandigheden al niet geheel naar waarheid, dat over het verkeer, na gedeeltelijke verdubbeling doet de provincie de waarde van dit gebied nog meer te niet.

Gedeeltelijke verdubbeling brengt letterlijk schade toe aan het gebied, door stikstofneerslag, fijnstof, afkalving van het gebied, lawaai. Bovendien is het slecht voor het klimaat, en dus ook op de langere termijn voor het gebied. Alleen de aanleg al levert enorme vergroting van uitstoot van de CO2 op.

Voorts zal er sprake zijn van minder letterlijke, namelijk culturele schade: Met alleen het idéé al, geeft de provincie uitdrukking aan het idee de waarde van het gebied ondergeschikt is aan de mens met de auto. Het gaat hier over waarde toekenning.

Tot slot: De noodzaak van gedeeltelijke verdubbeling valt zeer te betwisten. Nu reeds is er geen sprake van fileleed. Mocht hiervan in de toekomst wel spraken zijn, dan zijn er andere middelen om dit effectiever en goedkoper op te lossen, bijvoorbeeld snelheid verlaging of inzet van techniek om de doorstroming te verbetering.

Andere reden die genoemd wordt is de verkeersveiligheid. Hier is nog te weinig fundamenteel wetenschappelijk onderzoek naar verricht om zo'n duur project op te stoelen. In de volksmond is de N34 een dodenweg, in de wetenschappelijke praktijk is dit niet nader onderzocht: Wat zijn de redenen van de ongevallen ? Waar vinden ongevallen plaats?? Op welke manier kan de veiligheid vergroot worden ??

Wetenschappelijk is bewezen dat verlaging van snelheid veiligheid vergroot. Invoegen daarentegen verlaagt de veiligheid. Met gedeeltelijke verdubbeling wordt dus het doel van veiligheid helemaal niet bereikt. Met andere goedkopere milieu- en natuurvriendelijke ingrepen valt dit doel wel bereiken: totaal inhaal verbod, scheiding van de wegen met flapjes op de middenstreep, (camera)controles en verlaging van de snelheid (passend bij de landelijke trend om de snelheid op snelwegen te verlagen en wat nauwelijks verlenging van reistijd leidt – soms zelfs in het geheel genomen leidt tot verkorting van reistijd doordat er minder ongevallen plaatsvinden en daardoor minder files ontstaan).

Al het geld dat gemoeid is met dit plan, zou ik gaarne gebruiken voor versteviging van de positie van de natuur in onze provinciale.

Ik wens u een enorme dosis rationaliteit toe bij de afweging die u neemt. De natuur een belangrijke plaats in de samenleving toedienen wordt vaak geacht niet gestoeld te zijn op rationaliteit, maar in wezen is dit onjuist. We zijn afhankelijk van onze natuur. Op allerlei vlak is het belangrijk voor ons mensen er zuinig op te zijn. Uiteindelijk leidt het verwoesten van de natuur tot destructie van onze maatschappelijke samenleving.

Hoogachtend,

Verzonden vanuit Mail voor Windows 10

Zienswijze 47

Van:
Verzonden: zondag 12 april 2020 13:46
Aan: provincie Drenthe
CC: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34
Zienswijze N34.docx

Onderwerp: DIV
Bijlagen:

Categorieën:

Heer Pasjes,

Hierbij doe ik u onze zienswijze toekomen m.b.t. de reconstructie van de N34 en het verkeersplein te Gieten.

Met vriendelijke groet,

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000 822
Ingek.: 12 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Aan het college van gedeputeerde Staten
van de provincie Drenthe.

t.a.v. Dhr. M. Pasjes
Postbus 122,
9400 AC Assen
E-mail: post@drenthe.nl

11 april 2020.

Onderwerp: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34.

Geacht college,

Wij, bewoners van de Verlengde Asserstraat 67 t/m 85 hebben behoefte een zienswijze in te dienen m.b.t. de reconstructie van het verkeersplein N34/N33 te Gieten en de gedeeltelijke verdubbeling van de N34.

We hebben de informatiemiddag en -avond in Gieten bezocht en hebben kennisgenomen van uw notitie "Conceptnotitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34". De bij deze notitie behorende bijlagen geven een enorme hoeveelheid aan informatie. Het is voor ons ondoenlijk deze allemaal door te nemen en ook nog het overzicht te behouden.

Eerst geven we de argumentatie m.b.t. onze zienswijze weer. Daarna geven we een gemotiveerde zienswijze.

Argumentatie:

- De reconstructie van de N34 in de jaren 2004-2005 heeft de bewoners van de Verlengde Assestraat fysiek op afstand van het dorp gezet. De afstand tot het centrum van het dorp is door de reconstructie met ongeveer 1 km verlengd.
- Niet alleen is de fysieke afstand tot het dorp verlengd, maar ook de sociale afstand tot het dorp en lijkt met de loop der tijden steeds groter te worden. De Verlengde Asserstraat lijkt meer en meer buitengebied te worden, terwijl dat niet zo was. Het oude papier wordt niet meer opgehaald, collectes komen nog nauwelijks aan de deur, reclamefolders van de lokale middenstand worden niet meer bezorgd. Ook de betrokkenheid rond om de vijfjarige activiteiten van "Oostermoer" is niet meer wat het geweest is.
- Het openbaar vervoer is geminimaliseerd. Terwijl voorheen op gezette tijden een bus naar Assen reed en tegenover "de Biester" in- en uitgestapt kon worden, moet nu gebruikt gemaakt worden van het OV-punt.
- De kortste weg richting het OV-punt bij het verkeersplein Gieten is de parallelweg langs de N34 en bedraagt 1,3 km. Mocht de parallelweg verdwijnen dan zal de afstand tot het punt verdubbelen en 2,6 km bedragen!
- Verwacht mag worden dat, wanneer de fysieke afstand tot het centrum van het dorp door het verdwijnen van de parallelweg de waarde van de woningen aan de Verlengde Asserstraat

zal dalen aangezien het minder aantrekkelijk zal worden daar een woning te kopen i.v.m. de bereikbaarheid van het dorp (bijv. aankoop woning door een gezin met schoolgaande kinderen).

- De parallelweg langs de N34 richting het OV-punt is een weg die gebruikt wordt voor landbouwverkeer, maar door ook veel scholieren voor hun weg van en naar school. Veel inwoners gebruiken de weg voor hun dagelijkse "ommetje Gieten". Wij gebruiken de weg regelmatig om het dorp per fiets te bereiken.
- Het viaduct met bijbehorende rotondes over de N34 richting de Oelenboom in Gieten lijkt een veilige constructie voor alle verkeersdeelnemers. Echter schijn bedriegt. Voetgangers en fietsers worden met grote regelmaat geconfronteerd met automobilisten die onvoldoende gebruik maken van aan hun voertuig gemonteerde richtingaanwijzers wat onveilige situaties oplevert en ook onveilige gevoelens. Daarom maken verschillende bewoners alleen gebruik van de parallelweg richting het OV-punt.
- Het gebied westelijk van de N34 en het OV-punt heeft natuurwaarde. Verschillende diersoorten, vogels en amfibieën hebben er hun thuis.
- De bewoners van de Verlengde Asserstraat genieten van een ruim uitzicht over het landbouwareaal richting Eext en het OV-punt.
- Maatregelen die het Rijk, de provincies en de gemeenten nemen, worden genomen om welzijn, veiligheid, e.d. van de bevolking te behartigen en te verbeteren. Soms bereiken die maatregelen de gehele bevolking van het land, een provincie of een gemeente. Soms zijn maatregelen bestemd voor slechts een klein deel van de bevolking. Dat is afhankelijk van het doel die men wil bereiken.

Aldus komen we tot de volgende zienswijze:

- De uitvoering van de plannen rond de reconstructie van de rotonde Gieten en de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 mag niet leiden tot het verdwijnen van de parallelweg richting het OV-punt.
- De reconstructie van de rotonde en N34 mag niet leiden tot het vergroten van de fysieke afstand tot Gieten voor de bewoners van de Verlengde Asserstraat.
- De reconstructie van de rotonde en de N34 mag niet leiden tot het verdwijnen van het ruime uitzicht richting Eext en het OV-punt.
- De optie die uitgaat van een verhoogde N34 over het huidige plein is de beste optie.
- De optie die uitgaat van een verlegd tracé is een oplossing die voor de bewoners van de Verlengde Asserstraat een slechte optie is en aldus niet acceptabel.
- De parallelweg richting het OV-punt moet bij elke reconstructie van het verkeersplein en verdubbeling van de N34 in stand blijven.
- De derde optie (klaverblad) hebben we niet bekeken aangezien we die als weinig realistisch beschouwen.
- Bij de reconstructie die wordt gekozen moet rekening houden met de belangen van de alle omwonenden van de weg. Ook als dit om slechts een gering aantal mensen gaat!

Verder maken we de volgende opmerkingen:

- We vragen ons af of de visie van de provincie m.b.t. van de snelheid waarop m.n. centrumgemeenten als Groningen en Emmen te zijn bereiken de juiste is. Geeft een snel

bereik van die plaatsten inderdaad zoveel voordeel als wordt gesuggereerd? Moeten we niet af van de gedachte dat alles sneller en sneller moet en terug naar de gedachte die meer goed doet aan het welzijn van mens en dier?

- Wanneer door de reconstructie van het verkeersplein de doorstroming sterk verbeterd is, mag de vraag worden gesteld of een gedeeltelijke verdubbeling wel noodzakelijk is. Het dagelijkse oponthoud door het verkeersplein drukt de gemiddelde snelheid behoorlijk! Verder vragen we ons af of een tijdswinst van 3 tot 4 minuten over een afstand van 42 km de moeite waard is om een zo'n dure gedeeltelijke verdubbeling uit te voeren.
- De reconstructie van het verkeersplein en de weg moet landschappelijk worden ingepast. Dat is lastig immers de iedere aanleg van wegen en reconstructies ervan leidt tot aantasting van het landschap. Bij de vorige reconstructie van de weg is ook gepoogd de N34 goed landschappelijk in te passen. Dit heeft geleid tot een enorm ruimtebeslag en de vraag is of zo'n inpassing is geworden zoals het bedoeld was. Wij zijn van mening dat dat niet het geval is. Daarom pleiten wij ervoor te kiezen voor een reconstructie waarbij gebruik gemaakt wordt van moderne technieken met geprefabriceerde "brugdelen" ondersteund door pilaren. Het ruimtebeslag, nodig voor de reconstructie kan dan minimaal zijn en grote zandverplaatsingen zijn overbodig.
- De reconstructie van het plein doet verwachten dat de geluidsoverlast zal verergeren. Het lijkt ons verstandig de wensen hierover van de omwonenden te honoreren. We verzoeken het provinciebestuur dan ook met klem de wet- en regelgeving rondom geluidsoverlast los te laten en een adequate voorziening m.b.t. geluidsoverlast mee te nemen in de planvorming. De middelen hiervoor kunnen gevonden worden binnen de beschikbare 90 miljoen euro door de voordeligste voorziening te treffen en de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 (of een deel ervan) achterwege te laten.
- Als de verkeersdruk op het verkeersplein sterk is afgenomen, kan overwogen worden het dorp Eext alsnog aan te sluiten op dit plein. Dan kan een destijds gekoesterde wens als nog in ver vulling gaan.
- Wij kunnen ons in grote lijnen vinden in de zienswijze geformuleerd dor het Natuurplatform Drentse Aa en verwoord in het huis-aan-huis nieuwsblad "De Schakel van woensdag 8 april jl.

Wetende dat een voor iedere belanghebbende aanvaarbare oplossing niet voor handen is wens ik u veel sterkte met het formuleren van een gedegen voorstel aan Provinciale Staten, waarbij m.n. juist voldoende gewicht wordt gegeven aan de belangen van de direct omwonenden.

Met vriendelijke groet,

Zienswijze 48

Van: maandag 13 april 2020 12:36
Verzonden: provincie Drenthe
Aan: zienswijze nrd gedeeltelijke verdubbeling n34
Onderwerp: zienswijze n34 versie 4.pdf
Bijlagen:
Categorieën: DIV

geachte heer pasjes,

hierbij doe ik u mijn zienswijze toekomen met betrekking tot de gedeeltelijke verdubbeling van de n34 en de reconstructie van het verkeersplein gieten.

vriendelijke groet,

PROVINCIE DRENTHE	
No.: 2020 000 824	
Ingek.: 13 APR. 2020	
TEAM: VV	
TE BEH. DOOR:	
DWS:	G.AFD.:

aan het college van gedeputeerde staten
van de provincie drenthe.

t.a.v. de heer m.pasjes
postbus 122
9400 ac assen
e-mail: post@drenthe.nl

gieten, april 2020

onderwerp.: zienswijze nrd gedeeltelijke verdubbeling n34

geacht college,

u spreekt hier over een reconstructie van het verkeerplein n33/n34 te gieten en gedeeltelijke verdubbeling van de n34

wil zelf liever spreken over het herstellen van de gemaakte fouten in het verleden en gebrek aan visie over de huidige aanpak verdubbeling van de n34. mijn vertrouwen in het college veranderde in wantrouwen mede door de uitgevoerde werkzaamheden aan de n34 en n33, bestudering van de notitie, de infobijeenkomsten, artikelen in weekblad de schakel en uw uitspraken in weekblad de schakel ten tijde van de periode voor het indienen van een zienswijze.

uw bestuur/college
uw college wordt eens in de vier jaar gekozen door het volk en krijgt hierdoor een vrij groot mandaat om als opdrachtgever te functioneren van grote en ingrijpende maatregelen binnen de provincie drenthe. u bent dan vertegenwoordiger van het volk en er wordt dan ook verwacht te handelen voor het volk, wonend te drenthe.
we mogen dan ook rekenen op zeer deskundige en integere bestuurders die veel affiniteit, respect voor natuur en leefomgeving hebben, wat meer kijken over de lijnen en zich niet laten leiden door cijfers cq. uitkomsten uit rapporten, juist dat is de kwaliteit van een bestuur bestaand uit mensen.
waarom zouden we in deze tijd dan ook bestuurders kiezen voor een college als we met de huidige middelen, ook middels algoritmen zeer veel zaken kunnen regelen.
als dit niet lukt of herkenbaar voor de burger is, waarom zo'n bestuurlijke tussenlaag dan handhaven, wat is de meerwaarde?

voor mijn en hopelijk ook uw beleving een stukje historie,

maatregelen n34

begin 2000 is de n34 opgewaardeerd naar een belangrijke verkeersweg tussen emmen en de punt, een goede doorstroming van het verkeer was zeer belangrijk tijdens de spits in zowel de ochtend als avond, ook was het noodzakelijk werkzaamheden uit te voeren bij de onveilige gelijkvloerse kruisingen.
de goede doorstroming werd ook mede belemmerd door de vele gevaarlijke kruisingen op het traject en het gebruik van stoplichten.
een goed besluit was dan ook om de meeste kruisingen ongelijkvloers te maken, omstreeks 2005 werd daar een aanvang mee gemaakt.
de verkeersveiligheid werd op veel plekken stukken beter, maar de rotonde bij gieten werd

gehandhaafd; een adequate oplossing voor de beoogde snelle doorstroming was dat niet , "maar zolang het goed gaat, gaat het goed"
een rotonde blijft een rotonde en is niet echt een aanwinst voor doorstroming.
in de provincie zijn de laatste jaren vele rotondes aangelegd met een compleet ander doel dan doorstroming.

de n34 doorkruist gedeeltelijk het dorp gieten en ligt ook direct aan het dorp, een gevolg door de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen was dat o.a. de asserstraat, gelegen tussen eexterhalte en het centrum van het dorp, door de n34 werd afgesloten, een stukje niemandsland, het kreeg dan ook de naam verlengde asserstraat. dit impliceerde dat het een buitengebied werd, direct tegen het dorp en onderdeel van het dorp. mede hierdoor verdwenen de gebruikelijke dorpsgebruiken zoals het ophalen oude kranten, straatversiering/onderdeel zijn van oostermoer, ook verdwenen de opstapplaatsen voor het openbaar vervoer. de nieuwe oversteek naar het centrum van het dorp en winkels geven bij de viaducten en rotondes geen gevoel van veiligheid voor fietsers en wandelaars, automobielen komen van een snelweg met maximum snelheid en niet iedereen is een "heer in het verkeer"
voor een veilige bereikbaarheid naar het dorp wordt voornamelijk de parallelweg naast de n34 en de fietstunnel onder de n34 door fietsers en wandelaars gebruikt.

maatregelen n33

na de aanpak van de n34 werd enige tijd daarna ook een aanvang gemaakt met het verdubbelen van de n33 tussen assen en zuidbroek, een vierbaansweg met een maximum snelheid van 100 km die een goede doorstroming zal geven naar het groninger achterland, aansluiting op duitsland en het verkeer op groningen zal ontlasten. een onderdeel van de werkzaamheden was het kruispunt met de n34. gekozen werd voor een oplossing waarin de constructie van een rotonde, zoals aanwezig, werd gehandhaafd. een keuze die voor mij al zijn bedenkingen geeft in de aanwezigheid van visie bij bestuurders, want ook op dat moment was het verkeer op de n34 al zeer toegenomen en blijft een rotonde een probleem in doorstroming tijdens de spitsen. ook werden er voor de toekomst geen voorzieningen of ideeschetsen meegenomen hoe te handelen bij het vervangen van de rotonde in een ongelijkvloerse kruising tussen de n33 en n34. denk in dit geval ook eens aan het alvast aanbrengen van een tunnel voor het later uitvoeren van de "dive-under", of een "fly-over" nu investeren scheelt mega geld later. maar vraagt wel visie en waar was dat?
echter de werkzaamheden werden uitgevoerd zoals het er nu bij ligt, gelukkig werd er ook een transferium aangelegd, de bewoners van eext kunnen, door de aanleg van een fietsbrug, deze bereiken, de parallelweg tussen de verlengde asserstraat en het transferium werd gelukkig voor de bewoners ook gehandhaafd.
al met al werd er zeer veel gemeenschapsgeld verbruikt en werd, naar mijn mening door het gebrek aan visie of bestuurlijke kwaliteiten, geen onderzoek gedaan naar een goede oplossing voor de toekomst van het verkeersplein bij gieten. na aanleg van het verkeersplein werd er door bewoners van gieten, wonend in de nabijheid van de n33, geklaagd over geluidsoverlast. er werden metingen verricht, resultaat: de cijfers geven aan dat geluidsoverlast binnen de normen ligt en bewoners niet mogen klagen want cijfers geven aan dat maatregelen niet nodig zijn!!!!, zijn cijfers voor een bestuur, bestaande uit mensen nog steeds belangrijker dan de gevoelens en belevenissen van bewoners die worden geconfronteerd met de verdubbelde aanleg van de n33.
"cijfers" tonen aan dat je van geluidsoverlast niet kan spreken!!!

de arrogantie werd nog eens versterkt door de recente uitspraak van de bestuurders, zie weekblad de schakel d.d. 25 maart 2020, dat de aanvrager betaald en niet de provincie. wie is de opdrachtgever van de n33 (een omgekeerde wereld in dit geval) en blijven cijfers belangrijker dan gevoelens van bewoners, zullen algoritmes dan toch beter zijn, bestuur kom eens uit je wereld van cijfers, neem je verantwoordelijkheid en daal af naar je kiezers, zoals ten tijde van de verkiezingen!!!

reconstructie verkeerplein gieten en gedeeltelijke verdubbeling n34

zoals was te verwachten werd de doorstroming van het verkeer, tijdens de ochtend-avondspits, ernstig vertraagd op het verkeersplein gieten, moet voor bestuurders met visie toch geen onbekend gegeven zijn, maar het blijkt dat deze visie ontbrak bij de maatregelen voor de n33.
er is zeer veel gemeenschapsgeld uitgegeven, wie is hier verantwoordelijk voor en waarom kunnen we nu wel weten dat er een visie aanwezig is bij het bestuur van de provincie. verantwoordelijkheid is maar betrekkelijk, je bent er vier jaar en daarna? zo ook opdrachtgeverschap, hoe kan je opdracht geven als je maar beperkt of niet verantwoordelijk bent voor zeer ingrijpende maatregelen.
zoals was te verwachten konden de maatregelen voor het verkeersplein gieten dan ook niet uitblijven, er werden verkeersregelaars ingezet!!!, onderzoek gedaan etc.!!! vroeg me af waarom? het is toch voor een ieder duidelijk dat de rotonde het euvel is, ook hier weer geld uitgeven voor wat???
zoals een democratie betaamt en je als bestuurder ook je legitimiteit door maakt, werden de bewoners via de plaatselijke bladen geinformeerd door de provincie, er moet toch iets worden aangepast bij de n34 en er werd o.a. voor het verkeersplein zelfs een "focusgroep" samengesteld. krijg na berichtgeving in de schakel d.d. 1 april 2020, dat mijn vermoeden is bewaarheid, de focusgroep is een vehikel voor de bestuurders en ook een mooie onderlegger voor de besluitvorming, hoewel weinig tot niets werd overgenomen van de focusgroep en we alleen de gedachten van de provincie terug zien. democratie/inspraak met een vraagteken!!!
de gebruikelijke infodagen volgen voor het volk, dit op diverse plekken langs de n34. hier werden o.a. twee voorbeeldschetsen getoond voor een fly-over en een schets van een klaverblad.
bij de schets voor klaverblad werd wel aangegeven dat het weinig kans zal maken, waarom dan tonen? de schets getuigde ook van weinig tot geen zin van de werkelijkheid, een klaverblad direct tegen een dorp, transferium weg en noem maar op. hoe kan je dit als bestuur met droge ogen tonen, maar wat ook ontbrak was een schets voor de "dive under" een oplossing die vele problemen direct zal oplossen, geluid, landschap en zo veel meer, zie ook voorstellen van de focusgroep. wederom onbehoorlijk gedrag van de provincie.
de infodagen werden druk bezocht, gaat ook velen aan. niet te begrijpen is dat het gebruik van 3-d beelden niet aanwezig was!! onbegrijpelijk voor deze ingrijpende maatregelen, leeft de afdeling communicatie van de provincie in een andere tijd of wereld, let wel! de provincie wil informatie geven voor het uitgeven van "negentig miljoen euro gemeenschapsgeld"
ook waren gegevens aanwezig voor de plaatselijke verdubbeling van de n34. de informatie toont een versnipperde aanleg van verdubbeling!! kan niet begrijpen hoe je dit als bestuur wilt verkopen, de natuur leert ons nog altijd dat versmalling na verbreding problemen geeft en niet oplost in doorstroming!! ook gaat dit ten koste van veel natuur, zie ook zienswijze van natuurplatform de drentsche aa.

het moet toch helder en herkenbaar zijn dat bij een goede aanpak van het verkeersplein in gieten de doorstroming geen probleem meer geeft en een verdubbeling van de n34 zal dan ook overbodig zijn.

bij de infodagen was weinig gelegenheid tot een inhoudelijke discussie, de vertegenwoordigers van de provincie waren allervriendelijks maar veel antwoorden konden niet worden gegeven. dan maar wachten op de mogelijkheid voor het indienen van een zienswijze, wederom een stukje inpassing van de democratie.

ik kom tot de volgende zienswijze:

- vergeet de verdubbeling van de n34, doorstroming is geen probleem meer bij de reconstructie van het verkeersplein gieten
- maak een goed verkeersplein in gieten voor minimaal de komende 40 jaar, duurzaam en landschappelijk ingepast tegen een sinds vele eeuwen bestaand dorp gieten
- geen verlegd trace voor het verkeersplein
- onderzoek de mogelijkheid van een dive-under, lost veel problemen op in landschap, geluid en is financieel zeker haalbaar als de opdrachtgever dit ook inziet en wilt!!
- wees als college een goede en deskundige opdrachtgever voor de maatregelen en maak niet weer de fouten als gemaakt in het verleden
- geen inspraak geven in naam van de democratie, maar ook de juiste inspraak met niet het gevoel/beleving als bij de focusgroep
- handhaaf de parallelweg naast de n34 voor de bewoners aan o.a. de verlengde asserstraat, zeer belangrijk voor de bereikbaarheid van het transferium
- breng de geluidwerende maatregelen aan voor de bewoners aan o.a. de n33
- ik onderschrijf de zienswijze van natuurplatvorm drentsche aa in zijn totaal
- maak voor eext een aansluiting op de n34
- maak van de n34 een 80 km weg
- zorg voor het in toom houden van de foutieve verkeersdeelnemers en denk bijvoorbeeld aan de nodige digitale verkeerscontroles tussen emmen en de punt, de weg is goed, niet de gebruiker
- handhaaf transferium
- stimuleer gebruik openbaar vervoer
- neem een voorbeeld aan overijssel hoe deze de n-wegen veilig heeft gemaakt, zonder een verdubbeling
-

Zienswijze 49

Van:
Verzonden: vrijdag 10 april 2020 14:36
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: gedeeltelijke verdubbeling N34, Gieten - De Punt.

Categorieën: DIV

Dhr. M. Pasjes.

Over dit onderwerp is reeds veel gezegd en geschreven.
De argumenten voor een verdubbeling zullen u bekend zijn doch wegen m.i. niet op tegen de argumenten van de tegenstanders.
Ik wil ze nogmaals onder uw aandacht brengen.
De verdubbeling zal overlast veroorzaken voor wat betreft het geluid.
De tijdwinst zal over die afstand minimaal zijn.
Het zal de verkeersveiligheid niet noemenswaardig verhogen.
Hogere stikstof uitstoot en fijnstof uitstoot.
Kortom de economische meerwaarde van de hogere snelheid is gering, het is hoofdzakelijk een gevoelskwestie.
(denk ook aan de gewenning aan de max. snel. van 50 km per uur en de max. snel. van 30 km per uur) Bij een betere controle op naleving van de inhaalverboden en max. snelheid zal de verkeersveiligheid toenemen, de doorstroming verbeteren en geluid en stikstof overlast niet toenemen.

PROVINCIE DRENTHE
Nr.: 2020000816
Ingek.: 10 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Zienswijze 50

Van:
Verzonden: vrijdag 10 april 2020 13:59
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: 'zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. dhr. M. Pasjes

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
2020000815
ingek.: 10 APR. 2020
VV
TEAM:
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Goede middag,

Graag geef ik mijn zienswijze op de verdubbeling van de N34.

1: De N34 niet verdubbelen;
2: Zorg ervoor dat er zoveel mogelijk 100 km per uur kan worden gereden in de spits;
3: tussen 0700 en 0900 uur en 1600 en 18.00 geen vrachtverkeer en bejaarden die 70 rijden!
4: Maak de rotonde bij Gieten in elk geval ongelijkvloers en directe verbinding Emmen-Groningen en visa versa;
5: Door geen geld uit te geven aan verdubbeling zijn er betere mogelijkheden voor de rotonde in Gieten;
6: Leg de N33 nog een niveau lager over een grotere lengte en gebruik de ontstane ruimte voor een fly over voor de N34.

Dit alles levert minder schade op voor het landschap langs het gehele tracé en voor Gieten veel minder geluidsoverlast en minder belastend voor het landschap v.w.b. het aanzicht.
Alles blijft op maaiveld of lager!
Het woon-werk verkeer kan maximaal doorrijden! Verder hoor ik veel mensen over het milieu maar is niet de verwachting dat we over niet al te lange tijd met schone auto's rijden!
De werkende categorie mensen moeten wel het geld kunnen verdienen voor de gepensioneerden. De economie moet ook door!
Sta niet stil bij elk muisje of spinnetje! De natuur is heel flexibel en hersteld zich altijd buitengewoon snel.

Zienswijze 51

Van:
Verzonden: vrijdag 10 april 2020 12:47
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: Zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. dhr. M. Pasjes
Bijlagen: Zienswijze R. Gulmans te Annen op NRD N34.pdf

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000814
Ingek.: 10 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Geachte heer Pasjes,

Bijgevoegd vindt u mijn zienswijze.
Ik verzoek u vriendelijk op een bevestiging van goede ontvangst te sturen.

Fijne Paasdagen,

Aan Gedeputeerde Staten van Drenthe
Team Verkeer en Vervoer dhr M.Pasjes

Annen, 10 april 2020

Onderwerp:
Zienswijze xxxxx, inwoner van Annen; reactie op de conceptnotitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34 *(Besluit GS 25-02-2020 kenmerk 5.5/2020 000291 terinzagelegging NRD 5 maart 2020)*.

Geachte heer Pasjes,

Hieronder vindt u mijn opmerkingen en bezwaren op de bovengenoemde conceptnotitie.

Al vanaf 26 februari 2019 ben ik betrokken bij de klankbordgroep die gevormd is om mee te luisteren naar de voortgang van bovengenoemde NRD. Ik gebruik hier bewust het woord meeluisteren omdat de inbreng van de klankbordgroepdeelnemers structureel genegeerd is in de definitieve versie van de NRD. Gedurende dit hele proces van het afgelopen jaar is er door de provincie stelselmatig gewerkt naar de gewenste conclusie, nl. zoveel mogelijk asfalt storten in de mooie natuurgebieden van Drenthe. Logica, gedegen onderbouwing en inspraak van omwonenden bleken opvallend afwezig gedurende de diverse bijeenkomsten en is uiterst summier terug te vinden in deze notitie. Derhalve heeft de provincie mijns inziens bewust gekozen voor de meest vervuilende, natuuronvriendelijke en bovenal gevaarlijke variant.
Hieronder vindt u puntsgewijs mijn bezwaren en als afsluiting van deze zienswijze een voorstel voor een werkbare oplossing voor de bevordering van de doorstroming en veiligheid van de N34.

- **Alternatieven waarbij er geen extra asfalt gestort wordt ontbreken**
  In de NRD worden er 'alternatieven' besproken en gepresenteerd. Tijdens alle klankbordgroepbijeenkomsten sprak men ook steeds van alternatieven. De NRD geeft geen alternatieven maar varianten. De variatie zit hem alleen in het feit op welke locatie het extra asfalt gestort wordt.
  Er is helemaal niet gekeken naar echte (asfaltloze) alternatieven waarbij door middel van middenbermscheiding, snelheidsverlaging of trajectcontroles (dan wel een combinatie van deze) de doorstroming en veiligheid verbeterd kan worden.
  Het gemis aan enig serieus onderzoek hiernaar maakt dat de NRD niet compleet is en zeker geen juridisch juist onderbouwde keuzemogelijkheid geeft voor het onderdeel partiële verdubbeling.

- **Verkeersveiligheid in de NRD heeft te weinig tot minimale weging meegekregen**
  In de NRD heeft men in paragraaf 6.3.2 de conclusie getrokken dat van de vier alternatieven voor gedeeltelijke verdubbeling, met variant 4 - met vier verdubbelingen van elk 3 km - het veiligste alternatief gekozen wordt.
  Echter in bijlage 3 "verkeersonderzoek N34_ deel 2" wordt in hoofdstuk 4.2 duidelijk gesteld dat deze variant met 4 verbredingen een zeer negatief scenario is, zeker voor wat betreft de verkeersveiligheid. De "conflicten bij samenvoeging" die als bijzonder negatief gezien worden (grote verkeersonveiligheid) hebben geen weging meegekregen en worden hiermee ter zijde geschoven. Hier schrijft men toe naar een mogelijkheid om zo veel mogelijk inhaallocaties te verwezenlijken in plaats van naar het alternatief te kijken, nl. inhalen onmogelijk dan wel onwenselijk (trajectcontrole/snelheidsbeperking) te maken.
  De provincie kiest hier bewust voor de gevaarlijkste variant.

- **De basisberekeningen van nut en noodzaak NRD zijn verouderd**
  Bij het volledige verkeersveiligheidsonderzoek maakt men gebruik van verouderde gegevens. De reeds eerder uitgevoerde verbeteringen zoals het ongelijkvloers maken van de aansluiting bij Exloo en de nu in uitvoering genomen verdubbeling bij Emmen/Holsloot en Klijndijk komen in zijn geheel niet terug in de berekeningen. Sterker nog, de historie van ongevallen die op deze locaties plaats hebben gevonden zijn een zwaar wegend onderdeel van de hoofdreden om partiële verdubbeling te onderbouwen. In bijlage 2 tabel 4.1 staat een analyse van de ongevaldichtheid van diverse N-wegen in het noorden en oosten van Nederland. Indien de ongevallen die geregistreerd staan op de nu al verbeterde locaties uit deze evaluatie gehouden worden dan vervallen er 7 dodelijke ongevallen

(70%) en 20 ongevallen met letsel (50%) uit deze vergelijking en is dit traject van de N34 verdwenen uit de top 10 van gevaarlijke wegen. *(cijfers van STAR op de vier opgeheven gelijksvloerse kruisingen. Odoorn, Odoornerveen(afslag naar Emmen Noord), rotonde Gieten en Emmen West. Samen 7 doden en 20 letsel).*
Dit selectieve gebruik van verouderde cijfers en het niet meenemen/onderzoeken van de effecten van de aangelegde en nu in aanleg zijnde verbeteringen maakt conclusies uit het Sweco rapport te onbetrouwbaar als basis voor besluitvorming.

- **Er is nergens rekening gehouden met de stikstof- en fijnstofimpact**
  In de hele NRD is niet gekeken naar de impact die een partiële verdubbeling heeft op de stikstof en fijnstofuitstoot. In heel het land wordt de maximum snelheid verlaagd om deze uitstoot te verminderen. Ik realiseer mij goed dat dit zeker in de Milieu Effect Rapportage (MER) onderzocht zal moeten worden, echter om dit volledig buiten de onderzoeken te houden - en daarmee de kans dat de provincie bij een MER teruggestuurd wordt om hun huiswerk goed te doen – lijkt mij een enorme verspilling van gemeenschapsgeld.

- **No Regret**
  In de nota op pagina 31 wordt gesproken over No-Regret maatregelen:
  "De provincie wil geen maatregelen nemen die niet bij het eindbeeld van een - op termijn - volledige verdubbeling passen."
  De provincie geeft hier aan dat het einddoel een volledige verdubbeling van de N34 is.
  Dit terwijl er in het verkeersonderzoek van Sweco blijkt dat de N34 zeker tot 2040 voldoet aan de gewenste capaciteit. Men heeft in Bijlage 2 op pagina 36 bij de tabel van de verwachte groei het meest positieve scenario geschetst. Tijdens de klankbordgroepbijeenkomsten is er ook een minder positief scenario (krimp van 5%) en een reëel scenario (krimp -1%) getoond, welke niet terug te vinden zijn in de ter inzage gelegde documenten.
  In het kader van nut en noodzaak wordt dus ook hier toegeschreven naar de politieke behoefte om een snelweg aan te leggen op de Hondsrug. Indien men echt een no-regret oplossing wilt, wacht dan met het storten van 50 hectare onnodig asfalt in de Drentse natuurgebieden totdat op een juiste methode is bewezen dat dit absoluut noodzakelijk is.

Logische volgorde der zaken
Dat er een veiligheids- en doorstroomprobleem is bij knooppunt Gieten is evident. Dat men hier iets aan moet doen staat buiten kijf.
De meest logische, duurzaamste en financieel verstandige route is dat er vanuit deze nota (NRD) een goede oplossing voor de problemen bij knooppunt Gieten *(inclusief geluidwerende voorzieningen)* wordt gekozen *dus niet een goedkoop compromis om zo geld over te houden voor partiële verdubbeling van de rest van het traject.*

Na gereedkomen van de verbeteringen bij knooppunt Gieten dienen de verkeersstromen en ongelukken enkele jaren goed geëvalueerd te worden om pas daarna te besluiten, met in achtneming van de op dat moment bekende technieken, of een (partiële) verdubbeling nog wel nuttig, noodzakelijk dan wel nodig is. Waarbij ik nog wil opmerken dat indien de provincie kiest voor een snelheidsverlaging naar 80 km/uur op het gehele traject van de N34, de vermindering van stikstofuitstoot hoogstwaarschijnlijk genoeg is om de extra stikstofuitstoot die vrijkomt bij de aanpassing van het knooppunt Gieten te compenseren.

w reactie,

Zienswijze 52

Van:
Verzonden: maandag 13 april 2020 14:20
Aan: provincie Drenthe
CC:
Onderwerp: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. dhr. M. Pasjes
Bijlagen: reactie n34.docx

Categorieën: DIV

Geachte heer Pasjes, bijgaand onze zienswijze.

Met vriendelijke groet,

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000 829
Ingek.: 13 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

13 april 2020

Zienswijze Nota Reikwijdte en detailniveau N34

1. **Vooraf**

De Hondsrug is een kwetsbaar gebied, zowel landschappelijk, ecologisch, geologisch als economisch. De omgevingskwaliteit is de drager van veel economische activiteiten, niet alleen toerisme en recreatie in directe zin, maar ook afgeleide productie- en dienstenactiviteiten, en ook wonen. Ruimtelijke ingrepen zoals een gedeeltelijke verdubbeling hebben invloed op al deze aspecten. In het geval van het Hondsruggebied betekent een en ander dat ingrepen in het gebied om de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren meer nog dan elders moeten worden afgewogen tegen negatieve effecten ervan. Daarom moet zeer zorgvuldig gekeken worden naar de noodzaak van de ingrepen.

2. **Gedeeltelijke verdubbeling als uitgangspunt**

2.1 *Probleemanalyse en randvoorwaarden*

Al in 1.8 'gebiedsanalyse' wordt uitgegaan van de gedeeltelijke verdubbeling en reconstructie verkeersplein Gieten en wordt gesteld dat deze zorgvuldig in het landschap dient te worden ingepast. Er is dan nog geen sprake van een probleemanalyse. Uitgangspunt zou moeten zijn dat het kwetsbare gebied en het landschap een belangrijk kader is voor de oplossingen (mits er een probleem is en daarvoor is een probleemanalyse nodig) en dat in de gebiedsanalyse de specifieke kwaliteiten en kwetsbaarheden van het gebied moeten worden meegenomen. Gedeeltelijke verdubbeling wordt als gegeven genomen, zonder een gedegen probleemanalyse.

In de Randvoorwaarden wordt een max. budget genoemd van 90 milj. Euro, in feite omdat budget voor gehele verdubbeling ontbreekt. De omvang van het budget mag echter niet op voorhand bepalend zijn voor de uitkomsten. Gedeeltelijke verdubbeling kan juist tot meer ongelukken leiden (zie hierna), en als kunstmatig argument voor alsnog gehele verdubbeling.

Volledig verdubbeling wordt als eindbeeld gepresenteerd (blz. 31). Dat is wat ons betreft niet aan de orde vanwege de landschappelijke en andere kwaliteiten van het gebied. En de noodzaak ontbreekt, zoals we in het vervolg zullen motiveren.

2.2 *Rol Rijk*

In de allereerste zin van de notitie staat 'De N34 is een belangrijke nationale ... verbindingsas'. Dat leidt meteen tot de vraag waarom het Rijk geen rol bij de financiering van de verbreding van de N34 speelt? Waarom is verbreding niet opgenomen in MIRT? Het lijkt erop dat de veronderstelde problemen op de N34 vanuit de criteria die gehanteerd worden in het nationaal verkeersbeleid geen grote ingrepen rechtvaardigen, terwijl het hier toch gepresenteerd wordt als een nationale

verbindingsas. Dan is de vraag gerechtvaardigd waarom dan toch zulke vergaande ingrepen, ook nog eens in een kwetsbaar gebied, voorgesteld worden.

2.3 *Integrale analyse*

In de analyse wordt nauwelijks aandacht besteed aan de regionale context van het plan. Regio is in dit kader minstens het gebied inclusief het verkeer tussen de N34 en hoofdplaatsen in de Veenkoloniën, in het bijzonder Stadskanaal, Musselkanaal , Ter Apel en Veendam, alsmede het gebied richting Hoogeveen (A28), Beilen (A28) en Groningen. Er ontbreekt een gedegen analyse van de huidige en toekomstige verkeersstromen in relatie met die gebieden. Onderdeel van zo'n analyse moet zijn welke maatregelen genomen kunnen worden om het verkeersaanbod tijdens de ochtend- en avondspits te verminderen (aangepaste begin- of openingstijden van scholen, instellingen, bedrijven en winkels bijvoorbeeld). Met name de relatie met de stad Groningen blijft sterk onderbelicht en moet verder geanalyseerd worden. (Gedeeltelijke) verdubbeling zal in die richting tot extra verkeersaanbod leiden, en leidt vrijwel zeker tot een gevaarlijke en vertragende flessenhals bij de aansluiting van de N34 op de A28. Het feit dat de A28 een Rijksweg is doet daar niets aan af: het voorgestelde plan moet rekening houden met die flessenhals en met de ontwikkelingen rond de Rondweg Groningen (A/N7 etc.). Op blz. 45 wordt gesteld dat voor de MER het traject Emmen-De Punt beoordeeld moet worden. Dit is nogal onzinnig, wetend dat verkeer niet naar De Punt maar vooral naar Groningen gaat. Dat deel van het traject moet dus worden meegenomen inde analyse en beoordeling.

2.4 *Op afstand*

In de beschrijving projectgebied wordt ten onrechte gesteld (blz. 15) dat de N34 veelal op afstand van de dorpen ligt. De N34 grenst aan Ees, kruist Borger, loopt vlak langs Gieten en Annen, Zuidlaren en Schipborg. Nu zijn er al klachten over geluidsoverlast bij Gieten.

3. **Hoofddoelstellingen**

Er blijken 3 hoofddoelstellingen te zijn (5.5, blz. 26):

- Verkeersveiligheid te verbeteren
- De bereikbaarheid te verbeteren
- Het openbaar vervoer te verbeteren.

3.1 *Verkeersveiligheid*

Voor wat betreft de verkeerveiligheid, ontbreekt een goede analyse. Anderen hebben al vastgesteld dat bij de tellingen van de ongevallen ook delen van de N34 zijn meegenomen die nu al verdubbeld zijn of die buiten dit plan vallen (stukken waar al een besluit over is genomen). Maar zelfs met die stukken erbij blijkt niet dat er meer of zwaardere ongevallen gebeuren dan op andere wegen (Bijlage Verkeersonderzoek deel 1).

Als verkeersveiligheid toch een reden voor (gedeeltelijke) verdubbeling zou zijn, dan rijzen er een aantal vragen:

1) Is gedeeltelijke verdubbeling dan een oplossing? Er is geen analyse gedaan met modellen en met vergelijkbare wegen of gedeeltelijke verdubbeling juist niet tot meer en/of zwaardere ongevallen leidt. Op de verdubbelde delen neemt de snelheid toe, tenzij functionele mitigerende maatregelen genomen worden, maar in de stukken is daar niets over te vinden.
2) Naar verhouding veel van de ongelukken vinden plaats rond of op het verkeersplein Gieten. Door dat aan te pakken zal het aantal ongevallen aanzienlijk afnemen. Analyse daarvan ontbreekt.
3) De overgangen van verdubbeld naar enkel lijken notoir gevaarlijke punten te worden. Ook daarvan ontbreekt elke analyse in de stukken. Het kan niet zo zijn dat in een later stadium besloten wordt tot gehele verdubbeling op basis van die extra, door de voorgenomen ingreep veroorzaakte, ongelukken.
4) Waarom wordt niet primair ingezet op verbetering van de verkeersveiligheid door verlaging van de max. snelheid naar 80 km/uur, en/of een integraal inhaalverbod plus handhaving? Ook in het licht van de stikstofproblematiek in een kwetsbaar gebied zou zo'n ingreep voordelen bieden. In de nota wordt gesteld dat 80 km/uur niet handhaafbaar is. Met trajectcontrole kan dat prima, en de recente invoering van 100 km/uur op autowegen heeft laten zien dat automobilisten zich daar best aan wil houden, mits goed uitgelegd.
5) Wat betreft de inrichting van de N34 wordt opgemerkt: ' geen rijbaanscheiding, onvoldoende consistentie en herkenbaarheid ten aanzien van het inhaalverbod'. Gedeeltelijke verbreding betekent dat op een groot deel nog geen sprake is van rijbaanscheiding. Er is dan nog minder dan nu sprake van consistentie wat betreft inrichting en wat betreft het inhaalverbod. Als dat al oorzaken zijn voor ongelukken, dan helpen deze maatregelen dus niet. Een en ander moet beter geanalyseerd worden.

3.2 *Bereikbaarheid*

Bij het punt bereikbaarheid lijkt het vooral om het verkeersplein Gieten te gaan. Zonder verdere analyse wordt ervan uitgegaan dat daar een probleem met doorstroming is. Echter, nationaal wordt ervan uitgegaan dat min of meer voorspelbare vertragingen van 10-20 minuten op bepaalde momenten van de dag en week acceptabel zijn. Onderzoek van het KIM laat zien dat voorspelbare vertragingen van 10-20 minuten ook door de meeste mensen als acceptabel wordt aanvaard. In de nieuwe NMCA van 2021 wordt dit opgenomen bij het bepalen van knelpunten. In deze zin is er helemaal geen ernstig probleem bij genoemd verkeersplein. De in de analyse gepresenteerde huidige en geschatte toekomstige vertragingen bij verkeersplein Gieten vallen vrijwel volledig binnen de tijd van 10-15 minuten. Als om een of andere nog niet genoemde reden die vertragingen toch problematisch zijn, dan zou eerst gekeken moeten worden naar beperkte ingrepen, zoals bypasses en vergroten van de relatieve aantrekkelijkheid van andere routes, alsmede aangepaste openingstijden en begintijden van activiteiten.

Derhalve de volgende vragen:

1) Waarom zijn de beperkte vertragingen in dit geval problematisch, terwijl ze in Nederland verkeerskundig gezien acceptabel zijn?
2) In de stukken wordt de N34 gepresenteerd als de enige stroomweg in het gebied enz. (blz.21). Dat is niet juist; de N381 en N391 zijn dat ook volgens het concept Duurzaam Veilig. De N381 verbindt de regio rechtstreeks met A28 en A7. De zogenaamde status van

stroomweg mag wat ons betreft nooit een reden zijn om snelheidsverlaging ter bevordering van doorstroming en verkeersveiligheid (zie voorgaande punt 4) op voorhand uit te sluiten. Integrale analyse van toekomstige verkeersstromen en van effecten van aanpassingen aan die wegen en aan de N34 is een vereiste om tot een goede onderbouwing van eventuele gedeeltelijke verdubbeling van de N34 te komen.
In het bijzonder de N381 kan met aanpassingen een alternatief voor de N34 zijn. Waarom wordt dat alternatief niet integraal meegenomen in de analyse?

3.3 *Verbeteren Openbaar vervoer*

In de nota wordt gesteld dat in de kernen de doorstroming van het OV slecht is (Emmen als voorbeeld, maar Groningen kan daar aan worden toegevoegd). Aanpak van de N34 lost daarin helemaal niets op. Dit moet meegenomen worden in de integrale analyse. Er wordt geen aandacht besteed aan de gevolgen voor het openbaar vervoer in het gebied van de op handen zijnde opening van de spoorverbinding Stadskanaal-Groningen. Die spoorverbinding heeft mogelijk ook gevolgen voor het verkeersaanbod op de N34. Die gevolgen moeten worden geanalyseerd.

4. **Afsluitend**

In het voorgaande hebben we aangegeven dat onderbouwing voor gedeeltelijke verdubbeling ontbreekt of onvolledig is, en dat die verdubbeling derhalve ongewenst is. In de nota ontstaat gaandeweg het beeld dat het vooral gaat om de verkeersveiligheid. Uit de onderliggende stukken blijkt echter dat er geen bijzonder probleem met de verkeersveiligheid op de N34 is of te verwachten is. Nietsdoen in combinatie met betere voorlichting en handhaving is daarom wellicht de beste aanpak. Nietsdoen moet daarom als alternatief meegenomen worden.

Zienswijze 53

Van:
Verzonden: dinsdag 14 april 2020 9:17
Aan: provincie Drenthe
CC:
Onderwerp: Zienswijze N34 gedeeltelijke verdubbeling
Bijlagen: Zienswijze verbetering doorstroming N34 knooppunt Gieten.pdf

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000828
Ingek.: 13 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Van:
Verzonden: maandag 13 april 2020 16:18
Aan:
Onderwerp: Re: Herinnering sluiting zienswijzetermijn en fijne Paasdagen gewenst

Beste mevrouw de Lange,

Bijgaand mijn zienswijze betreffende aanpak N34.
Ik stel het zeer op prijs dat de mening van omwonenden en belanghebbenden wordt gevraagd en hoop hiermee een waardevolle bijdrage te hebben geleverd.
Hartelijk dank.

Met vriendelijke groeten,

Op 10-4-2020 om 12:17 schreef Ina de Lange:

> *Beste leden van de klankbordgroep en focusgroep,*
>
> *Het is een bijzondere tijd en hopelijk gaat het met jullie en jullie dierbaren goed.*
>
> *We gaan de laatste week in waarin iedereen de mogelijkheid heeft een zienswijze in te dienen op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau "Gedeeltelijke verdubbeling N34". Wij ontvangen af en toe de vraag of de situatie rond het COVID-19 virus aanleiding is om de inspraakperiode één of twee weken te verlengen. Ondanks alle genomen maatregelen om fysieke contacten zo veel mogelijk te voorkomen, zijn wij van mening dat dit nauwelijks ingrijpt op het proces rond de inspraak. Immers, ook als mensen de stukken op de gemeentehuizen of het provinciehuis willen inzien, dan kan dat nog steeds. Daarom is er geen aanleiding om de periode te verlengen. Dat betekent dat de*

inspraakperiode gewoon volgens de oorspronkelijke planning sluit op 15 april 2020 aan het eind van de dag.

Wij gaan hierover ook een bericht plaatsen op de internetpagina van de provincie Drenthe en vertrouwen er op jullie voldoende te hebben geïnformeerd.

Rest mij nog jullie namens het hele team fijne Paasdagen te wensen en blijf gezond!

Met vriendelijke groet,

Ina de Lange
Omgevingsmanager N34
(De Punt-Emmen)

Aanwezig op maandag en dinsdag

provincie Drenthe

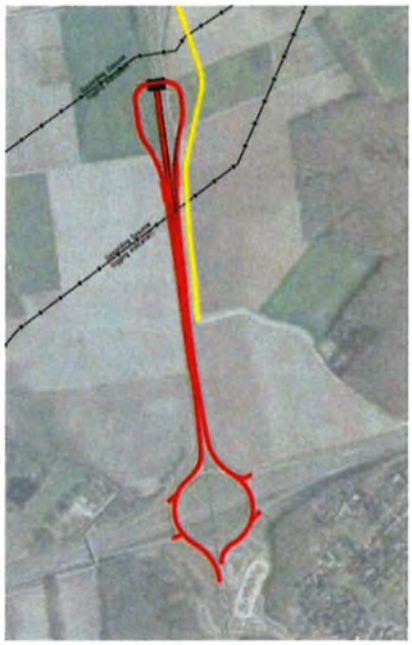
HUNEBED HIGHWAY N34

Bezoekadres: Westerbrink 1, Assen

Mijn zienswijze verbetering doorstroming N34 knooppunt Gieten.

Tot heden hebben de N34 onderzoeken en overleggen voor het knooppunt Gieten als uitkomst dat er een fly-over moet komen over de rotonde en N33. Een fly-over heeft door de hoogte een aanzienlijk landschap ontsierend effect en dat midden in Geopark de Hondsrug. Tevens veroorzaakt de hoogte aanzienlijk meer overlast voor aanwonenden door het verder dragen van het verkeerslawaai. Daarbij komt dat de aanleg van een fly-over pas over ca. 6 jaar gerealiseerd kan zijn en de kosten tussen 30 en 45 miljoen euro bedragen. Het verkeer zal dus nog lang in de file staan bij knooppunt Gieten.

Mijn voorstel is om het concept "**conflictvrij oprijden**" verder uit te werken. Deze variant is aanzienlijk minder duur en kan op korte termijn de doorstroming van de N34 langs knooppunt Gieten aanzienlijk verbeteren. Bovendien kan het concept "conflictvrij oprijden" gefaseerd ingevoerd worden.



De 5 fases van invoering conflictvrij oprijden:

1. Afsluiten van de zuidelijke rijbaan van de rotonde tussen aan- en afrit. Hiermee zal de ochtend file aanzienlijk vlotter kunnen doorrijden omdat niet op verkeer op de rotonde gelet hoeft te worden zodat de afwikkeling van het verkeer sneller zal gaan. Dit is ook aangetoond bij de inzet van verkeersregelaars.

2. Langs de N34 aan de noordzijde van de rotonde een weefvak aanleggen ten oosten van de N34 voor verkeer komend uit de richting Veendam en aan de westzijde een weefvak aanleggen voor verkeer vanuit noordelijke richting om de N34 op- dan wel af te rijden. De beide weefvakken zullen een lengte hebben welke afdoende is om het verkeer te laten verweven met het verkeer op de N34. Aan het einde van beide weefvakken deze middels een fly-under met elkaar te verbinden. Hierna kan de rotonde tussen de aan- en afritten aan de noordzijde onderbroken worden.

3. Om de afwikkeling van het busvervoer te optimaliseren een bus perron realiseren aan de zuidelijke rotonde afrit zodat bussen vanuit het noorden niet om hoeven rijden om het OV knooppunt te bereiken. Dit te realiseren bus perron staat via de reeds aanwezige fiets/loop tunnel rechtstreeks in verbinding met het huidige OV knooppunt.

4. Aan de zuidzijde van de rotonde een extra enkelbaans fly-over realiseren naast het reeds aanwezige viaduct zodat het verkeer dat vanuit bv. Assen niet beide rotondes hoeft te nemen om richting Groningen/Veendam te rijden.

5. Het aanleggen van een rechte doorgang van de N34 over de N33 zodat het recht doorgaand verkeer geen gebruik meer hoeft te maken van de beide overgebleven rotonde delen. In tegenstelling tot de fly-over variant kan de rechte oversteek van de N34 over de N33 op het huidige niveau blijven. Het aangezicht veranderd hiermee niet en is dus niet extra landschap ontsierend. Bovendien geeft dit minder verkeerslawaai uitstraling naar de bebouwde omgeving t.o.v. een fly-over.

Deze aanpak van knooppunt Gieten heeft de volgende voordelen:

- Op heel korte termijn kan de problematische ochtendfile voor de rotonde Gieten grotendeels opgelost zijn.
- De impact op het landschap "Geopark de Hondsrug wordt aanzienlijk kleiner omdat er geen verhoogde wegen (fly-over) aangelegd worden en er minder grondbeslag zal zijn.
- Omdat er geen verhoogde wegen aangelegd worden zal het verkeerslawaai voor omwonenden niet toenemen.
- Drukte op het OV knooppunt wordt gespreid.
- Er is geen kruisend verkeer meer op knooppunt Gieten.
- De kosten zullen aanzienlijk lager uitvallen t.o.v. de fly-over of klaverblad oplossingen.

Overweging (deels) verdubbelen N34

Ik ben van mening dat het (deels) verdubbelen van de is N34 af te raden omdat:

- Het heeft negatieve impact op het landschap. Zeker voor UNESCO Geopark De Hondsrug is het bijzonder belangrijk dat het Hondsrug landschap niet nog meer verstoord wordt.
- Het nodigt uit tot te hard rijden (mijn ervaring als aanwonende van de N33).
- Auto's zullen steeds meer veiligheids voorzieningen hebben zoals "keep your lane", "adaptive cruise control" en vermoeidheid herkenning. Hierdoor zal het wegverkeer ook op enkelbaans wegen veiliger worden.
- Door de 100km maatregel en dat ook bussen 100km mogen rijden is het snelheidsverschil op de weg kleiner en daardoor veiliger.
- Het levert een aanzienlijke kostenbesparing.

Zienswijze 54

Van: maandag 13 april 2020 20:03
Verzonden: provincie Drenthe verdubbeling N34
Aan:
Onderwerp: DIV

Categorieën:

Onderwerp: zienswijze gedeeltelijke verdubbeling N34

Aan: het Provinciaal Bestuur van Drenthe,
t.a.v. dhr M. Pasjes

post@drenthe.nl m.bouma@drenthe.nl

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000830
Ingek.: 13 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Rolde, 13 april 2020

Geacht provinciaal bestuur,
Geachte heer Pasjes,

Bij deze geef ik te kennen bezwaar te maken tegen verdubbeling van de N34, met uitzondering van verbetering van de oversteekmogelijkheden - onder meer bij Gieten.

Voor onderbouwing hiervan verwijs ik naar de zienswijze van Natuurplatform Drentsche AA, reeds in uw bezit.

Verder wil ik er nog aan toevoegen:

1- Mijns inziens leidt een verdubbeling tot onnodig accelereren bij inhalen (van vrachtwagens bijvoorbeeld) en/of sneller rijden.
2- Dit leidt weer tot verhoogde CO2 uitstoot en
3- Mogelijk verhoogde geluidsintensiteit.
4- Dit heeft gevolgen voor het milieu, zowel natuur als bewoning.

Bovendien,persoonlijk vind ik dat er een afweging gemaakt zou moeten worden tussen de voordelen en nadelen van een verdubbeling, afgezet tegen niet alleen financiele, maar ook culturele (bijv.biosfeer) en ethische aspecten.
Ik vind het echter begrijpelijk dat gezocht wordt ook naar economisch belang.

Tot slot een laatste observatie.
Nu, ten tijde van de Corona crisis, zijn een aantal waarden waarmee wij leven op zijn kop gezet. Wij zouden nu de kwaliteit van leven kunnen laten prevaleren boven economisch/consumptief gedrag en daarbij het mooie Drentsche landschap kunnen promoten en het geld dat voor het N34 project gereserveerd is nu misschien op een andere (zinvollere?) wijze besteden.

Met vriendelijke groet,

Zienswijze 55

Van: maandag 13 april 2020 23:11
Verzonden: provincie Drenthe
Aan:
CC: Zienswijze FBE Drenthe mbt NRD
Onderwerp: N34 200413 Zienswijze N34 .pdf
Bijlagen:

DIV

Categorieën:

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000831
Ingek.: 13 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Geachte mijnheer Pasjes,

Bij deze ontvangt u van de Fauna Beheer Eenheid (FBE) Drenthe een zienswijze m.b.t. de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34. Graag ontvingen wij een ontvangstbevestiging en reacties op onderstaand adres.

Greets

fauna beheer eenheid DRENTHE

Stichting Faunabeheereenheid
(FBE) Drenthe
Zuideinde 91
7961 GE Meppel

secretariaat@FBEdrenthe.onmicrosoft.com
www.drenthe.faunabeheereenheid.com

Kvk. 0407 1188
IBAN NL23 RABO 0363 9729 35

Gedeputeerde Staten van Drenthe
t.a.v. Dhr. M.Pasjes
Postbus 122
9400AC Assen

Datum maandag 13 april 2020
Ref.

Geachte College,

Graag willen wij reageren op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34. Het belang van de verbetering van de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en het openbaar vervoer staat bij ons natuurlijk niet ter discussie. Maar wij stellen wel vast dat de N34 een belangrijke barrière is voor de verplaatsing en migratie van het Ree. Door de betrokken WBE's (Drents Diep, Hondsrugveld en De Drie Marken) is de N34 over het gehele traject aangeduid als (beruchte) hotspot waar veel aanrijdingen met het Ree plaatsvinden.

In de door uw College aan ons verleende ontheffing voor het beheer van het Ree is onder Specifieke voorschriften aangegeven dat bij de door de WBE's op te stellen werkplannen gebruik dient te worden gemaakt van de Leidraad verminderen aanrijdingen reeën. De FBE heeft tot taak toe te zien dat aan dit voorschrift uitvoering wordt gegeven. De Leidraad beoogt het nalopen van alle mogelijkheden om aanrijdingen met het Ree te voorkomen. Pas als laatste optie kan worden overgegaan tot afschot.

Ten einde aanrijdingen met het Ree zoveel mogelijk te voorkomen is het van belang dat in het kader van de NRD wordt onderzocht wat de effecten zijn van de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 op aanrijdingen met het Ree. Hierbij dienen ook maatregelen te worden onderzocht die aanrijdingen met het Ree kunnen voorkomen dan wel beperken.

In de Leidraad is aangegeven dat één van de meest effectieve preventiemaatregelen is het verlagen van de snelheid van het verkeer. Wij verzoeken uw College in het kader van de NRD alternatieven te onderzoeken waarin de maximale snelheid wordt teruggebracht van 100 naar 80 km.

In een latere planfase voor de verdubbeling van de N34 dienen naar onze mening ook aan de orde te komen het treffen van preventieve maatregelen voor het voorkomen van aanrijdingen met het Ree. Hierbij kan in het bijzonder worden gedacht aan het realiseren van passages voor het Ree over of onder de N34 gecombineerd met begeleidend hekwerk en wildwaarschuwingsmaatregelen op de N34. Elders in het land zijn hier positieve ervaringen me opgedaan.

fauna
beheer
eenheid
DRENTHE

Wij zijn graag bereid onze kennis en expertise in samenspraak met de WBE's en natuurorganisaties in het verdere proces in te brengen.

Graag ontvingen wij van u een ontvangstbevestiging.

Met vriendelijke groet,
FBE Drenthe

Zienswijze 56

Van:
Verzonden: dinsdag 14 april 2020 8:55
Aan: provincie Drenthe
CC: Marinus Pasjes
Onderwerp: FW: Zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34
Bijlagen: N34 Zienswijze concept NRD .docx

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 20200083
Ingek.: 13 APR. 2020
TEAM:
TE BEH.
DOOR: DWS:
G.AFD.:

Goedemorgen,

Van:
Verzonden: maandag 13 april 2020 11:43
Aan: Ina de Lange
CC:
Onderwerp: Zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34

Dag Ina,
In de bijlage tref je aan mijn zienswijze inzake gedeeltelijke verdubbeling N34. Wil je deze toezenden aan hr.Pasjes? B.v.d. en vr.gr.

Gedeputeerde Staten van Drenthe
t.a.v. dhr. M.Pasjes
Postbus 122
9400 AC Assen

Zuidlaren, 11 april 2020
Betreft: Zienswijze concept NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34

Geacht College,

Graag onderschrijf ik -als betrokken bewoner en lid van de klankbordgroep- de bij u ingediende zienswijze van het Natuurplatform Drentsche AA (d.d. 31 mrt.'20) en die van de gezamenlijke zienswijze van de natuurorganisaties in Drenthe (brief d.d. 8 april'20, van de Natuur en Milieufederatie Drenthe, Het Drentse Landschap en Natuurmonumenten). Ook de afzonderlijke zienswijzen van deelnemers aan de 'Bewonersgroep N34 Noord' (betrokken inwoners van de dorpen Zuidlaren, Midlaren, Schipborg, Anloo, Annen, Gieten) onderschrijf ik. Hun beargumenteerde bezwaren tegen gedeeltelijke verdubbeling en de alternatieve oplossingen in deze zijn ook de mijne.

Dit betekent dat ik- mede gebaseerd op mijn ervaringen in de klankbordgroep en de wijze waarop het onderzoek is uitgevoerd- van oordeel ben dat 'nut en noodzaak' van een voorgestelde gedeeltelijke verdubbeling van de N34 (Emmen-de Punt) niet is aangetoond. In de opdrachtverlening aan de onderzoekbureaus is reeds sprake van onderzoek naar 'gedeeltelijke verdubbeling': de term teleologie dringt zich op, omdat kennelijk toegewerkt moest worden naar onderzoekresultaten die- naar het doel geredeneerd- een algehele verdubbeling op termijn mogelijk moeten maken.
Overigens; wel ben ik van oordeel dat een aan te leggen fly-over bij Gieten aantoonbaar bijdraagt aan uw doelstellingen: verbetering 'veiligheid, doorstroming en openbaar vervoer'. Deze doelstellingen- na realisatie van de reeds besloten infrastructurele aanpassingen bij Klijndijk en Odoorn- kunnen ook gehaald worden door de snelheid op deze regionale stroomweg terug te brengen naar 80km p.u. en enige vorm van een- reeds ook elders toegepaste- midden(berm)scheiding aan te brengen waardoor inhalen maximaal ontmoedigd wordt, liever nog onmogelijk wordt gemaakt. Daarnaast, toepassing van trajectcontrole zal de veiligheid en doorstroming optimaliseren.
Dit is mijns inziens het meest natuur/landschap- en milieuvriendelijke 'alternatief' bij het toch bereiken van uw doelstellingen, en bovendien ook nog met een geringere investering (en nakomende jaarlijkse kosten) dan het door u ge-oormerkte budget. Ik heb liever dat u mijn opcenten hiervoor gebruikt dan voor een gedeeltelijke verdubbeling.

Ik hanteer de term 'alternatief', omdat onderzoek naar 'alternatieven anders dan asfalt', is toegezegd door uw Gedeputeerde bij de behandeling van het Statenstuk 843; 'Startnotitie initiatieffase partiele verdubbeling N34 Emmen-de Punt (3 oktober 2018). Door deze toezegging is een voorgenomen motie -context 'anders dan asfalt'- van D'66-fractie ingetrokken.
'Alternatieven' zijn door uw college in de NRD- mede op ambtelijk advies- vertaald als 'varianten van aan te leggen weggedeelten' van de N34, dit ondanks semantische discussies daarover in de klankbordgroep. Onderzoekbureaus Sweco en Must hebben 'alternatieven'- zonder diepgaand onderzoek- kortheidshalve afgedaan als niet/onvoldoende bijdragend aan de doelstellingen.

Kortom, alvorens de variantenkeuze wordt gemaakt (met MER-verplichting)- is het wenselijk de NRD aan te passen na aanvullend onderzoek inzake de volgende thema's:
1.Stikstof-en klimaatvriendelijk thema, aanvullend op de gepresenteerde verkeers-en vervoerskundige varianten (zie zienswijze Drentse natuurorganisaties). Ook is het wenselijk om voorafgaand aan de MER te onderzoeken hoe en in welke mate de uitvoering van mogelijke wegtrajecten klimaatneutraal kan geschieden. Immers, de verdeling van de z.g.n stikstofruimte is voorbehouden aan ook de provinciale politiek.
2.Geopark-thema: aan welke kernkwaliteiten moet de z.g.n 'Hondsrug Highway' na de beoogde infrastructurele investeringen blijven voldoen om de status aparte van Unesco Global Geopark te handhaven? Cultuurhistorische- en archeologische waarden, natuur- en landschapswaarden,

ecologische waarden en dergelijke, zijn mijns inziens niet gebaat bij een 4-baans snelweg ten behoeve van een relaxed recreatief- en toeristisch verblijfsbezoek. Hier ligt een dreiging van statusverlies die nader onderzocht moet worden.
3.Ruimtelijk-economisch thema: het verkeerskundig onderzoek is onvoldoende gebaseerd op een empirisch, ruimtelijk-economisch model en/of een regionaal arbeidsmarktmodel. Het gehanteerde geregionaliseerde verkeers-en vervoersmodel (mede gevoed door landelijke input-waarden) maakt vooruitberekeningen van verkeersbewegingen, namelijk ontwikkelingsscenario's met een brede bandbreedte (laagste groei/hoogste groei), waarvan in de RND enkel het hoogste groeiniveau als 'de verwachte ontwikkeling' is gehanteerd (NB dit is de eigenstandige keuze van het onderzoekbureau). Over 'redeneren naar het doel' gesproken! Bij de definitieve RND zal m.i. ook de laagste groeitrend gepresenteerd moeten worden, aangezien het verwachte/gewenste groeiscenario (laag, hoog of daar ergens tussen in) ten principale een politieke keuze is.
Kortom, de door u voorgestelde 'verdubbeling' is onvoldoende onderbouwd vanuit een ruimtelijk economisch perspectief: als regionaal econoom acht ik de verwevenheid van de Hondsrug-economieën (incl.Emmen) met de regio Groningen gering, maar deze is ten onrechte geen onderwerp van onderzoek geweest t.b.v. de RND.
4."Corona" thema: trendwatchers signaleren nu reeds een gewenning aan het overbruggen van fysieke en sociale afstand middels digitale mogelijkheden: thuiswerken, vergaderen via Zoom , toenemend thuisbezorgd, web-shop-winkelen enz.,enz., zou weleens het 'nieuwe normaal' kunnen worden. 'Corona' genereert/stimuleert een veranderende mobiliteitsbehoefte met als gevolg; minder verkeersdruk, minder files, minder ongelukken, maar meer pakketdiensten-verkeer..enz. enz. Het verdient aanbeveling alsnog de gepresenteerde onderzoekresultaten bij te stellen t.g.v. deze maatschappelijke omvorming en in te schatten welk deel van het huidige woon-werkverkeer en zakelijk face-to-face verkeer in mindering gebracht kan worden op de huidige prognoses. Bovendien zal 'de krimp' van de zuidoost Drentse regio een versnellingsimpuls ondervinden. In dit licht bezien- trend en krimp- is het hanteren van het hoogste groeiscenario zeer aanvechtbaar.
De capaciteit van de tweebaansweg N34 is voldoende tot 2040, aldus Sweco, na voorgestelde verdubbeling biedt 3 minuten tijdwinst op het traject Emmen-de Punt weinig soelaas.
5.Hunebed Hightechway thema: hightech-systemen t.b.v. verkeersdoorgeleiding, smartcamera-systemen t.b.v. verkeersveiligheid, signaleringsensoren en electronische bebording van het traject zijn niet onderzocht en afgedaan als nog onvoldoende rijp voor toepassing. Indien er een knip wordt aangebracht in de planvorming, namelijk eerst investeren in de fly-over Gieten en eventueel na evaluatie van de effecten daarvan op uw doelstellingen 'doorstroming, veiligheid en OV', kan alsnog tussentijds of na afloop hiervan besloten worden de N34 om te vormen tot een Hunebed Hightechway. Deze tijdwinst zou Drenthe kunnen gebruiken om als eerste provincie een hightechway te realiseren; een hightech-route versus de cultuur-/archeologische-/natuur-/landschaps historie op en langs de Hondsrug, een kans om innovatief Drenthe op de kaart te zetten.
6.Geluidhinder thema: de Berkenweg in Zuidlaren- mijn woonstraat- loopt parallel aan en is grenzend aan het talud van de N34. Volgens het 'Actieplan omgevingslawaai provinciale wegen (2019-2023)' kent onze weg een substantieel aantal geluidsbelaste woningen (63-68dB). Mij is bekend dat de MER-plicht niet geldt buiten de in de NRD aangegeven, mogelijk te verdubbelen wegdeeltrajecten van de N34. Toch wil ik bepleiten om daar waar evident de normbelasting op de woningen bij de huidige weg nu reeds wordt overschreden, te onderzoeken welke doelmatige geluidsbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen. Te denken valt aan geluids-reducerende wegdekverharding, enige vorm van een geluidsscherm en waar nodig geluidsisolerende maatrelen aan de woningen. Na afzien van verdubbeling blijft er voldoende budget over om een bijgesteld geluidsplan te financieren.

Tot slot: ik ga er van uit dat een alsnog te nemen besluit tot gedeeltelijke verdubbeling van de N34 door Provinciale Staten -na de MER-, zijn bestuurlijk-juridische grondslag vindt in de besluitvorming tot heden m.b.t. de kenmerken van de provinciale wegen, tweebaans dan wel vierbaans (conform POP1, POP2, Omgevingsvisie 2010 en de Provinciale Omgevings-verordening 2018).

Met vriendelijke groet,

Zienswijze 57

Van: Verzonden: vrijdag 10 april 2020 15:53
Aan: Cees Bijl
Onderwerp: N34

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000833
Ingek.: 10 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Deze zomer al weer 10 jaar geleden stopte ik met werken. Ik deed dat altijd met veel plezier, maar nu geniet ik van de ruimte, rust, schoonheid en het scherper gericht zijn op dingen die echt belangrijk zijn. Misschien heb jij daar ook al een glimp van kunnen ervaren in de afgelopen tijd. Al komen er na Pasen weer behoorlijk wat radertjes op gang denk ik.

Ik benader jou vanuit jouw drijfveren het nog mooier maken van onze prachtige provincie en het centraal stellen van de mens.

Maar met de voorgenomen verbreding van de N34 doe je dat niet. Dat leidt tot harder rijden, meer geluidshinder. De geluidsdruk wordt nu al als te belastend ervaren. Ook dringt het door tot stiltegebieden zoals het Drouwenerzand, Natura2000-gebied dat extra gevoelig is voor stikstofdepositie en al erg is beschadigd.

Ook al zou je dit willen dan kan het niet door het PAS-besluit. Eerst natuurherstel en compensatie.

Ondergrondse verbinding Noord-Zuid volstaat en zou als dringend kunnen worden aangemerkt, mits ingepast in verlaging snelheid naar 80 km/uur en het achterwege laten van verdubbeling, zo schat ik in.

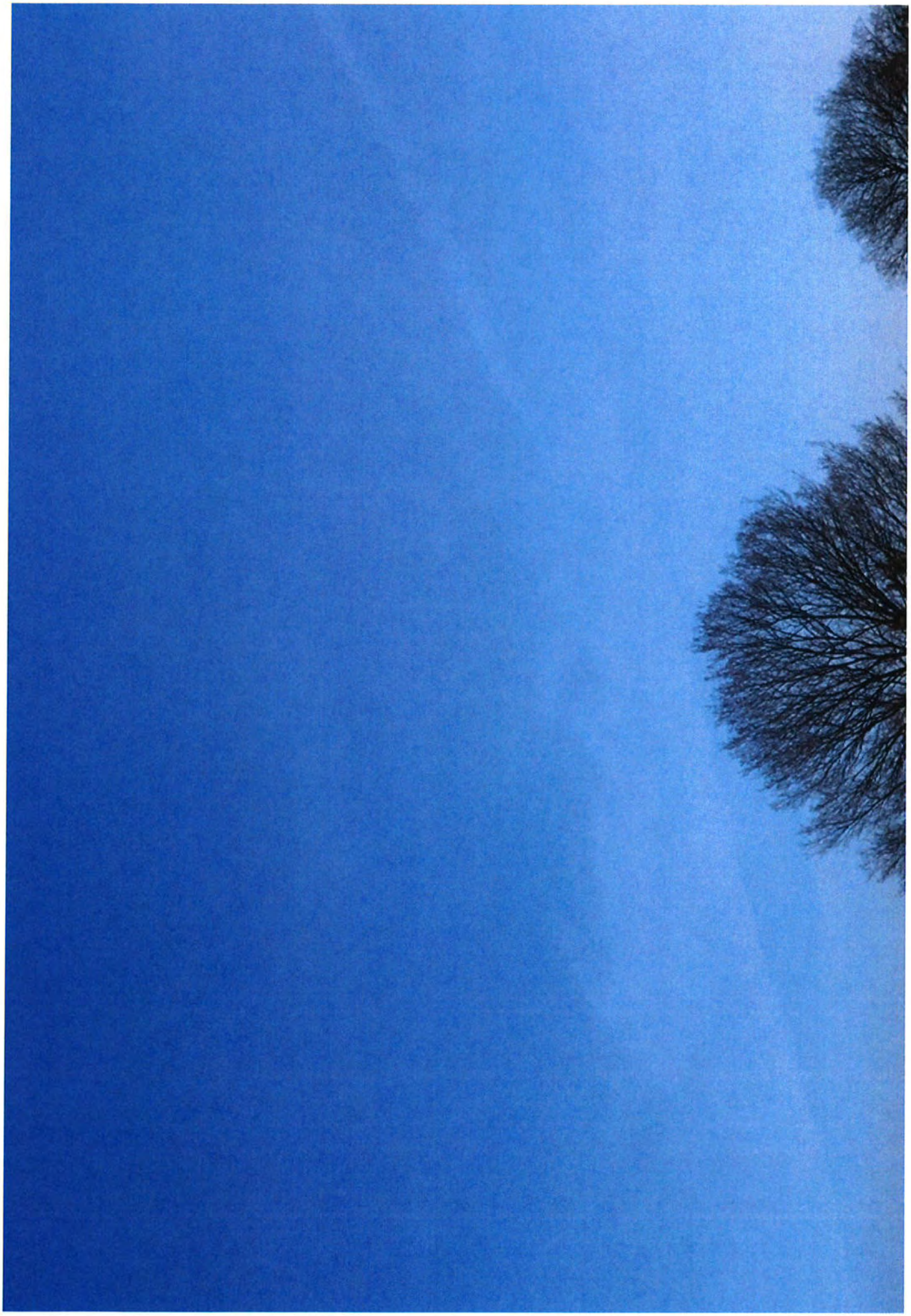
Het voorstel dat me overvalt past niet goed bij ons programma en waar we voor horen te staan, wat we juist moeten beschermen.

De weerstand is breed merk ik.

Omdat ik goede herinneringen heb aan hoe jij als bestuurder in elkaar steekt, doe ik dit dringend beroep op je.

Vind een manier om in elk geval van de verdubbeling af te zien. Zo moeilijk is dat niet gezien de jurisprudentie van de Raad van State.
Maak Drenthe echt mooier en maak het beter voor de mensen. Verlies jouw motto niet uit het oog.

Dank voor de aandacht die jij aan mijn bericht geeft.
Hartelijke groet



Verstuurd vanaf mijn iPhone

Zienswijze 58

Van:
Verzonden: dinsdag 14 april 2020 11:59
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. dhr. M. Pasjes

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000 835
Ingek.: 14 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Geacht bestuur, geachte heer Pasjes,

Hierbij wil ik graag gebruiken om mijn zienswijze in te dienen

Wie

Ik ben woonachtig in Gieten en relatief dichtbij de N34.
Daarnaast ben ik een dagelijkse gebruiker van deze weg, naar en van mijn werk in de gemeente Noordenveld.

Omdenken

De informatie over de aanpassingen van de weg heb ik goed gevolgd en evenals de informatiebijeenkomst.
Wat me daar opviel is dat op de informatiebijeenkomst een hoop mensen aanwezig waren die, van achter de geraniums gezeten, geen enkel belang bij de aanpassingen hebben.
Tegen een aantal mensen heb ik gezegd; het is inderdaad beter dat de gehele N34 weer weg wordt gehaald en het verkeer maar weer gewoon door de dorpjes moet.
Terug naar vroeger, kwestie van omdenken...

Veiligheid en natuur

Ik denk dat het gewenste beeld nuancering behoeft en alle voors en tegens goed in beeld gebracht moeten.
Tot op heden heeft u als provincie dat naar mijn mening prima gedaan.
De verkeersveiligheid en doorstroming is van wezenlijk belang, ook ik heb teveel ongelukken gezien, het is klaar wat dat betreft.
Opmerkingen om een betonnen middengeleiding te maken of de snelheid terug te brengen naar 80 km/h kunnen regelrecht de prullenbak in.
Dat u rekening houdt met natuurwaarden en compensatiemogelijkheden is uiteraard wel van deze tijd.

Geluid en goodwill

Wat ik wel jammer vind is dat op voorhand geen extra geluidsmaatregelen worden getroffen dat welke wettelijk noodzakelijk zijn.
Ik hoor vanuit mijn tuin ook het geluid van deze weg.
Wat ik u wil meegegeven om de bestaande geluidswal bij Gieten verder en ruimschoots door te trekken.

Er komt zoveel grond vrij dat dit een relatief kleinere kostenpost met zich meebrengt.
En daarnaast kweekt u daarbij veel meer goodwil bij de inwoners.

N33 vs N34
Ik heb ook een aantal jaren gebruik gemaakt van de N33 naar mijn werk in Slochteren.
Zowel voor de verdubbeling als na die tijd.
Ik kan u zeggen, wat een verademing en wezenlijke bijdrage in de verkeersveiligheid.
Laat staan voor de doorstroming van het vrachtverkeer.

Verdubbeling N34
Meerdere varianten in gedeeltelijke verdubbeling las ik.
Wat mij betreft blijft er maar een variant over, verdubbel de gehele N34 net als de N33!

Succes
Ik wens u veel succes met een verdubbeling en denk aan de geluidsmaatregelen.

Met vriendelijke groet,

Van:
Verzonden: zaterdag 11 april 2020 13:37
Aan:
Onderwerp: N34

https://www.provincie.drenthe.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/wegen/n34/nieuws-n34/@135646/eerste-formele/

Gedeeld via de Google-app

Verstuurd vanaf mijn iPad

This email was scanned by Bitdefender

This email was scanned by Gemeente Noordenveld ...

Van:
Verzonden: dinsdag 14 april 2020 13:50
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: FW: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. dhr. M. Pasjes

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000 835
Ingek.: 14 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Zat een kleine maar storende fout in mijn vorige mail, herstel

Van:
Verzonden: dinsdag 14 april 2020 11:59
Aan: 'post@drenthe.nl' <post@drenthe.nl>
Onderwerp: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. dhr. M. Pasjes

Geacht bestuur, geachte heer Pasjes,

Hierbij wil ik graag gebruik maken om mijn zienswijze in te dienen.

Wie
Ik ben woonachtig in Gieten en relatief dichtbij de N34.
Daarnaast ben ik een dagelijkse gebruiker van deze weg, naar en van mijn werk in de gemeente Noordenveld.

Omdenken
De informatie over de aanpassingen van de weg heb ik goed gevolgd en evenals de informatiebijeenkomst.
Wat me daar opviel is dat op de informatiebijeenkomst een hoop mensen aanwezig waren die, van achter de geraniums gezeten, geen enkel belang bij de aanpassingen hebben.
Tegen een aantal mensen heb ik gezegd; het is inderdaad beter dat de gehele N34 weer weg wordt gehaald en het verkeer maar weer gewoon door de dorpjes moet.
Terug naar vroeger, kwestie van omdenken...

Veiligheid en natuur
Ik denk dat het gewenste beeld nuancering behoeft en alle voors en tegens goed in beeld gebracht moeten.
Tot op heden heeft u als provincie dat naar mijn mening prima gedaan.
De verkeersveiligheid en doorstroming is van wezenlijk belang, ook ik heb teveel ongelukken gezien, het is klaar wat dat betreft.
Opmerkingen om een betonnen middengeleiding te maken of de snelheid terug te brengen naar 80 km/h kunnen regelrecht de prullenbak in.
Dat u rekening houdt met natuurwaarden en compensatiemogelijkheden is uiteraard wel van deze tijd.

Geluid en goodwill
Wat ik wel jammer vind is dat op voorhand geen extra geluidsmaatregelen worden getroffen dat welke wettelijk noodzakelijk zijn.
Ik hoor vanuit mijn tuin ook het geluid van deze weg.
Wat ik u wil meegegeven om de bestaande geluidswal bij Gieten verder en ruimschoots door te trekken.
Er komt zoveel grond vrij dat dit een relatief kleinere kostenpost met zich meebrengt.
En daarnaast kweekt u daarbij veel meer goodwil bij de inwoners.

N33 vs N34
Ik heb ook een aantal jaren gebruik gemaakt van de N33 naar mijn werk in Slochteren.
Zowel voor de verdubbeling als na die tijd.
Ik kan u zeggen, wat een verademing en wezenlijke bijdrage in de verkeersveiligheid.
Laat staan voor de doorstroming van het vrachtverkeer.

Verdubbeling N34
Meerdere varianten in gedeeltelijke verdubbeling las ik.
Wat mij betreft blijft er maar een variant over, verdubbel de gehele N34 net als de N33!

Succes
Ik wens u veel succes met een verdubbeling en denk aan de geluidsmaatregelen.

Met vriendelijke groet,

Van:
Verzonden: zaterdag 11 april 2020 13:37
Aan:
Onderwerp: N34

https://www.provincie.drenthe.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/wegen/n34/nieuws-n34/@135646/eerste-formele/

Gedeeld via de Google-app

Verstuurd vanaf mijn iPad

This email was scanned by Bitdefender

Zienswijze 59

Van: @ondernemendemmen.nl>
Verzonden: dinsdag 14 april 2020 12:34
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: Zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. dhr. M. Pasjes

Categorieën: DIV

Geacht college van Gedeputeerde Staten,

Naar aanleiding van de diverse bijeenkomsten inzake (gedeeltelijke) verdubbeling N34 hierbij het volgende.

Zienswijze (gedeeltelijke) verdubbeling

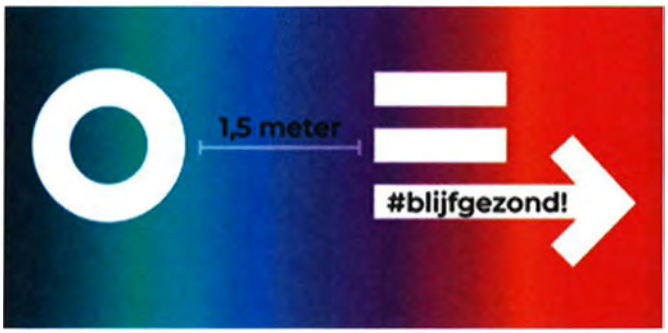
- Ondernemend Emmen, de! belangenbehartiger van het bedrijfsleven in Emmen spreekt haar steun uit voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 maar had liever gezien dat het gehele traject Emmen- Groningen (N34) wordt verdubbeld om verkeersveiligheid-en economische redenen
- Ondernemend Emmen zal gebruik maken van haar inspreekrecht om tijdens de commissievergadering in oktober 2020 haar standpunt verder toe te lichten

Met vriendelijke groet,

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000834
Ingek.: 14 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Directeur Ondernemend Emmen

Website : www.ondernemendemmen.nl



Leden van Ondernemend Emmen hebben een streepje voor!

Zienswijze 60

Van: dinsdag 14 april 2020 13:53
Verzonden: provincie Drenthe
Aan:
Onderwerp: 'zienswijze N34 Gedeeltelijke verdubbeling N34

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000836
Ingek.: 14 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

t.a.v. dhr. M. Pasjes,

Naar aanleiding van het artikel in de gemeentepagina Aa en Hunze: 'Zienswijze N34' onze mening hieromtrent:
-de verdubbeling van de N33 een aantal jaren terug heeft ertoe geleid dat het geluidsniveau van deze weg enorm gestegen is. Was deze weg voorheen nauwelijks hoorbaar is dat geenszins meer het geval.
-verdubbelen leidt onzes inziens doorgaans tot harder rijden ook dan is toegestaan, dit komt het geluidsniveau niet ten goede en leidt tot aanzienlijk meer stikstofuitstoot. Wat toch al een groot probleem is.
-de natuurgebieden aan weerszijden van de N34 op de Hondsrug hebben sterk te lijden onder oa de neerslag van stikstof en dat is al binnen de gehele gemeente als gelet wordt op de toestand van bermen een groot probleem en aandachtspunt!
-het asfalteren van zo lijkt het en naar onze informatie 50 hectare over een lengte van 40 km over die Hondsrug ('Hunebed Highway') is volstrekt onverantwoord.
-wil Nederland waaronder Drenthe in de toekomst meer ruimte geven aan de natuur dan dient te worden geïnvesteerd in Openbaar vervoer laten we daar dan op vooruit lopen

Hopende dat de gemeente Aa en Hunze komt tot verantwoorde keuzes en ook haar beleid in positieve zin kan aanpassen aan de issue: 'Meer natuur dan kunnen we de provincie blijven die we zijn op de lange duur'...

Hartelijke Groet,

Zienswijze 61

Van: dinsdag 14 april 2020 16:29
Verzonden: provincie Drenthe
Aan: Zienswijze NRD Verkeersplein Gieten
Onderwerp:
DIV
Categorieën:

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000856
Ingek.: 14 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Geachte mijnheer Pasjes,

Naar aanleiding van de plannen omtrent gedeeltelijke verdubbeling N34 en aanpassing verkeersplein Gieten wil ik even het volgende kwijt.
Ik maak me zorgen over de voorgenomen plannen om op het verkeersplein Gieten een fly-over te plaatsen teneinde de doorstroming van het verkeer op de N34 te versoepelen.
Ondergetekende woont, samen met mijn vrouw, op een afstand van nog geen 50 meter van dit verkeersplein.
Dagelijks raast achter mijn huis het verkeer van de N33 langs. Hierover is reeds al enkele jaren discussie geweest met de gemeente en de provincie om deze overlast wat te verlichten.
Helaas zonder resultaat. Dit is een gemiste kans, die bij het begin van de aanleg al niet goed is opgelost.
Door de reeds gerealiseerde verdubbeling van de N33, zal het vrachtverkeer nog aanmerkelijk toenemen.
Geen prettig vooruitzicht.

Nu er sprake is van een fly-over zal dit plan tot nog meer overlast lijden.
Ik voorzie al dat het vrachtvervoer vanuit mijn achtertuin duidelijk zichtbaar gaat worden. Bovendien zal dit ook nog meer geluidsoverlast en fijnstof vervuiling meebrengen in de directe omgeving. De doorstroming zal verbeteren, maar de drukte blijft op hetzelfde punt geconcentreerd en neemt alleen maar toe.
Voor mij is het duidelijk dat het alternatief moet zijn: verplaatsing van het tracé naar de plek waar nu reeds een fietsviaduct aanwezig is.
Daar kan de fly-over geplaatst worden waarbij de N33 ter plekke extra verdiept kan worden om dit te realiseren. De vrijkomende grond van het uitdiepen kan ter plekke gebruikt worden voor eventueel verhoging c.q. nieuw aan te leggen geluidswallen.
Over de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 heb ik als zodanig geen mening.
Hopelijk zal er dit keer wat meer rekening gehouden worden met de bezwaren van de omwonenden en zijn mijn zorgen in deze ongegrond.

Vriendelijke groeten,

Zienswijze 62

Van: dinsdag 14 april 2020 20:01
Verzonden: provincie Drenthe
Aan: Zienswijze N34
Onderwerp:
DIV
Categorieën:

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000854
Ingek.: 14 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Geacht College,

Middels deze mail delen wij U mede dat wij als bewoners (xxxxx) van Schipborg volledig achter de zienswijze N34 ingediend door xxxx. (zie zienswijze 28)

Toch willen wij hier ngo iets aan toevoegen.
Namelijk: wij -xxxxx- hebben in 20 jaar tijd met ons campertje praktisch heel Europa doorkruist. Tijdens de tochten zijn ons op verkeerstechnisch gebied, milieumaatregelen en veiligheid diverse duidelijk verschillen opgevallen t.o.v. het beleid in Nederland. Laten wij dicht bij huis blijven: IN Duitsland, Frankrijk, Italië, Zwitserland en Spanje is het voor vrachtverkeer verboden om op vastgestelde tijden gebruik te maken van bepaalde routes. Dit om o.a. overlast voor het normale verkeer, geluidoverlast en luchtverontreiniging zoveel mogelijk te beperken.

Voorstel:
1.Het zal toch niet al te veel moeite kosten om bijv. vanaf 16 uur het zware verkeer/vrachtverkeer te verbieden op de N34 rijden en sowieso het verkeer dat naar het Noorden moet, verplichten via de N33 Veendam of Assen te rijden.
2. Bij een verplichte *90km op de N34 Gieten<=> de Punt met midden scheiding zal dit voor een soepele doorstroming zorgdragen.
NB: Wegpiraten zullen kiezen voor de N33
Assen -Groningen v.v.
*90km is zowel in Duitsland als in Zwitserland functioneel gebleken en wordt streng op gecontroleerd.
3. Wat betreft de Hulpdiensten: Geen probleem. Verharding in de bermranden zowel links als rechts zoals o.a. in Duitsland. Verplicht uitwijken naar links of rechts zodat de hulpdienst midden doorkunnen zonder enig risico voor de overige weggebruikers over de normale rijrichting, Dit wordt aangegeven door matrixborden boven de weg. Hulpdienst de ruimte geven. Beetje discipline dus gewenst in deze anders forse sanctie.
4. Tot slot: Wij vragen ons in gemoede af of heet College en de Raad zich er van bewust is dat de N34 langs de randen van het zo kostbare Natura 2000 gebieden loopt. *Hunebedden Highway = toch geen grapje!?. Dus vermeidt het meer asflat neerleggen Bewezen is immers dat dit niets oplost. Kijk naaar de A1 Diemen Naarden -een asfaltwoestijn en iedere dag weer kilometers files en ongelukken. Als laatste een suggestie c.q dringend verzoek m.b.t. de geluidshinder van het verkeer. Plaats geluidsschermen en desnoods multifunctioneel dus met zonnecollectorstoren.*

Zienswijze 63

Van:
Verzonden: dinsdag 14 april 2020 13:35
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: Zienswijze Conceptnotitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling
Bijlagen: D20-14408 Zienswijze Conceptnotitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling 832686_465377_0 [360GRADEN-832686].pdf

Categorieën: DIV

Goedemiddag,

Op verzoek van het provinciehoofd van Staatsbosbeheer in Drenthe, de heer Bert Hummelen, stuur ik u bijgaande brief.

Met vriendelijke groet,

Disclaimer Nederlands English

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000837
Ingek.: 14 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Het College van Gedeputeerde Staten van Drenthe
Postbus 122
9400 AC ASSEN

Datum 14 april 2020
Onderwerp Zienswijze Conceptnotitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34
ehandeld door
Ons kenmerk Z19-8715 / D20-14408
Uw kenmerk
Bijlagen

Geacht College,

Met deze brief geven wij graag onze zienswijze op de Conceptnotitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34 (hierna conceptnotitie). De aanpassing van de N34 raakt de belangen van Staatsbosbeheer op meerdere punten, onder meer de impact die het heeft op natuur en op het gebied van landschap en cultuurhistorie.

Proces.
Voordat we ingaan op de inhoud van de conceptnotitie, willen we een opmerking maken over het proces rondom de totstandkoming ervan. Staatsbosbeheer is als verzelfstandigde rijksdienst partner van de provincie in het realiseren van beleidsdoelen in Drenthe op het gebied natuur, landschap, recreatie, water, klimaat, etcetera.
In het voortraject van deze notitie heeft de provincie een tiental klankbordbijeenkomsten georganiseerd waar Staatsbosbeheer als partner en als grondeigenaar niet voor is uitgenodigd. Tot dusverre hadden we de goede gewoonte elkaar vroegtijdig te treffen bij dergelijke ontwikkelingen. Ik ben van mening dat Staatsbosbeheer bij dergelijke voorgenomen ruimtelijke ingrepen, die direct en indirect van grote invloed kunnen zijn op onze terreinen en de doelstellingen daarvan, op intensievere wijze betrokken moet worden. Ik verzoek u in het vervolgproces hier rekening mee te houden.

Meest milieuvriendelijke alternatief.
In de nieuwe mer-procedure is een meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) niet meer verplicht. Eventuele verdubbeling van de N34 zal hoe dan ook een beeldbepalende ingreep doen op een cultuurhistorisch waardevol landschap, maar ook impact hebben op de natuurwaarden en mogelijk de aardkundige waarden. Landschap en natuur zijn voor Drenthe belangrijke kernwaarden zoals ook terecht in het rapport wordt opgemerkt. Wij onderschrijven het belang van verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en het belang van een goede doorstroming van het openbaar vervoer, maar we denken dat er juist in deze tijd een onderzoek naar een zo milieu-, natuur- en landschapsvriendelijk mogelijk alternatief op zijn plaats is.

Uitdagingen rondom stikstofdepositie.
Voortbordurend op bovenstaande lijkt het ook passend om de huidige uitdagingen rondom het terugdringen van de stikstofuitstoot een prominentere plek te geven in de mer. In de conceptnotitie staat dat bij een (gedeeltelijke) verdubbeling van de weg een tijdswinst van 3 tot 4 minuten voor automobilisten wordt gerealiseerd voor het gehele traject. In de huidige situatie wordt dat teniet gedaan omdat personenauto's de langzamer rijdende vrachtauto's niet kunnen inhalen. Met de verdubbeling zal dus een toename van de gemiddelde snelheid, verkeerstoename en daarmee samenhangende NOx-uitstoot worden bewerkstelligd. Dat heeft mogelijk nadelige gevolgen voor de aanliggende Natura2000- en overige natuurgebieden. Wij adviseren u daarom, gezien de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019, om de stikstofberekening niet deel uit te laten maken van de mer, maar die op voorhand al uit te voeren. Zodoende kan het deel uitmaken van de maatschappelijke belangenafweging.

Verlies oppervlakte natuur.
In paragraaf 7.2.6 wordt vermeld dat in de mer voor de landbouw het totale oppervlakteverlies wordt gepresenteerd en beoordeeld. Wij missen deze beoordeling voor het mogelijke oppervlakteverlies van natuur. Er wordt wel ingegaan op het oppervlakteverlies van natuur binnen de NNN, maar niet voor de natuur daarbuiten.

Passeerbaarheid weg.
Wellicht is het een schot voor de boeg, maar een groot zorgpunt voor ons zit in de passeerbaarheid van de weg voor verschillende diersoorten. In de Gebiedsanalyse wordt al opgemerkt dat de huidige faunavoorzieningen langs de N34 redelijk mager zijn uitgevoerd. Over het algemeen worden de faunavoorzieningen ook slecht onderhouden waardoor de barrièrewerking blijft bestaan. Bij een verdubbeling van de weg neemt, bij slecht uitgevoerde en functionerende faunavoorzieningen, die barrièrewerking nog verder toe. Dit vraagt dus niet alleen om robuust uitgevoerde voorzieningen, maar ook om een reservering van financiële middelen voor een duurzaam onderhoud.

Landschap en cultuurhistorie.
Daarnaast hebben we een opmerkingen over de impact van de plannen op de cultuurhistorische en aardkundige waarden. In de al eerder aangehaalde Gebiedsanalyse wordt aangegeven dat cultuurhistorische en aardkundige waarden in het gebied onvervangbaar zijn. In de knelpuntenanalyse van die notitie wordt aangegeven dat, daar waar deze waarden een confrontatie vormen met de N34, er een 'opgave is voor behoud en ontwikkeling'. Met name dat laatste lijkt in tegenspraak met het idee dat de waarden onvervangbaar zijn.

Tot slot, enigszins terzijde, nog een opmerking over de visualisatie van de voorgenomen plannen. De huidige N34 heeft naar alle waarschijnlijkheid een stevige impact op de aanblik van het landschap van de Hondsrug. Uit de conceptnotitie maken we op dat de beoordeling van deze waarden is gebeurd op basis van facetkaarten, oftewel in een twee dimensionaal perspectief. Voor de beoordeling van met name de impact op

het landschapsbeeld lijkt in dit kwetsbare gebied met een Unesco Geopark- en Nationaal Park-status een 3D-fotoanimatie meer passend.

Als u nog vragen hebt dan kunt u contact opnemen met A.H. Pot via 06-5143305 of a.pot@staatsbosbeheer.nl.

Met vriendelijke groet,
de directeur, namens deze,

mr. L.A. Humme
hoofd Staatsbosbeheer Drenthe

Zienswijze 64

Van: woensdag 15 april 2020 22:25
Verzonden: provincie Drenthe
Aan: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34
Onderwerp: Zienswijze_N34.docx
Bijlagen:

DIV

Categorieën:

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000 877
Ingek.: 15 APR. 2020
TEAM: IVV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Geachte heer Pasjes,

Bijgevoegd vindt u mijn zienswijze op de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 en de reconstructie van het verkeersplein Gieten. Ik hoop dat jullie tot wijze beslissingen komen in dit proces.

Groeten,

Zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34

PROVINCIE DRENTHE
No.:
Ingek.: 15 APR. 2020
TEAM:
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Deze zienswijze betreft 3 hoofdonderdelen:

1. Algemene beschouwing
2. Aanpak verkeersplein Gieten
3. Gedeeltelijk verdubbeling N34

Algemene beschouwing

Ik schrijf deze zienswijze eigenlijk uit liefde voor de omgeving waarin ik woon en die ik iedereen ook gun. Drenthe is een prachtige provincie en straalt een soort rust uit: de vredigheid in de dorpen, als je een voet buiten de deur zet bevindt je je vaak al heerlijk in de natuur en de mensen zijn gemoedelijk. Graag wil ik me in deze zienswijze sterk maken om heel voorzichtig om te springen met het stukje Drenthe waar het de N34 verdubbeling betreft en het aanpakken van het verkeersplein Gieten. Het is heel makkelijk om pragmatisch naar de oplossing van verkeersproblemen te kijken, de huidige regels toe te passen en alleen daarop actie te ondernemen. We gaan dan voorbij aan dat we (weer) een klein stukje van de rust en vredigheid opofferen, een klein stukje opofferen van de leefbaarheid, een klein stukje van onze natuur. Ik pleit ervoor om de kenmerken van Drenthe met de grootste voorzichtigheid te behandelen en de juiste maatregelen te nemen met een vooruitziende blik zodat iedereen nog heel lang van dit mooie Drenthe kan gaan genieten.

Verkeersplein Gieten

Als bewoner van Eext heb ik directe ervaring met de huidige situatie van het verkeersplein Gieten. De ervaring is dat de verkeerssituatie inderdaad niet ideaal is in dat het verkeer niet makkelijk kan doorstromen en dat er vertragingen ontstaan voornamelijk 's ochtends richting Groningen en laat in de middag richting Emmen, beide kanten op tot ongeveer 5 minuten gedurende ongeveer 1.5 uur lang 1 kant op. De vraag rijst of de vermindering van de reistijd beide kanten op opweegt tegen de nadelen die aan de verschillende varianten kleven. De nadelen voor de verschillende varianten zijn:

Fly-overs:

1. komen rond de 6 meter boven het landschap (met vrachtwagens bijvoorbeeld rond de 8 meter boven het landschap) te liggen, wat een behoorlijke impact heeft op het landschappelijk aanzicht.
2. geven door de verhoogde ligging een verder dragende en hogere geluidsbelasting op de omgeving dan de huidige situatie
3. door het versnelde doorstromen van het verkeer neemt de geluidsbelasting toe op de omgeving

Klaverblad:

1. Een behoorlijk grondbeslag waarbij een OV knooppunt verlegd moet worden, een fietsbrug niet in de huidige toestand kan bestaan, een natuurlijk bosje (in een pingoruïne) opgeofferd moet worden en stukken agrarische grond opgeofferd worden
2. Meer asfalt nodig voor een goede doorstroom tov andere alternatieven
3. door het versnelde doorstromen van het verkeer neemt de geluidsbelasting toe

Uiteindelijk zou het het mooiste zijn als de voordelen van het nieuwe verkeersplein optimaal kunnen worden benut en de nadelen worden geminimaliseerd. Als Eexter wil ik graag een aantal voorstellen doen

Geluidshinder:

Met een waarschijnlijke toename in verkeersdrukte is het duidelijk dat dit verkeersplein steeds meer een struikelblok zal vormen in de toekomst en dat dit aanpak van het verkeersplein rechtvaardigt. Dit betekent ook dat er vooruitgekeken mag worden naar de nadelen van de opties en die zijn ook niet gering, vooral qua geluidshinder. Vanuit Eext kan ik uit ervaring spreken dat de geluidshinder in de huidige situatie al vrij vors is: Tussen de huidige N34 als wel N33 en Eext liggen voornamelijk open velden waardoor geluid vrij spel heeft en dit duidelijk waarneembaar is in heel Eext (en verder).

Wat betreft het geluidshinder wat mogelijk ondervonden kan worden zonder deugdelijke geluids verminderende maatregelen wordt nu al ondervonden bij de N33: Er wordt relatief hard gereden op N33 ter hoogte van Eext en de verhoging van de N33 bij de Hondeltunnel zorgen voor extra geluidsdruk voor Eext en omgeving. Destijds zijn er geen geluidswerende maatregelen genomen en daar kunnen we nu nog van genieten,

Dit gebeurt ook bij een eventuele fly-over en daarom is het zeker nodig om adequate geluidswerende maatregelen te treffen die ook rekening houden met een toekomstige toename in de verkeersdrukte. Hierbij valt te denken aan een speciaal wegdek dat minder geluid produceert en geluidsschermen die het geluid voldoende absorberen/wegleiden dat de omgeving er heel weinig last van heeft. Hiermee is de omgeving zo ingericht dat het verkeer een goede doorstroming heeft zonder dat een mooi stukje Drenthe haar charme verliest.

Als extra dimensie zouden de geluidsschermen op een fly-over mogelijk gecombineerd kunnen worden met het opvangen van zonne-energie. Door de vrije liggen van de fly-over is dit een mooie kans om over een behoorlijk oppervlak een oost-west opstelling te realiseren voor het opwekken van zonne-energie.

Landschappelijke inrichting:

Verder zou het prachtig zijn als er een mooi ontwerp zou kunnen komen voor een eventuele fly-over. Een fly-over zou met z'n hoogte een nieuw landschapskenmerk zijn in de omgeving. Bovendien heeft dit landschapskenmerk doordat het verkeer van de N34 erover heen rijdt en de N33 eronder doorgaat eigenlijk een enorm publiek the pakken. Dit is een kans om met een mooi ontwerp de omgeving te promoten. Te

denken valt hier bijvoorbeeld aan dat je op de N34 door een mammoet geraamte rijdt en op de N33 daar onderdoor rijdt. De ribben van dit geraamte zouden dan tevens dienst kunnen doen als pijlers voor de geluidswanden/zonnepanelen. Dit gebied op de Hondsrug staat er bekend om dat er bij opgravingen mammoet resten gevonden worden (zoals ook de cultuurborden van de Hondsrug aangeven) en daarom zou dit zeer toepasselijk zijn,

Gedeeltelijke verdubbeling N34

Voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 is het veiligheidsaspect van de weg van belang. Als frequent gebruiker van de weg snap ik waar dit vandaan komt, want af en toe zie je iemand hele rare capriolen uithalen om iemand anders in te halen om misschien een paar km/h harder te gaan rijden of iets verderop in de rij plaats te nemen. Wat me wel verbaast is dat het vaak op die plekken mag. Misschien is het goed dat er als eerste eens naar de belijning gekeken wordt op de N34, die is compleet onlogisch. Er zijn plekken waar je mag inhalen voor een flauwe bocht waar je het tegemoetkomende verkeer niet kunt zien aankomen of voor een heuvel die het zicht naar voren belemmert.

Verder is de reden van frontale botsing vaak iets psychologisch: mensen worden opgehouden en omdat ze harder mogen gaan ze inhalen, ook wanneer het bijna niet kan. Het is vrij makkelijk om dit aan te passen: geef al het verkeer dezelfde snelheidsbeperking. Als al het verkeer even hard gaat (vrachtwagens, bussen, auto's) en zo hard als toegestaan is zal er veel minder neiging zijn om in te halen en zal dit de weg veel veiliger maken. Indien er toch besloten wordt tot een partiële verdubbeling (wat wel aan te raden valt overigens, want er zijn altijd mensen die langzamer rijden dan de toegestane snelheid, waardoor je dan weer hetzelfde gedrag krijgt) zou dit toegepast kunnen worden op de enkele delen van de weg. Hiermee zou de veiligheid met 2 maatregelen mogelijk nog beter worden dan met alleen een partiële verdubbeling.

Zienswijze 65

Van:
Verzonden: woensdag 15 april 2020 19:53
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: Zienswijze NRD gedeeltelijke verdubbeling N 34 t.a.v. de heer M. Pasjes

Categorieën: DIV

Geachte heer Pasjes,

Ik ben een dagelijks gebruiker van de N34 en ervaar op het traject zoals door u onderzocht alleen hinder van de doorstroming van het verkeersplein Gieten.

Mijns inziens dient het verkeersplein Gieten omgebouwd te worden tot een fly over waarbij de grootste verkeersstromen Emmen-Groningen en Veendam-Assen direct kunnen doorstromen en de overige stromen via invoegstrook kunnen invoegen. Dit is te realiseren zonder al te veel impact op de landelijke omgeving en de plaatsen Gieten en Eext.

Na het gereedworden van het nieuwe verkeersplein zal blijken dat door de vlotte doorstroming de gedeeltelijke verdubbeling niet meer noodzakelijk zal zijn. Mocht de maximum snelheid op de N34 naar 80 km per uur teruggebracht worden dan is er geheel geen issue meer. Verder dient men gezien de milieuproblematiek meer moeten insteken op een goede luxe shuttleverbinding tussen Emmen en Groningen.

Dus concreet,

- beknopte flyover bij Gieten
- geen verdubbeling N34

Laten we de middelen besteden om de economie na de corona crisis weer op peil te krijgen ipv te besteden aan een luxe prestigeobject.

Vriendelijke Groet

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000 876
Ingek.: 15 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Zienswijze 66

Van:
Verzonden: woensdag 15 april 2020 23:12
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: Zienswijze NRD gedeeltelijke verdubbeling N 34 tav dhr. M.Pasjes
Bijlagen: Project N34, zienswijze

Categorieën: DIV

Geachte heer,

Hierbij mijn zienswijze ivm het voornemen tot een gedeeltelijke verdubbeling van de N 34.
Zie bijlage.

Hoogachtend,

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000878
Ingek.: 15 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000878
Ingek.: 15 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Aan het College van Gedeputeerde Staten van Drenthe
T.a.v. dhr. M. Pasjes
Postbus 122
9400 AC Assen

Inzake: Zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling van N34. Notitie: Reikwijdte en detailniveau.

Annen, 15 april 2020

Geacht College,

Op de informatieavond van 6 februari jl. in Gieten heb ik een goede indruk kunnen krijgen van de voorlopige plannen van de provincie Drenthe inzake een gedeeltelijke verdubbeling van de N34. Hoewel ik geen professionele kennis van zaken heb over weg- en waterbouwprojecten werd de richting waarin gedacht wordt duidelijk uitgelegd. Ook de communicatie richting de inwoners rondom het geheel wordt zorgvuldig aangepakt. Complimenten dus. Op die avond werd ik aangemoedigd om, wanneer ik een zienswijze wilde indienen, daar vooral gebruik van te maken, dus bij deze neem ik de uitnodiging graag aan.

Inhoudelijk werd ik blij verrast over het feit dat er onderzoek heeft plaatsgevonden naar de effecten op de al eeuwenoude natuurgebieden die rondom de *Hunebedhighway* liggen. Echter, begrijp ik niet hoe het verdubbelen van slechts 12 km van de ruim 40 km lange weg, een grote bijdrage kan leveren aan de doorstroming, verkeersveiligheid en bereikbaarheid van openbaar vervoer. Mijn suggestie zou zijn om te onderzoeken of het gehele traject tot een driebaansweg gevormd zou kunnen worden, zoals ook op Duitse snelwegen (bijv. 54 bij Enschede) het geval is. Hiermee kan over een langer traject worden ingehaald en hoeft er minder asfalt te worden aangelegd. Dit geeft meer ruimte voor de natuur, welke zelf niet kan praten en slechts lijdzaam moet toezien hoe er keer op keer permanent groen verdwijnt.

Mijn voorstel zou zijn om meer aandacht te besteden aan het behoud van groen en vanaf de start van het project de natuur een prominentere rol te geven. In de plannen staat niets over het verbreden van bermen of aanplanting van verschillende struiken en bomen, terwijl we weten dat biodiversiteit een grote meerwaarde heeft op de bodem- en luchtkwaliteit. Om het in uw wijze van verslaglegging te integreren zou ik dus willen pleiten voor het uitbreiden van de doelenboom met een vierde component. Naast verkeersveiligheid, doorstroming en verbeteren OV komt dan verbeteren biodiversiteit te staan.

Ik hoop van harte, dat ik u aan het denken heb gezet en dat u meer 'out of the box' gaat redeneren en dat u aandacht voor de aanplant van struiken en bomen mee wilt nemen in uw plannen met de N34. Ons mooie Drenthe verdient een actiever natuurbeleid voor behoud van al het moois.

Hoogachtend,

Zienswijze 67

Van: woensdag 15 april 2020 20:30
Verzonden: provincie Drenthe
Aan:
CC: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34
Onderwerp:
DIV
Categorieën:

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000875
Ingek.: 15 APR. 2020
TEAM: NV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Geachte heer Pasjes,

Bij deze dienen wij, mijn vrouw, xxxxx, en ik, ondergetekende (woonachtig aan xxxxxxx), een zienswijze in tegen de NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34.
Sinds februari 2020 wonen wij in Annen en hebben wij ons verdiept in de plannen die er zijn voor de verdubbeling van de N34. Dat er maatregelen genomen worden om met name de verkeersveiligheid te verbeteren, juichen wij alleen maar toe, maar de vraag is of de scenario's die u presenteert niet teveel ten koste gaan van de leefbaarheid van de fysieke leefomgeving, met name waar het gaat om het geluidsaspect. Daarnaast vragen wij ons af of de scenario's die nu gepresenteerd worden te prematuur zijn om de geschetste doelen te kunnen bereiken.

Opvallend vinden wij dat de voorgenomen maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren vooral gerelateerd lijken te zijn aan het voornemen maatregelen te nemen om de verkeersdoorstroming te verbeteren. Het ene staat wat ons betreft geheel los van het ander. Als het gaat om de verkeersdoorstroming zien wij vooral een probleem bij het knooppunt Gieten. Wij denken dat het voldoende is om daar maatregelen te nemen die ten goede zullen komen aan de gehele doorstroming van de N34 en dat de doorstroming verder met aanvullende 'zachtere' en minder kostbare/duurzame maatregelen zelfs kan worden opgelost. Die 'zachtere' maatregelen zijn de stimulering van carpool-initiatieven en gebruikmaking van OV-voorzieningen. Met name de laatste twee aspecten dienen nog aantrekkelijker te worden gemaakt voor burgers en daarvoor dienen afspraken gemaakt te worden met de gemeenten die forensen ontvangen. Je zou best out-of-the-box maatregelen kunnen onderzoeken zoals gratis OV en bezinecompensatie voor mensen die carpoolen oid. Daarnaast zou voor de doorstroming nog gedacht kunnen worden aan het gebruik van de vluchtstrook voor vracht- en busvervoer (bij max 80 km/u) enkel tijdens spitsuren (daarvan zijn bijvoorbeeld op de A-28 Ring in Zwolle en op de snelweg tussen Apeldoorn en Arnhem voorbeelden te vinden) Graag zouden wij willen pleiten om eerst dergelijke maatregelen te onderzoeken en te nemen en die te evalueren voordat overgegaan wordt tot kostbare en weinig duurzame maatregelen in de vorm van de verdubbeling van asfalt.

Wat betreft verkeersveiligheid dient op de eerste plaats gesteld te worden dat het helaas nooit te voorkomen is dat er ongelukken gebeuren. Je kunt echter de risico's daarop wel aanzienlijk beperken:
- door in eerste instantie de maximale snelheid te verlagen naar 80:
1. de effecten op de doorstroom zijn volgens ons nihil omdat vaak vrachtwagens niet harder gaan en mogen dan 80, 80 de minimumsnelheid is op de autoweg en als één automobilist daarvoor kiest, de rest daar ook van afhankelijk is; kortom, het komt nu al sporadisch voor tijdens spitsuren wanneer de doorstroom stokt, dat de maximumsnelheid van 100 gehaald kan worden. Voor als er geen doorstroomproblemen zijn, zal het verschil tussen 80 en 100 km in tijd verwaarloosbaar zijn, althans de vertraging op een mensenleven is nihil te noemen.
2. Het is een feit dat bij een maximum snelheid van 80 er minder ongelukken zullen gebeuren (minder automobilisten zullen geneigd zijn gevaarlijke inhaalmanoeuvres uit te halen omdat ze niet 100 kunnen/mogen rijden) en de impact van ongelukken is ook minder ernstig;
3. de maximum snelheid op de A28 en andere snelwegen is verlaagd naar 100. Het kan niet zo zijn dat op een prov. autoweg de maximum snelheid gelijk is aan de maximum snelheid op de rijkssnelweg
- door langs de gehele route een doorgetrokken streep te trekken en het inhalen volledig te verbieden. Dit kan je handhaven door camera's op te stellen. Het opstellen van camera's langs de route is minder kostbaar dan verbreding.
- led-verlichting in het asfalt die geen negatieve effecten heeft op de ecologie;

- of inhalen gewoon praktisch onmogelijk maken door een middenvangrail of middenberm aan te leggen (heeft onze voorkeur in combinatie met verlaging van de maximum snelheid)

Ons voorstel zal zijn om dus de verkenning/maatregelen in eerste instantie te richten op het voorgaande.

Als er toch gekozen wordt voor verdubbeling van asfalt, dan zou vooral geborgd moeten worden dat die maatregelen geen afbreuk doen aan de kwaliteit van de leefbaarheid in de fysieke leefomgeving en de ecologie. Pas als je die zaken goed geregeld hebt, zou je de betreffende maatregelen die geschetst worden in de scenario's mogen uitvoeren. Zo blijft het voor iedereen (mens, flora en fauna) leuk.
Wat betreft de ecologie zijn we ervan overtuigd dat er op grond van Europese wetgeving, de MER en overige relevante regelgeving voldoende aandacht wordt besteed aan de effecten op de ecologie en dat de beoogde maatregelen, de provincie als bevoegd gezag kennende wat betreft natuurwetgeving, daar rekening mee zullen houden. Wat betreft het rekening houden met de kwaliteit van de leefbaarheid van de omgeving is dat nog de vraag.

Op dit moment wordt door veel burgers veel geluidshinder ervaren door wegverkeer (zie https://nsg.nl/nl/gemeente_pakken_verkeerslawaai_niet_aan) omdat er te weinig aan de voorkant maatregelen genomen worden en het aan handhavingsacties vanuit de overheid ontbreekt (vandaar ook ons pleidooi om juist aan de voorkant eerst alles goed te regelen en daarna pas over te gaan tot uitvoer van de beoogde maatregelen). De geluidshinder is er op dit moment al als het gaat om de N34. Vanaf onze woonplek in Annen horen wij een irritant constant gezoem/gezoef van beide richtingen en afhankelijk van de windrichting in meer of mindere mate. Uiteraard weten wij dat er een bepaald maatschappelijk risico is waar wij als inwoners rekening mee moeten houden. Echter, verdubbeling van het asfalt zonder mitigerende maatregelen zal leiden tot een disproportionele geluidshinder. Destijds is bij de aanleg er niet voor gekozen om langs grote gedeelten geluidsschermen/wallen te plaatsen (zoals bij Annen), maar geluidsverminderend asfalt toe te passen. Van dat laatste is helaas weinig te merken.
Graag willen wij u erop attenderen dat voordat bepaalde maatregelen worden genomen de Wet Geluidshinder wordt nageleefd. Daarmee bedoelen we dat de voorgenomen maatregelen in overeenstemming zijn met de normen die voortvloeien uit de Wet Geluidshinder en misschien zelfs verder gaan om de inwoners van omliggende dorpen allen tevreden te stemmen. Op alle trajecten langs de N34 waar een verdubbeling beoogd wordt, zal geluidsonderzoek moeten plaatsvinden en zullen maatregelen genomen moeten worden om overmatige geluidshinder te voorkomen. Overschrijdingen mogen niet worden toegestaan. Hiervoor dient op meerdere momenten gepeild, een gedegen geluidsonderzoek ten grondslag liggen.

In onze ogen volgt uit de NRD te weinig dat met bovenstaande rekening wordt gehouden. Daarnaast willen wij u er graag op attenderen dat de scenario's zoals geschetst voorbij gaan aan de scenario's zoals wij in het eerste deel van onze zienswijze hebben betoogd. Het lijkt ons wenselijk dat de problemen met verkeersveiligheid en doorstroming los van elkaar eerst op andere wijzen worden aangepakt voordat er rigoureuze, kostbare en minder duurzame maatregelen genomen worden zoals nu in de plannen voorliggen.

Met vriendelijke groet,

Zienswijze 68

Van:
Verzonden: woensdag 15 april 2020 20:36
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: Zienswijze NRD, gedeeltelijk verdubbeling N34, t.a.v. Dhr.M. Pasjes

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000874
Ingek.: 15 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: TG AFD.:
k b
D

Goedemiddag,

Bij deze zend ik U, mijn zienswijze m.b.t. het genoemde plan.

Inzake realisatie, gedeeltelijke verdubbeling van de n34, tussen Emmen en de Punt, maa ezwaar tegen het plan!

Ik woon aan xxxxxx, dit betreft het stuk dat parallel loopt aan de N34, tussen Odoorn en Exloo.
Toen ik hier kwam wonen, ruim 20 jaar geleden, was de maximum snelheid 80 km per uur.
Later werd dat 100 km per uur, waardoor de overlast toenam, geluid, toename verkeersdruk en de daarbij horende ongelukken, regelmatig met dodelijke afloop.
Een paar jaar geleden, werden we uitgenodigd op het Gemeentehuis in Exloo, om mee te denken aan de reconstructie, bij de aansluiting, N34 en de weg naar Exloo.
Gezien de ongelukken, was dit een betere oplossing, het afslaande en oprijden verkeer, wordt nu in betere banen geleid.
Ook werd ons toegezegd, dat er, ter hoogte van de huizen nrs. 21, 23, 25 en 27, geluidverminderd asfalt zou worden gebruikt, dit omdat er ernstige zorgen waren, dat het geluid zou toenemen.
We kregen de verzekering dat er geen toename zou komen van geluid.
Wat gebeurde er, het werd drukker en er kwam veel meer geluid.
Dit was niet conform de afspraak.
De provincie Drenthe, wist toen de verdubbeling van Coevorden tot de aansluiting met de Frieslandroute, vastgesteld werd, dat niet al het verkeer, bij Emmen zou afslaan of naar Beilen zou gaan.
Veel verkeer, naar mijn idee, het meeste verkeer, gaat rechtdoor richting de Punt, de N34 dus.
Nu krijg je na Emmen een trechter, tot de Punt.
De provincie Drenthe heeft dit geweten, zo niet dan ben ik van mening, dat zij zich aan onbehoorlijk bestuur, schuldig maakten.
Om ons nu voor het feit te zetten dat er een gedeeltelijke verdubbeling moet plaatsvinden, vind ik veel te laat. Dit had de provincie Drenthe al moeten aangeven, toen de verdubbeling van Coevorden naar Emmen werd voorgesteld.
Drie varianten, linksom, rechtsom of door het midden, bij Gieten.
Maar de gedeeltelijke verdubbeling moet er komen.
En geen 80 km per uur, maar 100 km per uur

Unesco gaf de hondsrug, het predicaat geopark, daar zijn we trots op.
De Provincie Drenthe heeft hierdoor een opdracht.
Instandhouden, verbeteren en waar mogelijk uitbreiden van dit gebied.
Dit plan staat averechts op deze opdracht.
Persoonlijk word ik ook gedupeerd.
Als eigenaar, zie ik een waardevermindering van mijn woning en perceel ontstaan, door dit plan.
Ik kan mij niet met dit plan verenigen, daar ik hier ben komen wonen, in een voormalige boswachterswoning, om te genieten van de omgeving en het prachtige staatsbos.
Mocht dit plan doorgang vinden, dan word ik ernstig gedupeerd.
Bij deze mijn zienswijze en bezwaren tegen het gepresenteerde plan.

Met vriendelijke groet,

Zienswijze 69

Van:
Verzonden: woensdag 15 april 2020 23:37
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: o.v.v. zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. dhr. M. Pasjes
Bijlagen: Zienswijze GM.docx

Categorieën: DIV

Geachte heer Pasjes,

In de bijlage mijn zienswijze Op de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 en de reconstructie van het verkeersplein Gieten.(4 pagina's Word doc.)

Ik ben als lid van de klankbordgroep namens de Commissie Dorpsbelangen Eext betrokken geraakt in dit proces.

Deze zienswijze dien ik op persoonlijke titel in.

Vriendelijke

groet,

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000873
Ingek.: 15 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Virusvrij. www.avg.com

Zienswijze xxxxx NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 Indiener:

Mijn bijdrage betreft 2 hoofdonderdelen:

1. Reconstructie Rotonde
2. Partiele verdubbeling N34

Ik begrijp dat het een integraal project betreft, echter de indeling maakt het beschrijven van mijn zienswijze mijns inziens eenvoudiger. Eerst een beknopte samenvatting op hoofdlijnen:

Samenvatting:

Ik vind de keuze voor het alternatief **gewone fly-over** de beste keuze, mits deze zodanig aangepast wordt uitgevoerd dat de hoogte wordt beperkt.

Ik ben van mening dat de verdubbelde N34 verlaagd moet worden aangelegd, met geluidswallen ter hoogte van de huidige weg.

Ik vind dat toe- en afritten naar de N34 moeten worden overwogen.

Reconstructie Rotonde

In mijn zienswijze aangaande de reconstructie neem ik de volgende zaken in overweging:

- Bereikbaarheid Eext – Gieten
- Geluidsbelasting
- Landschappelijke inpassing
- Bereikbaarheid OV(knooppunt)

Daarna beschrijf ik de gevolgen, die dat voor de verschillende alternatieven naar mijn idee moet hebben.

Bereikbaarheid Eext- Gieten

De bereikbaarheid Eext – Gieten met name per fiets via de fietsbrug over de N33 en de onderdoorgang onder de N34 en via de parallelweg langs de N34, richting de aansluiting van Gieten op de N34, mag mijns inziens niet slechter worden dan die nu is.

Geluidsbelasting

De geluidsbelasting van de omgeving mag niet groter worden dan strikt noodzakelijk is. Ik ben van mening dat er maximale inspanning moet worden gedaan in de ontwerpfase teneinde die geluidsbelasting te minimaliseren.

Landschappelijke inpassing

De gereconstrueerde rotonde zal zeker te zien zijn. Ik vind hoe minder hoe beter, echter als het dan toch moet, dan maar op een wijze die recht doet aan de omgeving.

Ik zou een inpassing, waarbij geluidwerende maatregelen middels schermen bijvoorbeeld in de vorm van de ribben van een mammoet wel een mooi idee.

Tevens ben ik van mening dat het grondgebruik voor het gereconstrueerde verkeersplein niet groter moet zijn dan nodig is; het esdorpenlandschap verdient bescherming.

Bereikbaarheid OV(knooppunt)

Het OV knooppunt op de huidige plaats en de bereikbaarheid daarvan via de fietsbrug over de N33 en de onderdoorgang onder de N34 voorziet Eext van kwalitatief goed OV. Een verslechtering daarvan in de vorm van enerzijds vergroting van de afstand of anderzijds verslechtering van de bereikbaarheid vind ikj een slecht idee.

Gevolgen voor alternatief Klaverblad

Het Klaverblad, zoals dat in de schetsen te zien is, geeft een grote grondbelasting. Het OV-knooppunt kan in dit alternatief niet blijven waar het is; het zal in dat geval fors opschuiven in zuidelijke richting. Voor de fietsverbinding is in het schetsontwerp geen oplossing.

Ik vind dit alternatief geen oplossing voor de reconstructie vanwege de aspecten bereikbaarheid Eext-Gieten, Landschapsinpassing en de bereikbaarheid OV(knooppunt). Ik zie ook geen mogelijkheden binnen dit alternatief om alsnog aan de genoemde belangen tegemoet te komen, derhalve wijs ik dat alternatief af.

Gevolgen voor de verschoven Fly-over

In het alternatief van de zogenaamde verschoven Fly-over zie ik een grote grondbelasting en een significante verschuiving van de N34 richting Eext. De bereikbaarheid van Gieten vanuit Eext per fiets staat onder druk, met name de verbinding langs de N34 richting aansluiting Gieten is in het schetsontwerp niet voorzien.

Ik ben van mening dat dit alternatief zeker niet de optimale keuze is, vanwege het feit dat door de verschuiving naar Eext de geluidbelasting naar Eext negatief zal beïnvloeden en dat het esdorpenlandschap wordt aangetast alsmede de horizonvervuiling vanuit Eext aanzienlijk zal zijn.

Bereikbaarheid OV vanuit Eext, lijkt in orde in dit alternatief, is echter zeker een punt van aandacht, voor het geval toch voor dit alternatief gekozen mocht worden.

Belangrijk bij de afweging van dit alternatief is ook, de vraag of de motivatie van dit alternatief, de vermindering van de geluidbelasting op Gieten NW, wel reëel is, en daarbij de vraag of die reductie in het alternatief gewone Fly-over niet ook gerealiseerd kan worden.

Gevolgen voor het alternatief (gewone) Fly-over

De gewone Fly-over is vast en zeker het goedkoopste alternatief. Dit alternatief ligt daarmee het meest voor de hand. Wel dient naar mijn mening goed gekeken te worden naar de geluidsbelasting vaar de omgeving. Ik ben van mening dat met een doordacht ontwerp de hoogte van de Fly-over beperkt kan worden en daarmee de geluidbelasting.

Door de Rotonde ovaler te maken(de west overgang in westelijke richting op te schuiven) en de toekomstige noord en zuid onderdoorgangen onder de N34 te laten zakken en enkele meters naar de N33 te schuiven, hoeft de Fly-over niet zo hoog te worden als in het schetsontwerp. Hierbij wordt de rotonde feitelijk dubbelbaans op de aansluitingen, waarbij het zogenaamde ¼ verkeer feitelijk niet op de rotonde komt. Opschuiving van de west overgang richting fietsbrug heeft gevolgen voor de aansluiting N33-N34 van uit Assen op de rotonde, met name de doorgangshoogte onder de fietsbrug zal een knelpunt zijn. Dit kan worden opgelost door de fietsbrug iets te verhogen of deze (als geheel) iets in westelijke richting te verplaatsen.

Het idee om de geluidwerende maatregelen in dit alternatief uit te voeren in de vorm van de borstkas van een enorme mammoet kan leiden te een markant landschapspunt wat recht doet aan de omgeving.

Al met al ben ik van mening dat de gewone Fly-over, met realisatie van de genoemde aanpassingen het beste alternatief is.

Partiele verdubbeling N34

Bij dit onderdeel zijn de volgende zaken overwogen:

- Landschappelijke inpassing
- Geluidsbelasting
- Bereikbaarheid N33/N34 vanuit Eext

Vervolgens de gevolgen voor de partiele verdubbeling

Landschappelijke inpassing

De verdubbelde N34 langs Eext, in elk van de 4 alternatieven zal vanaf de rotonde in noordelijke richting dominant aanwezig zijn in het landschap. Ik vind, dat daar waar die dominantie ter plaatse van het verkeersplein onvermijdelijk zal zijn, de dominantie van de weg zelf geminimaliseerd moet worden. De huidige N34 steekt duidelijk boven het landschap uit. De vernieuwde aanleg biedt de mogelijkheid deze verlaagd aan te leggen, zodat deze minder zichtbaar word.

Geluidsbelasting

Ik ben van mening dat die niet hoger moet zijn dan nodig is. Grote schermen of hoge geluidswallen zitten we in het algemeen niet op te wachten, ook die vervuilen het landschap. Wellicht is dat wel nodig op het eerste noodzakelijk hogere gedeelte in de buurt van het verkeersplein.

Op de rest van het traject zou met de door verlaagde aanleg vrijkomende grond een geluidswal kunnen worden aangelegd tot een hoogte van iets meer dan de hoogte van de huidige weg.

Bereikbaarheid N33/N34 vanuit Eext

De bereikbaarheid van het hoofdwegennet vanuit het dorp Eext is niet optimaal. Nu, afhankelijk van het gekozen alternatief voor de partiële verdubbeling, een aanzienlijk deel van de N34 langs Eext op de schop gaat, ben ik van mening dat het realiseren van toe- en afritten overwogen moet worden.

Een directe verbinding vanuit Eext met het hoofdwegennet geeft duidelijke ontlasting van verschillende verkeersknelpunten in de gemeente Aa en Hunze.

Zoekgebied voor de realisatie van die toe- en afritten zie ik in de omgeving van de parkeerplaatsen Koebroeken en Haverlanden aan de N34.

Verdiepte aanleg van de N34 maakt forse aanpassing van de kruisingen met de Heiakkers en Annerweg noodzakelijk. Een fly-over ter plaatse van de genoemde parkeerplaatsen, met aansluiting op de Annerweg richting Annen en het 't Witzand richting Eext met toe- en afritten op de N34,is een mogelijke oplossing. Wellicht kunnen ook ander mogelijkheden worden overwogen.

Gevolgen voor de partiële verdubbeling

De keuze voor één, twee, drie of vier trajecten heb ik geen duidelijke mening over. Vergroting van de verkeersveiligheid op de N34 vind ik uiteraard belangrijk.

Ik ben van mening dat de verdubbelde weg verdiept moet worden aangelegd met de beperkte geluidswallen.

Toe- en afritten overwegen nu het kan. Het dorp Eext heeft inmiddels 50 jaar de nabijheid van de N33 en N34 ervaren, maar nooit adequate toegang gehad. Dit is de gelegenheid om daar verandering in te brengen.

Zienswijze 70

Van: woensdag 15 april 2020 22:14
Verzonden: provincie Drenthe
Aan: Zienswijze gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. M. P
Onderwerp:
DIV
Categorieën:

PROVINCIE DRENTHE
Nr. 2020000872
Ingek.: 15 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Geachte heer/mevrouw,

Ik heb kennis genomen van uw plannen voor gedeeltelijke verdubbeling van de N34 en de aanpak van het verkeersplein Gieten. Met deze mail dien ik mijn zienswijze in.
Ik begrijp dat de verkeersdoorstroming in Gieten aangepakt moet worden en ook dat het aantal verkeersongelukken op de N34 naar beneden moet. Wat ik niet begrijp is dat de provincie denkt dit te kunnen bereiken door de N34 gedeeltelijk te verdubbelen. De weg doorsnijdt natuurgebieden met enorme natuur- , landschaps- en archeologische waarden. Dat is op dit moment al erg jammer, maar goed, de weg ligt er. Verdubbeling zal veel van deze waarden onnodig aantasten. Ook de stikstofuitstoot wordt verhoogd bij verdubbeling, dat kan de provincie toch moeilijk uitleggen naar alle andere partijen die door de stikstofuitstoot niet verder kunnen met hun bedrijf, zoals de bouw en de boeren.
Ik denk ook dat het de doorstroming niet bevordert als je automobilisten harder laat rijden op kleine stukjes. Dat heeft ook tot gevolg dat er geremd moet worden en dat levert gevaarlijke verkeerssituaties op in plaats van dat het de doorstroming bevordert.
Beter zou het zijn om een maximumsnelheid van 80 km per uur in te stellen voor al het verkeer op de N34. Hiermee voorkom je gevaarlijke inhaalacties die nu vaak oorzaak zijn van ongelukken. Om de bestuurders te verleiden is het wellicht nodig om de inrichting van de weg aan te passen, maar dat zal het probleem niet zijn.
Doorstroming wordt bevorderd door iedereen een gelijke snelheid te laten rijden en verschillen in snelheid juist niet en het zorgt bovendien voor meer ongelukken.
Ik hoop dat de provincie tijdig tot inkeer komt en dat dit onzalige plan dat onomkeerbare schade aan de natuur en het landschap toebrengt in de prullenbak belandt.

Met vriendelijke groet,

Zienswijze 71

Van:
Verzonden: woensdag 15 april 2020 15:24
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: zienswijze verbreding N34 en aanpassing verkeersplein Gieten

Urgentie: Hoog

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000869
Ingek.: 15 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Beste dames en heren,

in 2014 ben ik vanwege mijn astma uit Zwolle naar Drenthe verhuist, voor de over het algemeen veel schonere lucht.

Onlangs heb ik de gezonde plek in Nieuw Annerveen helaas moeten verruilen voor de minder gezonde plek in Eext, op 535 meter van de N34.

Wanneer de N34 wordt verbreed en ook het verkeersplein bij Gieten wordt aangepast zal ik wederom moeten verhuizen vanwege de verdere toename van verkeer.
Echter, met de huidige "woningnood" (oftewel zeer lange wachtlijsten bij woningbouw-cooperaties) zit ik voorlopig "vast" in Eext.

De verbreding van de N34 en ook het aanpassen van het verkeersplein bij Gieten zal als doel hebben een betere doorstroming, maar de ervaring leert telkens -bij vergelijkbare aanpassingen elders in het land- dat het verkeer alleen maar zal toenemen.

Daarom verzoek ik u vriendelijk en ook dringend niet alleen te kijken naar de invloed op Natura 2000 gebieden, maar ook naar de invloed op de volksgezondheid.

Graag verneem ik van u.

Met vriendelijke groet,

's avonds & vrijdag & zaterdag
Andere dagen via email

Zienswijze 72

Van: woensdag 15 april 2020 15:29
Verzonden: provincie Drenthe
Aan: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34
Onderwerp:
Bijlagen:

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000870
Ingek.: 15 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Zienswijze. 15-4-2020.

Geachte heer Pasjes,

Hierbij de kopie van oud Gasselte (archeologische waarde) uit het boek: Geschiedenis van DRENTHE een archeologisch perspectief.
Dit pleit ervoor om de verdubbeling van de rijbaan aan de westkant te leggen.
Bovendien is er na het viaduct (afslag Stadskanaal) richting Borger een tunnel voor het langzame verkeer naar het dorp Gasselte.
Deze tunnel moet in de toekomst verlengd worden en aan de westkant is er alleen maar ruimte om dit te verwezenlijken.
Ook zou hierbij een ander knelpunt opgelost kunnen worden i.v.m. de ligging van een grote manege.
De colonnes paarden naar het staatsbos moeten over het zelfde fietspad als de fietsers.
Een nieuwe fietserstunnel (veel minder steil als nu) zal veel ongemak oplossen.

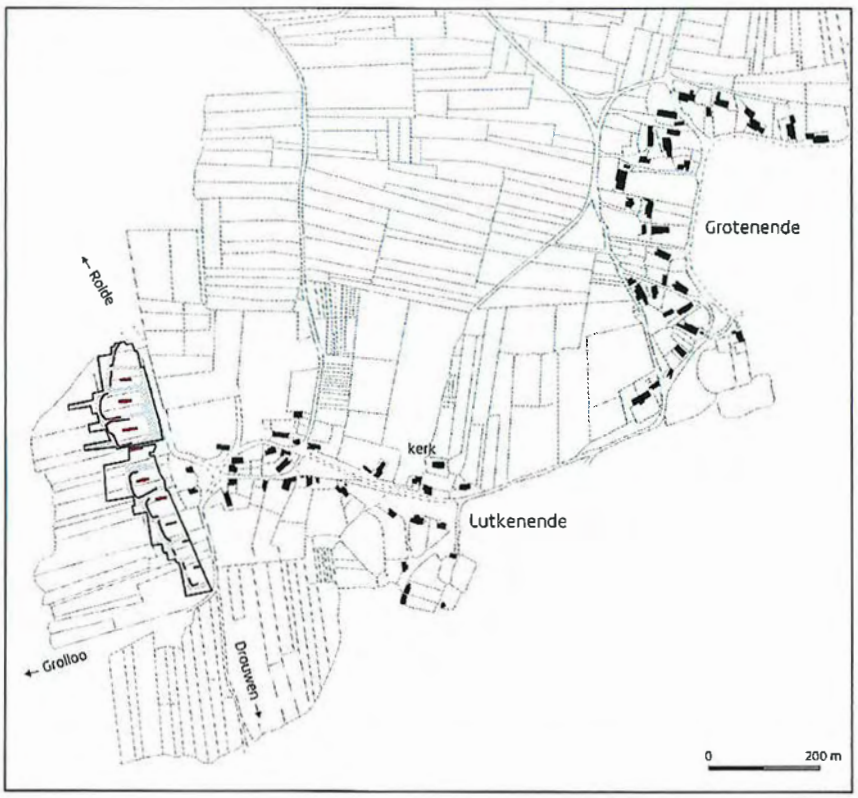
Hoogachtend,

Havelte op de oudste kadasterkaarten (1832). Afgerond-rechthoekige 'blokken' met bebouwing worden omgeven door elkaar kruisende wegen.

– omdat hij in andere paragrafen nog minder op zijn plaats is – bespreek ik hier ook de Ballerkuil.

Tjalling Waterbolk heeft zich uitvoerig met de ontwikkeling en de structuur van de grote Drentse esdorpen beziggehouden. Op basis van de oudste kadasterkaarten kwam hij tot de conclusie dat veel dorpen oorspronkelijk een min of meer blokvormige structuur hadden, waarbij de 'blokken' (afgerond-)rechthoekig of ovaal kunnen zijn, en van elkaar gescheiden door een systeem van elkaar haaks kruisende wegen. De boerderijen stonden op de door wegen omgeven 'blokken'. (Dit roept onmiddellijk het beeld op van Odoorn zoals we dat in hoofdstuk 10 hebben leren kennen.) Aan de randen lagen de brinken, een eventuele kerk lag eveneens aan de rand van de nederzetting. Dit beeld weerspiegelt de vroegmiddeleeuwse situatie, dat wil zeggen de situatie vanaf de 9e eeuw. Sommige

De opgraving Gasselte (1975-1977) weergegeven op de oudste kadasterkaart (1832). Op schematische wijze zijn de tien erven en hoofdgebouwen van fase 2 weergegeven (10e eeuw). De huizen zijn alle van het type Gasselte A.



dorpen hadden a
bebouwing.

Archeologisch
derzettingen op h
in grote, eenbeuki
onderscheidt vijf ty
van het type Odoorn
De eerste vier typen
14e eeuw bestrijken
vormig gebogen lang
van zeker 19 tot soms
Gasselte-serie, zeker
vaak uitkubbingen langs de lange
verdiept (potstal). Het type Pesse,
verscheen, markeerde het einde va
'bootvormige' huizen. Huizen van
lengte van 18 tot 36 m bereiken en
uitkubbingen voor het vee. Het typ
jongste opgegraven plattegronden
grote stijlen niet meer ingegraven
steen of baksteen geplaatst. De na
de archeologische naar de historis
was daarmee een feit. In historisch
bleek de maatvoering van het type

Dat we de bovenstaande huistyp
ben, danken we aan gravend onde
schillende plaatsen in Drenthe is
in Odoorn, Gasselte en Pesse, ma
Dalen-Westakkers, Zeijen-Vorenk
Midlaren-De Bloemert, Hooghale
Hoofdstraat en Sleen.

De vroegmiddeleeuwse nederze
in hoofdstuk 10 al ter sprake kwa
lijk het begin van de 10e eeuw. De
huizen zijn van het type Odoorn C
9e eeuw. Hoe groot die nederzetti
maar het zal hooguit een handjew
zijn. De opgravers schrijven een z
ren aan de jongste fase toe, toen d
plaatst was en het oude nederzetti

Zienswijze 73

Van:
Verzonden: woensdag 15 april 2020 11:54
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 t.a.v. dhr. M. Pasjes

Categorieën: DIV

Beste heer M. Pasjes,

Ik woon in Annen, dicht tegen de N34 aan en we maken er zelf ook elke dag gebruik van voor woonwerkverkeer. Ik zou graag een idee uitgewerkt zien dan het dorp Annen direct verbonden wordt met het natuurgebied in Anloo. Bijvoorbeeld door de autoweg tussen de Annerweg / Anlooerweg en de schipborgerweg te laten zakken. Dit heeft meerdere voordelen, de mensen uit het dorp kunnen makkelijk de natuur in, het is ook een mooie aansluiting met de natuur, er is minder geluidshinder in het dorp en ook in de natuur (en daar is nogal wat geluidshinder) en hopelijk trekt het ook meer touristen aan.

Ik hoor graag van u wat u van deze zienswijze vindt.

Mvg,

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000861
Ingek.: 15 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Zienswijze 74

Van: woensdag 15 april 2020 14:04
Verzonden: provincie Drenthe
Aan: Zienswijze NRD gedeeltelijke verdubbeling N34
Onderwerp:
DIV
Categorieën:

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000864
Ingek.: 15 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Geachte heer M. Pasjes,

Hierbij dien ik een zienswijze in m.b.t. het plan om de N34 gedeeltelijk te gaan verdubbelen tussen Emmen en De Punt.

Door de N34 gedeeltelijk te gaan verdubbelen wordt naar mijn mening het Landschap verder doorsneden en zodoende onevenredig zwaar aangetast.
Ondanks dat de voorziene verdubbeling plaats vindt op plekken waar dit vanuit landschappelijk oogpunt minder gevoelig lijkt.

De tijdswinst welke kan worden behaald is echt marginaal en daarom naar mijn mening niet relevant als het economisch argument daarbij een rol zou spelen.
Voor wat betreft de verkeersveiligheid verwijs ik naar de oplossing welke de provincie Overijssel recent op de N34 heeft getroffen v.w.b. het tracé Coevorden - Hardenberg.
De N34 tussen Emmen en De Punt kan vergelijkbaar worden verbreed zodanig, dat een brede "groenstrook" op de as wordt gerealiseerd voorzien van doorgetrokken strepen waarbij er een inhaalverbod gaat gelden.
Door op deze wijze betreffend tracé te reconstrueren ontstaat naar mijn mening eveneens een veiliger N34 welke tevens uit financieel oogpunt interessant is.

Een voorziene reconstructie van het knooppunt Gieten ondersteun ik overigens van harte.
Tot zover.

met vriendelijke groet,

Zienswijze 75

Van: woensdag 15 april 2020 14:31
Verzonden: provincie Drenthe
Aan:
CC: Zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34
Onderwerp: Zienswijze.docx
Bijlagen:
DIV
Categorieën:

Beste heer Pasjes, hierbij ontvangt u mijn zienswijze. Graag ontvang ik een bericht dat deze mail in goede orde ontvangen is

Met vriendelijke groet,

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000866
Ingek.: 15 APR. 2020
TEAM: NV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Gedeputeerde Staten van Drenthe
Team Verkeer en Vervoer
De heer M. Pasjes

Schipborg, 14 april 2020

Onderwerp: zienswijze NRD gedeeltelijke verdubbeling N34

Geacht college, beste heer Pasjes,

met deze zienswijze wil ik mijn reactie geven op de concept Nota Reikwijdte en Detail gedeeltelijke verdubbeling N34 en reconstructie verkeersplein Gieten (*besluit GS 25 februari 2020, kenmerk 5.5/202000091*).

Sinds ik als bewoner van xxxx, en direct aanwonende van de N34, lucht kreeg van de voorgenomen plannen om de N34 gedeeltelijk te verdubbelen, heb ik mij actief opgesteld om informatie te verzamelen en ideeën aan te leveren. Zo heb ik de heer Brink, toenmalig gedeputeerde van verkeer, meermaals gesproken en bevraagd over de plannen. Ik heb namens een groep bewoners ingesproken bij een vergadering van de Provincie om onze zorg te uiten en voor te leggen hoe wij als bewoners tegen deze plannen aankeken. Ik heb mij -op verzoek van de provincie-opgegeven als lid van de klankbordgroep waarbij ik met name verbaasd was over de vooringenomenheid (er werd toegewerkt naar een gewenste conclusie) van de plannen en de schijntegenstelling (natuurlijk zijn alle ideeën welkom!) die daar ten tonele gebracht werd.

Hieronder vindt u mijn bezwaren m.b.t. de Nota Reikwijdte en Detail

Verkeersveiligheid

- Eén van de hoofddoelstellingen is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het aanleggen van vier trajecten asfalt wordt als veiligste variant alternatief voorgesteld. In de tabel op pagina 34 van bijlage 3 wordt dit alternatief als zeer negatief scenario neergezet, maar dit zie je niet terug bij de weging en de eindscore van diezelfde tabel. Als je bij het afgeleide doel (conflicten bij samenvoeging) aangeeft dat dit dubbel negatief is (de verkeersonveiligheid neemt toe!) dan zou je dit ook terug moeten zien in de eindscore. En dit zou vervolgens ook gevolgen moeten hebben voor de conclusie.
- In bijlage 3, paragraaf 4.2.1 constateert Sweco bij het kopje '*Beperk onderlinge snelheidsverschillen*' dat bij een fysieke scheiding van de beide weghelften het aantal frontale en zware ongevallen zal afnemen, en dat '.....*op basis van deze informatie mag worden verwacht dat als gevolg van de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 het aantal dodelijke ongevallen bij <u>alle</u> verdubbelingsalternatieven met ongeveer 20-25% zal reduceren (indien ca. 30% van het traject wordt verdubbeld). Op het aantal ongevallen met ziekenhuisopname is dit verschil beperkt tot een reductie van ca. 5-10%'.* De reductie van dodelijke verkeersslachtoffers is met de voorgestelde maatregelen 'slechts' 20-25%. De oplossing van het gedeeltelijke verdubbelen is suboptimaal en staat in schril contrast met de ambitie van de provincie Drenthe om het aantal verkeersslachtoffers te reduceren naar nul[1].
- De maatregelen die sinds een paar jaar genomen worden om de weg veiliger te maken, hebben effect op de cijfers mbt. dodelijke ongevallen en verkeersslachtoffers en blikschade: 7 van de 10 dodelijke ongevallen vonden plaats op of in de buurt van deze gelijkvloerse

[1] Bron: website Provincie Drenthe

kruisingen[2]. Er wordt al geruime tijd gewerkt aan het opheffen van 4 gelijkvloerse kruisingen op de N34 (o.a. bij Odoorn, Klijndijk en straks bij Emmen-west). De positieve gevolgen van deze maatregelen (minder dodelijke ongevallen, verbetering doorstroming) ontbreken in de cijfers van Sweco. Dit is een grote omissie in de NRD waardoor de beeldvorming over de N34 en de getrokken conclusies onnodig negatief beïnvloed wordt.

- In de rapportage van Sweco ontbreken de oorzaken van de dodelijke ongelukken terwijl deze van invloed zijn voor de keuze waar je wilt verdubbelen en waar niet.
- Bewijs ontbreekt dat een gedeeltelijke verdubbeling van de N34 de oplossing is voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en/of het verminderen van ongelukken. Voorbeeld is de verdubbelde N33 (van Assen naar Veendam). Sinds eind 2014/begin 2015 is deze weg 4 baans geworden maar het aantal ongelukken is niet significant afgenomen (zie ook bijlage 3 van Sweco). Uit snelheidscontroles blijkt dat 70-80% te hard rijdt. Een gedeeltelijke verdubbeling leidt onherroepelijk tot harder rijden op die trajecten waar het mag
- Onduidelijk is welke ongelukken uit de afgelopen jaren voorkomen hadden kunnen worden met een gedeeltelijke verdubbeling. Als je dit weet zou je ook weten waar je ingrepen aan de N34 zou moeten doen, en welke dat zouden moeten zijn.
- de relatie tussen het verhogen van de onderlinge snelheid van weggebruikers en de toename van (dodelijke) ongevallen wordt in de plannen niet uitgewerkt, terwijl dit één van de belangrijkste oorzaken is van het ontstaan van ongelukken.
- Bij de *theoretische* rijtijdwinst gaat men steevast uit van het halen van de maximumsnelheid, terwijl deze snelheid op de N34 niet gehaald wordt. Men zou bij de berekeningen dus uit moeten gaan van de reële gemiddelde snelheid.

Nut en noodzaak

- De voorgestelde maatregelen in het NRD dragen nauwelijks bij aan de geformuleerde doelstelling én ze zijn suboptimaal: na de voorgestelde ingrepen zal het aantal verkeerdoden echter niet substantieel verminderen[3], leveren de ingrepen een beperkte theoretische rijtijdwinst (1-3 minuten) op voor iedereen die het traject Emmen-De Punt aflegt (*slechts 17-20%*). De gemiddelde snelheid gaat slechts een fractie omhoog. De maatregelen voldoen daarnaast onvoldoende aan het uitgangspunt 'no-regret' want éénmaal gelegd asfalt wordt nooit weer weggehaald, wat het idee versterkt dat het gaat om een volledige verdubbeling. Vanwege een beperkt taakstellend budget wordt er van alles een beetje gedaan (iets aan het knooppunt Gieten, drie óf vier trajecten gedeeltelijk verdubbelen) in de hoop en verwachting dat het voldoende is.
- Als straks de gedeeltelijke verdubbeling een feit is, hoe lang duurt het dan voordat een bus die gemiddeld 90 km per uur haalt een vrachtwagen heeft ingehaald die gemiddeld 85 km rijdt? En wat doen automobilisten die daar weer achter zitten te drukken?

Alternatieven

- Op verzoek van de provincie heb ik alternatieven aangedragen die minder ingrijpen op de natuur, minder investering vragen en die in mijn ogen wél effect sorteren. De inbreng die ik geleverd heb -maar ook andere deelnemers aan de klankbordgroep- zie ik niet of onvoldoende terug in de nota. Voorbeelden van alternatieven (of een combinatie daarvan) die ik heb aangedragen zijn:
    - verlaging van de maximumsnelheid in de spits naar 80 km/uur

[2] In een onderzoek van de Grontmij uit 2007 wordt hier ook over gesproken en verwezen naar een studie van het Rijk uit 1994. Conclusie: maak kruisingen ongelijkvloers en vervang de gelijkvloerse kruisingen die er nog zijn door ongelijkvloerse varianten.

[3] Rapportage Sweco, Bijlage 3, paragraaf 4.2.1., 'beperk onderlinge snelheidsverschillen'

    - het instellen van trajectcontroles (navraag bij het Openbaar Ministerie leert dat als trajecten minimaal 1,5 km lang en niet teveel op- en afritten hebben, dit mogelijk is)
    - het instellen van een algeheel inhaalverbod
    - aanbrengen van een middengeleider (bv. in de vorm van blokken of omhoogstaande rubberen flappen) die het inhalen onmogelijk maakt
    - kijken naar vergelijkbare N-wegen en de ingrepen die daar gedaan zijn en die werken overnemen (bv. de N57 en de N50);
    - het verharden van de berm waardoor een stuurfout niet direct fataal is;
    - verbeteren/verlengen van de bestaande in- en uitvoegstroken;
    - gebruik te maken van technologische hulpmiddelen om files tegen te gaan of notoire verkeersovertreders te beboeten;
- De inzet van nieuwe en innovatieve technologieën (o.a. rijtijdsignalering, verkeersgeleidingssytemen, adaptive cruise control, Smart Mobility) werd in de klankbordgroep categorisch van de hand gewezen als te duur of te innovatief (niet bewezen dat het werkt!) terwijl het gebruik hiervan notabene een ambitie is van de provincie[4] ! Met deze opstelling in het onderzoek laat de Provincie zien dat zij volledig gefocust is op één oplossing (de volledige verdubbeling van de N34) en niet open staat voor werkbare alternatieven.
- Alle alternatieven die realistisch en haalbaar zijn en een bijdrage leveren aan de doelstellingen moeten in deze fase onderzocht worden.

Stikstof/fijnstof

- De recente uitspraak van de Raad van State inzake de PAS is herhaaldelijk in de klankbordgroep ter sprake gekomen, maar is er in de NRD op geen enkele manier rekening gehouden met deze uitspraak en de gevolgen ervan op de plannen; de invloed van de uitspraak wordt vooruitgeschoven naar de MER. Een gemis omdat de kans groot is dat de plannen opnieuw doorgerekend moeten worden, met alle financiële gevolgen dan dien, verlies aan tijd, etc.
- In alle 9 voorgestelde varianten in de NRD zal de snelheid op de N34 naar verwachting verhoogd worden én zal er een toename van verkeer zijn. Beide aspecten zorgen voor meer stikstof in kwetsbare natuurgebieden welke van invloed zijn op de doelen die met deze gebieden beoogd wordt. Een milieuvriendelijker variant die recht doet aan natuur, verkeer én de geformuleerde doelstellingen ontbreekt in het NRD

Mijn conclusie is dat er toegewerkt wordt de volledige verdubbeling van de N34. Onderzoek van Sweco laat zien dat de N34 echter tot 2040 geen afwikkelingsproblemen kent. In de NRD is echter alleen het meest positieve scenario mbt. de groei van het verkeer opgenomen (beter voor de cijfers en de uitkomsten?), terwijl de scenario's waarbij sprake is van krimp uitgesloten worden.

Met vriendelijke groet,

[4] Bron: website Provincie Drenthe '*Er is een goede balans tussen mobiliteit en leefomgeving. We benutten kansen om het verkeer slim en schoon te maken. We experimenteren met innovatieve, duurzame oplossingen en nieuwe technologie. Samen met onze partners werken we aan verkeersveiligheid: samen richting nul verkeersslachtoffers!*'

Zienswijze 76

Van: Penning Meester
Verzonden: woensdag 15 april 2020 14:51
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34
Bijlagen: Zienswijze Dorpsbelangen Eext.docx
Categorieën: DIV

Geachte heer M.Pasjes,

Hierbij dien ik graag een zienswijze van Commissie Dorpsbelangen in namens de inwoners van Eext. Voor eventuele vragen of discussiepunten gaan we graag met u in gesprek.
We wensen jullie veel wijsheid toe in jullie keuzes.

Groeten,
Dorpsbelangen Eext

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000860
Ingek.: 15 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Zienswijze Commissie Dorpsbelangen Eext NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34

De commissie dorpsbelangen spreekt namens alle inwoners van Eext

De bijdrage van de Commissie Dorpsbelangen Eext betreft 2 hoofdonderdelen:

1. Reconstructie Rotonde
2. Partiele verdubbeling N34

We begrijpen dat het een integraal project betreft, echter de indeling maakt het beschrijven van onze zienswijze ons inziens eenvoudiger. Eerst een beknopte samenvatting op hoofdlijnen:

Samenvatting:

Commissie Dorpsbelangen Eext vindt de keuze voor het alternatief **gewone fly-over** de beste keuze, mits deze zodanig aangepast wordt uitgevoerd dat de geluids en landschappelijke impact worden beperkt (dmv van hoogte beperking, geluidsdemping en architectonische invulling passende bij de omgeving). Commissie Dorpsbelangen Eext is van mening dat de verdubbelde N34 verlaagd moet worden aangelegd, met geluidswallen ter hoogte van de huidige weg.

Commissie Dorpsbelangen Eext vind dat toe- en afritten naar de N34 moeten worden overwogen.In het algemeen wordt er voor de verkeerssituatie een “no regrets” aanpak gehanteerd, wat volgens ons ook hoort te gelden voor het inpassen in de omgeving. Hierbij mag wat ons betreft wel verder gekeken worden dan de huidige regels om dit mooie stukje Drenthe zo mooi en leefbaar mogelijk te houden, nu maar ook in de toekomst. De verkeersdruk zal in de toekomst toenemen en dit is een van de onderbouwingen van de provincie voor het bevorderen van de doorstroming. In het licht van de toekomst zal er dan ook nu al rekening gehouden moeten worden met toekomstig overlast.

Reconstructie Rotonde

In onze zienswijze aangaande de reconstructie nemen we de volgende zaken in overweging:

- Bereikbaarheid Eext – Gieten
- Geluidsbelasting
- Landschappelijke inpassing
- Bereikbaarheid OV(knooppunt)

Daarna beschrijven we de gevolgen die dat voor de verschillende alternatieven naar ons idee moet hebben.

Bereikbaarheid Eext- Gieten

De bereikbaarheid Eext – Gieten met name per fiets via de fietsbrug over de N33 en de onderdoorgang onder de N34 en via de parallelweg langs de N34, richting de

aansluiting van Gieten op de N34, mag ons inziens niet slechter worden dan die nu is.

Geluidsbelasting

De geluidsbelasting op de omgeving mag niet groter worden dan strikt noodzakelijk is. Wij zijn van mening dat er maximale inspanning moet worden gedaan in de ontwerpfase teneinde die geluidsbelasting te minimaliseren. Door een verhoging van het rijverkeer in het landschap tov van de huidige situatie en een verhoging van de snelheid ter plaatse (het verkeer zal geen snelheidsbeperkende rotonde meer ondervinden) zal de geluidssituatie drastisch veranderen. Gieten en Eext liggen ook aan de N33, waarvan in beide dorpen al een behoorlijke geluidsdruk ervaren wordt, ondanks dat dit

Landschappelijke inpassing

De gereconstrueerde rotonde zal zeker te zien zijn. Wij vinden hoe minder hoe beter, echter als het dan toch moet, dan maar op een wijze die recht doet aan de omgeving.

Wij zouden een inpassing, waarbij geluidwerende maatregelen middels schermen of wanden tussen bijvoorbeeld de vorm van de ribben van een mammoet wel een mooi idee vinden dat past in de culturele plaatje van de omgeving.

Deze geluidswerende wanden zouden eventueel gecombineerd kunnen worden met zonnepanelen, zodat deze geluidswanden multifunctioneel worden ingezet.

Tevens zijn we van mening dat het grondgebruik voor het gereconstrueerde verkeersplein niet groter moet zijn dan nodig is; het esdorpenlandschap verdient bescherming.

Bereikbaarheid OV(knooppunt)

Het OV knooppunt op de huidige plaats en de bereikbaarheid daarvan via de fietsbrug over de N33 en de onderdoorgang onder de N34 voorziet Eext van kwalitatief goed OV. Een verslechtering daarvan in de vorm van enerzijds vergroting van de afstand of anderzijds verslechtering van de bereikbaarheid vinden wij een slecht idee. Enkele jaren geleden is de enige busverbining met Eext opgeheven waardoor de bereikbaarheid van Eext verminderd is en een verdere vermindering van bereikbaarheid van vervoer met het OV vanaf Eext zou een voor Eext grote klap zijn voor de leefbaarheid.

Gevolgen voor alternatief Klaverblad

Het Klaverblad, zoals dat in de schetsen te zien is, geeft een grote grondbelasting. Het OV-knooppunt kan in dit alternatief niet blijven waar het is; het zal in dat geval fors opschuiven in zuidelijke richting. Voor de fietsverbinding is in het schetsontwerp geen oplossing.

Wij vinden dit alternatief geen oplossing voor de reconstructie vanwege de aspecten bereikbaarheid Eext-Gieten, Landschapsinpassing en de bereikbaarheid

OV(knooppunt). We zien ook geen mogelijkheden binnen dit alternatief om alsnog aan de genoemde belangen tegemoet te komen, derhalve wijzen we dit alternatief af.

Gevolgen voor de verschoven Fly-over

In het alternatief van de zogenaamde verschoven Fly-over zien we een grote grondbelasting en een significante verschuiving van de N34 richting Eext. De bereikbaarheid van Gieten vanuit Eext per fiets staat onder druk, met name de verbinding langs de N34 richting aansluiting Gieten is in het schetsontwerp niet voorzien.

De Commissie Dorpsbelangen Eext is van mening dat die alternatief zeker niet de optimale keuze is, vanwege het feit dat door de verschuiving naar Eext de geluidbelasting naar Eext negatief zal beïnvloeden en dat het esdorpenlandschap wordt aangetast alsmede de horizonvervuiling vanuit Eext aanzienlijk zal zijn.

Bereikbaarheid OV vanuit Eext lijkt in orde in dit alternatief, , maar voor het geval toch voor dit alternatief gekozen mocht worden is de bereikbaarheid van het OV per fiets een aandachtspunt, zoals boven benoemd.

Belangrijk bij de afweging van dit alternatief is ook, de vraag of de motivatie van dit alternatief, de vermindering van de geluidbelasting op Gieten NW, wel reëel is, en daarbij de vraag of die reductie in het alternatief gewone Fly-over niet ook gerealiseerd kan worden. Het lijkt ons wenselijker (Voor zowel Eext en Gieten) om de geluidsbelasting zoveel mogelijk bij de bron aan te pakken en de verspreiding van het geluid zodoende zo min mogelijk plaats te laten vinden. Ons inziens kunnen meerkosten van een verschoven fly-over (met het doel tot lagere geluidsbelasting) beter in goede geluidswerende maatregelen gestopt worden voor de gewone fly-over.

Gevolgen voor het alternatief (gewone) Fly-over

De gewone Fly-over is vast en zeker het goedkoopste alternatief. Dit alternatief ligt daarmee het meest voor de hand. Wel dient naar onze mening goed gekeken te worden naar de geluidsbelasting vaar de omgeving. Wij zijn van mening dat met een doordacht ontwerp de hoogte van de Fly-over beperkt kan worden en daarmee de geluidbelasting.

Door de Rotonde ovaler te maken (de west overgang in westelijke richting op te schuiven) en de toekomstige noord en zuid onderdoorgangen onder de N34 te laten zakken en enkele meters naar de N33 te schuiven, hoeft de Fly-over niet zo hoog te worden als in het schetsontwerp. Hierbij wordt de rotonde feitelijk dubbelbaans op de aansluitingen, waarbij het zogenaamde ¼ verkeer feitelijk niet op de rotonde komt. Opschuiving van de west overgang richting fietsbrug heeft gevolgen voor de aansluiting N33-N34 van uit Assen op de rotonde, met name de doorgangshoogte onder de fietsbrug zal een knelpunt zijn. Dit kan worden opgelost door de fietsbrug iets te verhogen of deze (als geheel) iets in westelijke richting te verplaatsen.

Het idee om de geluidwerende maatregelen in dit alternatief uit te voeren in de vorm van de borstkas van een enorme mammoet kan leiden te een markant landschapspunt wat recht doet aan de omgeving.

Al met al is de Commissie Dorsbelangen Eext van mening dat de gewone Fly-over, met realisatie van de genoemde aanpassingen het beste alternatief is en dat wat ons betreft dit verreweg een betere keuze is dan een verschoven fly-over of een klaverblad.

Partiele verdubbeling N34

Bij dit onderdeel zijn de volgende zaken overwogen:

- Landschappelijke inpassing
- Geluidsbelasting
- Bereikbaarheid N33/N34 vanuit Eext

Vervolgens de gevolgen voor de partiele verdubbeling

Landschappelijke inpassing

De verdubbelde N34 langs Eext, in elk van de 4 alternatieven zal vanaf de rotonde in noordelijke richting dominant aanwezig zijn in het landschap. Wij vinden dat daar waar die dominantie ter plaatse van het verkeersplein onvermijdelijk zal zijn, de dominantie van de weg zelf geminimaliseerd moet worden. De huidige N34 steekt duidelijk boven het landschap uit. De vernieuwde aanleg biedt de mogelijkheid deze verlaagd aan te leggen, zodat deze minder zichtbaar word.

Geluidsbelasting

Commissie Dorpsbelangen Eext is van mening dat die niet hoger moet zijn dan nodig is. Grote schermen of hoge geluidswallen zitten we in het algemeen niet op te wachten, ook die vervuilen het landschap. Wellicht is dat wel nodig op het eerste noodzakelijk hogere gedeelte in de buurt van het verkeersplein.

Op de rest van het traject zou met de door verlaagde aanleg vrijkomende grond een geluidswal kunnen worden aangelegd tot een hoogte van iets meer dan de hoogte van de huidige weg.

Bereikbaarheid N33/N34 vanuit Eext

De bereikbaarheid van het hoofdwegennet vanuit het dorp Eext is niet optimaal. Nu, afhankelijk van het gekozen alternatief voor de partiële verdubbeling, een aanzienlijk deel van de N34 langs Eext op de schop gaat, zijn wij van mening dat het realiseren van toe- en afritten overwogen moet worden. We zouden graag zien dat de provincie de mogelijkheden hiervoor onderzoekt in overleg met het dorp Eext.

Een directe verbinding vanuit Eext met het hoofdwegennet geeft duidelijke ontlasting van verschillende verkeersknelpunten in de gemeente Aa en Hunze.

Zoekgebied voor de realisatie van die toe- en afritten zien wij in de omgeving van de parkeerplaatsen Koebroeken en Haverlanden aan de N34.

Verdiepte aanleg van de N34 maakt forse aanpassing van de kruisingen met de Heiakkers en Annerweg noodzakelijk. Een fly-over ter plaatse van de genoemde parkeerplaatsen, met aansluiting op de Annerweg richting Annen en het 't Witzand richting Eext met toe- en afritten op de N34,is een mogelijke oplossing. Wellicht kunnen ook ander mogelijkheden worden overwogen.

Gevolgen voor de partiële verdubbeling

De keuze voor één, twee, drie of vier trajecten hebben wij geen duidelijke mening over. Vergroting van de verkeersveiligheid op de N34 vinden we uiteraard belangrijk, maar moet in balans zijn met de nadelen die aanpassingen met zich meebrengen.

Commissie Dorpsbelangen Eext is van mening dat de verdubbelde weg verdiept moet worden aangelegd met de beperkte geluidswallen. Toe- en afritten overwegen nu het kan.

Zienswijze 77

28 maart 2020

Provincie Drenthe
Dhr. M. Pasjes
Postbus 122
9400 AC. Assen.
Per e-mail: post@drenthe.nl

Betreft: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34

Geachte heer Pasjes,

Onderstaand geef ik mijn zienswijze ten aanzien van de NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34/reconstructie rotonde N34/N33.

Belanghebbende
Ik woon slechts enkele honderden meters afstand van de rotonde N34/N33. Daarnaast maak ik frequent gebruik van het Ov-knooppunt, de N34 en de N33. Ik beschouw mijzelf als belanghebbende bij de voorgenomen verdubbeling en reconstructie.

Reconstructie rotonde
De verschoven fly-over als beste optie.
Vanuit de focusgroep is de variant ingebracht die nu wordt aangeduid als de verschoven fly-over. Die variant is als nader te onderzoeken betrokken in de NRD. Onderstaand geef ik aan waarom deze variant naar mijn mening de beste optie is.

De vorige reconstructie van de rotonde heeft niet het beoogde effect gehad. De dagelijkse files maken dat maar al te zeer duidelijk. Wel is de gelijktijdige aanleg van het OV-knooppunt een goede zet geweest. Het knooppunt ligt centraal en geeft prima overstapmogelijkheden naar alle richtingen en het busverkeer heeft een directe aansluiting op N33/N34. Het is dan ook zaak om het goede te behouden. Tegelijk maakt het OV-knooppunt het onmogelijk om de rotonde te vervangen door een klaverblad. Er is eenvoudigweg te weinig ruimte.
Het is dan ook logisch om de oplossing te zoeken in de vorm van een fly-over. Dat kan in de vorm van een fly-over direct over de bestaande rotonde of in de vorm van de zogenoemde 'verschoven fly-over' westelijk van de rotonde. Beide opties uit voeren met dubbele rijstroken.

Een nieuwe reconstructie moet aan veel eisen voldoen en met veel belangen rekeningen houden. In elke geval moet de doorstroming van het verkeer verbeteren en moet de constructie technisch- en financieel haalbaar zijn. Niet minder belangrijk is, dat rekening gehouden wordt met inpassing in de omgeving, met milieu, geluid, en met toekomstbestendigheid. Bij al deze aspecten geldt dat er gestreefd moet worden naar een "no-regret". Dus niet alleen op verkeerstechnische aspecten Ik zal de verschillende punten kort bij langs gaan.

Doorstroming verkeer
Het verkeer op de rotonde bestaat voor een belangrijk deel uit verkeer van de N34 dat rechtdoor gaat in noordelijke- of zuidelijke richting. Als dat verkeer niet meer over de rotonde hoeft, geeft dat meer ruimte voor de overige verkeersstromen en wordt de doorstroming van de N34 en op de rotonde verbeterd. Er zijn geen moeilijke berekeningen voor nodig om dat vast te stellen.

Technische en financiële haalbaarheid.
Technisch gaat het niet om ingewikkelde constructies en als er niet te veel geld uitgegeven wordt aan gedeeltelijke verdubbelingen in de N34, is er volgens de Provincie met de € 90 miljoen voldoende geld begroot.

Inpassing in de omgeving
Inpassing in de omgeving is erg belangrijk. De Hondsrug is een fantastisch landschap dat uiteraard zo min mogelijk verstoord moet worden. Dat is in de eerste plaats in het belang van haar bewoners, maar ook voor het toerisme als belangrijke economische pijler van het gebied. De N34 heet niet voor niets de Hunebed Highway. Een fly-over bouwen die direct over de N33 en de bestaande rotonde loopt betekent een enorme impact op het landschap. Een dergelijke constructie komt met een doorrijhoogte van bijna 5 meter en een constructiehoogte van zo'n 2 meter al gauw zo'n 6 tot 7 meter hoog te liggen. Om te zien wat dat betekent geeft de fly-over bij Assen Zuid, waar de N33 aansluit op de A28 een indruk. Een dergelijke fly-over midden op de Hondsrug is vanuit landschappelijk oogpunt onaanvaardbaar. De 'verschoven fly-over' is veel beter in te passen in het landschap. Dat kan met een flauwe bocht westelijk langs de rotonde waarbij de weg bijna op maaiveldhoogte kan blijven en waarbij weinig of geen bomenkap noodzakelijk is. Ook de aansluitingen ten noorden en zuiden van de rotonde kunnen met onderdoorgangen laag blijven.
In de tekeningen die opgenomen zijn in de NRD lijkt de noordelijke aansluiting te conflicteren met aanwezige gasleidingen. Naar mijn mening kan er met de aansluiting wel enigszins geschoven worden zodat het conflict er niet is en geen reden kan zijn om af te zien van een verschoven fly-over. Er is behoorlijk wat ruimte.

Milieu en geluid
Omdat de rotonde direct naast het dorp Gieten ligt zijn geluid en fijnstof belangrijke aspecten. De provincie heeft al laten weten dat zij geen investering zal doen in geluidsbeperkende maatregelen, als de geluidsoverlast binnen de (ruime) wettelijke normen blijft. Dit terwijl de bestaande situatie al flinke geluidsoverlast oplevert en de gemeente onvoldoende financiële mogelijkheden heeft om eventueel aanvullende geluidswerende maatregelen te kunnen treffen. Een hooggelegen fly-over, pal naast het dorp, zal ongetwijfeld behoorlijk meer geluidsoverlast opleveren. Verkeer dat omhoog moet produceert meer lawaai en het geluid draagt verder. Een 'verschoven fly-over' daarentegen kan laaggelegen, met weinig impact op het milieu en op grotere afstand van Gieten aangelegd worden, zodat er minder geluidsoverlast zal ontstaan. Verder van Gieten en ook nog ver genoeg van Eext. De 'verschoven fly-over' is ook op dit punt de betere optie.
Het voorgaande neemt niet weg dat de stelling van de provincie, dat zij geen extra investeringen wil doen om tot minder dan de huidige geluidsoverlast te komen, in mijn ogen onaanvaardbaar is. Als je verkeersbelangen serieus neemt moet je ook de omgeving serieus nemen. Dat ben je als provinciaal bestuur aan de inwoners van de provincie Drenthe verschuldigd.

Toekomstbestendigheid
Uiteindelijk zal de verkeersintensiteit op de N33 en de N34 in de komende decennia alleen maar toenemen. Daarom is het belangrijk dat er niet weer een optie gekozen wordt die binnen afzienbare tijd opnieuw problemen oplevert. Een 'verschoven fly-over' komt op een plaats waar meer ruimte is, waardoor er in de toekomst meer mogelijkheden zijn om de beide N-wegen op elkaar aan te sluiten en waarbij de huidige rotonde daarnaast altijd een belangrijke -eventueel secundaire- aansluiting voor het openbaar vervoer en hulpdiensten kan blijven.

Kies voor de beste optie
Het is belangrijk dat de Provincie nu primair kiest voor de beste oplossing voor wat betreft de reconstructie van de rotonde. En die beste oplossing is met een ruime voorsprong de 'verschoven fly-over'. Opnieuw een slechte oplossing voor de rotonde is weggegooid geld en levert problemen op in de toekomst. Het beschikbare budget moet eerst aangewend worden voor de verbetering van de rotonde. Als een gedeeltelijke verdubbeling van de N34, anders dan de fly-over aan de orde zou moeten zijn, kan dat ook nog in een later stadium.

Provinciaal Inpassingsplan (PIP)
De rotonde ligt uitsluitend in de Gemeente Aa en Hunze en is een los te zien gedeelte ten opzichte van de (gedeeltelijke) verdubbelingen van de N34. Er is wat de rotonde betreft geen enkele reden

om gebruik te maken van het Provinciaal Inpassingsplan als planologisch instrument en daarmee als provinciaal bestuur in de plaats te treden van het gemeentebestuur. Het is een project waarbij juiste het gemeentebestuur haar rol moet kunnen spelen, door zelf te beslissen op essentiële punten, met een zo groot mogelijke betrokkenheid van de omgeving of wel de inwoners. Het past niet om als provinciaal bestuur vanaf een grotere afstand beslissingen te nemen met een zo grote impact voor de directe omgeving.

Gedeeltelijke verdubbeling
In de NRD wordt al gesteld dat de gedeeltelijke verdubbelingen een opmaat zijn naar de uiteindelijke beoogde totale verdubbeling. Er is al veel over gezegd in meerdere opiniestukken in de media. Ik maak vrijwel dagelijks gebruik van de N34 en ik heb niet de indruk dat de weg zo vreselijk druk is als wordt voorgespiegeld. De doorstroming is afgezien van de rotonde bij Gieten heel behoorlijk. Meestal 100 km/u en veelal tenminste ruim 80 km/u. Daar is prima mee te leven en het hoeft ook niet onveilig te zijn. Dat laatste vooral ook niet vanwege het feit dat ook de laatste gelijkvloerse kruisingen binnenkort verleden tijd zijn. Uit de onderzoeken volgt ook dat juist niet de drukke momenten veel ongelukken opleveren.

Landschappelijk betekent een verdubbeling van het traject ook nogal wat. De gedeeltelijke verdubbeling is zoals gezegd in de RND maar een tussenstap. Het is daarom noodzakelijk om nu al gelijk alle landschappelijke- en milieugevolgen over het gehele traject in de MER te betrekken. Als je naar de gedeeltelijke verdubbelingen kijkt is het nu mogelijk om dat op plaatsen te doen waar de effecten voor de omgeving nog minder erg lijken. Bij een daarna volgende totale verdubbeling komt ook de totale schade aan de omgeving in beeld. Landschapsvervuiling, aantasting van natuurgebieden, enorme bomenkap en geluidsoverlast over het gehele traject. De provincie past een soort kaasschaafmethode toe. Elke keer wordt er in de loop der jaren weer een stuk natuur opgeofferd. Achtereenvolgens; rondom Odoorn, aansluitingen Exloo, Borger en Gasselte, verdubbeling ter hoogte van Emmen, aansluitingen Klijndijk en Odoorn met parallelweg, en nu weer de gedeeltelijke verdubbelingen meer noordelijk, uiteindelijk uitmondend in een totale verdubbeling.
Dat allemaal ten aanzien van een weg die op een onmogelijk tracé dwars door één van de belangrijkste natuurgebieden van Drenthe loopt.

Bestuurlijke afweging
Zoals ik de NRD lees, is eigenlijk de beslissing al genomen. Uitgangspunt daarbij lijkt een fly-over over de rotonde in combinatie met zoveel mogelijk verdubbeling en alleen voorzieningen ter bescherming van milieu en omwonenden als dat wettelijk strikt noodzakelijk is en uit de MER voortvloeit. Een MER steeds weer op delen van een veel groter project, waardoor de impact steeds veel kleiner lijkt dan die in werkelijkheid is, als we het geheel in ogenschouw nemen.

Er worden op het gebied van de doorstroming van het verkeer meerdere afwegingen gemaakt tussen verschillende varianten en dat alles binnen de begrootte € 90 miljoen.

De NRD mist echter een bestuurlijke afweging tussen noodzaak van verkeersmaatregelen en de gevolgen voor de omgeving. Dat laatste wordt wel benoemd, maar er wordt niets mee gedaan. Waarom is het verkeer uitgangspunt en niet milieu, leefbaarheid, toerisme en dergelijke? Het had ook andersom gekund. Wat willen we handhaven op die aspecten en wat is er dan aan verkeersmaatregelen mogelijk. Omdat vooral de positieve effecten voor het verkeer van verdubbeling marginaal zijn zal de balans in mijn ogen al snel in het nadeel van verdubbeling uitslaan. Veiligheid is een belangrijk issue in het hele verhaal, maar daarvoor zijn zoals uit de NRD blijkt ook wel tussenvormen mogelijk. Tussenvormen die meer recht doen aan de veiligheid op de weg <u>én</u> aan de omgeving. Ook die afweging wordt in de NRD niet gemaakt, doordat er voornamelijk wordt geredeneerd vanuit optimale verkeersveiligheid doormiddel van verdubbeling. De omgeving is bijzaak daarmee is er geen sprake van een bestuurlijke afweging in een breed perspectief.

Samenvattend

- Reconstructie van de rotonde is een must, maar kies daarbij voor behoud van het OV-knooppunt en de verschoven fly-over. Een "no-regret" keuze wat betreft doorstroming van het verkeer en overlast voor Eext en Gieten. Doe dat goed en zorgvuldig.
- Neem direct maatregelen waardoor de geluidsoverlast vergeleken bij de huidige situatie wordt verminderd. Blijf ruim binnen de wettelijke normen.
- Neem bij de MER niet alleen de huidige plannen in ogenschouw maar neem daarbij ook de vervolgstappen op wat langere termijn mee, zodat de totale effecten nu in beeld komen.

- Zorg dat de landschappelijke impact klein blijft.
- Laat gelet op de impact voor de omgeving, de planologische besluitvorming wat betreft de rotonde aan de gemeente Aa en Hunze en hanteer geen provinciaal inpassingsplan.
- Volsta eerst met een verdubbeling bij de rotonde.
- Zet vervolgens het voordeel van eventuele verdere verdubbeling af tegen de nadelen voor de omgeving en beslis dan pas over al dan niet besteding van het restbudget.

Met vrie eli jke eten,

Zienswijze 78

Van: >
Verzonden: dinsdag 14 april 2020 9:54
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbelin g N34 t.a.v. dhr. M. Rosier
Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000826
Ingek.: 14 APR. 2020
TEAM: VV - Marius
TE BEH. DOOR:
DWS: NSAED

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij wil ik een zienswijze indienen aangaande de NRD gedeeltelijke verdubbeling N34 Emmen-De Punt.

Als eerste wil ik opmerken dat de NRD een te beperkt onderzoeksgebied beslaat. Het volledige plangebied zou moeten zijn Emmen-Groningen (N34/A28). Het meeste verkeer op de N34 heeft namelijk de stad Groningen als tussen- of eindbestemming. Dit is een door mij niet-onderbouwde stelling, maar een moeilijk te ontkennen feit. Daarmee is de A28 onlosmakelijk verbonden bij dit project en dient onderdeel van het onderzoek te worden. Knelpunten voor de doorstroming bevinden zich op de N34, in de vorm van verkeersplein Gieten, maar ook op de A28. Hier is sprake van trechtervorming. Een betere doorstroming van de N34 zal leiden tot een grotere toevoer van verkeer op de A28, waardoor daar alsnog congestie ontstaat. Per saldo zal de weggebruiker dus geen voordeel halen bij verbetering van de doorstroming op de N34. De knelpunten bij de samenvoeging met de N34, oprit Haren en mogelijk ook het Julianaplein ook na de aanpak van "ring Zuid" zullen zwaarder worden belast.

De notitie reikwijdte en detailniveau is genaamd "gedeeltelijke verdubbeling". Toch is op dit moment nog onzeker waar deze verdubbeling plaats zal vinden. Dit is in de tekst te vinden en deze stelling wordt onderbouwd door het gebrek aan kaartmateriaal waar de verdubbeling zal plaatsvinden. In mijn optiek is het project daarmee nog te weinig concreet om al in een formele MER-procedure, waarvan de terinzagelegging van de NRD de eerste stap is.

Toch wordt de koppeling met de aanpak van verkeersplein Gieten nadrukkelijk genoemd. Het voorgesteld project leidt daarmee tot 3 verslechteringen van het leefklimaat in Eext op het gebied van geur, fijnstof, licht en geluid. Met name dat laatste. Onder meer omdat de N34 ten oosten van Eext ligt. Oostenwind gaat vaak gepaard met mooi, stabiel, warm weer (in voorjaar, zomer en najaar). Mensen zijn dan meer buiten en ervaren bij uitstek het wegverkeerslawaai. Dit is nu al een punt van aandacht en wordt vergroot door:

1. De auto's dichterbij Eext te brengen indien gekozen wordt voor de "verschoven fly-over"
2. Meer auto's indien wordt gekozen voor verdubbeling
3. Hogere snelheid (=meer overlast) door het verdwijnen van het remmende effect van de rotonde en door de verdubbeling)

Hiermee worden inwoners van Eext onevenredig hard geraakt door de ingreep, zonder daar overigens zelf een voordeel bij te hebben. De gemeente Aa en Hunze heeft niet lang geleden een uitbreiding van de woningvoorraad aan de oostkant van Eext goedgekeurd. De woningen zijn inmiddels gerealiseerd. De bewoners van deze nieuwe woningen zullen het hardst geraakt worden door de negatieve effecten van het project, zo kort na planologische goedkeuring en bouw van deze woningen.

Voor de plannen voor verdubbeling wordt het argument van de verkeersveiligheid ingezet. Bij verkeersplein Gieten is verkeersveiligheid geen argument. Graag zou ik een koppeling met kaart waarop de zware ongevallen te zien zijn in relatie tot de te kiezen locaties voor de verdubbeling.

Verder ben ik benieuwd of de resultaten van het onderzoek naar de doorstroming ten tijde van het inzetten van verkeersregelaars wordt toegepast. Ten tijde van de inzet van de verkeersregelaars was de congestie bij het verkeersplein Gieten namelijk aanzienlijk gereduceerd. Dit geeft mij vertrouwen dat de keuze voor de optimalisering van de rotonde een zeer hoge score moet krijgen in een kosten-baten-analyse. De kosten van deze ingreep zijn

relatief laag. Het effect op de doorstroming relatief hoog en de negatieve effecten voor de bewoners van Eext, maar ook die van Gieten, het laagst.

Tenslotte ben ik benieuwd hoe de toename van het aantal verkeersbewegingen wordt berekend en hoe deze te rijmen valt met de toch al zware stikstofbelasting op de daarvoor gevoelige gebieden.

Met vriendelijke groet,

Verzonden vanuit Mail voor Windows 10

Zienswijze 79

Van: dinsdag 14 april 2020 23:28
Verzonden: provincie Drenthe
Aan: verdubbeling N34
Onderwerp:
DIV
Categorieën:

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000857
Ingek.: 14 APR. 2020
TEAM: VV - Marine
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Provincie Drenthe
NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34

Veertig jaar geleden een leuk huis gekocht aan de oostkant van de toen nog stille N34.
Tegenwoordig met westenwind heel veel verkeersherrie is het minder leuk om er te wonen.
Bij gedeeltelijke verdubbeling komt de verdubbeling onze kant op, worden bomen gerooid en mag je intussen wensen dat doofheid toeslaat.

Dit alles voor de veiligheid van de weggebruikers.
Mijns inziens is er niet gekeken naar alternatieven om deze weg veilig te maken.
En dan bedoel ik zonder verdubbeling.
Of moet ik zeggen zijn die gewoon van tafel geveegd.
Er is geld voor uitgetrokken en dat moet vooral worden besteed.
Provincie: wij voelen ons helemaal niet gehoord.

Voor de aanwonende burgers van de N34 is het slikken of stikken en dat laatste in de stikstof.
Misschien kan de provincie als symphatieke geste dan in ieder geval zorgen voor zeer geluidsarm asfalt.

Verzonden vanuit Mail voor Windows 10

Zienswijze 80

Van:
Verzonden: donderdag 2 april 2020 12:58
Aan: provincie Drenthe
Onderwerp: Zienswijze gedeeltelijke verdubbeling N34.
Bijlagen: N34; zienswijze.docx

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000 696
Ingek.: 02 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Geachte heer, mevrouw,
Hierbij doe ik u mijn zienswijze toekomen. Met vriendelijke groet,

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000696
Ingek.: 02 APR. 2020
TEAM: 1,1,1
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

onderwerp: zienswijze gedeeltelijke verdubbeling N34

Aan: het college van Gedeputeerde Staten van
Drenthe, Postbus 122,
9400 AC Assen

Gasselte, 1april 2020

Op 3 maart 2020 geeft u kennis van het planvoornemen inzake de gedeeltelijke verdubbeling van de Hunebedhighway N34 en de reconstructie van het verkeersplein Gieten, alsmede van de MER-procedure.
Er is gelegenheid om een zienswijze in te dienen op of adviezen aan te dragen over de inhoud van het op te stellen MER-rapport.
De door u opgestelde conceptnotitie Reikwijdte en Detailniveau MER ligt vanaf 5 maart 2020 ter inzage en is de basis van de plannen.

Zienswijze.

1. **Procedure.**
2. **Inhoudelijk.**

1. Procedure.

a.
Tijdens een inloopbijeenkomst in Borger kon een flyer worden meegenomen. Daarin staat o.a. dat de provincie delen van de N34 wil verdubbelen om de weg sneller en veiliger te maken; deze conclusie is gebaseerd op "het doorlopen van de mobiliteitsladder en het toepassen van het 3Emodel". Wordt echter niet nader toegelicht. Hoe educatie, entertainment en empowerment hierin past is evenmin duidelijk. Mobiliteitsladder opgezocht, zie hieronder.

De Ladder van Verdaas (ook wel mobiliteitsladder genoemd)
Bij alle infrastructurele projecten in Nederland moet er officieel gewerkt worden volgens de Ladder van Verdaas. Dit is verankerd in de Tracéwet en aangenomen als leidraad voor gebiedsagenda's. De ladder heeft 7 treden, waarvan de laatste, de zevende gaat over nieuw asfalt. De mate waarin aandacht wordt besteed aan de onderste 5 treden is vaak onvoldoende. Die vragen om aandacht en inzicht; en moed en doorzettingsvermogen van beleidsmakers en bestuurders.
De staanders van de Ladder worden gevormd door ambitie en gedrag.

- **Ambitie**: Maak een agenda voor de ruimtelijke ordening en betrek het mobiliteitsaspect er van meet af aan bij. Houd daar rekening mee bij het ambitieniveau en de fasering. Hóe bereikbaar moet een gebied zijn? Hoe waardevol is het gebied en hoe intensief zoek je naar alternatieven voor autoverkeer?
- **Gedrag**: burgers, bedrijven en bestuurders zullen zich naar de ambitie moeten gaan gedragen. Als bijvoorbeeld automobilisten bij 1 op de 7 autoritten een andere keus maken zijn er geen nieuwe wegen nodig. Ook wij, burgers, kunnen het verschil maken met ons gedrag.

De treden van de Ladder van Verdaas:

De conclusie kan ook niet anders zijn dan dat de basis, waarop het besluit van Provinciale Staten rust flinterdun is en het besluit tot (gedeeltelijk) verdubbelen prematuur.

d.
Indien rekening wordt gehouden met de stikstof- en klimaatproblematiek is het onontkoombaar om de maximum-snelheid op de N34 te verlagen naar 80 km/uur. De voordelen daarvan zijn bekend en evident. Deze variant wordt gemist.

2. Inhoudelijk
a.
Feit is dat er twee problemen zijn:
- de verkeerssituatie bij de rotonde Gieten, met name tijdens de spits;
- de verkeersveiligheid op de N34.

b.
In de flyer "Verkeersonderzoek" en in de notie reikwijdte en detailniveau staat nergens de grootte van de capaciteit van de N34. Dat is een omissie. Wel is er een tabel autonome groei 2014-2040. Nergens wordt aangegeven hoe groot de capaciteitsdruk nu is (per uur bijvoorbeeld) en zal worden. Dus is het niet mogelijk een conclusie te trekken over de noodzaak tot het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34. Verder: de noodzaak om tot een (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 te besluiten wordt nergens aangetoond. Wel wordt gewezen op de filevorming – alleen tijdens de spits – in Gieten, en op het feit dat slechts 20 % van de weggebruikers gebruik maakt van het traject Emmen-De Punt. En die weggebruikers kunnen – bij uitvoeren van de plannen – rekenen op een tijdwinst van een schamele 3 minuten.
Als het probleem bij de rotonde Gieten kan worden opgelost – zie onder – dan is er geen enkele aanleiding om verder iets te doen.

c.
Het is jammer en onjuist om de reconstructie van de rotonde Gieten en het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 aan elkaar te koppelen. Genoemde reconstructie is noodzakelijk en dient zo snel mogelijk gerealiseerd te worden. Deze rotonde ligt er nog niet zo lang, maar is – bij gebrek aan visie bij de overheid – een totale mislukking gebleken. Pure kapitaalvernietiging. Van het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 kan niet gezegd worden dat er haast bij is; ik kom daar straks op terug. Daarom dient deze reconstructie als afzonderlijk, zelfstandig project te worden aangemerkt, zeker ook omdat de noodzaak tot reconstrueren door nagenoeg ieder wordt onderkend en er dus snel gehandeld kan worden, zulks in tegenstelling tot het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34, waarbij grote vraagtekens kunnen worden gezet over nut en noodzaak, en de planning onder grote druk zal komen te staan.
Er zijn verschillende varianten: een fly-over, een verschoven fly-over en een klaverblad.
Wat het ook wordt: de uitgangspunten dienen onder andere te zijn:
x geen files meer; dus een goede constante doorstroming;
x geen geluidoverlast voor de bewoners van de aanliggende wijken in Gieten;
x geen geluidoverlast voor bewoners van Eext;
x geen aantasting van de natuur en van landbouwgronden.

d.
De verkeersveiligheid op de N34 staat zeker onder druk, gezien de cijfers. Het is echter zaak meer inzicht te krijgen in de oorzaken. Ongelukken worden niet alleen veroorzaakt door onjuist inhalen en botsingen, maar ook door te hard rijden en autonoom fout rijgedrag, zoals het keren op de weg. Anders gezegd: niet alle ongelukken houden verband met een onveilige weg; het is dus onaannemelijk te veronderstellen dat door het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 het aantal verkeersongelukken zal dalen.

Bovendien wordt het woongenot van de aangrenzende dorpen, zoals Ees, Drouwen, Gasselte, Eext, Annen, noem ze allemaal maar op (nu al) volstrekt teniet gedaan. Het is beschamend dat hierover niets in de Notitie staat.

4. Bij verbreding van weggedeelten en handhaving van de snelheidsgrens van 100 km/uur wordt het beoogde doel: verbetering van de verkeersveiligheid, niet gehaald. Ervaring leert, bijvoorbeeld op de N33, waar 100 km/uur mag worden gereden (educatie?), dat velen die limiet overschrijden, met alle veiligheidsgevolgen van dien.

5. Volgens de provincie gaat het primair om de verkeersveiligheid; niettemin kan men zich – ook door de haast die wordt gemaakt en het fanatisme, waarmee het plan wordt gebracht - niet aan de indruk onttrekken dat de voornaamste drijfveer is het stimuleren van de economische ontwikkeling van gebieden langs de N34. Opgemerkt zij daarbij dat de Drentse economie juist floreert dankzij de beperkte infrastructuur en het beperkte aantal bedrijfsterreinen. Het is niet meer van deze tijd dat elke provincie zijn eigen bedrijfsterreinen heeft/gaat ontwikkelen. Kijk naar de hoeveelheid lege of nog te ontwikkelen bedrijfsterreinen in de aangrenzende provincies, bundeling van deze activiteiten zijn veel belangrijker dan dat iedere provincie zijn eigen beleid op dit terrein heeft. Het toerisme is waarop u zelf heeft ingezet de pijler onder de economie en stimuleren van bedrijventerreinen en infrastructuur die dat vereist staat haaks op het provinciale beleid dat voorrang geeft aan het verder ontwikkelen van het toerisme.

Ik verzoek u mij een ontvangstbevestiging te zenden.

Met vriendelijke groet,

Bijlage 2 Reacties en advies betrokken bestuursorganen en Commissie m.e.r.

Marijke ten Cate

Van: Jose Verbrugge
Verzonden: maandag 23 maart 2020 12:25
Aan: provincie Drenthe
CC: Maarten Duisterwinkel; Marinus Pasjes
Onderwerp: Reactie RWS: Notitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34
Bijlagen: Scanned from a Xerox Multifunction Printer.pdf

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000574
Ingek.: 23 MAART 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Goedemiddag:

Mail inscannen, registreren en op naam van Marinus Pasjes.

Dank je,
José Verbrugge

Van: Wigger, Ruben (NN) <ruben.wigger@rws.nl>
Verzonden: maandag 23 maart 2020 10:29
Aan: Maarten Duisterwinkel <M.Duisterwinkel@drenthe.nl>
CC: Molenaar, Vincent (NN) <vincent.molenaar@rws.nl>; Jansma, Marijke (NN) <marijke.jansma@rws.nl>
Onderwerp: RWS: Notitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34

Dag Maarten,

Bijgaande brief heb ik onlangs van jullie, de provincie Drenthe, ontvangen over de ter inzagelegging Notitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34. Ik heb de brief met een aantal collega's besproken er is op dit moment geen aanleiding tot opmerkingen. Wel zijn er bij ons beelden en voorkeuren in relatie tot de raakvlakken van de N34 met onze rijkswegen in Drenthe. Echter dit leidt voor nu in het kader van deze notitie vanuit Rijkswaterstaat niet tot een reactie richting provincie Drenthe.

In een volgende fase worden we graag weer door jullie betrokken bij het project in relatie tot de raakvlakken met de rijkswegen, oa de N33 voor knooppunt Gieten.

Met vriendelijke groet,

Ruben Wigger
Relatiemanager

Rijkswaterstaat Noord-Nederland
District Noord-Nederland Oost
Balkendwarsweg 4 / 9405 PT Assen
Postbus 2232 / 3500 GE Utrecht

M 06 27979912
ruben.wigger@rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.

provinciehuis Westerbrink 1, Assen
postadres Postbus 122, 9400 AC Assen

www.drenthe.nl
(0592) 36 55 55

provincie Drenthe

Aan:
Rijkswaterstaat Noord Nederland
t.a.v. R. Wigger
Balkendwarsweg 4
9405 PT ASSEN

Assen, 3 maart 2020
Ons kenmerk 10/VV/2020000420
Behandeld door de heer M. Duisterwinkel (0592) 365555
Onderwerp: Ter inzagelegging Notitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdub beling N34

Geachte heer Wigger,

Gedeputeerde Staten van Drenthe hebben bekend gemaakt dat vanaf 5 maart 2020 de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 en de reconstructie van het verkeersplein Gieten gedurende zes weken ter inzage ligt. Door deze bekendmaking gaat de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) van start.
U wordt als wettelijk adviseur of betrokken bestuursorgaan uitgenodigd een advies uit te brengen over de reikwijdte en het detailniveau van het MER-onderzoek ten behoeve van een inpassingsplan (danwel een projectbesluit in het kader van de Omgevingswet) voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34. U kunt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34 digitaal raadplegen via onze website provincie.drenthe.nl/n34. Ook ligt er een analoge versie op het provinciehuis in Assen en de gemeentehuizen van Tynaarlo, Aa en Hunze, Borger-Odoorn en Emmen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,
namens dezen,

ing. E.J.F. Diekema MSc,
teammanager Verkeer en Vervoer

U kunt de stukken raadplegen via de link: https://www.provincie.drenthe.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/wegen/n34/projecten/verdubbeling-n34-0/verdubbeling-n34/@135646/eerste-formele/

Raadhuisplein 1
7811 AP Emmen
t. 14 0591
f. 0591 685599

Postbus 30001
7800 RA Emmen
e. gemeente@emmen.nl
i. gemeente.emmen.nl

33

Gemeente Emmen

team
Beleid leefomgeving

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000903
Ingek.: 20 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Aan het College van Gedeputeerde Staten
Provincie Drenthe

ons kenmerk	uw kenmerk	bijlage	behandeld door	BSN
20.001975			M. Loonstra-Buzogány	
datum	telefoon	fax	e-mail	
7 april 2020	14 0591		gemeente@emmen.nl	

onderwerp
Advies over de Notitie van Reikwijdte en detailniveau MER voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34

Geachte College,

U heeft ons college uitgenodigd om advies uit te brengen over de reikwijdte en het detailniveau van het MER-onderzoek ten behoeve van een inpassingsplan (dan wel een projectbesluit in het kader van de Omgevingswet) voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34.

Wij onderschrijven uw conclusie dat de N34 een belangrijke nationale en regionale verbindingsas is in de provincie Drenthe en ook van groot belang voor de bereikbaarheid van de regio Zuidoost-Drenthe en daarbinnen de gemeente Emmen. Wij willen dat de regio aantrekkelijk is en blijft om te wonen, te werken en te recreëren. Een belangrijke voorwaarde daarvoor is dat deze regio eveneens aantrekkelijk blijft als toekomstige vestigingsplaats voor bedrijven.
In deze context vinden wij dat de voorgenomen verbreding een belangrijke bijdrage levert zowel aan de verkeersveiligheid als aan het economisch perspectief van Zuidoost-Drenthe.

Als eerste willen wij u complimenteren met de helder geschreven notitie, de logische opzet van het onderzoek en de volledigheid van de opgenomen thema's.
Wij zijn van oordeel dat in het onderzoek de aspecten van de ruimtelijke en omgevingskwaliteit uitgebreid aan bod komen. Zo zijn de voorstudies over het landschap en cultuurhistorie zeer uitgebreid en veelomvattend en bieden voldoende aanknopingspunten voor effectbeoordeling van varianten op het omringende landschap en cultuurhistorie. Het gekozen beoordelingskader sluit aan bij de benaderingswijze van de gemeentelijke kaders voor landschap en cultuurhistorie.

Over het algemeen kan ons college zich vinden in de opzet van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau en ziet graag dat het onderzoek naar de milieu- en omgevingseffecten volgens de door uw College voorgestelde wijze plaatsvindt.

Desalniettemin willen wij een aantal aanvullingen voorstellen:

20.001975

1. Ter hoogte van de Delftlanden is een weidevogelgebied. Wij willen graag aandacht vragen voor dit gebied. Wij maken ons zorgen met name over de effecten van de stikstofdepositie en geluidsoverlast als gevolg van de toenemende verkeersstromen.
2. De onderzoekopzet gaat niet in op de wegvakken die niet verdubbeld worden. Wordt een rijbaanscheiding toegepast of blijven deze vakken zoals die nu zijn? Dit is vanuit ons oogpunt een belangrijk aspect dat de verkeersveiligheid beïnvloedt.
   Uit bijlage 2, hoofdstuk 4.1 blijkt namelijk dat alle dodelijke ongevallen het gevolg zijn van frontale botsingen. Deze kunnen voorkomen worden met een rijbaanscheiding. Daarom is dit aspect belangrijk om meegenomen te worden in het onderzoek.
3. In de gebiedsanalyse is onvoldoende aandacht voor het brede beekdallandschap waar de weg doorheen loopt en voor het herstel van de belevings- en toekomstwaarden hiervan. Wij verzoeken u om hieraan aandacht te schenken in de beoordeling van de effecten.

Wij vertrouwen u met bovenstaande reactie voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Emmen,

de gemeentesecretaris,

M. Plantinga-Leenders

de burgemeester,

H.F. van Oosterhout

Gemeente Borger-Odoorn

Hoofdstraat 50
7875 AD Exloo
Postbus 3
7875 ZG Exloo
T 14 0591
T +31 591 53 53 53 (vanuit buitenland)
F (0591) 53 53 99
E gemeente@borger-odoorn.nl

cittaslow

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000916
Ingek.: 21 APR. 2020
TEAM: W
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

College van Gedeputeerde Staten van Drenthe
Postbus 122
9400 AC ASSEN

Ons kenmerk
21899-2020
Behandeld door
J. Ymker
Doorkiesnummer
14 0591
Bijlage
Reacties raadsfracties

Datum
14 april 2020
Onderwerp
Advies NRD gedeeltelijke verdubbeling N34 (uw kenmerk: 10/VV/2020000420)

Geacht college,

Op 25 februari 2020 heeft u besloten de Notitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34 ter inzage te leggen. Vervolgens heeft ons College van burgemeester en wethouders op 4 maart 2020 van u een brief ontvangen, waarin zij uitgenodigd wordt een advies uit te brengen over deze Notitie. Ons college heeft besloten deze uitnodiging voor een schriftelijke reactieronde bij de gemeenteraad neer te leggen. Hierbij ontvangt u het advies van ons als college en de reacties van verschillende raadsfracties.

Met instemming hebben wij, het college van de gemeente Borger-Odoorn, kennis genomen van uw Notitie. Wij kunnen ons vinden in de punten die daar in zijn beschreven en steunen uw voornemen om de N34 veiliger te maken, de bereikbaarheid via de N34 te verbeteren en het openbaar vervoer te verbeteren. Ook wij vinden deze aspecten van groot belang. De N34 loopt voor een groot gedeelte door de gemeente Borger-Odoorn en is daardoor van groot belang voor de ontsluiting van onze gemeente.

De gemeente Borger-Odoorn heeft geen kernen waar grootschalige winkel-, cultuur-, zorg- en onderwijsvoorzieningen aanwezig zijn. In onze structuurvisie is dan ook opgenomen dat goede verbindingen (waaronder via N34 en het openbaar vervoer) met de gemeenten waar deze voorzieningen wel voorhanden zijn van groot belang zijn. Een veilige N34 met goede doorstroming is dus van groot belang voor onze inwoners en ondernemers, maar ook voor de toeristen die jaarlijks in grote getalen onze gemeente komen bezoeken.

Ook kunnen wij ons vinden in uw voornemen de maximum snelheid niet te verlagen naar 80 km/u. De N34 is een belangrijke schakel in het goed functioneren van het verkeersnetwerk in onze gemeente. In ons Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan staat de N34 als Stroomweg opgenomen en via gemeentelijke en provinciale gebiedsontsluitingswegen worden de inwoners zoveel mogelijk naar de N34 geleid. De gemeente wil komende jaren verder inzetten op het beter functioneren van het verkeerssysteem, conform ons GVVP en rekening houdend met Duurzaam Veilig. Snelheidsverlaging op de N34 past hier niet bij. Wij voorzien zelfs dat op bepaalde punten toename van sluipverkeer op onderliggend wegennet zal gaan plaatsvinden bij een dergelijke

snelheidsverlaging. Verkeer is immers net als water. Als een binnendoor route even lang duurt dan een iets langere route over het hoofdwegennet zal het verkeer meer binnendoor gaan rijden. Dat druist juist in tegen de ontwikkeling die afgelopen jaren, met succes, is ingezet en die wij als gemeente komende jaren verder willen versterken. Uw voornemen om de N34 verder te verbeteren en aantrekkelijker te maken (als Stroomweg), ook om juist het onderliggend wegennet te ontlasten, juichen wij daarom toe.

Wij beseffen dat een exacte keuze voor de te verdubbelen tracés nog moet blijken uit de MER-studie. Ook in deze fase trekken wij graag met u op, zoals wij dat ook afgelopen periode hebben gedaan. De ambtelijke en bestuurlijke contacten die door u gelegd worden waarderen wij en zullen ons inziens helpen bij het doorlopen van een goed proces. Bij de nadere uitwerking van de plannen willen wij uw aandacht vragen voor een goede landschappelijke inpassing en de natuurwaarden. Ook verzoeken wij u om bij de verdere uitwerking ook de inwoners van de gemeente te betrekken. Onder andere middels de door u ingestelde klankbordgroep en de nog in te stellen focusgroepen. Wij gaan er vanuit dat deze punten op een goede wijze meegenomen zullen worden in de MER-procedure.

Een aantal raadsfracties zijn op ons verzoek om een schriftelijke reactie ingegaan. Een korte samenvatting van deze reacties staan hieronder weergegeven. De volledige reacties van de raadsfracties vindt u als bijlage bij deze brief.

- Het aanpakken van de doorstroming op knooppunt Gieten heeft prioriteit;
- Er moet omzichtig omgegaan worden met het gebied rondom de N34. De wijze waarop de provincie het proces insteekt geeft vertrouwen;
- Het effect van de gedeeltelijke verdubbeling op de verkeersveiligheid en doorstroming lijkt beperkt of draagt hier niet positief aan bij;
- Het is onduidelijk welk effect de gedeeltelijke verdubbeling heeft op onze leefomgeving;
- De gevolgen voor doorstroming van het verkeer en veiligheid, natuur en milieu zijn niet in balans;
- Het verdubbelen van de N34 zal tot hogere snelheid van het verkeer leiden, met extra gevaarzetting en uitstoot tot gevolg;
- Snelheidsverlaging naar 80 kilometer per uur op de N34 is niet op voorhand uitgesloten;
- Houdt bij nieuwe ongelijkvloerse kruisingen rekening met een mogelijke toekomstige verdubbeling van de N34;
- Stimulering van het openbaar vervoer Emmen-Groningen verdient nader onderzoek;
- Het realiseren van de Nedersaksenlijn is van groot belang voor onze regio;

Wij hopen dat u met bovenstaande voldoende inzicht heeft gekregen op hoe de gemeente Borger-Odoorn tegen de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en het vervolgproces aankijkt. Graag ontvangen wij uw antwoord op ons advies en op de reacties van de raadsfracties.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Borger-Odoorn,

de secretaris,	de burgemeester,
drs. D.C Rensen	mr. J. Seton

Bijlage, reacties Raadsfracties

CDA Borger-Odoorn

N34
Wij gaan akkoord met de brief zoals door het college is geformuleerd. Er zijn van onze kant geen aan- of opmerkingen.

ChristenUnie
Borger-Odoorn

1. N34
Om dubbele 'schrijf'voeringen te voorkomen kan ik (bijna) volstaan om aan te geven dat wij ons volledig kunnen vinden in de reactie van GroenLinks.
Volledig mee eens dat het Verkeersplein Gieten gereconstrueerd wordt. Wij vinden niet dat de belangen tussen enerzijds de doorstroming van het verkeer en anderzijds veiligheid/natuur&milieu in balans staat. Wij kunnen dus ook niet achter de voorgestelde inhoud van de brief staan.
Nadrukkelijk wil de CU nogmaals benadrukken dat wij prioriteit willen geven aan het verder optimaliseren en uitbreiden van het openbaar vervoer. In dit kader willen wij nogmaals onder de aandacht brengen dat wij voor het verder doortrekken van de Nedersaksenlijn van Stadskanaal naar Emmen zijn. Wij zijn van mening dat dit een hogere meerwaarde heeft dan het partieel verdubbelen van de N34.

D66 Borger-Odoorn

2. Brief GS N34

Aantal opmerkingen ten aanzien van de brief.

Om het verkeersplein bij Gieten in de noord zuid richting (of andersom) prioritair aan te pakken is een logisch uitgangspunt. De N-34 is voor onze gemeente een belangrijke weg voor de ontsluiting van het verkeer. Bereikbaarheid, veiligheid en inpassing zijn ook voor onze fractie belangrijke leidkaders. Ook inpassing in het GVVP van onze gemeente is een belangrijk aspect.

De N-34 loopt door een prachtig gebied en daar dient omzichtig mee om te worden gegaan. De wijze waarop de provincie het proces insteekt geeft wat onze fractie betreft vertrouwen. dit mag in de brief worden benadrukt

Er liggen verschillende varianten voor om het functioneren van de N 34 als stroomweg verder te verbeteren. Eventuele varianten voor verdubbeling zullen nader worden onderzocht als onderdeel van de effectrapportages. Onze fractie begrijpt dit maar wil op voorhand duidelijk maken dat de opties tot eventuele verdubbelingsstroken wat ons betreft niet prioritair hoeft te zijn. Het effect op bevordering van de doorstroom en verbetering van de veiligheid lijkt beperkt; wij zouden graag zien dat deze effecten nog nader in beeld worden gebracht en dat dit punt in de brief wordt opgenomen.
Ook zou onze fractie graag worden geïnformeerd op welke gedeeltelijke verdubbelingen effect heeft op onze leefomgeving (dit mag nu maar ook later). De te onderzoeken verdubbelingsstrook tussen Odoorn en Ees loopt bijvoorbeeld door een waardevol bosrijk gebied en strekt zich uit onder de ongelijkvloerse kruising iets noordelijker dan de Bovenstraat bij Exloo. Dit viaduct is niet uitgerust voor een eventuele verdubbeling.

In de brief wordt gesteld op voorhand uitsluiting na verlaging van 80 kilometer wordt uitgesloten. Hier is onze fractie het op voorhand niet mee eens (vergelijk de huidige snelheidsverlagingen naar 100 kilometer op snelwegen, uit onderzoek zal moeten blijken dat de collectieve bereikbaarheid en doorstroom verbetert, aanpassing van snelheid zou hier maar zo eens een onderdeel van kunnen zijn)

De brief gaat niet in op de lokale situatie van N 34 door ons grondgebied. Wat wij graag willen een toekomstbestendige weg. In de recent aangelegde ongelijkvloerse kruisingen is dat toekomstbestendigheid niet altijd goed meengenomen, zo zijn de viaducten niet voorbereid op eventuele verdubbelingsvraagstukken. Onze fractie pleit ervoor hier in de brief voor de nieuw aan te leggen ongelijkvloers kruising wel rekening mee te houden.

Ook zouden wij graag zien dat de mogelijkheden voor stimulering van het openbaar vervoer tussen Groningen en Emmen nader worden onderzocht. We hebben op dit moment al een zeer goed lopende verbinding, allicht kan deze verder worden geoptimaliseerd.

Wij geven u in overweging om de brief op deze issues aan te passen.

Gemeentebelangen Borger-Odoorn
Verbindend in de samenleving

Gemeente Belangen kan zich vinden in de reactie richting gedeputeerde staten.

Zoals vermeld is er nog geen exacte keuze gemaakt voor de te verdubbelen tracés.
Gemeente Belangen wil graag meegeven dat wij graag zouden zien dat de verdubbeling van de tracés,
Daar gaat plaatsvinden waar ze nut hebben en ook waar het mogelijk zou zijn.

Wij kunnen ons bijvoorbeeld niet voorstellen dat het tracé bij de afslag van Exloo verdubbeld zal worden.
Deze is net ongelijkvloers en volledig vernieuwd.
Wel kunnen wij ons vinden in een oplossing voor de rotonde van Gieten.

Wij zullen de ontwikkelingen blijven volgen.

GROENLINKS

BORGER-ODOORN

Raadsbrief inzake partiële verdubbeling N34

GroenLinks kan in geen enkel opzicht akkoord gaan met het mede namens haar verzenden van de voorgestelde raadsbrief richting de Drentse Gedeputeerde Staten inzake de Notitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34.

Inderdaad :"de N34 loopt voor een groot gedeelte door de gemeente Borger-Odoorn". U stelt dit als College zelf in uw bedoelde concept-brief. Des te verbazingwekkender is het daarom wat GroenLinks betreft dat u in feite een blanco cheque verstrekt en onze raad suggereert met een en ander akkoord te gaan zonder dat de exacte keuze voor de te verdubbelen tracé's helder is.

Eens is GroenLinks het ermee – als het gaat om de factor doorstroming van verkeer – dat het voornemen om het verkeersplein bij Gieten te reconstrueren en de kruising ongelijkvloers te maken gerealiseerd moet worden. Wij wijzen er daarbij overigens wel op dat de bottleneck zich alsdan in de verdere toekomst zal verplaatsen naar de aansluiting van de N34 met de A28.

Een partiële verdubbeling van rijbanen van de N34 op meerdere nader te bepalen plaatsen zien wij uitdrukkelijk niet bijdragen aan een verbeterde en veiliger doostroming. Immers: juist het partiële karakter van de verdubbelde rijvakken zal leiden tot een ongelijkmatige doorstroming met veel op het laatste moment plaatsvindende in- en uitvoegbewegingen. De hierdoor ontstaande onrust in het verkeersbeeld zal een eigen gevaarzetting met zich meebrengen.

Verder zal het verdubbelen van delen van de N34 – zoals ook de verdubbeling van de N33 heeft laten zien – leiden tot een structurele snelheidsverhoging met de daaruit resulterende extra gevaarzetting en niet te vergeten extra schadelijke uitstoot. Een retorisch vraag: is dat wat wij willen op korte afstand van een Natura 2000 gebied als Drouwenerzand?

Tot slot: het in de concept-raadsbrief opgenomen pleidooi voor een goede landschappelijke inpassing en de natuurwaarden vinden wij in dit totaal, evenals het plaatsen van een en ander in het kader van het toeristisch belang, welhaast humoristisch.

Het moge duidelijk zijn dat GroenLinks zich dan ook niet aan deze raadsbrief (laat staan aan de feitelijke realisatie van een en ander) wenst te committeren.

8 Advies NRD gedeeltelijke verdubbeling.

LBO kan zich goed vinden in de reactie van Groen links en de ChristenUnie m.b.t. de raadsbrief inzake partiële verdubbeling N34. Ook LBO kan zich daarom niet aan de inhoud van deze raadsbrief committeren .

Advies aan de Provincie over de N-34
V.w.b. de N-34 deze brief moet voor 15 april naar de provincie. Dinsdag (morgen) 14 april vergadert het college vast nog over het te versturen concept. Wat betreft de PvdA kan de reactie kort zijn. We kunnen instemmen met de reactie zoals het college deze heeft voorbereid.

De VVD fractie kan zich grotendeels vinden in de gemeentelijke reactie. We missen echter nog een opmerking over het knelpunt in de doorstroming N34 bij Gieten, het is voor inwoners van Borger-Odoorn van groot belang dat dit vooral voortvarend wordt opgepakt, en daarna wordt bezien welke middelen beschikbaar zijn voor (partiele) verdubbeling.

Marijke ten Cate

Van: Aa en Hunze <gemeente@aaenhunze.nl>
Verzonden: dinsdag 14 april 2020 13:22
Aan: provincie Drenthe
CC: Thieme, Arne
Onderwerp: zienswijze NRD Gedeeltelijke verdubbeling N34 (M. Pasjes)
Bijlagen: 241859-at3.pdf

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000838
Ingek.: 14 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Geachte heer Pasjes,

Hierbij ontvangt u een brief van de gemeente Aa en Hunze.

Met vriendelijke groet,
Gemeente Aa en Hunze
Tekstverwerking

DISCLAIMER:
Aan de informatie in deze e-mail en ieder aangehecht databestand kunnen geen rechten worden ontleend en de gemeente Aa en Hunze aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade als gevolg van onjuistheden en/of gedateerde informatie.
Als u niet de bedoelde ontvanger bent wilt u dan dit bericht en ieder aangehecht databestand verwijderen en de afzender hiervan via e-mail op de hoogte stellen.

gemeente Aa en Hunze

Postadres
Postbus 93
9460 AB Gieten

Bezoekadres
Spiekersteeg 1, Gieten
Tel: 14 0592
www.aaenhunze.nl
gemeente@aaenhunze.nl

Volg ons op
twitter.com/aaenhunze
facebook.com/aaenhunze

Het college van Gedeputeerde Staten
van de Provincie Drenthe
Postbus 122,
9400 AC ASSEN

Onderwerp	:	Gedeeltelijke verdubbeling N34 – advies NRD.				**Gieten,** 14 april 2020		
No.	:	241859/3	**Behandeld door**	:	A. Thieme	**Uw brief van**	:	3 maart 2020
Bijlagen	:	-	**Doorkiesnummer**	:	(0592) 267820	**Uw kenmerk**	:	10/W/2020000420

Geacht College,

Bij bovengenoemde brief heeft u ons college als betrokken bestuursorgaan uitgenodigd een advies uit te brengen over de reikwijdte en het detailniveau van het MER-onderzoek ten behoeve van een inpassingsplan (of een projectbesluit in het kader van de Omgevingswet) voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34. Een en ander zoals verwoord in de Notie Reikwijdte en Detailniveau (NRD).

In deze brief maken wij gebruik van ons adviesrecht. Graag merken wij op dat de coronacrisis een normale voorbereiding, beraadslaging en besluitvorming binnen ons gemeentebestuur heeft belemmerd. Wij hebben een conceptadvies schriftelijk voorgelegd aan de gemeenteraad. Reacties van verschillende raadsfracties hebben wij betrokken bij dit conceptadvies. Deze brief zal worden geagendeerd voor de eerstvolgende raadvergadering. Zoals met uw projectleiding is afgestemd, zal daarna nog een definitieve adviesreactie kunnen worden verstuurd.

De coronacrisis heeft zeker ook effect op de wijze waarop onze inwoners en organisaties hun zienswijzen hebben kunnen voorbereiden. Wij rekenen op uw begrip en vertrouwen erop dat u daarmee rekening zal houden.

Zoals u bekend is, hebben wij voorafgaand aan dit formele adviesmoment al in een tweetal brieven, waarvan de laatste mede namens de gemeenteraad, onze zienswijzen gegeven op het proces en enkele inhoudelijke aspecten van het project. In uw brief van 3 maart jl. (kenmerk 10/4.3/2020000308) geeft u daarop een reactie. Wij betrekken die correspondentie in dit advies en verzoeken u genoemde brieven daarom hier als ingelast te beschouwen.

Hierna zullen wij allereerst een aantal opmerkingen geven over het proces en belangrijke procedurele aspecten daarin. Daarna gaan wij in op enkele inhoudelijke onderwerpen. Zoals wij

eerder hebben aangeven zijn de omgevingsaspecten van met name geluid en landschap voor ons van groot belang.

Proces
In 2018 heeft uw provinciebestuur het project voor gedeeltelijke verdubbeling van de N34 geïnitieerd. Provinciale Staten hebben in een startnotitie de doelstellingen van het project vastgelegd. Wij constateren dat daaraan voorafgaand geen inspraak heeft plaatsgevonden. Vanaf begin 2019 heeft u ons gemeentebestuur (raad en college) en onze inwoners betrokken bij het project. De wijze waarop u de omgeving tot nu toe heeft betrokken en meegenomen in de voortgang heeft onze waardering. Het belang van een hoge mate van betrokkenheid blijven wij benadrukken.

De betrokkenheid van de omgeving laat zich, naast de bijdragen die inwoners leveren in de door u gevormde klankbordgroep en focusgroep-Gieten, onder andere zien in de vorm van brieven aan uw college en ons gemeentebestuur en bijdragen in de media. Wij verwachten dan ook dat inwoners en organisaties uit onze gemeente veelvuldig gebruik zullen maken van het recht om zienswijzen bij u in te dienen.

Graag willen wij met u na afloop van deze advies- en zienswijzetermijn nagaan hoe de inbreng van de omgeving in de komende fase en het verdere proces optimaal kan worden gewaarborgd. Daarbij is relevant dat u in het vervolgproces gebruik wil maken van het provinciaal inpassingsplan (PIP) als planologisch instrument en daarmee in de plaats wilt treden van ons gemeentebestuur. Of meer concreet Provinciale Staten treden in de plaats van de betrokken gemeenteraden van Aa en Hunze, Borger-Odoorn en Tynaarlo. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) en ook de komende Omgevingswet gaan uit van besluitvorming met optimale betrokkenheid van de omgeving c.q. onze inwoners.

U geeft in uw brief van 3 maart jl. aan dat u, naast het formele horen van onze raad op grond van artikel 3.26, lid 1 van de Wro, bereid bent om ons college en gemeenteraad te horen of te informeren op ieder moment dat wij dat wenselijk achten. Wij willen die toezegging ook graag verbreden naar onze inwoners. Graag willen wij met u nagaan hoe concreet invulling kan worden gegeven aan optimale inwonerparticipatie in het vervolgproces.. Omdat oplossingsvarianten c.q. concrete verkeersmaatregelen voor schillenden bewoners(groepen) verschillend kunnen uitpakken, zal daarbij ook een bemiddelende rol van de provincie noodzakelijk kunnen zijn.

Inhoudelijk
Allereerst willen wij dat de NRD wordt aangepast in die zin dat bij de afweging van alternatieven de prioriteit legt bij het verkeersknooppunt Gieten en de maatregelen ter bevordering van de doorstroming aldaar en het verbeteren van de omgevingskwaliteit. Voor wat betreft de omgevingswaarden gaat het ons, zoals eerder aangegeven, vooral om de geluidsbelasting van de N34 op de omgeving en de landschappelijke inpassing van de wegaanpassingen.

Geluidsbelasting
Wij begrijpen dat de NRD vermeldt dat in de nog volgende afweging van alternatieven de wettelijke norm voor verkeerslawaai als kader wordt genomen om het verschil in geluidsbelasting tussen de alternatieven in beeld te brengen. Bij de daarop te maken afweging dient evenwel uitgangspunt te zijn dat de geluidsbelasting voor de omgeving wordt verbeterd. Ook bij de uitwerking van de voorkeursvariant dient de inzet daarop gericht te zijn. Wij willen van u vooraf een heldere toezegging dat alle inzet er op gericht is dat de geluidssituatie in de omgeving van de N34 in het algemeen en rond het verkeersplein Gieten in het bijzonder zal worden verbeterd. Indien bij de uitwerking wensen voor aanvullende maatregelen uit de omgeving naar voren komen willen wij uiteraard met u meedenken hoe die kunnen worden gerealiseerd. De kosten voor de maatregelen dienen in beginsel ten laste van de provincie te komen.

Landschap

Met u zijn wij ons bewust van de hoge landschapskwaliteiten in de omgeving van de N34. Daarbij refereert u in de stukken ook aan het Nationaal Park Drentsche Aa en het Geopark Hondsrug. Eerder hebben wij aangegeven dat verdiepte ligging van kruisingen en viaducten onze voorkeur heeft. Wij begrijpen dat een zogenaamde dive-under bij het verkeersplein geen onderdeel uitmaakt van de alternatieven in de NRD. De inzet op behoud en versterking van het landschap (waaronder natuur) zal maximaal moeten zijn. Bij de afweging en uitwerking van de alternatieven zal verdiepte uitvoering en minimale landschappelijke impact van de maatregelen moet worden nagestreefd.

Kortom

Wij zijn van mening dat het advies van ons gemeentebestuur met de zienswijzen van inwoners en organisaties zal moeten leiden tot aanpassing van de concept-NRD. Daarvoor hebben wij u hierbij verschillende handvatten gegeven. Nog eens samengevat gaat het om:

- Waarborgen van betrokkenheid van inwoners en organisaties in het vervolgproces
- Eventuele wijziging van het aantal alternatieven n.a.v. zienswijzen
- Prioriteit leggen bij de maatregelen ter verkeersdoorstroming bij Gieten
- Verminderen van geluidsbelasting van de N34 als uitgangspunt
- Minimaliseren van de landschappelijke impact van het project.

Het maken van heldere afspraken aan de voorkant van het complexe- en uitgebreide proces dat moet leiden tot afgeronde uitvoering rond 2026 is voor iedereen van groot belang. Dat legt een goede basis voor een constructieve samenwerking tussen alle betrokkenen aan dit project. Alleen op die manier en met een zo breed mogelijk draagvlak bij inwoners en organisaties uit de omgeving, kan de N34 als "Hunebed-highway" die mooie naam verdienen en biedt het project kansen voor toeristisch-recreatieve - en andere economische ontwikkelingen in onze gemeente en de regio.

Mede namens onze gemeenteraad nodigen wij u uit om het gesprek voort te zetten en met ons gemeentebestuur nadere afspraken te maken over onder andere de onderwerpen uit deze brief.

Een afschrift van deze brief is verzonden aan provinciale staten van Drenthe en de gemeenteraden en colleges van Borger-Odoorn en Tynaarlo.

Met vriendelijke groet,

Het college van de gemeente Aa en Hunze,

mevrouw mr. M. Tent
secretaris

de heer A.W. Hiemstra
Burgemeester

Uw brief van	Uw kenmerk	Ons kenmerk	Bijlage[n]
3 maart 2020		Zaaknummer: 905397	0

Behandeld door	Doorkiesnummer	Vries
E.G. Zijlstra	0592 - 26 66 62	14 april 2020

Aan: Gedeputeerde Staten van Drenthe
Postbus 122
9400 AC ASSEN

gemeente Tynaarlo

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000891
Ingek.: 17 APR. 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Onderwerp: Advies NRD gedeeltelijke verdubbeling N34

Geacht college,

Op 3 maart 2020 heeft u ons geïnformeerd over de terinzage legging van het rapport 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) gedeeltelijke verdubbeling N34'. Dit rapport is opgesteld in kader van een nog op te stellen Milieueffectrapportage (M.E.R).

U stelt ons in de gelegenheid om advies uit te brengen over de notitie. Wij maken daar, als college van burgemeester en wethouders, graag gebruik van. Tevens merken wij daarbij op dat deze brief ter kennis gebracht wordt aan de gemeenteraad in de eerstvolgende raadsvergadering. Naar verwachting zal dit de raadsvergadering van 26 mei 2020 zijn. Indien de gemeenteraad aanleiding ziet om hier inhoudelijk een ander standpunt over in te nemen, dan zullen wij u daar zo spoedig mogelijk over informeren.

Proces
Bij een project van deze omvang zijn veel belangen gemoeid en u heeft gekozen voor een uitgebreid communicatietraject en een brede overlegstructuur. Wij spreken hierbij onze waardering uit voor de ambtelijke en bestuurlijke betrokkenheid die wij bij dit project ervaren.

Ook uw keuze om bij de ruimtelijke procedure te kiezen voor een Provinciaal Inpassingsplan (artikel 3.26 Wro), danwel een projectbesluit in het kader van Omgevingswet, vinden wij logisch gezien het gemeente overstijgende karakter van dit project. Op basis van artikel 3.26 lid 1 Wro dient de gemeenteraad in dit traject te worden gehoord. Wij verzoeken u om zowel ons als de gemeenteraad te betrekken voorafgaand aan de vaststelling van een (ontwerp)inpassingsplan, zodat een zinvolle discussie kan plaatsvinden over het gekozen alternatief.

Inhoudelijk
De aanleiding voor een gedeeltelijke verdubbeling rust op drie pijlers:

- Verkeersveiligheid verbeteren
- Bereikbaarheid verbeteren
- Openbaar vervoer verbeteren

Uiteindelijk is het standpunt van ons college en de gemeenteraad ook mede afhankelijk van het voorkeursalternatief dat gekozen wordt om de N34 gedeeltelijk te gaan verdubbelen. In twee van de vier varianten zal de (gedeeltelijke) verdubbeling niet op het grondgebied van Tynaarlo plaats vinden. Inhoudelijk hebben wij in deze fase geen verdere opmerkingen over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Postadres	*Bezoekadres*	*Website*	*Bankrelaties*
Postbus 5, 9480 AA Vries	Kornoeljeplein 1, Vries	www.tynaarlo.nl	IBAN: NL02BNGH0285079050
			IBAN: NL05BNGH0285079093 (belastingen en leges)
Telefoonnummer	*Faxnummer*	*E-mail*	BIC: BNGHNL2G
[0592] 26 66 62	[085] 20 84 923	info@tynaarlo.nl	

Wij spreken de verwachting uit dat u het verdere traject op eenzelfde interactieve wijze met ons zal doorlopen en verzoeken ook nadrukkelijk om de inwoners van onze gemeente bij dit proces te blijven betrekken.

Vragen
Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben dan kunt u contact opnemen met de heer E.G. Zijlstra van team Ruimte en Ontwikkeling. Hij is bereikbaar via het algemene nummer van de gemeente (0592-266662) of via de e-mail: e.g.zijlstra@tynaarlo.nl

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders

mr. J. Th. van Nieukerken
gemeentesecretaris

drs. M.J.F.J. Thijsen
burgemeester

Aty Joseph

Van: Monique Meijer - Assen <Monique.Meijer@vechtstromen.nl>
Verzonden: woensdag 18 maart 2020 11:28
Aan: provincie Drenthe
CC: Waterschap Vechtstromen info
Onderwerp: Z-2026790
Bijlagen: 82158_1_signed.pdf - DB besluit.pdf

Categorieën: DIV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020000537
Ingek.: 18 MAART 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij sturen wij u een brief betreffende Z-2026790.

Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben dan kunt u contact opnemen met de in de brief genoemde behandelaar.

Met vriendelijke groet,
Monique Meijer-Assen
administratiefmedewerkster Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving

WATERSCHAP vechtstromen

T: 088 2203333
www.vechtstromen.nl

De informatie in dit e-mail bericht (inclusief informatie in bijlagen) is uitsluitend bestemd voor het gebruik door de geadresseerde. Indien u deze e-mail per ongeluk ontvangt, verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de opsteller daarvan, het bericht te vernietigen en de inhoud daarvan niet te gebruiken of aan derden te openbaren.

WATERSCHAP vechtstromen

Provincie Drenthe
t.a.v. de heer M. Duisterwinkel
Postbus 122
9400 AC ASSEN

post@drenthe.nl

PROVINCIE DRENTHE
No.: 2020 000537
Ingek.: 18 MAART 2020
TEAM: VV
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

postadres
Postbus 5006
7600 GA Almelo

bezoekadres
Kooikersweg 1 Almelo

t 088-2203333
e info@vechtstromen.nl
www.vechtstromen.nl

Geachte heer Duisterwinkel,

contactpersoon	**uw kenmerk**	**Datum**
H. van der Geize		18 maart 2020
doorkiesnummer	**ons kenmerk**	**bijlage(n)**
088-2203508	Z-2026790/20082158	

onderwerp
notitie reikwijdte en detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34

Inzake de reikwijdte en het detailniveau van het MER-onderzoek ten behoeve van een inpassingsplan voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34, het volgende.

Voor de diverse trajecten van de verdubbeling van de N34 binnen ons beheergebied hebben wij overleg met de aanvrager(s) en worden onze wensen en eisen ten aanzien van ons watersysteem kenbaar gemaakt en verwerkt op de tekeningen, alvorens de aanvraag wordt ingediend. Ook voor de eventueel benodigde grondwateronttrekkingen wordt overleg gevoerd en een aanmeldnotitie ingediend, in het kader van de vormvrije m.e.r. beoordeling.

Mede hierdoor hebben wij geen verdere op- of aanmerkingen ten aanzien van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau verdubbeling N34. Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
het dagelijks bestuur van waterschap Vechtstromen,
namens deze,

D. Santing, teamleider Vergunningverlening, Toezicht en Handhaving

Commissie voor de
milieueffectrapportage

Verdubbeling N34 Emmen – De Punt en reconstructie verkeersplein Gieten

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

7 mei 2020 / projectnummer: 3436

1 Advies voor de inhoud van het milieueffectrapport

De provincie Drenthe wil de verkeersveiligheid, de doorstroming en het openbaar vervoer op de N34 tussen Emmen en De Punt verbeteren. Hiervoor stelt ze voor om de N34 Emmen-de Punt gedeeltelijk te verdubbelen en knooppunt Gieten aan te passen. Het besluit hierover wordt in een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) of projectbesluit vastgesteld. De provincie heeft een Notitie reikwijdte en detailniveau[1] (NRD) opgesteld, hierin staat waar het milieueffectrapport (MER) over moet gaan. De provincie Drenthe heeft de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen rapport.

Essentiële informatie voor het MER

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 tussen Emmen en De Punt het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- **Integrale analyse.** Geef een analyse van het gebied waarin leefbaarheid, ecologie en ruimtelijke kwaliteit direct aan de orde komen. Dit voorkomt dat ze alleen als verzachtende maatregel achteraf een rol spelen.
- **Meetbare doelstelling.** Maak de doelstellingen toetsbaar en onderzoek in hoeverre de alternatieven aan de doelstellingen voldoen.
- **Bandbreedte van mogelijke oplossingen.** Geef inzicht in de 'minimale' en 'maximale' alternatieven om doelen te bereiken.
- **Context binnen het (cultuur)landschap.** Ontwikkel een toetsingskader om de effecten van de verkeerskundige veranderingen in het waardevolle landschap te tonen.
- **Beschermde natuur.** Beschrijf de effecten van de aanpassing aan de N34 Emmen-de Punt op nabijgelegen beschermde natuurgebieden zoals de Drentsche Aa, Drouwenerzand en Elperstroom en laat zien welke maatregelen mogelijk zijn om effecten te verzachten.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de NRD 'Gedeeltelijke verdubbeling N34' van 25 februari 2020. Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen.

Achtergrond

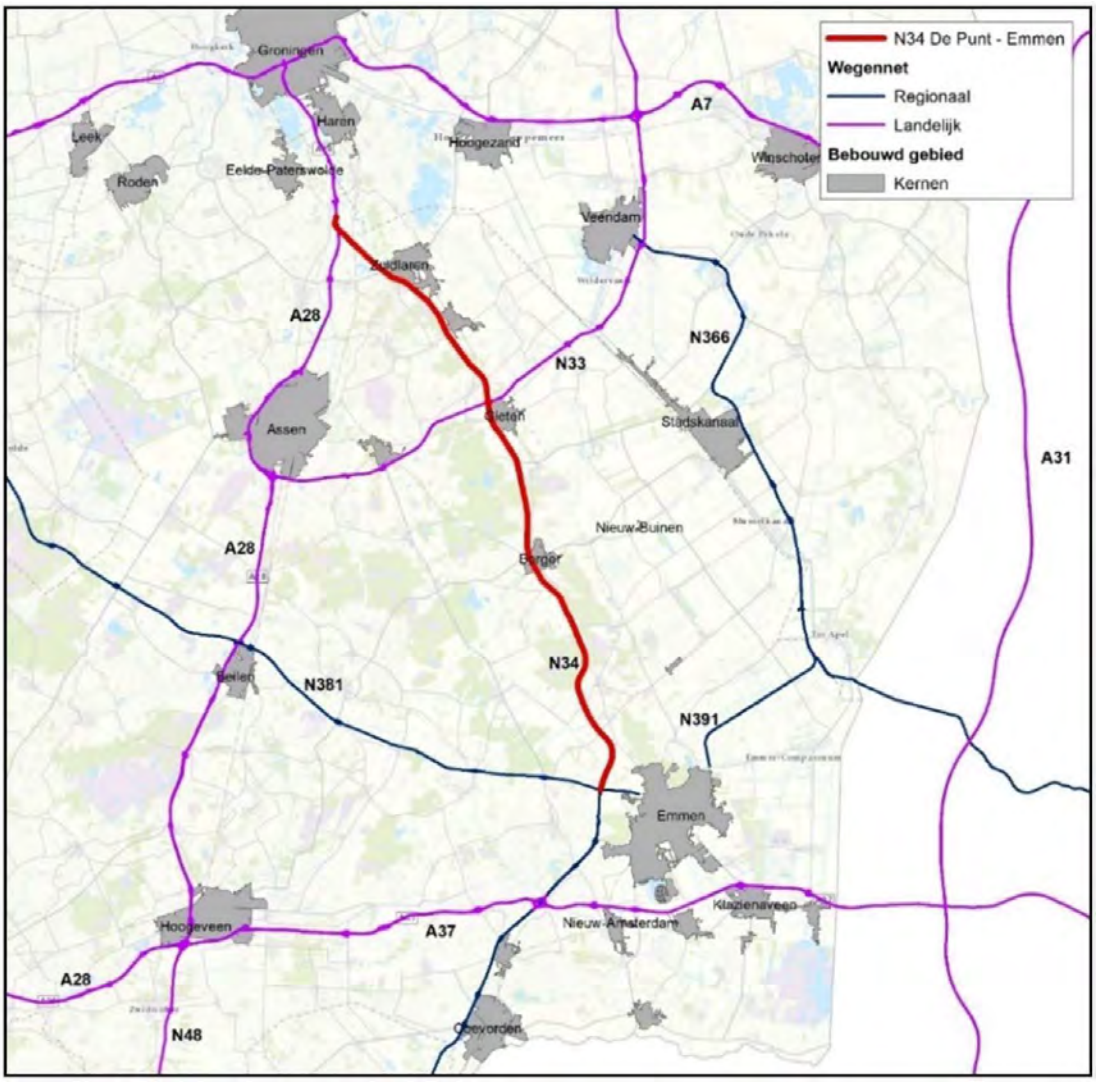
De provincie wil voor de aanpassingen aan de N34 Emmen-de Punt een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) of projectbesluit vaststellen. In 2018 hebben Provinciale Staten van Drenthe een startnotitie vastgesteld. Omdat voor het PIP aanpassingen aan de provinciale weg worden onderzocht over een lengte van meer dan tien kilopmeter, moet daarvoor een MER worden opgesteld. Omdat het PIP mogelijk effecten heeft op beschermde natuurgebieden zoals de Drentsche Aa, wordt ook een Passende beoordeling opgesteld. Daarom is ook een plan-MER nodig.

[1] Notitie reikwijdte en detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34 (Provincie Drenthe, 25 februari 2020).

Waarom een advies?

De onafhankelijke Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag - in dit geval Provinciale Staten van Drenthe - besluit over de aanpassingen aan de N34 Emmen-de Punt.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer 3436 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.



Figuur 1: Ligging van de N34 Emmen-de Punt in het gebied (bron: NRD gedeeltelijke verdubbeling N34).

2 Achtergrond, probleemstelling en doelstellingen

2.1 Probleemstelling en doelstelling

Onderzoek breder insteken

Problemen met verkeersveiligheid en bereikbaarheid op de N34 Emmen-de Punt zijn volgens de NRD aanleiding geweest voor het plan. Gelet hierop stelt de NRD voor om de doelen op basis van een verkeerskundige analyse te formuleren en pas bij de inpassing zoveel mogelijk rekening te houden met de kenmerken van het gebied en meekoppelkansen te verzilveren.

De Commissie verwacht echter dat aanpassingen aan de N34 Emmen-de Punt een bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van andere knelpunten in het gebied. De N34 Emmen-de Punt ligt in een waardevol (cultuur)landschap en vormt een barrière tussen waardevolle natuurgebieden die ecologische relaties met elkaar (kunnen) hebben. De Commissie adviseert daarom om eerder in het proces een bredere blik te hanteren en de probleemanalyse uit te breiden. Dit is van belang om tijdig te kunnen beoordelen in hoeverre de aanpak van bovengenoemde problemen en kansen kunnen worden meegenomen in het plan. De Commissie adviseert daarom de (bestaande) analyses over leefomgeving, natuur en ruimtelijke kwaliteit in een vroegtijdig stadium te betrekken. Gebruik deze analyses vervolgens om de verkeerskundige doelen waar zinvol aan te vullen met nevendoelen en waar nodig de alternatieven te verrijken.

Verkeerskundige doelstellingen

De NRD beschrijft de verkeerskundige projectdoelstellingen als volgt:

- verbeteren van de verkeersveiligheid op de N34 ;
- verbeteren van de bereikbaarheid via de N34;
- verbeteren van het openbaar vervoer over de N34.

Uit de NRD blijkt dat op de N34 Emmen-de Punt veiligheid het grootste knelpunt is en voor knooppunt Gieten doorstroming, terwijl de doelstellingen generiek geformuleerd zijn. De Commissie geeft in overweging om de doelen per onderdeel een andere weging te geven en in het MER inzichtelijk te maken hoe de doelen zich tot elkaar verhouden. Dit is van belang omdat vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid andere alternatieven in beeld kunnen komen voor de N34 Emmen-de Punt[2], met mogelijk minder ruimtebeslag en minder effecten zoals verkeersveiligheid en stikstof.

Voor ieder van de drie projectdoelstellingen zijn afgeleide doelen[3] benoemd. Voor bereikbaarheid zijn dit bijvoorbeeld: reistijd, robuustheid en comfort. De doelen zijn beschreven in termen als 'verbeteren', 'beperken' en zo 'optimaal mogelijk […] zijn'. Dit is onvoldoende concreet om het doelbereik te bepalen.
De Commissie adviseert om de projectdoelstellingen en afgeleide doelstellingen meetbaar te maken. Dit is van belang omdat dan kan worden gekeken of de alternatieven aan de doelen voldoen en daarmee een oplossing bieden voor de gesignaleerde problemen. Voor eventuele nevendoelen geldt hetzelfde.

---

[2] In de zienswijzen wordt een snelheidsverlaging voorgesteld.
[3] Figuur 5.1, pagina 27.

Bandbreedte in beeld brengen
De Commissie adviseert om de volledige bandbreedte van problemen en alternatieven in beeld te brengen. Ga daarvoor in op minimale alternatieven (bijvoorbeeld alleen knooppunt Gieten) en op het 'eindbeeld'.[4] Dit is van belang omdat hieruit blijkt in hoeverre de verschillende alternatieven de doelen realiseren. Ga in het MER ook in op de relatie tussen doelbereik en effecten. Dit zorgt ervoor dat het voor belanghebbenden en besluitvormers duidelijk is welke opties er zijn.

De provincie wijst in de NRD op het belang van 'no-regret maatregelen' en uit de wens om uiteindelijk de N34 Emmen-de Punt volledig te verdubbelen. Uit de NRD blijkt echter dat niet het eindbeeld onderzocht gaat worden, maar maatregelen tot het nu beschikbare bedrag.[5] De voorgestelde aanpak strookt niet met de wens om 'no-regret' maatregelen te nemen. Of maatregelen passen bij het eindbeeld kan alleen blijken als duidelijk is welke maatregelen voor de gehele verdubbeling nodig zouden zijn. De Commissie adviseert daarom om inzicht te geven in dit eindbeeld[6] en de alternatieven hiervan af te leiden (zie verder paragraaf 3.1 van dit advies). Zo kan eventueel op basis daarvan besloten worden welke maatregelen als eerste uitgevoerd worden en nu in het voorkeursalternatief (VKA) horen.

2.2 Beleidskader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor de provinciale inpassingsplannen en of het voornemen kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:
- De Nationale Omgevingsvisie (NOVI);
- De Wet Natuurbescherming;
- Actuele wet- en regelgeving ten aanzien van stikstof;
- Beleid ten aanzien van PFAS[7];
- Gemeentelijke vervoersplannen.

De Omgevingswet treedt mogelijk gedurende de looptijd van het project in werking. Daarom adviseert de Commissie aandacht te besteden aan de randvoorwaarden die uit de Omgevingswet en het bijbehorende overgangsrecht voortkomen.

2.3 Besluitvorming

Paragraaf 1.6 van de NRD beschrijft de besluitvorming voorafgaand aan de opstelling van de NRD. Ga in het MER in op de milieuafwegingen die gemaakt zijn.
De m.e.r.-procedure wordt doorlopen voor het provinciale inpassingsplan (of eventueel projectbesluit wanneer de Omgevingswet van kracht is). Daarnaast zullen andere besluiten nodig zijn. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de tijdsplanning is.

---

4 *"De provincie wil geen maatregelen nemen die niet bij het eindbeeld van een – op termijn – volledige verdubbeling van de N34 passen. Om later extra kosten te voorkomen, moeten de oplossingen uitgaan van het eindbeeld of passen bij dit eindbeeld."* (p31)

5 Uit de NRD blijkt dat nu 90 miljoen beschikbaar is voor maatregelen aan knooppunt Gieten en de N34. Kosten mogen een rol spelen in het bepalen van de alternatieven, maar mogen er niet toe leiden dat het uiteindelijke plan buiten beschouwing wordt gelaten.

6 Overigens is in de NRD en achtergrondrapporten al veel informatie beschikbaar over dit eindbeeld.

7 Poly- en perfluoralkylstoffen (PFAS).

Fasering
De NRD is tweeslachtig als het gaat om een fasering aan te brengen in de rapportage van het MER. De Commissie adviseert om dat niet te doen, en om in één MER zowel het proces om te komen tot een VKA (en op basis daarvan een PIP/projectbesluit) te verantwoorden als om de effecten van voornemen en alternatieven te beschrijven.
De Commissie verwacht namelijk dat voor het plan-MER al gedetailleerde informatie nodig is om tot een VKA te komen.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Alternatieven

Ontwikkel ten behoeve van de bandbreedte van oplossingsmogelijkheden alternatieven (zie ook hoofdstuk 2). Betrek hierbij de brede probleemanalyse, verkeerskundige doelen en eventuele nevendoelen. Zorg dat tenminste één alternatief dat het eindbeeld realiseert. Geef de bijdrage aan de doelen en de milieueffecten (hoofdstuk 4) van de verschillende elementen apart weer en ga in op de relatie daartussen.
Onderbouw, wanneer alternatieven vroegtijdig afvallen, welke (milieu)overwegingen hierbij een rol hebben gespeeld (zoals het 2X1 profiel waarbij een middenberm geplaatst wordt, maar de weg niet verdubbeld wordt).

Voorkeursalternatief en vergelijking alternatieven
Stel op basis van de afzonderlijke elementen van de alternatieven vervolgens een VKA samen. Maak inzichtelijk welke elementen worden gekozen, en betrek hierbij de bijdrage aan de doelstelling en de milieueffecten van de elementen.

De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling én met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de aard en mate waarin de alternatieven effecten veroorzaken. Vergelijk bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie en betrek daarbij de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid.

Geef daarnaast voor ieder van de alternatieven aan in welke mate de gestelde doelen kunnen worden gerealiseerd, maak hierbij ook de koppeling met het beleid en de bepalingen uit de Omgevingsvisie en -verordening van Drenthe. Gebruik ook hiervoor eenduidige en, zo veel als mogelijk, kwantificeerbare toetsingscriteria.

3.2 Referentie

De NRD (paragraaf 6.4) beschrijft de huidige milieusituatie in het plangebied. Werk de huidige milieusituatie in het plangebied in het MER verder uit. Ga daarvoor in op de situatie voor de milieuthema's zoals natuur, geluid en trillingen en gezondheid. Beschrijf in het MER daarnaast de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied. Ga ook in op de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkelingen, als referentie voor de te verwachten milieueffecten.

Daarbij wordt onder 'autonome ontwikkelingen' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten.

4 Milieugevolgen en effectbepaling

4.1 Effectbepaling

Maak bij de beoordeling van de alternatieven/varianten onderscheid tussen doelrealisatie (oplossend vermogen van de alternatieven/varianten) en milieueffecten (effecten van de alternatieven/ varianten op de omgeving). Vergelijk daartoe de milieueffecten van varianten onderling, eń met de referentiesituatie. Het detailniveau van de milieueffectschattingen moet zodanig zijn dat de effecten van het VKA en eventueel varianten en daaruit af te leiden conclusies, bijvoorbeeld ten aanzien van doelbereik of het kunnen voldoen aan (wettelijke) eisen, afdoende kunnen worden onderbouwd.
Ga in het MER bij nadelige effecten in op mogelijke mitigerende maatregelen en de effecten daarvan.

Geef aan welke aannames zijn gedaan bij de effectbepaling, welke onzekerheden in de effectbepaling een rol spelen, hoe groot deze onzekerheden bij benadering zijn, en in welke mate terugvalopties (maatregelen ‘achter de hand’) beschikbaar zijn, mochten de effecten na realisatie ongunstiger zijn dan waar van tevoren van uitgegaan is.

Omdat de effecten van de aanlegfase en de gebruiksfase verschillend kunnen zijn adviseert de Commissie om bij de effectenbeschrijving onderscheid te maken tussen beide fasen.

4.2 Verkeer en verkeersveiligheid

In de NRD is de wijze van het beschrijven van de verkeerseffecten uitvoerig behandeld. Aanvullend hierop adviseert de Commissie om op het aspect verkeersveiligheid aandacht te besteden aan gedrag van de weggebruiker. Probeer hierbij zoveel mogelijk bestaande literatuur te raadplegen aangaande psychologische effecten van het wegontwerp. Denk hierbij aan de het samenvoegen aan het eind van de 2x2 en de mogelijkheid op de rest van het tracé om nog steeds in te halen. Ga in het MER in op de mogelijke mitigerende maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren.

Verder adviseert de Commissie om zoveel als mogelijk kwantitatief inzicht te geven in het doelbereik. Gebruik hier de autonome ontwikkeling en het gewenste eindbeeld als beide uitersten.

4.3 Woon- en leefmilieu

4.3.1 Lucht

Vergelijking van alternatieven

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$[1]) en NO_2 te beschrijven, ook onder de grenswaarden[8]. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Eenvoudiger berekeningen volstaan wanneer hiermee keuzes tussen alternatieven en conclusies voldoende onderbouwd kunnen worden. Presenteer de resultaten van de berekeningen middels verschilcontourenkaarten en geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen[4].

4.3.2 Geluid

Vergelijk de geluidseffecten van alternatieven en/of varianten op hoofdlijnen op kaart. Vermeld hierop ook de ligging van woningen en andere gevoelige objecten. Hiermee worden de voor de volksgezondheid relevante verschillen zichtbaar. Geef op kaart niet alleen de contouren tot aan de maximale waarde(n) weer, maar ook onder de voorkeurswaarden van 50 dB (weg) in L_{den} en waar relevant L_{night}. L_{night}.is nodig om in specifieke situaties het aantal slaapverstoorden te kunnen bepalen. Het geluidregister biedt de basisinformatie om deze kaart te maken, vul dit aan met vuistregels en/of expert judgement. Breng ook de effecten onder de wettelijke normen in beeld.

Verder is van belang om vroeg in het proces meekoppelkansen ten aanzien van de verbetering van de leefkwaliteit, de recreatieve waarde en de natuurkwaliteit te identificeren zoals het toepassen van een geluidreducerende deklaag of afschermende maatregelen. In de zienswijzen wordt bijvoorbeeld een variant genoemd van de fly-over bij knooppunt Gieten waarbij bovenwettelijke geluidreducerende maatregelen zorgen voor een prettiger leefomgeving en minder ruimtebeslag. Door in het MER de effecten op de omgeving in beeld te brengen is het voor besluitvormers en belanghebbenden duidelijk welke keuzes voorliggen om de huidige kwaliteit van de leefbaarheid te behouden of te verbeteren.

4.4 Bodem en water

De NRD geeft aan dat in het MER de effecten op bodemkwaliteit als gevolg van het vrijkomen van verontreinigingen zullen worden beschreven. De N34 Emmen-de Punt loopt door een geomorfologisch en geologisch bijzonder gebied. De Commissie adviseert daarom om hiervoor in het MER de volgende aspecten in beeld te brengen:

- de geomorfologische situatie en de effecten daarop;
- de af te graven hoeveelheden grond en de kwaliteit ervan (fysisch en chemisch);
- de hergebruiksmogelijkheden van grond.

Effecten van de aanleg en gebruik van de weg op het grond- en oppervlaktesysteem kunnen toenemen omdat de omvang van het verhard oppervlak toeneemt, taluds van de weg worden aangepast en bermsloten worden verlegd. Daarnaast kunnen bij aanleg en gebruik van de

[8] Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.

weg gevolgen voor de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater optreden. De NRD geeft aan dat deze effecten kwalitatief in beeld worden gebracht.

Mede omdat zoals de NRD ook aangeeft verdrogingsgevoelige natuur in het studiegebied voorkomt zullen deze effecten, waar dergelijke waarden kunnen worden beïnvloed, kwantitatief moeten worden onderbouwd met hydrologische berekeningen en eventueel een grondwatermodel. Geef in dat geval voor het te gebruiken modelconcept een indicatie van de nauwkeurigheid (bandbreedte) van de modelresultaten met name wat betreft de veranderingen in grondwaterstanden en kwel/ infiltratie. Ga daarbij in op de onzekerheden in de modelinvoer en de beperkingen van het modelconcept, bijvoorbeeld de wijze waarop de koppeling met het oppervlaktewater is geschematiseerd. Geef inzicht in de onzekerheden door gevoeligheidsanalyses uit te voeren voor de meest bepalende modelparameters. Geef aan wat dit betekent voor de bepaling van de afgeleide milieueffecten en voor de vergelijking van alternatieven.

4.5 Ecologie

Het voornemen kan in de aanlegfase en de gebruiksfase gevolgen hebben voor natuurwaarden, bijvoorbeeld door ruimtebeslag, versterking van de barrièrewerking, verstoring, stikstofdepositie en (al dan niet tijdelijke) veranderingen in de waterhuishouding. Breng eerst op hoofdlijnen de actuele en potentiële natuurwaarden en reikwijdte van de potentiële effecten in beeld en motiveer op grond daarvan de begrenzing van het studiegebied.

Geef in het MER aan - op basis van de meest recente gegevens en onderzoeken - welke kenmerkende biotopen en soorten aanwezig zijn in het plan- en studiegebied, wat de huidige staat is van deze biotopen en soorten, en welke factoren daarbij van belang zijn (bv. abiotische eigenschappen, voedselrijkdom). Ga in het bijzonder in op biotopen en soorten van door grond- en oppervlaktewater beïnvloede standplaatsen en op soorten die gevoelige zijn voor verstoring door geluid. Betrek daarbij niet alleen beschermde soorten maar ook andere soorten die van ecologisch belang zijn. Beschrijf welke activiteiten kunnen zorgen voor cumulatieve effecten. Ga vervolgens in op ingreep-effect relaties die in deze situatie relevant zijn, en mitigerende maatregelen om eventuele effecten te voorkomen of te beperken.

4.5.1 Natura 2000-gebieden

In de NRD (paragraaf 7.2.4) wordt aangegeven dat in het MER wordt onderzocht of er effecten zijn op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden in de omgeving. Beschrijf en onderzoek de voorgenomen activiteiten, en beoordeel of deze, eventueel in cumulatie met andere plannen en projecten, kunnen leiden tot significante aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden in de omgeving, zoals de Drentsche Aa, Drouwenerzand, Zuidlaardermeergebied en Elperstroom. Betrek daarbij in ieder geval de effecten van ruimtebeslag, verstoring, hydrologische veranderingen en stikstof.

Als op grond van het onderzoek niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor omringende Natura 2000-gebieden, moet een Passende beoordeling opgesteld worden, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van die gebieden.

Onderzoek in deze Passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het plan, de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet aantast. In de Passende beoordeling mogen bij deze beoordeling mitigerende maatregelen worden meegenomen. Beoordeel hierbij ook of eventuele stikstofeffecten kunnen worden voorkomen door emissiebeperkende maatregelen aan de bron, interne saldering of externe saldering (in overeenstemming met de beleidsregels van de provincie Drenthe).

Beschrijf daarom in het MER ieder geval één alternatief waarbij aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden zoveel als mogelijk kan worden voorkomen. Wanneer significante aantasting van de natuurlijke kenmerken niet met zekerheid kan worden voorkomen, dient een ADC-toets te worden doorlopen.

Stikstofdepositie

De NRD geeft aan dat toename van het verkeer naar verwachting zal leiden tot mogelijk meer stikstofdepositie in (onder andere) de nabijgelegen Natura 2000-gebieden Drentsche Aa, Drouwenerzand en Elperstroom.
Breng met een daarvoor geschikt programma in beeld wat de stikstofeffecten zijn van het project in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. Op 29 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Dit betekent dat voor dit project mogelijk een eigen Passende beoordeling moet worden opgesteld.

4.5.2 Natuurnetwerk Drenthe en overige natuur

De traject van de N34 Emmen-de Punt loopt langs en dwars door natuurgebieden, waarvan vele deel uitmaken van het Natuurnetwerk Drenthe (NND), en vormt daardoor een barrière voor dieren die aan weerszijden van de weg leven. In de weg zijn verschillende faunapassages aangebracht die deze barrièrewerking helpen verminderen. In de gebiedsanalyse wordt daarop ingegaan.

In de gebiedsanalyse mist echter een analyse van de vraag of, en zo ja in welke mate de N34 Emmen-de Punt problemen oplevert voor de populaties van dieren aan weerszijden van de weg, en daarmee voor de kwaliteit van de omliggende natuurgebieden.

De commissie adviseert daarom een dergelijke analyse in het kader van het MER uit te voeren, en de effecten van de verbreding van de weg als ecologische barrière daaruit te destilleren. Daarnaast kan deze analyse ook bijdragen aan het benutten van eventuele meekoppelkansen bij de uitvoering van de verbreding, die ecologische verbindingen zowel dwars op de weg als langs de weg kunnen verbeteren.

Geef daarnaast in het MER ook aan welke effecten op andere natuurwaarden op kunnen treden, waarvoor geen directe bescherming vanuit de wet of het provinciale beleid is. De commissie denkt daarbij in ieder geval aan het Gietserveentje, dat direct grenst aan het verkeersplein bij Gieten, en door de aanpassing daarvan aangetast zou kunnen worden.

4.6 Ruimtelijke kwaliteit: landschap, cultuurhistorie en archeologie

De N34 Emmen-de Punt ligt over vrijwel de hele lengte in een gebied met grote kwaliteiten voor wat betreft landschap, cultuurhistorie en archeologie.[9] Deze kwaliteiten zijn als zodanig erkend en beschreven in de provinciale Omgevingsvisie. Vanwege deze kwaliteiten is het hele plangebied enerzijds kwetsbaar voor veranderingen aan het wegprofiel. Anderzijds kan het voornemen ook leiden tot het ontstaan en benutten van kansen om de weg beter in het omliggende landschap in te passen.

De 'Gebiedsanalyse N34' bevat naar de mening van de Commissie veel informatie om de inbreng van landschap, cultuurhistorie en archeologie in het planproces concreet te maken. De Commissie adviseert om deze informatie vroegtijdig in het proces te betrekken (zie ook 2.1). Daarnaast adviseert de Commissie om een toetsingskader te ontwikkelen waaraan verkeerskundige veranderingen in het wegprofiel dienen te voldoen, willen ze inpasbaar kunnen zijn in het landschap. Een visie vooraf op de landschappelijke inbedding van de 'Hunebed Highway' als geheel kan daarbij behulpzaam zijn. Maak in dit toetsingskader herkenbaar onderscheid tussen de aspecten landschap, cultuurhistorie en archeologie.

Breng de effecten van de alternatieven en van het VKA voor afzonderlijk landschap, cultuurhistorie en archeologie in beeld. Toets daarbij aan de toegekende waarden, aan de ambities die er vanuit verschillende beleidskaders (met name de Omgevingsvisie Drenthe) bestaan voor deze aspecten en indien aan de orde aan de visie op de landschappelijke inbedding van de Hunebed Highway. Geef aan, welke concrete kansen er liggen om - eventueel met (financiële) ondersteuning van andere partijen - mogelijkheden tot meekoppeling met de wegaanpassing te verzilveren (denk bijvoorbeeld aan ontsnipperingsmaatregelen of kortsluiting van recreatieve routes aan weerskanten van de weg). Geef tenslotte aan wat dit betekent voor het vervolgtraject richting uitvoering. Geef aan, met welke maatregelen de effecten van de wegaanpassing op landschap, cultuurhistorie en archeologie kunnen worden verzacht.

4.7 Klimaat en duurzaamheid

De NRD geeft aan (in paragraaf 1.9) dat er voor duurzaamheid gekeken zal worde naar energie en grondstoffengebruik en materialen. De Commissie adviseert om in het MER na te gaan in hoeverre maatregelen genomen kunnen worden bij circulaire toepassingen van materiaal- en materieelgebruik ten gunste van een kleinere footprint.
Beschrijf hoe dit initiatief zich verhoudt tot nationaal beleid met betrekking tot de circulariteit[10] en/of de doelen voor de GWW-sector[11]. Geef aan hoe uw initiatief past in de verschillende voorkeursconcepten voor de circulariteit, vaak aangeduid met de R-ladder[12].
Ga in het (project-)MER in op:

- het (her)gebruik van grondstoffen (bijvoorbeeld asfalt of geluidschermen), energie, materialen en afvalstoffen. Neem een materialen-, grondstoffen- en energiebalans op;
- hoe dit gebruik kan worden voorkomen, welke mogelijkheden er zijn voor hergebruik, recycling of terug het terugwinnen

---

9 Een groot aantal zienswijzen gaat ook in op het bijzondere karakter van het gebied.
10 https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/09/14/bijlage-1-nederland-circulair-in-2050
11 https://www.greendeals.nl/sites/default/files/downloads/GD209-dealtekst-Duurzaam-GWW-2.0.pdf
12 Cramer, J. (2014), Milieu, Elementaire Deeltjes 16, Amsterdam: Amsterdam University Press

- of en zo ja op welke wijze het hergebruik van grondstoffen en materialen bij realisatie wordt geregistreerd[13];
- maak daarbij onderscheid tussen de aanleg- en gebruiksfase. In de aanlegfase gaat het om bijvoorbeeld het beperken van de energie-inhoud van het te gebruiken materiaal en het energieverbruik van het in te zetten materieel. In de gebruiksfase gaat het bijvoorbeeld om de energievraag van de wegsystemen zoals verlichting en verkeersgeleiding en - informatie.

Ga daarnaast in CO_2-reductie voor grondverzet[14], asfalt, beton (bij kunstwerken).

5 Overige aspecten

5.1 Onzekerheden en evaluatieprogramma

Er zijn meerdere onzekere ontwikkelingen die mogelijk invloed hebben op de aanpassingen aan de N34 Emmen-de Punt en knooppunt Gieten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de energietransitie, duurzaamheid, wet- en regelgeving rondom stikstof[15], elektrificatie van het wagenpark en andere technische ontwikkelingen. Ga hier in het MER op in en geef aan hoe met deze onzekerheden om wordt gegaan.

Houd bij de vergelijking van de alternatieven en bij de toetsing van de alternatieven aan (project-) doelen en wettelijke grenswaarden expliciet rekening met de onzekerheden in effectbepalingen. Geef daarvoor in het MER inzicht in:

- de waarschijnlijkheid dat effecten optreden, dat wil zeggen het realiteitsgehalte van de verschillende effectscenario's (best-case en worst-case);
- het belang van de onzekerheden in effectbepalingen voor de significantie van verschillen tussen alternatieven (van belang voor onderlinge vergelijking van alternatieven);
- hoe en wanneer na realisering van het initiatief de daadwerkelijke effecten geëvalueerd worden, bijvoorbeeld via een oplevertoets, en welke maatregelen 'achter de hand' beschikbaar zijn als (project-)doelen en grenswaarden in de praktijk niet gehaald worden (betreft onzekerheden van het VKA en is ook van belang voor monitoring).

5.2 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Zorg ervoor dat:

- het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen;

---

[13] Belangrijk onderdeel in de GWW-sector is het registeren van gebruikte grondstoffen en materialen. Deze materialen kunnen worden hergebruikt in een volgende fase. Dit kan bijvoorbeeld met het gebruik van een grondstoffenpaspoort.

[14] Rijkswaterstaat heeft ervaring met het verminderen van stikstofuitstoot bij grondverzet.

[15] Verschillende zienswijzen uiten zorgen over stikstof.

- visualisaties die de alternatieven tonen, gebruik hiervoor zowel het perspectief van een weggebruiker als het perspectief op de weg vanuit het landschap;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt, met duidelijke legenda (zoals in de NRD).

5.3 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het VKA.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht. Meer informatie over de Commissie en over haar werkwijze vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:
ir. Jan Bakker
drs. Reinoud Kleijberg
Marianne Schuerhoff MSc (secretaris)
Marja van der Tas (voorzitter)
Ir. Ruud Westerhof

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Provinciaal Inpassingsplan (PIP) of projectbesluit in het kader van de Omgevingswet.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke activiteiten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C1.3 "De [...] verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg" over meer dan tien kilometer of D1.2 , "De verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg" over meer dan 5 kilometer. Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden niet op voorhand uit te sluiten zijn, deze effecten moeten in een Passende beoordeling worden beschreven. Daarom wordt een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Provinciale staten van Drenthe.

Initiatiefnemer besluit

Gedeputeerde staten van Drenthe.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 21 april 2002 heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer 3436 in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

Bijlage 3 Samenvatting resultaten

Samenvatting resultaten zienswijzen en raadpleging betrokken bestuursorganen die gevolgen hebben voor onderzoek in het kader van het MER.

Toelichting op tabel: Nummer zienswijze correspondeert met het nummer van de zienswijze in de nota zienswijzen. Indien het een instantie betreft is de naam genoemd. De zienswijzen zijn samengevat. De samenvatting van de zienswijzen zijn genummerd. De nummers onder de deelreactie verwijzen naar de betreffende deelreactie.

Nummer zienswijze	**naam/instantie**	**deelreactie**	**suggestie mee nemen in onderzoek in <u>aanvulling op</u>/ explicieter benoemd dan in NRD**
1	Natuurplatform Drentsche Aa	10 Stel een inhaalverbod in over de hele lengte van de N34 Emmen - De Punt.	Het instellen van een inhaalverbod op de tussengelegen stukken in combinatie met de maatregel gedeeltelijke verdubbeling zal onderzocht en afgewogen worden in het MER-onderzoek.
9		1 Nut en noodzaak om het autoverkeer via de N34 af te handelen tussen Holsloot en Assen ontbreekt volgens inspreker volledig.	Nut en noodzaak krijgen op de gebruikelijke wijze een plek in het MER, daarbij wordt eveneens naar de meest recente ontwikkelingen betrokken.
26		3 Onderzoek ontbreekt naar gevolgen voor stikstof en klimaat	Klimaat krijgt eveneens aandacht in het MER.
31		2 Nut en noodzaak van de (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 is volgens inspreker onvoldoende aangetoond	Nut en noodzaak krijgen op de gebruikelijke wijze een plek in het MER, daarbij wordt eveneens naar de meest recente ontwikkelingen betrokken.
		12 De variant volledig inhaalverbod, maximum snelheid van 80 km/u in combinatie met trajectcontrole over alle deelwegvakken (d.w.z. tussen alle acht aansluitingen) onderzoeken	Het instellen van een inhaalverbod op de tussengelegen stukken in combinatie met de maatregel gedeeltelijke verdubbeling zal onderzocht en afgewogen worden in het MER-onderzoek.
34	Natuur en milieufederatie Drenthe	4 Inspreker stelt een integrale aanpak voor, waarbij aanpassing van de N34 en reconstructie van verkeersplein Gieten worden gecombineerd met verbetering van de kwaliteiten in de omgeving. Daarbij gaat het niet alleen om een goede landschappelijke inpassing, maar ook om bijvoorbeeld faunaverbindingen en vermindering van geluidoverlast.	Naar aanleiding van uw suggestie en het advies van de c-m.e.r. wordt integrale aanpak gehanteerd
37	Consumenten Platvorm Openbaar Vervoer	1 De hub Gieten moet op dezelfde plek blijven (geen klaverblad).	De klaverblad-oplossing draagt in de huidige vorm niet bij aan de doelstelling om het openbaar vervoer te verbeten. De HUB verkeersplein Gieten is een belangrijk knooppunt in het OV-netwerk. In het MER-onderzoek wordt het klaverblad nader onderzocht en welke gevolgen dat heeft voor de HUB en het openbaar vervoer.

		3 Bij het knooppunt Gieten treffen verschillende vormen van mobiliteit elkaar en heeft het OV een prominente rol. Zo prominent dat een vrije busbaan gerechtvaardigd is.	Hoe in die varianten om wordt gegaan met onderliggende verbindingen en parallelwegen wordt ook in het MER-onderzoek uitgewerkt
40	De Hondsrug UNESCO Global Geopark	4 DHUGG verzoekt in beoordelingskader expliciet aandacht te geven aan de aard-kundige structuren en geologische opbouw en het belang van De Hondsrug UNESCO Global Geopark.	Om de effecten van de verschillende alternatieven inzichtelijk te maken is het 'Gaafheid aardkundige waarden' als beoordelingscriterium opgenomen. Dit wordt ondere andere ingevuld met de aspecten 'aardkundige structuren' en 'geologische opbouw'. In het MER wordt dit nader onderzocht
46		2 Gedeeltelijke verdubbeling slecht is voor het klimaat. Alleen de aanleg al levert enorme vergroting van uitstoot van CO2 op.	CO 2 onderzoek aanlegfase wordt meegenomen in MER (zie algemene reactie)
		3 Er zal sprake zijn van culturele schade: met alleen het idee al geeft de provincie uitdrukking aan het idee dat de waarde van het gebied ondergeschikt is aan de mens met de auto	In MER-onderzoek worden de diverse milieu-aspecten uitgebreid onderzocht. Culturele en ethische aspecten zijn geen specifiek onderdeel van dit onderzoek. Wanneer bij de uitwerking van de plannen blijkt dat deze impact hebben op specifieke culturele en ethische belangen dan zullen wij deze meenemen in onze afwegingen.
		5 Volgens inspreker wordt door gedeeltelijke verdubbeling het doel van verbeteren van veiligheid niet bereikt. Wetenschappelijk is bewezen dat invoegen de veiligheid verlaagt. Inspreker stelt een aantal andere goedkopere, milieu- en natuurvriendelijke ingrepen voor, waaronder inhaalverbod, scheiding van rijstroken, (camera) controles en verlaging van de snelheid.	Het instellen van een inhaalverbod op de tussengelegen stukken in combinatie met de maatregel gedeeltelijke verdubbeling zal onderzocht en afgewogen worden in het MER-onderzoek.
47		9 Inspreker stelt voor te overwegen het dorp Eext alsnog aan te sluiten op het verkeersplein wanneer de verkeersdruk op het verkeersplein sterk afneemt.	Realisatie van op- en afritten bij Eext is op dit moment nog niet voorzien. Mogelijk komt de suggestie om deze te realiseren tijdens het omgevingsproces nog aan bod. De kans is klein dat besloten wordt om dit te doen, gezien de reeds aanwezige op- en afritten N34 – Annen en N34 Gieten.
48		4 Inspreker vindt het onbegrijpelijk dat tijdens de informatiedagen geen gebruik werd gemaakt van 3d-beelden.	Het gebruik van 3d-beelden tijdens informatiebijeenkomsten is een goede aanvulling op presentatiemateriaal. In de fase waarin het project zich nu bevindt zitten nog dusdanig veel onzekerheden in het ontwerp dat de provincie Drenthe het gebruik van 3D-beelden niet gepast vindt. Op een later moment in het project zullen 3D-beelden wel ingezet worden.

		7 Maak een aansluiting op de N34 voor Eext.	Realisatie van op- en afritten bij Eext is op dit moment nog niet voorzien. Mogelijk komt de suggestie om deze te realiseren tijdens het omgevingsproces nog aan bod. De kans is klein dat besloten wordt om dit te doen, gezien de reeds aanwezige op- en afritten N34 – Annen en N34 Gieten.
51		5 Tijdens klankbordgroepbijeenkomsten zijn ook een minder positief scenario (krimp van 5%) en een reëel scenario (krimp van 1%) getoond, deze zijn niet terug te vinden in de ter inzage gelegde documenten	In het verkeerskundig onderzoek wordt uitgegaan van het hoge groeiscenario. Dit scenario is legitiem, omdat de huidige intensiteiten van het verkeer op de N34 nu al de prognoses van scenario laag benaderen. Ten behoeve van het verkeersmodel voor MER-onderzoek zal wederom een nadere onderbouwing van de te gebruiken groeiscenario's gegeven worden.
52		7.5 Wat betreft de inrichting van de N34 wordt opgemerkt: 'geen rijbaanscheiding, onvoldoende consistentie en herkenbaarheid ten aanzien van het inhaalverbod'. Gedeeltelijke verbreding betekent dat op een groot deel nog geen sprake is van rijbaanscheiding. Er is dan nog minder dan nu sprake van consistentie wat betreft inrichting en wat betreft het inhaalverbod. Als dat al oorzaken zijn voor ongelukken, dan helpen deze maatregelen dus niet. Een en ander moet beter geanalyseerd worden.	Het instellen van een inhaalverbod op de tussengelegen stukken in combinatie met de maatregel gedeeltelijke verdubbeling zal onderzocht en afgewogen worden in het MER-onderzoek.
		9 Daarnaast mag de zogenaamde status van stroomweg wat inspreker betreft geen reden zijn om snelheidsverlaging ter bevordering van doorstroming en verkeersveiligheid op voorhand uit te sluiten. Integrale analyse van toekomstige verkeersstromen en van effecten van aanpassingen aan die wegen en aan de N34 is een vereiste om tot een goede onderbouwing van eventuele gedeeltelijke verdubbeling van de N34 te komen. In het bijzonder de N381 kan met aanpassingen een alternatief voor de N34 zijn. Waarom wordt dat alternatief niet integraal meegenomen in de analyse?	In het kader van het MERonderzoek wordt het gebruikte verkeersmodel waar nodig geactualiseerd
54		3 Inspreker vindt het begrijpelijk dat er gezocht wordt naar economisch belang maar vindt dat er een afweging gemaakt zou	In MER-onderzoek worden de diverse milieu-aspecten uitgebreid onderzocht. Culturele en ethische aspecten zijn geen specifiek onderdeel van dit onderzoek. Wanneer bij de uitwerking van de plannen blijkt dat deze impact hebben op specifieke culturele en ethische

		moeten worden waarbij ook culturele en ethische aspecten worden meegenomen.	belangen dan zullen wij deze meenemen in onze afwegingen.
55	Fauna beheer eenheid Drenthe	1 Aanrijding met Ree moet zoveel mogelijk worden voorkomen, inspreker verzoekt daarom om 80km/uur. En dat in een latere planfase ook het treffen van preventieve maatregelen om aanrijdingen met het Ree te voorkomen, aan de orde moet komen. Als voorbeelden worden genoemd het realiseren van passages over of onder de N34 gecombineerd met begeleidend hekwerk en wildwaarschuwingsmaatregelen voor verkeer op de N34.	In het kader van ecologie wordt onderzoek gedaan naar reeën. De passeerbaarheid van de weg voor diersoorten zal nader onderzocht worden in het MER. Niet alleen de effecten zullen in het MER in beeld worden gebracht maar ook mogelijke meekoppelkansen.
56		2 Volgens inspreker is het ook wenselijk om voorafgaand aan de MER te onderzoeken hoe en in welke mate de uitvoering van mogelijke wegtrajecten klimaatneutraal kan geschieden	Afhankelijk van de ambitiebepalingen komt klimaatneutraal ontwerpen aan de orde in de volgende fase. (ambitieweb)
		4 Volgens inspreker moet ook de laagste groeitrend gepresenteerd worden.	In het verkeerskundig onderzoek wordt uitgegaan van het hoge groeiscenario. Dit scenario is legitiem, omdat de huidige intensiteiten van het verkeer op de N34 nu al de prognoses van scenario laag benaderen. Ten behoeve van het verkeersmodel voor MER-onderzoek zal wederom een onderbouwing van de te gebruiken groeiscenario's gegeven worden.
63	Staatsbosbeheer	1 Staatsbosbeheer verzoekt om in het vervolgproces te worden betrokken omdat de voorgenomen ruimtelijke ingreep direct en indirect van grote invloed kan zijn op de terreinen van Staatsbosbeheer en doelstellingen daarvan.	Het contact met uw organisatie verliep in deze fase via de Natuur en milieufederatie Drenthe en bij de sessies over de gebiedsanalyse is Staatsbosbeheer rechtstreeks benaderd.
		2 Staatsbosbeheer onderschrijft het belang van verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en het belang van een goede doorstroming van het openbaar vervoer, maar is van mening dat juist in deze tijd een onderzoek naar een zo milieu-, natuur- en landschapsvriendelijk mogelijk alternatief op zijn plaats is.	In navolging van het advies van de cmer zal nagekeken worden of dan wel hoe hier aanvulling aangegeven kan worden. (landschapsalternatief)
		4 Door Staatsbosbeheer wordt aangegeven dat het mogelijke oppervlakteverlies van	Indien relevant wordt het areaalverlies van overige natuur ook meegenomen in het kader van het MER.

		natuur wordt gemist. Op oppervlakteverlies binnen de NNN wordt wel ingegaan, maar niet op natuur daarbuiten.	
		5 Staatsbosbeheer noemt als groot zorgpunt de passeerbaarheid van de weg voor verschillende dier-soorten. Bij een verdubbeling van de weg bij slecht uitgevoerde en functionerende faunavoorzieningen, neemt de barrièrewerking toe. De verdubbeling vraagt dus om robuust uitgevoerde voorzieningen en om reservering van financiële middelen voor een duurzaam onderhoud	De passeerbaarheid van de weg voor diersoorten zal nader onderzocht worden in het MER. Niet alleen de effecten zullen in het MER in beeld worden gebracht maar ook mogelijke meekoppelkansen.
		7 Staatsbosbeheer is van mening dat voor de beoordeling van de impact op de aanblik van het landschap van de Hondsrug, een 3D-fotoanimatie passend is.	Goede visualisaties zullen tijdens de uitwerking van de plannen gemaakt worden.
64		3 Inspreker stelt voor de geluidsschermen te combineren met het opvangen van zonne-energie.	In de volgende fase worden de eventuele duurzame maatregelen en ontwerpkeuzes uitgewerkt. Afhankelijk van de ambitiebepalingen komen duurzaamheidsmaatregelen waaronder eventueel zonne-energie aan de orde. (ambitieweb)
		4 Inspreker zou het prachtig vinden als er een mooi ontwerp zou komen voor een eventuele fly-over, als nieuw landschapskenmerk in de omgeving, bijvoorbeeld in de vorm van een mammoet geraamte.	Bij de verdere uitwerking van de betreffende maatregel voor Gieten wordt de omgeving betrokken en zal er aandacht zijn voor ontwerpprincipes eventueel met betrekking tot een landschapskenmerk.
		5 Inspreker stelt voor eerst naar de belijning op de weg te kijken want inspreker is van mening dat die compleet onlogisch is	Daar waar maatregelen worden getroffen wordt eveneens in het kader van het wegontwerp naar de belijning gekeken.
67		5 Inspreker stelt voor om voor de verkeersveiligheid led-verlichting in het asfalt aan te brengen die geen negatieve effecten heeft op de ecologie.	Eventuele mitigerende maatregelen worden bij het verder ontwerp meegenomen. Dit kunnen mogelijk maatregelen zijn ten aanzien van (led)verlichting.
69		3 Inspreker is van mening dat hoe minder de reconstructie te zien is, hoe beter. Een inpassing, waarbij geluidwerende maatregelen middels schermen, bijvoorbeeld in de vorm van de ribben van een mammoet, vindt inspreker een mooi idee.	Bij de verdere uitwerking van de betreffende maatregel voor Gieten wordt de omgeving betrokken en zal er aandacht zijn voor ontwerpprincipes van de verschillende maatregelen eventueel met betrekking tot een landschapskenmerk
		10 Inspreker gaat vervolgens in op de partiële verdubbeling en is van mening dat de	Zie algemene reactie onder N. Inpassing van de trajectdelen wordt in het kader van landschap zorgvuldig bekeken. Mocht blijken dat verlaagd aanleggen een

		vernieuwde aanleg de mogelijkheid biedt de N34 verlaagd aan te leggen zodat deze minder zichtbaar wordt dan in de huidige situatie.	passende maatregel is dan zal dit nader onderzocht worden.
		12 Inspreker is van mening dat toe- en afritten op de N34 richting Eext overwogen moet worden. Inspreker doet hiervoor suggesties in de zienswijze, als toe- en afritten in de omgeving van parkeerplaatsen Koebroeken en Haverlangen en een fly-over ter plaatse van de genoemde parkeerplaatsen, met aan-sluiting op de Annerweg en 't Witzand.	Realisatie van op- en afritten bij Eext is op dit moment nog niet voorzien. Mogelijk komt de suggestie om deze te realiseren tijdens het omgevingsproces nog aan bod. De kans is klein dat besloten wordt om dit te doen, gezien de reeds aanwezige op- en afritten N34 – Annen en N34 Gieten.
76	Dorpsbelangen Eext	3 Commissie Dorpsbelangen Eext is van mening dat hoe minder de reconstructie te zien is, hoe beter. Een inpassing, waarbij geluidwerende maatregelen middels schermen, bijvoorbeeld in de vorm van de ribben van een mammoet, vindt de commissie een mooi idee. De commissie doet de suggestie de geluidswerende wanden te combineren met zonnepanelen.	Bij de verdere uitwerking van de betreffende maatregel voor Gieten wordt de omgeving betrokken en zal er aandacht zijn voor ontwerpprincipes van de verschillende maatregelen eventueel met betrekking tot een landschapskenmerk. Zoals in de NRD is aangegeven is met verschillende disciplines de duurzaamheidsambities voor het project met behulp van de twaalf thema's uit het ambitieweb bepaald. De ambities gaan vertaald worden naar concrete doelstellingen. In de volgende fase worden de eventuele duurzame maatregelen en ontwerpkeuzes uitgewerkt. Afhankelijk van de ambitiebepalingen komen duurzaamheidsmaatregelen waaronder eventueel zonneenergie aan de orde.
		10 Commissie Dorpsbelangen Eext gaat vervolgens in op de partiële verdubbeling en is van mening dat de vernieuwde aanleg de mogelijkheid biedt de N34 verlaagd aan te leggen zodat deze minder zichtbaar wordt dan in de huidige situatie.	Zie algemene reactie onder N. Inpassing van de trajectdelen wordt in het kader van landschap zorgvuldig bekeken. Mocht blijken dat verlaagd aanleggen een passende maatregel is dan zal dit nader onderzocht worden.
78		3 Het voorgestelde project leidt volgens inspreker daarmee tot 3 verslechteringen van het leefklimaat in Eext op het gebied van geur, fijnstof, licht en met name geluid	In MER-onderzoek worden de diverse milieu-aspecten uitgebreid onderzocht. Geur en licht in relatie tot woon en leefklimaat zijn geen aspecten die specifiek onderdeel van dit onderzoek. Wanneer bij de uitwerking van de plannen blijkt dat geur en licht als gevolg van de maatregelen impact hebben op het woon- en leefklimaat dan zullen wij deze meenemen in onze afwegingen.
80		2 Inspreker geeft aan dat indien rekening wordt gehouden met de stikstof- en klimaatproblematiek het onontkoombaar is om de maximum-snelheid op de N34 te verlagen naar 80 km/uur. De voordelen daarvan zijn	In het MER aandacht besteden aan klimaat

		bekend en evident. Deze variant wordt gemist.	
	Rijkswaterstaat	1 Rijkswaterstaat geeft aan dat de NRD niet leidt tot een reactie richting de provincie. Wel geeft Rijks-waterstaat aan in een volgende fase graag weer betrokken te blijven bij het project in relatie tot de raakvlakken met de rijkswegen.	In een volgende fase zullen we u wederom betrekken bij het project in het kader van de raakvlakken die het project heeft met de rijkswegen N33 en A28.
	Gemeente Emmen	2 Gemeente Emmen vraagt aandacht voor het weidevogelgebied ter hoogte van de Delftlanden. De gemeente maakt zich zorgen over de effecten van de stikstofdepositie en geluidsoverlast als gevolg van de toenemende verkeersstromen.	Indien de maatregelen aan de N34 tussen Emmen-Noord en de Punt/A28 effecten hebben op het weidevogelgebied ter hoogte van de Delftlanden dan komt dat aan de orde in het MER.
		3 Gemeente Emmen vraagt zich af of de wegvakken die niet verdubbeld worden, blijven zoals ze zijn of wordt hier een rijbaanscheiding toegepast. Volgens de gemeente is dit een belangrijk aspect dat de verkeersveiligheid beïnvloedt.	Een inhaalverbod op de tussengelegen stukken wordt wel overwogen. Het instellen van een inhaalverbod op de tussengelegen stukken in combinatie met de maatregel gedeeltelijke verdubbeling zal onderzocht en afgewogen worden in het MER-onderzoek.
		4 Volgens gemeente Emmen is in de gebiedsanalyse onvoldoende aandacht voor het brede beekdal-landschap waar de weg doorheen loopt en voor het herstel van de belevings- en toekomstwaarden hiervan. In de analyse wordt naar mening van de gemeente voornamelijk uitgegaan van de belevingswaarde vanaf de weg. Aandacht voor de effecten van de verbreding van de N34 op de belevingswaarde van het landschap waar de weg doorheen snijdt is terzijde meegenomen in de analyse. De gemeente verzoekt de provincie om hieraan aandacht te schenken in de beoordeling van de effecten.	In de gebiedsanalyse is het beekdal van de Sleenerstroom, het betreffende beekdal in uw gemeente wel benoemd, maar het is wellicht wat onderbelicht. Dit beekdal zal landschappelijk echter op dezelfde manier beoordeeld worden als de andere beekdalen. In een telefonische toelichting geeft uw medewerker Landschap aan dat er voor dit beekdal een landschapsherstelproject is opgestart. Dit kan wellicht een inhoudelijke bijdrage leveren bij de planvorming. Dank voor deze suggestie.
		5 De gemeente vraagt aandacht voor eventuele faunaknelpunten, knelpunten als gevolg van doorsnij-dingen van het NNN en eventuele faunavoorzieningen.	Ecologie en natuur worden nader onderzocht in het MER. Conform het advies van de commissie voor de m.e.r. wordt, indien er zich knelpunten voordoen, gekeken of deze knelpunten integraal kunnen worden opgelost.
	Aa en Hunze	1 De raad van de gemeente Aa en Hunze heeft waardering voor de wijze waarop de omgeving tot nu toe is betrokken en meegenomen	bij aanvang van de volgende fase van het project is de provincie Drenthe bereidt een toelichting te geven over het plan van aanpak en het omgevingsproces

		in de voortgang en benadrukt het belang van de hoge mate van betrokkenheid. De raad wil na afloop van deze advies- en zienswijzetermijn nagaan hoe de inbreng van de omgeving in het verdere proces optimaal kan worden gewaarborgd, hoe concreet invulling kan worden gegeven aan optimale inwonerparticipatie.	
		2 De raad van de gemeente Aa en Hunze wil dat de NRD wordt aangepast in die zin dat bij de afweging van alternatieven de prioriteit ligt bij het verkeersknooppunt Gieten en de maatregelen ter bevordering van de doorstroming aldaar en het verbeteren van de omgevingskwaliteit.	Doelen aanscherpen en verhouding doelen tot elkaar en onderzoek naar effecten op omgeving
		4 De raad geeft verder aan bewust te zijn van de hoge landschapskwaliteiten in de omgeving van de N34. Eerder heeft de raad aangegeven dat verdiepte ligging van kruisingen en viaducten daarom de voorkeur heeft. De raad begrijpt dat een zogenaamde dive-under bij het verkeersplein geen onderdeel uitmaakt van de alternatieven in de NRD. De inzet op behoud en versterking van het landschap (waaronder natuur) zal maximaal moeten zijn. Bij de afweging en uitwerking van de alternatieven zal verdiepte uitvoering en minimale landschappelijke impact van de maatregelen moet worden nagestreefd.	Zie algemene reactie onder N. Inpassing van gieten wordt in het kader van landschap zorgvuldig bekeken. Mocht blijken dat verdiept aanleggen een passende maatregel is dan zal dit nader onderzocht worden.
		5 De raad nodigt de provincie Drenthe uit om het gesprek voort te zetten en met het gemeentebestuur nadere afspraken te maken over onder andere de onderwerpen uit de zienswijzen.	Wij blijven uw bestuur betrekken bij de planvorming. Ook de gemeente raad zullen wij tijdens formele en informele informatiemomenten betrekken bij het proces. De raad nodigt provincie uit om gesprek voort te zetten n en met het gemeentebestuur nadere afspraken te maken over onder andere de onderwerpen uit de zienswijzen.
	Tynaarlo	1 Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Tynaarlo spreekt waardering uit voor de ambtelijke en bestuurlijke betrokkenheid die zij ervaren bij dit project en zij ondersteunt de keuze voor een Provinciaal inpassingsplan. Zij verzoeken om zowel het college als de raad te betrekken	In een volgende fase zullen we u wederom betrekken bij het project voorafgaand aan de vaststelling van een (ontwerp)inpassingsplan.

		voorafgaand aan de vaststelling van een (ontwerp)inpassingsplan.	
	Vechtstromen	1 Voor de diverse trajecten van de verdubbeling van de N34 binnen het beheergebied van het waterschap is overleg met de aanvrager(s) en worden de wensen en eisen ten aanzien van het watersysteem kenbaar gemaakt en verwerkt op de tekeningen, alvorens de aanvraag wordt ingediend. Ook voor de eventueel benodigde grondwateronttrekkingen wordt overleg gevoerd en een aanmeldnotitie ingediend, in het kader van de vormvrije m.e.r. beoordeling. Mede hierdoor heeft het waterschap geen verdere op- of aanmerkingen ten aanzien van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau verdubbeling N34.	Wij danken u voor uw reactie. We nemen deze opmerking voor kennisgeving aan en blijven u betrekken bij het project.
	commissie voor de m.e.r.	Advies c-m.e.r.	Het advies van de commissie voor de m.e.r. wordt overgenomen. In bijlage x is beschreven hoe het advies geïnterpreteerd wordt en op welke manier de uitwerking in het m.e.r.-onderzoek plaatsvindt.

Bijlage 4 Interpretatie en uitwerking advies Commissie m.e.r.

Interpretatie en aanpak advies Commissie voor de m.e.r.

De hoofdstukopbouw volgt de inhoudsopgave en hoofdstuk opbouw van het advies van de Commissie voor de m.e.r.

1 Advies voor de inhoud van het MER

De provincie Drenthe heeft de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen rapport. De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER.

- Integrale analyse: Geef een analyse van het gebeid waarin leefbaarheid, ecologie en ruimtelijke kwaliteit direct aan de orde komen. Dit voorkomt dat ze alleen als verzachtende maatregel achteraf een rol spelen.

- Meetbare doelstelling: Maak de doelstellingen toetsbaar en onderzoek in hoeverre de alternatieven aan de doelstellingen voldoen.

- Bandbreedte van mogelijke oplossingen: Geef inzicht in de 'minimale' en 'maximale' alternatieven om doelen te bereiken.

- Context binnen het (cultuur)landschap: Ontwikkel een toetsingskader om de effecten van de verkeerskundige veranderingen in het waardevolle landschap te tonen.

- Beschermde natuur: Beschrijf de effecten van de aanpassing aan de N34 – de Punt op nabijgelegen beschermde natuurgebieden zoals de Drentsche Aa, Drouwenerzand en Elperstroom en laat zien welke maatregelen mogelijk zijn om effecten te verzachten.

Vanaf hoofdstuk 2 beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de NRD 'Gedeeltelijke verdubbeling N34' van 25 februari 2020. Dat wil zeggen dat ze in haar advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen.

Conform de opbouw (de inhoudsopgave) van het advies van de Commissie is in het navolgende per paragraaf aangegeven op welke wijze het advies een nadere uitwerking in het MER krijgt. Daar waar het voor zich spreekt, is volstaan met het verwerken conform advies.

2 Achtergrond, probleemstelling en doelstellingen

2.1 Probleemstelling en doelstelling

Onderzoek breder insteken

Conform advies worden bestaande analyses over leefomgeving, natuur en ruimtelijke kwaliteit voorafgaand aan de inhoudelijke uitwerking van het MER betrokken en wordt bekeken waar zinvol verkeerskundige doelen aangevuld kunnen worden met nevendoelen.

Op basis van de gebiedsanalyse worden de knelpunten in beeld gebracht en wordt gekeken of daaraan doelstellingen en concrete maatregelen zijn gekoppeld of te koppelen zijn vanuit de betreffende beleidsvelden. Vervolgens wordt gekeken of dit valt te verknopen aan de voorliggende opgave ten aanzien van de N34. Om effecten op de Drentse kernkwaliteiten en -waarden volwaardig mee te kunnen nemen in de besluitvorming over de N34 worden de betreffende afdelingen wederom betrokken.

Verkeerskundige doelstellingen

Conform advies worden de doelstellingen specifieker geformuleerd en daarmee gekoppeld aan de maatregelen en waar mogelijk meetbaar gemaakt om beter inzicht te krijgen in het doelbereik. De doelstelling voor het traject van de N34 is het verbeteren van de verkeersveiligheid. De doelstelling voor het verkeersplein Gieten is het verbeteren van de doorstroming. De doelstelling om het openbaar vervoer te verbeteren lift mee op de hiervoor genoemde doelstellingen. In het MER worden deze doelstellingen nader geconcretiseerd en uitgewerkt.

Bandbreedte in beeld brengen

De Commissie adviseert om de volledige bandbreedte van problemen en alternatieven in beeld te brengen. De Commissie adviseert daarom om inzicht te geven in een eindbeeld en de alternatieven hiervan af te leiden. In paragraaf 3.1 van het advies van de Commissie wordt hier nader op ingegaan. Voor een nadere toelichting wordt dan ook verwezen naar 3.1.

2.2 Beleidskader

Conform advies wordt het beleidskader in beeld gebracht.

2.3 Besluitvorming

Conform advies wordt de besluitvorming in beeld gebracht.

Fasering

Conform advies wordt geen fasering toegepast maar wordt uit gegaan van één fase om in één MER te komen tot het VKA.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Alternatieven

De doelstelling voor het traject van de N34 is het verbeteren van de verkeersveiligheid. De doelstelling voor het verkeersplein Gieten is het verbeteren van de doorstroming. Conform advies van de Commissie voor de m.e.r. worden deze doelen specifieker geformuleerd en daarmee gekoppeld aan de maatregelen om beter inzicht te krijgen in het doelbereik.

Om goed inzicht te krijgen of de alternatieven aan de doelen voldoen en daarmee een oplossing bieden voor de gesignaleerde problemen adviseert de Commissie om de volledige bandbreedte van problemen en alternatieven in beeld te brengen.

In de NRD is op het belang van 'no-regret maatregelen' gewezen. Hoewel er vooralsnog geen aanleiding is om binnen afzienbare termijn een volledige verdubbeling te realiseren is een doorzicht naar dit eindbeeld wel relevant voor de besluitvorming over de huidige opgave. Daarvoor wordt conform advies nader ingegaan op het 'eindbeeld'. Of maatregelen passen bij het eindbeeld wordt inzichtelijk als duidelijk is welke maatregelen voor de gehele verdubbeling nodig zouden zijn om aan de doelstelling te voldoen.

De Commissie adviseert daarom om inzicht te geven in dit eindbeeld en de alternatieven hiervan af te leiden. Zo kan eventueel op basis daarvan besloten worden welke maatregelen in het voorkeursalternatief (VKA) horen.

Concreet betekent dat in het MER de volgende aanvullende maximale maatregelen worden onderzocht:

	Traject N34	Verkeersplein Gieten
Opgave	Verbeteren verkeersveiligheid	Verbeteren doorstroming
Maximale maatregelen	Volledige rijbaanscheiding gehele traject N34 (2x2)	n.v.t. (maximale maatregelen zijn klaverblad (2x2) en verschoven fly-over (2x2) en zijn al opgenomen in de NRD)

Zoals aangegeven adviseert de Commissie om de volledige bandbreedte van problemen en alternatieven in beeld te brengen. Daarvoor dient ook inzicht gegeven te worden in de minimale maatregelen die getroffen kunnen worden omdat dit het inzicht kan vergroten in hoeverre de verschillende alternatieven de doelen bereiken. De Commissie voor de m.e.r. adviseert minimale maatregelen te onderzoeken.

Als aanvulling op de voorgestelde alternatieven in de NRD wordt voor verkeersplein Gieten de maatregel fly-over 2x1 onderzocht. Deze maatregel voldoet aan de minimale ambities ten aanzien van het oplossen van de problematiek van verkeersplein Gieten en heeft mogelijk het minste effect op de unieke kenmerken en waarden in de omgeving van de N34.

Als aanvulling op de voorgestelde alternatieven in de NRD wordt voor de trajectdelen een algeheel inhaalverbod en het fysiek scheiden van de rijbanen (2x1) onderzocht. Deze voldoen aan de minimale ambities ten aanzien van het oplossen van de verkeersveiligheidsproblematiek.

Concreet betekent dat de volgende aanvullende minimale maatregelen worden onderzocht in het MER:

	Traject N34	Verkeersplein Gieten
Opgave	Verbeteren verkeersveiligheid	Verbeteren doorstroming
Minimale maatregelen	1. inhaalverbod 2. 2x1 rijbaanscheiding	Fly-over (2 x1)

Door maatregelen nader te onderzoeken die inzicht bieden in de maximale en minimale oplossingen worden de hoeken van het speelveld beter onderzocht. In het MER wordt daarmee beter onderbouwd wanneer en waarom maatregelen en alternatieven vroegtijdig afvallen, en welke (milieu)overwegingen hierbij een rol hebben gespeeld (zoals bijvoorbeeld het instellen van een volledig inhaalverbod of het 2X1 profiel waarbij een middenberm geplaatst wordt, maar de weg niet wordt verdubbeld).

Hierdoor wordt het voor besluitvormers inzichtelijk welke opties er zijn. Daarnaast wordt hierdoor het milieubelang beter meegenomen in de besluitvorming. Het voorkeursalternatief kan een keuze zijn voor één van de alternatieven of varianten of het kan een samenstelling zijn van verschillende onderdelen uit de alternatieven en varianten. Hierdoor komt er meer onderscheid tussen de oplossingsrichtingen naar voren. Juist dit onderscheid is van belang bij een milieueffectrapportage omdat hiermee de keuzemogelijkheden toenemen. Door het vergroten en verbreden van de keuzemogelijkheden neemt de kans toe dat een voorkeursalternatief wordt gekozen dat voldoet aan de verkeerskundige doelen en ambities en tegelijkertijd zo min mogelijk nadelige effecten heeft op de unieke kenmerken en waarden in de omgeving van de N34.

3.2 Referentie

Conform advies wordt de referentiesituatie uitgewerkt.

4 Milieugevolgen en effectbepaling

4.1 Effectbepaling

Conform advies wordt dit punt uitgewerkt.

4.2 Verkeer en verkeersveiligheid

Conform advies wordt dit punt uitgewerkt.

4.3 Woon- en leefmilieu

Conform advies worden de hier genoemde punten uitgewerkt.

4.4 Bodem en water

Conform advies wordt dit punt uitgewerkt.

4.5 Ecologie

Conform advies worden de hier genoemde punten uitgewerkt.

4.6 Ruimtelijke kwaliteit: landschap, cultuurhistorie en archeologie

Conform advies wordt dit punt uitgewerkt.

4.7 Klimaat en duurzaamheid

Zoals aangegeven in de NRD is hiervoor de nodige aandacht en zal in een parallel spoor verderop in het proces nadere aandacht krijgen, conform het voor deze onderwerpen door de provincie vastgestelde beleid. Daar waar de hier genoemde punten ten aanzien van de planfase relevant zijn wordt dit in het MER nader uitgewerkt.

5 Overige aspecten

5.1 Onzekerheden en evaluatieprogramma

Conform advies wordt in het MER aangegeven hoe hiermee wordt omgegaan.

5.2 Vorm en presentatie

In het MER is de nodige aandacht voor vorm en presentatie.

5.3 Samenvatting van het MER

Conform het advies wordt de samenvatting opgesteld.