



Overleg 2e Focusgroep aansluiting Emmerhout 17 oktober 2022

- Aanwezig : Provincie Drenthe: Robert Brouwer (projectmanager), Jan Dik (civieltechnisch ontwerper) en Thea de Langh (communicatieadviseur)
Gemeente Emmen: Carina Vrij (projectassistente), Rob Ney (adviseur verkeer) en Rudy Schuring (gebiedscoördinator)
EOP Emmerhout
Afcon
Bewoner Rondweg
Bewoner/agrariër
EOP Emmerschans
EOP Angelslo
- Afwezig : Treant, Ondernemend Emmen, Monument de Schans

Opening:

Robert Brouwer heet eenieder welkom en opent de vergadering.

Doel van vanavond is om te kijken met welk kader we in de ontwerp oplossingen rekening moeten houden.

Het verkennen van de mogelijke varianten/opties voor een ongelijkvloerse aansluiting Houtweg.

Voorstelronde en verwachtingen:

- bewoner Emmerhout, langs Rondweg, is al jaren met gemeente in overleg m.b.t. Geluidsreducerende maatregelen op de Rondweg.
- bewoner en agrariër Schansstraat: goede ontsluiting
- de heer R. Schuring: gebiedscoördinator gemeente Emmen. De gebiedscoördinatoren zijn de schakel tussen binnen – en buiten.
- EOP Emmerhout: wat kunnen de bewoners verwachten, omleidingen etc.
- EOP Emmerschans: blijft het 1 deel of komt er geen wandelverbinding meer richting het groen, De Schans?
- EOP Angelslo: project raakt delen van Angelslo zijn rol is om de belangen van Angelslo te behartigen.
- Bewoner Schansstraat: woonachting tegenover de uitrit

Verslag vorig overleg

Naar aanleiding van:

Bewoner Rondweg geeft aan in het verslag zijn opmerkingen over integraliteit, het werk met werk maken te missen in het verslag.

Hij gaat zijn opmerkingen naar de focusgroep mailen.

Op een deel van de Rondweg (Emmerschans) is nieuw asfalt aangebracht, nu weet hij niet wat voor asfalt dit is. Dacht dat ze daarin meegenomen werden als bewoners. *Naschrift: Uit navraag binnen de provincie blijkt dat geen geluidreducerend asfalt in het werk is toegepast. Op basis van geluidonderzoek (berekeningen) bestond hier geen noodzaak toe.*

Kaders: wensen/belangen focusgroep

Aandachtpunten die er zijn opgehaald uit het 1^e focusgroep overleg.

- o Focus ligt veel op bereikbaarheid, minder op leefbaarheid. Toename van verkeer in de wijken verwacht;
- o Zorgen om toename geluidsoverlast Rondweg (wordt het 100 km of blijft het 70 km)

- Bezoek, patiënten en hulpdiensten moeten de Treant-locatie goed, snel en veilig kunnen bereiken;
- Handhaving verkeerssnelheid, verkeersveiligheid
- Ontsluiting Schansstraat toekomstige situatie;
- Aandacht voor recreatief verkeer tussen wijk en buitengebied (zie voorbeelden Angelslo en Delflanden), i.r.t. opheffen aansluitingen Schansstraat en Oude Markeweg.

Bewoner Rondweg mist in het verslag van de eerste bijeenkomst zijn opmerkingen over de ecologische verbindingzone t.h.v. De Schans. Ook zou er volgens hem sprake zijn van paddentrek over de Schansstraat (die is daar wel eens voor afgesloten). Naschrift: Uit navraag blijkt dat in het provinciaal beleid geen ecologische verbindingzones ter hoogte van de aansluiting Schansstraat/Rondweg aanwezig zijn. Ook de gemeente Emmen heeft in haar huidige beleid geen/wel ecologische verbindingzones ter plaatse toegewezen.

Verkeer in de wijken

Naar aanleiding van het 1^e overleg met de focusgroep is er een studie verricht naar de ontwikkeling van de verkeersstromen in 2030 met/zonder voorgenomen maatregelen MM Bereikbaar in de wijken ten opzichte van het referentiejaar 2019.

Hiervoor is gebruik gemaakt van een gevalideerd verkeersmodel, geijkt op basis van verkeerstellingen. In het model is rekening gehouden met ontwikkelingen van woningbouw en bedrijven.

De verkeersontwikkeling wordt uitgedrukt met een index. Dit is de verhouding tussen de verkeersintensiteiten met en zonder geplande maatregelen voor het jaar 2030. Een index groter dan 100 betekent dat de verkeersintensiteit toeneemt door de geplande maatregelen binnen het programma MM Bereikbaar.

Opmerkingen n.a.v.:

Snelheid: blijft het 70 km blijft of wordt het 100 km?

Er wordt aangegeven dat hier over ca 4 tot 6 weken meer duidelijkheid over komt. Het verkeersmodel is doorgerekend op 70 km. Naschrift: De colleges van de provincie en de gemeente hebben inmiddels op 2 november jl. besluiten genomen ten aanzien van MM Bereikbaar (zie ook het persbericht van het DvhN, d.d. 2 november 2022). De colleges hebben onder andere besloten de maximumsnelheid op 70 km/u te houden. Hierdoor zijn geen extra geluidwerende maatregelen nodig.

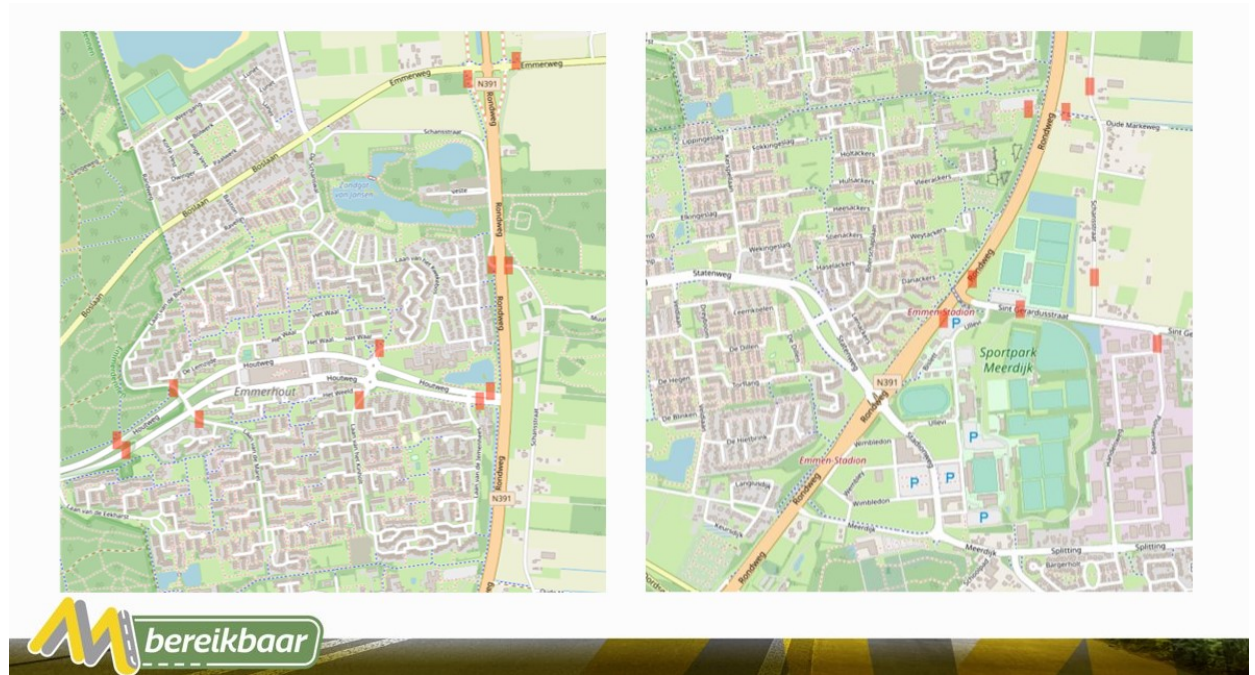
-Er ontstaat verwarring over een verbodsbord voor landbouwverkeer dat mogelijk langs de Rondweg richting Emmerhout langs de nieuwe oprit bij Emmerschans zou staan.

- Hier zal naar worden gekeken en indien nodig aangepast. Naschrift: In het bebordingsplan voor Emmerschans is in noordelijke richting een bord "Autoweg" opgenomen (direct na het bebouwde kom-bord) Landbouwverkeer in noordelijke richting (Ter Apel) wordt met bebording gesommeerd de Rondweg via de afrit te verlaten. Gemotoriseerd snelverkeer in zuidelijke richting (Emmen-West) wordt met bebording gewaarschuwd voor langzaam gemotoriseerd verkeer op de rijbaan. M.a.w. de bebording voor landbouwverkeer is juist toegepast.

- Ontwikkelingen Meerdijk e.o.: in de krant stond dat hier meer bedrijven, sport etc. naar toe komen in de toekomst. Dit baart de bewoners van o.a. de Schansstraat zorgen. Wordt meer verkeer en geluidsoverlast door verwacht.

- Er wordt aangegeven dat het deelproject van MM Bereikbaar Kruising N391-N862 (incl., aansluiting Barger-Oosterveld) en Businesspark Meerdijk on hold staat i.v.m. de ontwikkeling bij FC Emmen. Er is een Stichting Sport- en beweegcampus mee bezig. We zullen de zorgen overbrengen bij de desbetreffende projectmanager. **(actie)**.

-Wat is de impact van de afsluiting van de Meerdijk op het verkeer op bijvoorbeeld de Schansstraat (wat betekent dit voor groot materieel/zwaar verkeer)? Naschrift: de impact van de afsluiting van de Meerdijk op de Schansstraat wordt modelmatig nader beschouwd. Resultaten van dit onderzoek worden nagestuurd.



Thermometerpunten aanpassingen Emmerhout				
Intensiteiten in mvt Etmaal				
Locatie	2019	2030 Basis	2030	index
Emmerweg, toerit N391 richting zuid	onbekend	4304	4210	97,8
Emmerweg, richting Emmercompasum	6116	6156	6354	103,2
Schansstraat, westelijk N391	148	129	164	127,1
Schansstraat, oostelijk N391	263	300	0	0,0
Houtweg Laan van de Eekharst - Laan van de Marel	3222	3294	3294	100,0
Houtweg Laan van de Bork - Laan van de Eekharst	3205	3202	3274	102,2
Laan van de Marel	1431	1517	1517	100,0
Laan van de Bork	1478	1526	1537	100,7
Laan van het Kinholt	1899	1973	1973	100,0
Laan van het Kwekebos	2063	2166	2160	99,7
Houtweg Laan van het Kinholt - N391	3385	3570	3655	102,4
Houtweg N391 - Laan van het Kwekebos	3311	3409	3511	103,0
Schansstraat, Schans - Oude Markeweg	Zie Schansstraat oostelijk N391			
Oude Markeweg, westelijk N391	870	864	0	0,0
Oude Markeweg, oostelijk N391	17	15	0	0,0
Schansstraat, Oude Markeweg - St. Gerardusstraat	280	300	1878	626,0
N391 noordelijk St. Gerardusstraat	20655	23183	21928	94,6
N391 zuidelijk St. Gerardusstraat	20322	22863	22230	97,2
St. Gerardusstraat	1571	1521	1244	81,8
Pioniersweg	896	887	1757	198,1

Analyse studie verkeer in de wijken

- Schansstraat, westelijk van N391; verkeer vanuit de woonstraat De Veste moet via de Emmerweg of Houtweg de Rondweg op (bepert absoluut aantal van 164 mvt/etm)
- Schansstraat (ten oosten van de Rondweg), de aantallen motorvoertuigen verzesvoudigen van ca 300 naar ca 1.900 mvt/etm
- Pioniersweg, door de aansluiting van de Schansstraat op de Houtweg trekt dit meer verkeer uit Barger-Oosterveld, van ca 800 naar ca. 1.750 mvt/etm
- Wijken Emmerhout en Emmerschans: geen toename van verkeer
- De bestaande wegen hebben voldoende capaciteit voor de toename van verkeer

Opmerkingen n.a.v.

- Schansstraat: hier is in al die jaren niets aan gedaan is een klinkerweg met bomen. Hierdoor kunnen trekkers etc. elkaar lastig passeren. Als hier ca 1900 voertuigen over moeten dan is dit een groot probleem. Naschrift: modelmatig zal het verkeer (situatie 2030) op de Schansstraat nader worden beschouwd, door te kijken waar dit verkeer (aantallen) vandaan komt/naar toe gaat. Dit in relatie tot de beschouwing afsluiting Meerdijk.

Er zal onderhoud aan de weg moeten worden gedaan.

Sinds de komst van de Ovonde (en de gedeeltelijke sluiting van de Sint Gerardusstraat) zijn er meer trillingen en hebben een aantal woningen scheurvorming in de gevels opgelopen, vanwege toename van vrachtverkeer door de Schansstraat naar Barger-Oosterveld Noord. Volgens aan-/omwonenden heeft de gemeente Emmen hier in het verleden onderzoek naar uitgevoerd. *Naschrift: Binnen de gemeente Emmen is navraag gedaan of er trillingsonderzoek in de Schansstraat is uitgevoerd. In de archieven is hierover niets terug te vinden. De wegbeheerders van de gemeente kunnen het ook niet uit herinnering bevestigen.*

- Blijven de bomen langs de Schansstraat bestaan?

- Boslaan: deze weg is ca 2 jaar geleden aangepast en er zijn snelheid remmende maatregelen getroffen. Rob geeft aan dat er gekozen is voor een natuurlijke remming van het verkeer, de capaciteit die de weg aan kan is niet aangepast.

- Is er gekeken naar de impact van de afsluiting van de Meerdijk?

- Bewoner langs de Rondweg (de heer de Jong, Laan van het Kwekebos) ervaart ook trillingen en heeft scheuren in de woning door verkeer op de Rondweg. Dit heeft te maken met de ondergrond. Desgevraagd kunnen de vertegenwoordigers van de EOP's Emmerhout en Emmerschans dit niet bevestigen.

- Hoe zit het met de ontsluiting van de Horst, zorgt deze voor een toename?

- De laatste bullit "De bestaande wegen hebben voldoende capaciteit voor de toename van verkeer" kan volgens EOP Emmerschans wel weg, voegt niet veel toe en wordt sterk betwijfeld. Er zit verschil in theorie en praktijk.

Toegezegd wordt dat het begrip 'Capaciteit van de weg' beter uitgelegd wordt. (actie)

- Ovonde: loopt nu vast qua verkeer richting Angelslo als verkeerslicht voor voetgangers op groen staat. De capaciteit van de ovonde is een aandachtspunt, dit zal opgepakt worden bij de ontsluiting van het Businesspark Meerdijk/ontwikkelingen FC Emmen.

- Zorg om woonfunctie: wordt het 30 km of 50 km in de Schansstraat.

Rob geeft aan dat nieuw beleid is, dat er wordt gedacht om 50 naar 30 km aan te passen.

Modelmatige geluidsberekeningen

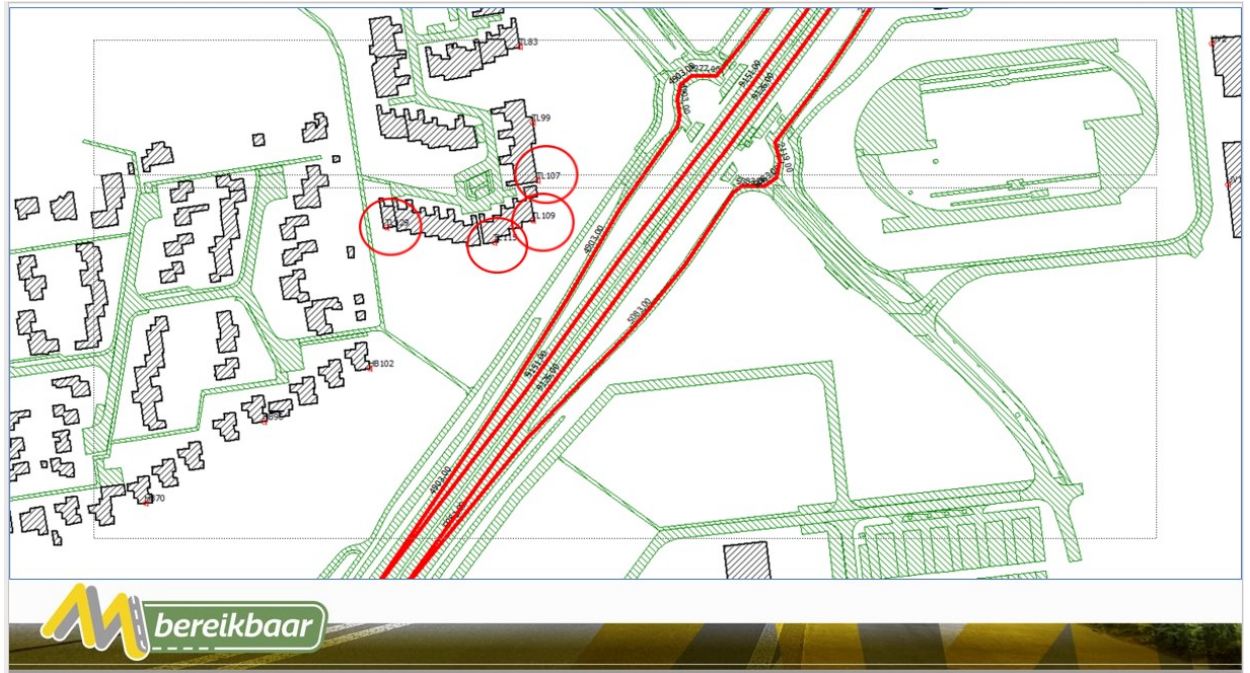
- Op basis van het verkeersmodel is voor de toekomstige situatie (2032) de geluidsbelasting bepaald bij een snelheid van 70 en 100 km/u
- Bij 100 km/u neemt de geluidsbelasting in vrijwel het gehele plangebied toe met meer dan 2 dB
- Een toename van 2 dB is volgens de wet geluidshinder niet toegestaan, met bronmaatregelen (stil asfalt en 70km) is dit vrijwel overal te ondervangen
- Bij 70 km/u neemt de geluidsbelasting alleen ter plaatse van Torflang met meer dan 2db toe, met bronmaatregelen is dit te ondervangen.
- Door toepassing van stil asfalt bij een ongewijzigde verkeerssnelheid van 70 km/u voldoet de geluidsbelasting van verkeer op de Rondweg aan de Wet geluidshinder (2 dB in het gehele plangebied)

N.a.v.

- Bewoner Rondweg is al geruime tijd bezig met de wens om een geluidsscherm langs de Rondweg te krijgen. Men ziet nu in het nieuwbouwplan langs de Rondweg een geluidswal. Zou graag zien dat dit ook langs het gedeelte waar hij woont komt.

Het college heeft als standpunt dat er maatregelen getroffen worden als hier een juridische reden voor is. Als het voldoet aan de Wet geluidshinder hoeven er geen maatregelen getroffen te worden.

Mocht het toch 100km/u worden, dan hebben we het hier over een "reconstructie" en zal er naar geluid moeten worden gekeken.



ONTSLUITING DE HORST

- Ingang De Horst / N391 komt te vervallen
- Mogelijkheden voor nieuwe ontsluiting verkend met De Horst
- Gemeente Emmen werkt varianten uit voor ontsluiting via de Laan van Iemenhees
- Verkeerskundige capaciteit Laan van Iemenhees ruim voldoende
- Contacten met de buurt vooralsnog via EOP's



Er is gekeken naar andere alternatieven zoals Laan van het Kinholt en Boerschapslaan, deze zijn om diverse redenen afgevallen.


De Horst blijft 2 ontsluitingen houden. Idee is om een deel van het fietspad toegankelijk te maken voor autoverkeer.

De varianten zullen verder worden uitgewerkt.

N.a.v.

- kijk dan ook naar de kruising Houtweg-Laan van de Iemenhees.

Toelichting op ontwerp



Opheffen aansluiting Schansstraat

Aansluiting Houtweg vervangen door ongelijkvloerse aansluiting

Opheffen aansluiting 'de Horst' (Oude Markeweg)

Handhaven aansluiting Sint Gerardustraart

Aanpassingen ovonde Stadionweg

PLAN/KADERS AANSLUITING EMMERHOUT

Doel: Verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming op de Rondweg N391 door deze in te richten als stroomweg

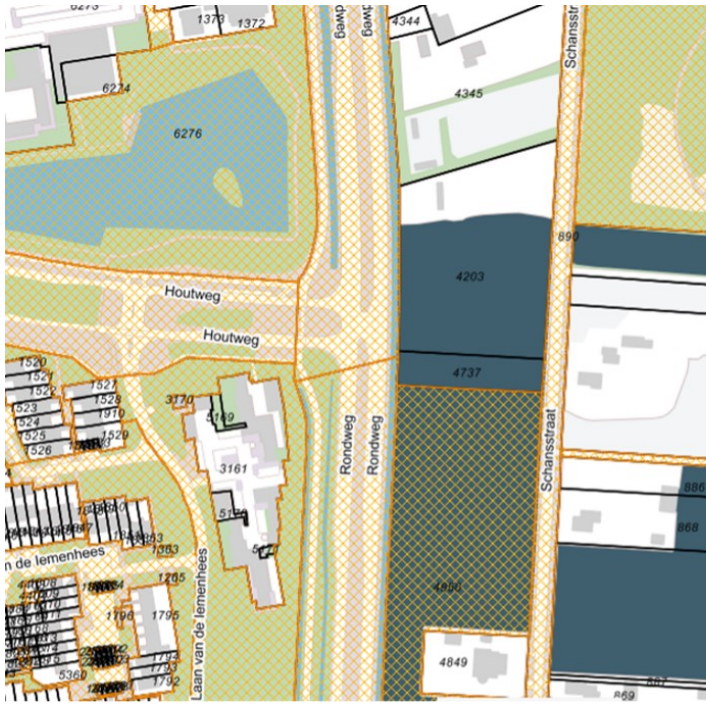
Samenwerking: gemeente en provincie, periode 2018-2028

Onderliggend:

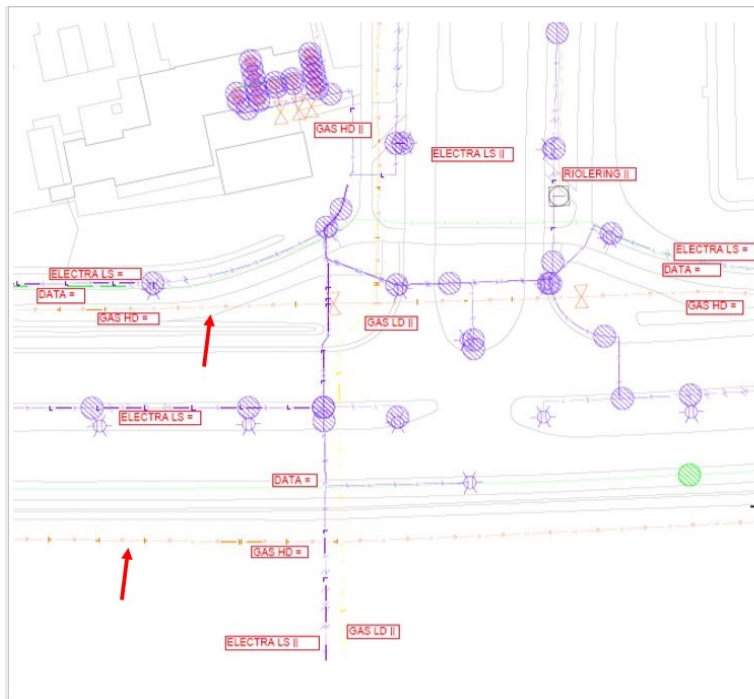
- Goede afwikkeling van het verkeer Schansstraat;
- Goede verbindingen voor het fietsverkeer (ongelijkvloers kruisend met de N391)
- Goede verbindingen voor langzaam gemotoriseerd verkeer (nadere studie volgt)

Kaders en uitgangspunten: omgevingsaspecten

- Bodemopbouw
- Bodemverontreiniging
- Archeologie
- Landschap
- Bomen en groen
- Erfgoed
- Eigendommen
- Kabels en leidingen
- Planologie
- Verkeer



Gearceerde delen zijn in eigendom bij de gemeente/provincie



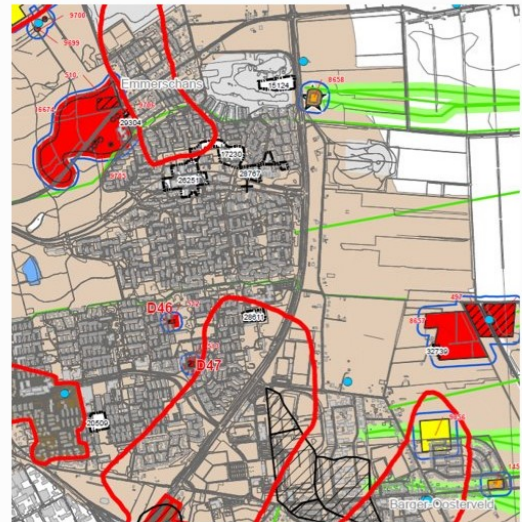
Kabels en leidingen

- Met name Gas (hoge druk, stalen leiding) is zeer lastig te verleggen en ligt aan weerszijden Rondweg

ARCHEOLOGIE

Van noord naar zuid

- De Schans met hoge archeologische waarde.
- Krusing Schansstraat/N391, tussen Houtweg en Oude Markeweg en kruising Oude Markeweg/N391; (prehistorische) wegen, lei- of passeerdijken, dijken,
- Geheel projectgebied: hoge of middelhoge archeologische verwachting;
- Direct ten zuiden van de St. Gerardusstraat, hoge archeologische verwachting.
- Rood omcirkelde gebieden, provinciaal belang archeologie;



BOMEN EN (GROEN)STRUCTUREN

Erfgoedbeleidskaart:

- Herkenbaar houden esdorpenlandschap.
- Beschermen bomen en laanbeplanting.
- Herkenbaar houden waterpartijen.
- Herkenbaar houden (historische) groenstructuren.
- Herkenbaar houden (historische) stedebouwkunde.



Ontwerpen

Door Jan Dik zijn er 4 oplossingsrichtingen geschetst. Er is alleen gekeken naar fysiek ruimtebeslag. Naar de overige zaken zoals eigendommen, kabels en leidingen etc. zal nog nader moeten worden gekeken.

1. Lage variant rotondes (aansluiting Schansstraat) 2x2

In deze variant komt de Rondweg lager te liggen, de Rondweg gaat onder de kruising Houtweg door. Ruimtegebrek (vooral noordoostelijke hoek) om in- en uitvoegers te realiseren (er is ruimte nodig van een particulier perceel).

Aansluitingen op de rotonde op de Houtweg zijn verre van verkeersveilig (aansluitingen onderliggende wegennet en op-/afritten N391 liggen vlak bij elkaar).

Fietsverkeer volgt een route achter de flat aan de Laan van de Iemenhees langs.

Verkeersvriendelijkheid, minder bewegwijzering etc.

Er ontstaat tussen een paar leden veel discussie over de ontsluiting van de Schansstraat via een kruising met de Houtweg. Er is sprake van tegengesteld belang tussen aanwonenden aan de Schansstraat en ontsluiting.

2. Lage variant rotondes (zonder aansluiting Schansstraat) 2x2

Vraag hoe kom je vanaf Emmerschans naar de Schansstraat? Je moet dan via de ovonde Ambulancepost zit bij HeliHolland, nemen vaak de Schansstraat.

Minder geluid en lichtoverlast perceel bewoner (Schansstraat)

3. Hoge variant rotondes (met aansluiting Schansstraat), klaverblad aansluiting 2x2

De Rondweg gaat ca 6 mtr omhoog, de Houtweg blijft op maaiveldniveau.

I.v.m. lengte van de oprit richting Ter Apel is er gekozen voor een half klaverblad.

De huidige as van de Rondweg blijft hetzelfde.

Gevraagd wordt of de ontsluiting van De Horst direct ten oosten van de flat aan de Laan van de Iemenhees gerealiseerd kan worden. Daar is te weinig ruimte voor.

De westelijke rotonde dient zoveel als mogelijk noordwaarts te liggen, om lichthinder voor aanwonenden aan de Schansstraat te minimaliseren.

4. Hoge variant rotondes (aansluiting Schansstraat, Haarlemmermeer aansluiting 2x1

De Rondweg gaat ca 6 mtr omhoog.

Om ruimte te winnen gaat rijstrook over naar 2x1, je wint ruimte aan de westzijde.

N.a.v.

Elke variant heeft voors en tegens.

Een 2x1 variant heeft voordelen voor de bewoners. Kijk goed naar de doorstroming, je creëert een fuik. Er wordt gesproken over een toekomstige 2x2 richting Ter Apel, dit is nu 2x1. Naschrift: in het verleden is de N391 richting Ter Apel al eens verbreed naar de huidige inrichting. Er is geen sprake van plannen voor een toekomstige verbreding naar een 2x2 rijbaan. Wel zijn destijds extra percelen langs de N391 aangekocht voor 'natuurbouw'.

Fietsers: nog niet meegenomen in de varianten.

Ovonde: capaciteit vormt een aandachtspunt in de verdere planuitwerking

Geluid: als de as van de Rondweg westwaarts (richting wijk) verplaatst wordt, heeft dit mogelijk gevolgen voor geluidsgevoelige objecten (dit dient te worden berekend)

Fietsknooppuntenroute loopt via Emmer-Compascuum, "De Muur van Emmen" zal beter moeten worden ontsloten (wens).

Aanvullende wens:

Fiets/loopbrug t.h.v. De Schans. Wordt als aanvullende wens genoteerd. Aan tafel wordt uitgelegd dat vanuit doelmatigheid het niet zinvol is om direct noordelijker van de te realiseren aansluiting Houtweg/Schansstraat een tweede verbinding Emmerhout/Schansstraat aan te leggen.

Vervolg:

Op basis van de vandaag opgehaalde informatie zal Jan Dik verder gaan met uitwerken van varianten. Deze zullen in een volgend overleg worden voorgelegd.

De beoordelingsmatrix zal worden besproken in het volgende overleg.

Afsluiting

Voor vragen over het project kunt u terecht bij:

Robert Brouwer- projectmanager: r.brouwer@drenthe.nl

Gemeente Emmen

Blad 10-10

Carina Vrij- projectassistente: c.vrij@emmen.nl of 06-21516028

Tevens kunt u informatie halen van de website www.mbereikbaar.nl en vragen stellen via mmbereikbaar@drenthe.nl

Inloopspreekuur projectbureau MMBereikbaar:

Op de donderdagen is er van 15:00 tot 16:00 uur een inloopspreekuur op het Projectbureau MM Bereikbaar, aan de Oude Meerdijk 22 te Emmen (voorheen restaurant YourPlace).

Wij danken u voor uw inbreng en de vergadering wordt gesloten.

