



Overleg 4e Focusgroep aansluiting Bargermeer 12 juli 2022

Aanwezig : Provincie Drenthe: Henk-Jan ten Brink en Thea de Langh
Gemeente Emmen: Rob Ney
Gamma
Meubelboulevard
Ondernemend Emmen
EOP Rietlanden
EOP Zuidbarge
EOP Oranjedorp
Repak
Machinefabriek Emmen
Getec Park
Apex Tool Group
Royal Haskoning DHV
Engie/GZI Next

Opening:

De heer ten Brink heet een ieder welkom en opent de vergadering. Namens Royal Haskoning DHV zal Gilbert Mulder een toelichting geven over het Verkeersmodel.

Verslag 5 april 2022

Graag zien de EOP's een toevoeging op de tekst over hun ingezonden brief, namelijk dat zij in deze brief aandacht vragen voor een toename van het sluipverkeer. Het verslag wordt vervolgens vastgesteld.

Verkeersmodel Zuidoost-Drenthe

De heer Mulder geeft een toelichting op het Verkeersmodel.

Het Verkeersmodel wordt gebruikt voor onder andere infrastructuur, gebiedsontwikkeling, milieu (geluid, luchtkwaliteit) maar ook voor nieuwe vragen zoals bij voorbeeld: demografie (vergrijzing, toerisme etc.), klimaat en de rol van de overheid.

De provincie heeft samen met de gemeenten Emmen, Coevorden en Borger-Odoorn in 2018 een verkeersmodel Zuidoost-Drenthe laten maken, met daarin het aantal inwoners en arbeidsplaatsen gecombineerd met het landelijk model. Het model is geijkt aan verkeerstellingen op gemeentelijk, provinciale en rijkswegen (thermometerpunten). Door corona zijn verkeerstellingen van 2020 en 2021 minder betrouwbaar. Voor de herijking is gebruik gemaakt van de gegevens uit 2019.

De uitkomst van het Verkeersmodel is op basis van verkeerstellingen en ontwikkelingen geactualiseerd naar het jaar 2030 voor woningbouw en bedrijventerreinen. In het model zijn de recente (vergunde) nieuwe ontwikkelingen opgenomen (o.a. Emmen-West en de bio-vergistinginstallatie inclusief de voorgenomen plannen van MM Bereikbaar).

In onderstaande tabel zijn de berekende intensiteiten weergegeven voor het jaar 2030. In de kolom '2020 Basis' zijn de intensiteiten op de diverse wegen weergegeven zonder aanpassingen aan de rondweg en de N862. In de kolom '2030 variant' zijn de intensiteiten op de diverse wegen weergegeven na uitvoering van het Programma MM Bereikbaar. Dus inclusief de ongelijkvloerse aansluiting Bargermeer en de overige maatregelen op de rondweg en de N862. In de kolom 'Index' is het effect van de voorgenomen maatregelen

op de diverse wegen te zien. Bij meer dan 100, is er een toename van het verkeer. Bij minder dan 100 een afname.

Het Verkeersmodel geeft aan dat er:

- een autonome groei van het verkeer tussen 2019 en 2030
- de nieuwe maatregelen zorgen voor bundeling van het verkeer op het hoofdwegennet
- nieuwe aansluiting Bargermeer heeft lokaal effect
- niet of nauwelijks extra verkeer door de dorpen

Locatie	2019	2030 Basis	2030 variant	index var
Hondsrugweg (tussen Veldstukken en N391)	7929	9360	9425	100,7
Hondsrugweg (tussen Brinkenweg en N391)	8844	12360	12060	97,6
Zuidbargerstraat	1483	1595	1740	109,1
Nijbracht	4784	5030	4315	85,8
Glenarvanstraat	5399	5315	3785	71,2
Kapitein Grantstraat	5433	5165	9890	191,5
Abel Tasmanstraat	6370	7680	8565	111,5
Abel Tasmanstraat thv Oranjekanaal	6450	6350	6220	98,0
Bladderswijk Westzijde (Oranjedorp)	1047	1160	980	84,5
Bartholomeus Diasstraat	1372	1435	1240	86,4
Kapitein Nemostraat	1148	1955	2635	134,8
Tweede Bokslotweg	6267	5575	6715	120,4
Phileas Foggstraat ten noorden N391 (Basissituatie)	4272	4965	0	0,0
Phileas Foggstraat ten zuiden N391	8845	9555	7625	79,8
Phileas Foggstraat thv N862	6583	6905	7245	104,9
Oranjedorpstraat (Nw Dordrecht)	5455	5420	5795	106,9
Vastenow (Nw Dordrecht)	3679	3470	3450	99,4
Herenstreek (Nw Dordrecht)	2715	2805	2800	99,8
Oosterveldsestraat	4229	4190	4185	99,9
Dordsestraat	9357	10110	9700	95,9
N862	12545	13755	13975	101,6
Meerdijk (Basissituatie)	5318	6670	0	0,0
Splitting (Barger Oosterveld)	6385	6585	6000	91,1
Stadionweg	7172	8130	13035	160,3
Statenweg	11420	12555	13255	105,6

Naar aanleiding van deze presentatie en cijfers wordt het volgende opgemerkt.

- Gaat het model uit van alleen autoverkeer?
- Waarom zijn niet alvast nieuwe bedrijven, zoals twee distributiecentra meegenomen in dit model? Doet dit ook iets met verkeerstoename?
- Uit cijfers blijkt op een aantal wegen minder verkeer langskomt. Voor de (winkel)bedrijven is dit niet gunstig. Daar zijn we niet blij mee.
- Kunnen de huidige kruisingen ook vervangen worden door ongelijkvloerse aansluitingen bij een snelheid van 70 km op de Rondweg?
- Worden de pijnpunten die ontstaan door het nieuwe ontwerp ook betaald uit het extra potje (€ 15 miljoen) wat beschikbaar is voor MM Bereikbaar?
- Hoe geloofwaardig zijn deze cijfers?
- Wat is de verklaring voor de afname van het verkeer op de Phileas Foggstraat en kloppen de prognoses wel?
- Wat is de definitie van sluipverkeer?

Het Verkeersmodel gaat uit van zowel autoverkeer, zwaar transport als landbouwverkeer. In het geactualiseerde model (2022) zijn ontwikkelingen meegenomen die gerealiseerd of vergund zijn. In 2023 komt de rijksoverheid met een geactualiseerd nationaal model. Dit model, aangevuld met de gemeentelijk en provinciale tellingen vormen tezamen met de nieuwe ontwikkelingen de basis voor een actualisatie van het verkeersmodel. Voor de

projecten van MM Bereikbaar gaan wij uit van de prognoses in 2040.

De huidige twee kruisingen kunnen niet allebei omgebouwd worden tot ongelijkvloerse aansluitingen want er is geen ruimte voor de in- en uitvoegstroken. Ook bij een ontwerpsnelheid van 70 km/uur.

Wat betreft de pijnpunten; het verkeersmodel laat zien dat het sluipverkeer in Oranjedorp (ca. 15%) afneemt en licht toeneemt in Zuidbarge (10%). Het gaat daarbij niet alleen om het percentage, maar ook om het aantal verkeersbewegingen (toename Zuidbarge ten gevolge van ongelijkvloerse aansluiting Bargermeer bedraagt 145 mvt/etmaal). De weg kan deze toename prima aan. Bewoners zullen de toename wel ervaren. De prognoses van het Verkeersmodel hebben een marge van 10% meer of minder verkeer. Uitgangspunt is geen extra overlast van het sluipverkeer door de dorpen en wijken. De knelpuntenput is bedoeld voor eventuele extra maatregelen, welke volgen uit het participatieproces gedurende de looptijd van het project. De bestuurders van gemeente en provincie bepalen uiteindelijk aan welke maatregelen het geld wordt toegekend.

In de 'Nota van uitgangspunten en randvoorwaarden' zijn in bijlage 1 de verkeersstellingen (2017-2020) van de Abel Tasmanstraat en de Phileas Foggstraat opgenomen. In onderstaande tabel is de verkeersintensiteit (motorvoertuigen) in 2019 op een gemiddelde werkdag (8737) per etmaal vermeld. Deze intensiteit komt nagenoeg overeen met de intensiteit (8845), zoals in het verkeersmodel voor 2019 is opgenomen.

Phileas Foggstraat (Zuid)	30/5 t/m 8/6 2017			27/9 t/m 4/10 2018			21/06 t/m 8/7 2019			30/9 t/m 15/10 2020		
	richting	richting	Totaal	richting	richting	Totaal	richting	richting	Totaal	richting	richting	Totaal
	zuid	noord		zuid	noord		zuid	noord		zuid	noord	
Gemiddeld etmaal (weekdag)	3169	3352	6521	3313	3480	6792	3230	3407	6637	3387	3530	6917
Gemiddeld werkdag	3792	3999	7791	4272	4465	8737	4319	4545	8864	4213	4388	8601
Gemiddeld weekenddag	1300	1410	2710	1393	1509	2902	1414	1511	2925	1320	1386	2706
7-19 uur (werkdag)	3287	3612	6898	3796	4041	7837	3748	4067	7814	3646	4010	7656
19-23 uur (werkdag)	188	232	420	201	274	476	224	298	522	154	214	368
23-7 uur (werkdag)	317	155	472	276	149	425	348	180	528	414	164	578
Licht	2873	3082	5955	2797	3321	6118	3193	3409	6602	3003	3116	6119
Middel	720	699	1418	907	846	1754	878	853	1731	919	474	1892
Zwaar	175	200	374	250	250	500	219	264	482	261	287	548
Tweewielers	25	19	43	318	48	366	29	19	48	30	11	41

Met de realisatie van de nieuwe aansluiting Bargermeer neemt het verkeer op de Phileas Foggstraat (ten zuiden van de rondweg) met ongeveer 20% af ten opzichte van niets doen. Uit een nadere analyse blijkt dat dit verkeer met de nieuwe aansluiting andere routekeuzes maakt. Zo gaat er onder andere meer verkeer over de N862 en de Bartholomeus Diasstraat.

Wat betreft het sluipverkeer. Veel mensen rijden via binnenwegen omdat dit vaak de kortste route is. Door de hoofdroutes zo in te richten dat het verkeer veilig en vlot door kan rijden, hopen we dat de mensen verleid worden om straks via deze hoofdroutes te rijden. Henk Jan ten Brink geeft aan dat gezocht wordt naar het meest passende model dat ook echt bijdraagt aan de doelstelling: veilig en vlotte doorstroming. De Glenervanstraat wordt door velen gebruikt als een sluiproute van en naar bv. het ziekenhuis. Dit verkeer rijdt over het bedrijventerrein. Dit is vanuit oogpunt van de verkeersveiligheid een ongewenste situatie. Het verkeer dient via de rondweg en vervolgens via de Hondsrugweg, Dordsestraat, Statenweg of Houtweg naar het centrum te rijden. Mogelijk dat een 'knip' in de Tweede Bokslootweg een oplossing kan vormen voor het sluipverkeer over het

bedrijventerrein.

Varianten ongelijkvloerse aansluiting Bargermeer

In de vorige bijeenkomst zijn twee varianten voorgelegd aan de focusgroep. Helaas blijkt dat variant 1 niet meer mogelijk is. De plannen van Enexis zijn zodanig ver dat het niet meer lukt om dit aan te passen. Variant 2 is nog steeds mogelijk, maar is verkeerskundig geen logische oplossing. Op basis van beide varianten is een 3^e variant ontwikkeld, waarbij de parallelweg in de groenstrook aan de zuidzijde van de rondweg komt te liggen. Aan de Machinefabriek Emmen, die regelmatig gebruik maakt van exceptioneel transport, is gevraagd de ontwerpen voor te leggen aan Mammoet en te vragen naar eventuele knel- of aandachtspunten. De reactie van Mammoet hebben wij niet ontvangen. Wel diverse ontheffingen van IL&T voor verschillende hoogte- en breedtetransporten. Henk-Jan ten Brink geeft aan dat niet alle onderdelen van de nieuwe ongelijkvloerse aansluiting op het exceptionele transport kunnen worden gerealiseerd. De doorrijhoogte van het nieuwe viaduct zal worden afgestemd op het maatgevende viaduct in de rondweg of N34. In het ontwerp van de nieuwe aansluiting zal rekening worden gehouden met eventuele toekomstige tijdelijke maatregelen en voorzieningen. Doordat de transporten tijdig dienen te worden aangekondigd, is er voldoende tijd voor deze tijdelijke maatregelen en voorzieningen (bv. weghalen bebording, maken doorsteken en tijdelijke afsluiting voor overig verkeer).

Ruimtelijk en verkeerstechnisch is de 3^e variant binnen de beschikbare ruimte te realiseren. Er moeten wel een nieuw viaduct en brug over het Bargermeerkanaal worden gebouwd. Verder is er een voorziening voor het fietsverkeer (tunnel of brug) nodig. Deze maatregelen zorgen voor een forse toename van de kosten. Op basis van het verkeersmodel (2030) is een microsimulatie (verkeerstromen) van de 3^e variant uitgevoerd. Daaruit blijkt dat er met name in de avondspits sprake is van een doorstromingsverkeer op de Kapitein Grandstraat. Aan de zuidzijde van de nieuwe aansluiting is er sprake van een gering doorstromingsprobleem vanaf de Phileas Foggstraat. In de alter stadium dient voor deze problematiek gezocht te worden naar een verkeerstechnische oplossing (bv. bypasses rotondes). In de huidige situatie is er ook sprake van een doorstromingsprobleem in met name de avondspits op de Phileas Foggstraat.

Reacties/vragen op dit ontwerp:

➤ Verklaring afname verkeer Phileas Foggstraat (zuidelijk rondweg)

Met de realisatie van de nieuwe aansluiting neemt het verkeer op de Phileas Foggstraat met ongeveer 20% af ten opzichte van niets doen. Waar blijft dit verkeer? Uit een nadere analyse blijkt dat dit verkeer met de nieuwe aansluiting andere route keuzes maakt. Zo gaat er onder andere meer verkeer over de N862 en de Bartholomeus Diasstraat.

➤ Wat zijn de Intensiteiten op de Rondweg

In onderstaande tabel zijn de intensiteiten op de Rondweg weergegeven.

Intensiteiten in mvt Etmaal				
Locatie	2019	2030 Basis	2030 variant	index var
N391 (Hondsrugweg - Abel Tasmanstraat/nieuwe aansluiting)	17908	21753	22046	101,3
N391 (Abel Tasmanstraat - Phileas Foggstraat)	15771	19327 mvt		#VALUE!
N391 (Phileas Foggstraat/nieuwe aansluiting - N862)	20665	23768	23411	98,5

➤ Hoe rijdt het verkeer van de N34 naar de A37?

De navigatie leidt het verkeer vanaf de N34 via de Rondweg naar de A37 dus niet via de weg Emmen-Klazienaveen (N862).

- Hoe om te gaan met de toename van het verkeer op de Tweede Bokslootweg?
De druk op de rotonde in de Nijbracht kan weggehaald worden door een knip te maken op de Tweede Bokslootweg.
- De nieuwe onderwijslocatie (onderwijscampus) zorgt voor meer verkeer op de Dordsestraat/Van Schaikweg. Wordt hier rekening mee gehouden?
Bij de locatiekeuze van de nieuwe onderwijscampus zijn andere criteria doorslaggevend geweest. Bij de herinrichting van de Dordsestraat wordt rekening gehouden met de eventuele toekomstige ontsluiting van de campus.
- Is er voldoende aandacht voor fietsverkeer op de Abel Tasmanstraat en de Phileas Foggstraat?
In de raming is rekening gehouden met een ongelijkvloerse kruising (tunnel of brug) voor de fietsers. De inpassing van een brug of tunnels is ruimtelijk (bestaande inritten, wegen en bebouwing) nog een aanzienlijke opgave. Fietsers kunnen bij de nieuwe ongelijkvloerse aansluiting de rondweg kruisen. Verder blijft bij variant 3 de mogelijkheid bestaan de langs het Bargermeerkanaal onder de rondweg door te fietsen. Overigens wordt voor de gehele rondweg gekeken op welke wijze de fietsstructuur dient te worden aangepast.
- Hoe zit het met de route Gevaarlijke stoffen, bereikbaarheid van brandweer en ambulance?
De route gevaarlijke stoffen loopt in de nieuwe situatie via de rondweg, nieuwe aansluiting Bargermeer en de Glenarvanstraat. In de huidige situatie kunnen de hulpdiensten het Bargermeerterrein via twee toegangswegen bereiken. In de nieuwe situatie is dat alleen via de nieuwe ongelijkvloerse aansluiting. Gekeken moet worden wat dit betekent voor de aanrijtijden van de hulpdiensten. Hierover vinden nog gespreken met de hulpdiensten plaats.
- Kan het langzaam verkeer straks nog gebruikmaken van de Rondweg?
Hiervoor is een aparte werkgroep opgericht met onder andere LTO en Cumela om te kijken naar mogelijke oplossingen. Het standpunt van de provincie is nee, tenzij.....
- Bij de aanleg van de nieuwe ongelijkvloerse aansluiting moeten er bomen worden weggehaald. Gevraagd wordt of deze verplaatst kunnen worden
Of de huidige bomen herplaatst kunnen worden is afhankelijk van de kwaliteit van deze bomen. Ondernemend Emmen biedt aan dat zij hierin wel mee willen denken. Bij de verdere planuitwerking wordt bekeken of de bomen geschikt zijn voor het verplanten en waar ze binnen het plangebied een plaats kunnen krijgen.

Op 3 oktober 2022 komt de stuurgroep MM Bereikbaar bijeen om te praten over de voortgang van de plannen van MM Bereikbaar. Zoals ieder weet zijn de kosten van materialen en arbeidsloon flink gestegen. Bij de beslissing hoe verder te gaan met de verschillende projecten worden de kosten, de resultaten van de participatie (focusgroepen) en de resultaten van de (geluids)onderzoeken aan de stuurgroep voorgelegd.

Uitgangspunt is het inrichten van de rondweg tot stroomweg en daarmee het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid. Gebleken is dat de **ontwerpsnelheid** van 100 km/uur door ruimtegebrek en de onderlinge afstanden tussen de aansluitingen niet bij alle aansluitingen optimaal kan worden gerealiseerd. Daarnaast zouden een aantal bestaande aansluitingen (o.a. Zuidbarge en Delftlanden) moet worden aangepast. Vooralsnog blijft de **maximumsnelheid** 70 km/uur. Een eventuele **ontwerpsnelheid** van 70 km/uur is ruimtelijk beter inpasbaar, maar maakt het nog steeds niet mogelijk om ter plaatse van zowel de Abel Tasmanstraat als de Phileas Foggstraat een ongelijkvloerse aansluiting te realiseren. De geluidsonderzoeken laten zien dat bij een **maximumsnelheid** van 100 km/uur op veel plaatsen geluidswerende voorzieningen moeten worden gerealiseerd.

Volgende bijeenkomst

De volgende vergadering zal in november plaatsvinden. Een datumprikker wordt tzt rondgestuurd.

Gemeente Emmen

Blad 6-6

Henk-Jan ten Brink bedankt ieder voor zijn/haar inbreng.