



Gedeeltelijke verdubbeling N34 en aanpak verkeersplein Gieten
Reactienota Kennisgeving Voornemen en Participatie



Reactienota Kennisgeving Voornemen en Participatie - December 202

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Beantwoording reacties	6

1 Inleiding

De N34 tussen A28 De Punt en Coevorden over de Hondsrug is één van de drukste provinciale stroomwegen in Drenthe. In het coalitieakkoord van de provincie Drenthe is opgenomen om de verkeersveiligheid op de N34 te verhogen, de doorstroming verbeteren en de verbinding Emmen – Groningen voor het openbaar vervoer optimaliseren. Om tot goede oplossingen te komen doen we onderzoek naar een gedeeltelijke verdubbeling tussen Emmen en De Punt en de aanpak van verkeersplein Gieten.

In dit onderzoek wordt de m.e.r.-procedure doorlopen. Hiervoor is eind 2020 de eerste stap gezet, met het vaststellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De NRD beschrijft de onderzoeksopzet en benoemt welke alternatieven onderzocht worden. Momenteel wordt het MER-onderzoek uitgevoerd. De daaropvolgende stap is het vaststellen van het voorkeursalternatief (VKA).

Het MER-onderzoek en daarmee de keuze van het voorkeursalternatief is onderdeel van de ruimtelijke procedure. De naderende inwerkingtreding van de Omgevingswet maakt het noodzakelijk om het voorkeursalternatief uit te werken in een projectbesluit. Hiermee wordt de projectbesluitprocedure doorlopen.

De kennisgeving Voornemen en de kennisgeving Participatie zijn de eerste twee stappen uit de projectbesluitprocedure. Op 7 juli 2022 heeft de provincie Drenthe een publicatie gedaan van de kennisgeving van het Voornemen en een kennisgeving van de Participatie in het kader van de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 en de aanpak van verkeersplein Gieten. Met de kennisgeving Voornemen heeft de provincie Drenthe aangegeven dat zij een verkenning gaat uitvoeren naar de (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 en de aanpak van het verkeersplein Gieten. In de kennisgeving Participatie staat hoe de provincie Drenthe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen wil betrekken bij het projectbesluit.

Naar aanleiding van de kennisgeving van het Voornemen, heeft eenieder de mogelijkheid gehad om oplossingsrichtingen aan te dragen voor de gestelde opgave. De uitgangspunten in de kennisgeving komen overeen met de uitgangspunten uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, die in het kader van het MER-onderzoek gepubliceerd is. De reactietermijn is op 7 september 2022 verstreken.

REACTIES

Naar aanleiding van de kennisgeving van het Voornemen zijn 11 reacties binnengekomen. De provincie heeft deze reacties beoordeeld. Hieruit is gebleken dat er geen nieuwe oplossingsrichtingen zijn aangedragen die passen binnen de vooraf gestelde uitgangspunten. Dat betekent dat er geen nieuwe oplossingsrichtingen worden toegevoegd aan het lopende onderzoek. In deze reactienota is puntsgewijs terug te lezen hoe de provincie Drenthe de binnengekomen reacties heeft beoordeeld.

2 Beantwoording reacties

REACTIE	ANTWOORD
<p>Aangegeven wordt dat het onduidelijk is hoe de publicatie van de kennisgeving voornemen en participatie in het kader van de projectbesluitprocedure zich verhoudt tot de lopende m.e.r.-procedure (en de NRD).</p>	<p>Op dit moment zitten we nog in de MER-fase (dit is de uitvoering van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)) van het project waarbij 16 alternatieven in beeld zijn. Daarvan wordt één alternatief gekozen en tot uitvoering gebracht. Om dat alternatief tot uitvoering te brengen, is een projectbesluit nodig. Daar horen de kennisgevingen Voornemen en Participatie bij. Dat zijn de eerste stappen vooruitlopend op die projectbesluitprocedure en volgen dus op de MER-fase. Deze stappen horen bij de nog vast te stellen Omgevingswet in 2023.</p> <p>Deze projectbesluitprocedure loopt nu (dus tegelijk met de MER-fase), omdat in deze nieuwe procedure formeel gevraagd wordt om oplossingsrichtingen.</p>
<p>Aangegeven wordt dat “de nieuwe Kennisgevingen zeer beknopt zijn en tot veel onbegrip leiden, mede omdat begrippen als: verkenning, aard van de opgave, projectbesluit, voor de fysieke leefomgeving relevante aspecten en oplossingsrichtingen, niet nader worden gedefinieerd.”</p>	<p>Wij zullen alerter zijn op ambtelijk taalgebruik. We nemen de opmerking hierover ter harte en doen ons best om in onze toekomstige communicatie duidelijk te zijn. Dit zullen we doen door zo min mogelijk vaktermen te gebruiken. Waar dat wel nodig is, geven we een toelichting.</p>
<p>Aangegeven wordt dat er verschil zit in de genoemde reactietermijn in de bekendmaking over de publicatie van de kennisgeving Voornemen en Participatie in het kader van de projectbesluitprocedure.</p>	<p>De publicatie in het Provinciaal Blad vormt de formele informatievoorziening. Deze publicatie is correct geweest. In de informele bekendmakingen is een verkeerde reactietermijn genoemd. De informele bekendmakingen zijn gerectificeerd in alle huis-aan-huisbladen, te weten De Emmer Courant, Kanaalstreek, Oostermoer, De Schakel en de HS-krant.</p>
<p>Aangegeven wordt dat er verschil zit in de formulering van de doelgroep (‘eenieder’ versus ‘belanghebbenden’) in de bekendmaking over de publicatie van de kennisgeving Voornemen en Participatie in het kader van de projectbesluitprocedure.</p>	<p>Wij danken voor de opmerkzaamheid. In het vervolg zullen wij eenduidig zijn en waar nodig, afhankelijk van de boodschap, ‘eenieder’ als doelgroep benoemen.</p>
<p>Aangedragen wordt dat in de Kennisgeving Voornemen en Participatie in het kader van de projectbesluitprocedure beargumenteerd dient te worden waarom gekozen wordt voor deze procedure.</p>	<p>Naar onze mening wordt dat als volgt beargumenteerd in de kennisgeving: “Een projectbesluit is een besluit van Gedeputeerde Staten waarmee complexe (infrastructurele) projecten mogelijk kunnen worden gemaakt. Het projectbesluit is erop gericht om door middel van één besluit alle noodzakelijke regels te wijzigen en toestemmingen in orde te brengen om een project uit te kunnen voeren en in stand te houden”.</p>

	<p>Graag lichten wij dit als volgt verder toe. De verwachting was dat de Omgevingswet op 1 januari 2023 in werking zou treden. De verwachting is nu dat de Omgevingswet op 1 juli 2023 in werking treedt. Na deze datum zal de planologische procedure voor dit project starten. Dit betekent dat de planologische procedure onder de werking van de Omgevingswet plaatsvindt en dat gegeven de aard en omvang van het project de projectbesluitprocedure wordt doorlopen. Het projectbesluit is een instrument om (complexe) projecten met een nationaal, provinciaal of waterschapsbelang mogelijk te maken. Het doorlopen van de projectbesluitprocedure maakt het vervolgens noodzakelijk om een kennisgeving Voornemen en een kennisgeving Participatie te doen.</p>
<p>Aangedragen wordt dat wij de omgeving tegelijkertijd en op dezelfde wijze moeten informeren als Provinciale Staten.</p>	<p>Over een besluit van ons worden eerst Provinciale Staten geïnformeerd. De informatie aan Provinciale Staten is openbaar. Dat betekent dat we vervolgens wethouders, belanghebbenden in focusgroepen en de omgeving informeren.</p>
<p>Aangegeven wordt dat de provincie de verdubbeling als voldongen feit stelt.</p>	<p>Hiervan is geen sprake. Op dit moment vindt een MER-onderzoek plaats waarbij 16 alternatieven in beeld zijn.</p>
<p>Aangegeven wordt dat de kwaliteit van de procedures tekortschiet.</p>	<p>Wij vinden het jammer dat u dit zo ervaart. Wij zijn erop gericht om een kwalitatief goed proces en met bijbehorende procedures te doorlopen.</p>
<p>Aangegeven wordt dat de communicatie en participatie richting omgeving te kort schiet en dat de focusgroepen en de leden geen enkele status hebben.</p>	<p>Spijtig dat u ervaart dat de participatie niet naar wens verloopt. Zoals eerder toegelicht, zien wij de focusgroepen als voorportaal van de omgeving. De leden van de focusgroepen weten wat er speelt in de omgeving, wat voor het project van belang kan zijn. Hiermee zijn zij de voelsprietten in het gebied. Wij vinden de inbreng van de focusgroepen belangrijk. De focusgroepen hebben echter geen beslissingsbevoegdheid.</p>

<p>Aangedragen wordt dat de 87 zienswijzen op de Nota Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34 moeten worden betrokken bij het project.</p>	<p>De eerder ingediende zienswijzen in het kader van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) zijn beoordeeld en van een reactie voorzien. De ingediende zienswijzen en het debat daarover in Provinciale Staten hebben tot aanpassing van de NRD geleid. Het opnieuw betrekken van de 87 zienswijzen zal niet leiden tot nieuwe inzichten over de oplossingsrichtingen, omdat de kaders en uitgangspunten niet veranderd zijn. Vandaar dat deze 87 zienswijzen niet betrokken worden bij de projectbesluitprocedure.</p>
<p>Er twee opiniestukken aangedragen uit het Dagblad van het Noorden over de N34.</p>	<p>Wij hebben hiervan kennisgenomen.</p>
<p>Als oplossingsrichting wordt aangedragen om de aanpak van het verkeersplein Gieten los te koppelen van het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34.</p>	<p>Dit zou een aanpassing betekenen van de opdracht die Provinciale Staten ons hebben gegeven. Deze aanpassing kan alleen op basis van nieuwe besluitvorming van Provinciale Staten. Op 9 november 2022 is hierover in Provinciale Staten een motie (Wijzigen (loskoppelen) besluitvorming verkeersplein Gieten en (gedeeltelijke) verdubbeling N34; M2022-45) in stemming gebracht. Deze motie is met een ruime meerderheid verworpen.</p>
<p>Aangedragen wordt om met de gehele procedure te stoppen.</p>	<p>Dit zou een aanpassing betekenen van de opdracht die Provinciale Staten ons hebben gegeven. Dit zou vervolgens nieuwe besluitvorming van Provinciale Staten betekenen.</p>
<p>Aangegeven wordt dat er nog geen invulling is gegeven aan de tijdelijke maatregelen op de N34.</p>	<p>Alle tijdelijke maatregelen en toezeggingen zijn uitgevoerd. De ribbels zijn inmiddels op alle plekken met inhaalverboden aangebracht. De verkeerscampagnes lopen nog steeds en de MONOcam wordt waar mogelijk ingezet. De MONOcam heeft technische beperkingen en is daardoor beperkt beschikbaar.</p>
<p>Aangedragen wordt de thans lopende projectbesluitprocedure te stoppen omdat er fouten en onjuistheden hebben gestaan in de kennisgeving Voornemen en Participatie.</p>	<p>De publicatie in het Provinciaal Blad vormt de formele informatievoorziening. Deze publicatie is correct geweest. In de informele bekendmakingen over de publicatie is inderdaad een verkeerde reactietermijn gecommuniceerd. De bekendmakingen zijn gerectificeerd.</p>

<p>Aangegeven wordt dat de provincie Drenthe handelt in strijd met de voorschriften, omdat een middengeleider ontbreekt op de stroomweg N34.</p>	<p>Er is sprake van landelijke richtlijnen waar een wegbeheerder gemotiveerd van mag afwijken. Een fysieke rijbaanscheiding vraagt om een forse investering, zowel ruimtelijk als financieel. Dit alternatief wordt meegenomen in het MER-proces van de N34.</p>
<p>Aangegeven wordt het niet eens te zijn met het gedeeltelijk verdubbelen van de N34 omdat het onderzoek van SWECO heeft aangetoond dat er geen capaciteitsprobleem is op de N34.</p>	<p>Niet het vergroten van de capaciteit op de trajectdelen is de belangrijkste doelstelling, maar het verbeteren van de verkeersveiligheid. Uit de probleemanalyse (deelrapport 1 van het verkeerskundig onderzoek van SWECO) 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 en het beleid 'samen richting nul' wil de provincie de verkeersveiligheid op deze trajectdelen verbeteren door het aantal frontale ongevallen te verminderen. 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. In het MER-onderzoek wordt de fysieke rijbaanscheiding onderzocht. Op basis van onder andere de uitkomsten uit het MER-onderzoek wordt een voorkeursvariant vastgesteld.</p>
<p>Er wordt aangegeven het niet eens te zijn met het gedeeltelijk verdubbelen van de N34 omdat dit zal leiden tot meer uitstoot van NOx</p>	<p>Het is juist dat significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden door stikstofdepositie als gevolg van het plan niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Daarom wordt als onderdeel van het MER de stikstofdepositie bij de verschillende te onderzoeken alternatieven berekend. Indien bij het verkozen voorkeursalternatief significante negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, wordt een passende beoordeling uitgevoerd om de (eventuele) ecologische effecten inzichtelijk te maken en zo nodig te reduceren of compenseren.</p>
<p>Er wordt aangegeven het niet eens te zijn met het gedeeltelijk verdubbelen van de N34 omdat dit zal leiden tot extra geluidsbelasting. Daarnaast bent u het niet eens met de theoretische berekening van deze effecten omdat in de praktijk harder dan de toegestane maximumsnelheid gereden wordt.</p>	<p>Er zijn landelijke afspraken gemaakt over aanvaardbare geluidniveaus. Deze zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder. De provincie conformeert zich aan deze normen. In het MER-onderzoek komt het aspect geluid aan de orde en zal per alternatief de geluidsbelasting inzichtelijk worden gemaakt. Indien geluidreducerende maatregelen getroffen moeten worden om aan de Wet geluidhinder te voldoen, zullen wij dat uiteraard doen.</p> <p>Daarnaast kan op voorhand niet gesteld worden dat een gedeeltelijke verdubbeling van de N34 aanzet tot het overschrijden van de maximumsnelheid. De weg heeft een maximumsnelheid van 100 km/u en dat blijft zo. Iedere weggebruiker heeft zich aan de</p>

	<p>verkeersregels en dus ook aan de maximumsnelheid te houden. De potentieel te verdubbelen stukken zijn van voldoende lengte om op verkeersveilige wijze te passeren zonder daarbij de maximumsnelheid te moeten overschrijden. Mocht blijken dat in de toekomstige situatie de maximumsnelheid overschreden wordt, dan zal dat een handhavingskwestie zijn.</p>
<p>Er wordt aangegeven het niet eens te zijn met het gedeeltelijk verdubbelen van de N34 omdat het hierdoor aantrekkelijker wordt om met de auto te reizen in plaats van met het openbaar vervoer.</p>	<p>De provincie beoogt de doorstroming te verbeteren ter hoogte van het verkeersplein Gieten. Dit draagt bij aan de bereikbaarheid van de regio via de N34 en aan het goed functioneren van het openbaar vervoer via de N34. Dat is voor ons een belangrijke doelstelling. Daarnaast beoogt de provincie de verkeersveiligheid op de trajectdelen te verbeteren. Zie ook onze reactie onder uw eerste punt. Met het nemen van maatregelen ten aanzien van de verkeersveiligheid en de doorstroming profiteren zowel de auto als het openbaar vervoer.</p>
<p>Er wordt aangedragen om af te zien van een partiële verdubbeling van de N34.</p>	<p>De besluitvorming door Provinciale Staten over het voorkeursalternatief zal plaatsvinden na afronding van het MER-onderzoek.</p>
<p>Er wordt aangedragen om te kiezen voor een inhaalverbod in combinatie met traject controle op de N34.</p>	<p>Een inhaalverbod op de N34 is niet voldoende toereikend om te voldoen aan de projectdoelstellingen. Dit gezien het feit dat de oorzaak van het verkeersveiligheidsprobleem op de N34 vooral te maken heeft met het (onbewust) op de verkeerde weghelft komen. Een inhaalverbod voorkomt dit niet, maar is wel opgenomen als alternatief in het MER.</p> <p>Het Openbaar Ministerie (OM) gaat over handhaving en trajectcontroles. Voor permanente controles (hieronder vallen trajectcontroles) worden aanvullende eisen ten aanzien van de weginrichting gesteld door het OM. De wegbeheerder moet er bijvoorbeeld voor zorgen dat het traject (op termijn) volgens de richtlijnen van 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, zijn trajectcontroles geen voor de hand liggende maatregel.</p>

<p>Er wordt gevraagd waarom niet gewacht is met het publiceren van de kennisgeving Voornemen en Participatie tot de onderzoeksresultaten uit het AAC-onderzoek en het MER-onderzoek bekend waren.</p>	<p>Het starten van de projectbesluitprocedure en daarmee het publiceren van de kennisgevingen was op dit moment noodzakelijk, omdat in deze nieuwe procedure formeel gevraagd wordt om oplossingsrichtingen aan te dragen. Dit in tegenstelling tot de procedure die we gevolgd zouden hebben onder de oude wetgeving (Provinciaal inpassingsplan). Op dit moment zitten we nog in de MER-fase van het project waarbij 16 alternatieven in beeld zijn. Om een soepele overgang van de MER-fase naar het uitwerken van het voorkeursalternatief, en vervolgens naar het projectbesluit te bewerkstelligen, was het noodzakelijk om voor de zomervakantie de kennisgevingen te doen.</p>
<p>Er wordt aangegeven dat er niet op begrijpelijke wijze gecommuniceerd is over het voornemen Kennisgeving en Participatie.</p>	<p>De kennisgevingen voldoen aan de Bekendmakingswet en de Omgevingswet. In de kennisgevingen zijn ook verwijzingen opgenomen naar de projectwebsite van de N34 voor een nadere inhoudelijke toelichting. Naast de formele weg zijn ook als extra communicatiemiddel nog de huis-aan-huisbladen meegenomen. We zien evenwel in dat het publiceren van de kennisgevingen tot verwarring heeft geleid. In de toekomst zullen wij in een soortgelijke situatie meer toelichtende informatie geven.</p>
<p>Er wordt gevraagd aan zowel GS als aan PS voor transparantie over de gang van zaken.</p>	<p>Wij streven een open en transparant proces na met ruimte voor inbreng uit de omgeving.</p>
<p>Er wordt een vraag gesteld aan PS om haar betrokkenheid over de procedure en haar bevoegdheden.</p>	<p>Indien er inderdaad een projectbesluit wordt genomen, volgt uit artikel 5.44 van de Omgevingswet dat wij hiervoor optreden als bevoegd gezag. Om ervoor te zorgen dat Provinciale Staten inhoudelijk worden meegenomen, zijn voorzieningen in het project aangebracht waardoor Provinciale Staten een doorslaggevende rol hebben bij belangrijke beslismomenten. Op die manier wordt gewaarborgd dat Provinciale Staten voldoende betrokken zijn.</p>
<p>Er wordt aangegeven dat de in de NRD vastgestelde uitgangspunten, behoudens het budget, niet terecht zijn.</p>	<p>De NRD is een besluit van Provinciale Staten en is de basis voor uitvoering van het MER-onderzoek. De uitgangspunten, de te onderzoeken alternatieven en de wijze van onderzoeken zijn daarmee vastgesteld.</p>
<p>Er wordt aangedragen dat de unieke cultuurhistorische, landschappelijke, natuurlijke en archeologische waarden en de daarmee de kwaliteiten voor het UNESCO Global Geopark De Hondsrug beschermd dienen te worden.</p>	<p>In het MER worden de gevolgen van het project op de ruimtelijke kwaliteit van het gebied onderzocht. Met ruimtelijke kwaliteit worden landschappelijke, cultuurhistorische, aardkundige en archeologische waarden bedoeld, evenals gevolgen voor dwarsverbanden en routes (waaronder recreatieve fiets- en</p>

	wandelroutes). Daarmee worden de eventuele gevolgen van het project voor de Hondsrug in beeld gebracht.
Er wordt aangedragen dat het verstandig is goed onderzoek te doen naar de ondergrondse keilemlagen en de ondergrondse waterlagen. Er wordt aangegeven dat het verstandig is de effecten van de verdubbeling van de N34 op de waterkwaliteit van het waterwingebied in beeld te brengen.	De genoemde aspecten worden beschreven en beoordeeld in het MER-onderzoek
Er wordt aangedragen om werk te maken van verbetering van verkeersplein Gieten.	Aanpak van het verkeersplein Gieten is één van de te onderzoeken alternatieven in het MER-onderzoek. Afhankelijk van de uitkomsten van het MER-onderzoek, het omgevingsproces en bestuurlijke afwegingen zal het voorkeursalternatief worden vastgesteld.
Er wordt aangedragen om inhalen te ontmoedigen op het tweebaansweggedeelte van de N34 tussen Emmen en de Punt	De alternatieven worden afgewogen in het MER-onderzoek en ook dit alternatief wordt meegenomen voor de gehele N34.
Er wordt aangedragen een snelle ontwikkeling van spoorlijn Emmen en Groningen te bevorderen.	<p>De bouwstenen van het Deltaplan voor het Noorden bestaat uit het realiseren van vele extra nieuwe woningen en de verbetering van spoorweginfrastructuur. Dit betreft het opwaarderen van de bestaande spoorverbinding via Zwolle naar Groningen, Leeuwarden en Emmen, de aanleg van de Lelylijn (een nieuwe snelle verbinding van de Randstad via Lelystad naar Groningen en Leeuwarden) maar ook de Nedersaksenlijn (versterken relatie Groningen-Drenthe-Twente middels opbouw spoornetwerk tussen Emmen en Veendam).</p> <p>Een brede regionale delegatie heeft in november 2022 in het Bidbook Nedersaksenlijn overhandigd aan het kabinet waarin het Rijk gevraagd wordt om ondersteuning bij de realisatie van dit project. Er is op dit moment politiek een breed draagvlak voor de Nedersaksenlijn maar nog geen besluit op realisatie van de eerste fase: realisatie van het traject Veendam – Stadskanaal.</p>

<p>Er wordt aangegeven dat de ingebrachte reacties op de NRD allemaal terzijde zijn geschoven.</p>	<p>Dat is niet het geval. U kunt in bijlage 3 van de reactienota Notitie Reikwijdte en Detailniveau een overzicht vinden van de reacties die gevolgen hebben voor het MER-onderzoek. Daarnaast zijn er alternatieven toegevoegd aan het MER-onderzoek na debat in Provinciale Staten over de reactienota en de NRD.</p>
<p>Er wordt aangedragen om de N34 uit te voeren met ongelijkvloerse kruisingen.</p>	<p>Inmiddels is dit op de gehele N34 al het geval. Alleen de uitwisseling van het verkeer op het verkeersplein Gieten met verkeer op de N34 is nog gelijkvloers. Dit leidt tot verminderde doorstroming op de N34. Vandaar dat wij onderzoek doen naar het ongelijkvloers maken van het verkeersplein Gieten.</p>
<p>Er wordt voorgesteld om de maximumsnelheid op de N34 te verlagen.</p>	<p>In het kader van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is een 80 km-alternatief onderzocht. Deze variant is afgefallen. We leggen u hieronder uit waarom.</p> <p>De N34 is een regionale stroomweg en bedoeld om zoveel mogelijk verkeer samen te laten komen, te verwerken en zo goed mogelijk door te laten stromen. Een regionale stroomweg kent een maximumsnelheid van 100 km/uur. De N34 is daar evenwel nu nog niet volledig op ingericht. Des te beter een stroomweg functioneert, des te minder verkeer er is op het onderliggende wegennet. Zo kan de N34 zijn functie als regionale stroomweg goed blijven vervullen. Zowel voor langere als kortere ritten is dit belangrijk. Het betekent dat de weg voldoende comfort biedt, betrouwbaar en veilig is. Zo wordt de keuze voor een alternatieve route op het onderliggende wegennet (de kleinere gemeentelijke wegen en dorpskernen) voorkomen. Dit onderliggende wegennet is niet ingericht op het verwerken van veel verkeer.</p> <p>Zowel het beleid van de provincie als dat van de gemeenten is erop gericht om het doorgaande verkeer zoveel mogelijk samen te laten komen op het hoofdwegennet en zo het onderliggende netwerk zoveel mogelijk te ontlasten.</p> <p>Het afwaarderen van de weg, van 100 km/u naar 80 km/u, is door de provincie onderzocht in de initiatieffase. Uit verkeersonderzoek blijkt dat bij het invoeren van 80 km/uur op de N34 veel verkeer zal uitwijken naar het onderliggende wegennet en dus niet meer over de N34 rijdt. Conclusie: de provincie zet in op een veilige en aantrekkelijke stroomweg N34 en hierom is de 80 km-variant niet verder onderzocht in het MER.</p>

<p>Er wordt aangedragen om bosranden aan te planten langs de N34 ter hoogte van geluidsgaten.</p>	<p>Uitgangspunt is het huidige beleidsplan Bomen. Voor de toetsing van de geluidsbelasting wordt de toekomstige situatie vergeleken met de huidige situatie en geldt de voorkeursgrenswaarde (48 dB). Het doel is om de toekomstige geluidsbelasting zoveel mogelijk terug te brengen tot de geluidsbelasting in de huidige situatie of tot aan de voorkeursgrenswaarde. Daarbij wordt eerst gekeken naar maatregelen bij de bron (stiller wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de overdracht (geluidsschermen of -wallen). De toetsing op geluidsbelasting van de alternatieven moet nog plaatsvinden. Het plaatsen van bomen is geen afschermende maatregel die meegenomen wordt in het kader van de Wet geluidhinder.</p>
<p>Er wordt aangegeven dat als gevolg van het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 er nieuwe verkeersveiligheidsknelpunten ontstaan ter hoogte van de samenvoegingen van vier naar twee rijstroken.</p>	<p>Dit punt wordt beoordeeld in het MER-onderzoek. Het realiseren van overgangen van vier naar twee stroken is onderdeel van iedere gedeeltelijke verdubbeling. Het aantal overgangen is afhankelijk van het aantal deeltrajecten dat verdubbeld gaat worden. De provincie onderkent dat deze overgangen mogelijk een bepaalde mate van verkeersonveiligheid met zich mee kunnen brengen.</p> <p>Mocht er besloten worden tot gedeeltelijke verdubbeling, dan zal uiteraard aan deze overgangen specifieke aandacht worden besteed. Daarbij wordt voldaan aan de ontwerprichtlijnen van Duurzaam Veilig.</p>
<p>Er wordt aangegeven dat als gevolg van het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 het UNESCO – Hondsrug gebied minder (toeristisch) aantrekkelijk zal zijn.</p>	<p>In het MER worden de gevolgen van het project op de ruimtelijke kwaliteit van het gebied onderzocht. Met ruimtelijke kwaliteit worden landschappelijke, cultuurhistorische, aardkundige en archeologische waarden bedoeld, evenals gevolgen voor dwarsverbindingen en routes (waaronder recreatieve fiets- en wandelroutes). Daarmee worden de eventuele gevolgen van het project op de Hondsrug in beeld gebracht. Daarnaast worden zogeheten koppelkansen waar mogelijk benut. Koppelkansen zijn kansen voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, die zich voordoen vanwege de gedeeltelijke verdubbeling.</p>
<p>Er wordt aangegeven dat als gevolg van het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 het woon- en leefklimaat achteruitgaat.</p>	<p>Woon- en leefmilieu is een verzamelterm voor aspecten die samenhangen met de luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid (zie notitie Reikwijdte en Detailniveau, paragraaf 7.2.2. 'Woon- en leefmilieu'). Voor deze aspecten geldt dat de effecten voor de verschillende alternatieven worden beoordeeld in het MER.</p>

<p>Er wordt aangegeven dat het (gedeeltelijk) verdubbelen van de N34 ten koste zal gaan van belangrijke natuurwaarden.</p>	<p>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 zoveel mogelijk te respecteren en waar mogelijk te versterken. 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 MER worden de effecten van de voorgestelde alternatieven op landschap en natuur (waaronder Natura 2000-gebieden) in beeld gebracht en worden waar nodig maatregelen opgesteld juist om onacceptabele schade aan landschap en natuur te voorkomen. Hierbij gaan we zoveel als mogelijk integraal te werk. Het uitwerken van de landschappelijke inpassing en de maatregelen zal op termijn met bewoners en belanghebbenden plaatsvinden. Eerst wordt op basis van het MER-onderzoek wordt een besluit genomen over het voorkeursalternatief.</p>
<p>Er wordt aangedragen om de reactietermijn te verruimen tot 1 november 2022.</p>	<p>De reactietermijn is niet verruimd naar 1 november 2022. Doorgaans is bij dergelijke procedures een reactietermijn van zes weken gangbaar. Omdat de reactieperiode van de kennisgevingen Voornemen en Participatie in de zomer viel, hebben we ervoor gekozen om de reactieperiode met drie weken te verlengen.</p>
<p>Er wordt aangedragen om de MER-rapportage af te wachten alvorens over te gaan tot definitieve besluitvorming.</p>	<p>Definitieve besluitvorming over het voorkeursalternatief vindt pas plaats als alle effecten van de te onderzoeken alternatieven in beeld zijn gebracht in het MER-rapport.</p>
<p>Er wordt aangedragen om na realisatie van knooppunt Gieten een evaluatieperiode in te lasten alvorens er tot verdere besluitvorming wordt over gegaan.</p>	<p>De reconstructie van het verkeersplein Gieten heeft als doel de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Het gedeeltelijk verdubbelen van de N34 draagt vooral bij aan de verkeersveiligheid. Evaluatie van het verkeersplein Gieten zal dan ook geen inzicht geven in de verkeersveiligheidssituatie elders op het traject.</p>

<p>Er wordt aangedragen om ten behoeve van de verkeersveiligheid snelheidscontroles op de N34 te houden.</p>	<p>Het Openbaar Ministerie gaat over handhaving en trajectcontroles. Uit 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) volgens de richtlijnen van 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 weg-helft komen, en minder met een te hoge snelheid, bieden trajectcontroles geen voor de hand liggende maatregel voor het probleem.</p>
<p>Er wordt aangegeven dat het uitgangspunt van de provincie is om de N34 tussen de aansluiting met de N381 bij Emmen en de aansluiting met de A28 bij De Punt uiteindelijk geheel te verdubbelen. Hierdoor zouden de door de Staten toegevoegde varianten, waarbij alleen knooppunt Gieten wordt aangepakt, afvallen omdat deze niet stroken met het genoemde uitgangspunt in de publicatie, namelijk dat de varianten moeten voldoen aan het eindbeeld.</p>	<p>In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is omschreven aan welke randvoorwaarden de alternatieven dienen te voldoen (zie paragraaf 6.2). Het alternatief "enkelbaans (1x2) en alleen aanpak van verkeersplein Gieten" maakt deel uit van de NRD. Dit alternatief is daarmee een volwaardig alternatief. Een randvoorwaarde bij het ontwerp is dat er toekomstbestendig wordt gebouwd, waarbij rekening wordt gehouden met het eindbeeld van een volledige verdubbeling. Zo wordt bijvoorbeeld bij de viaducten binnen het ontwerp rekening gehouden met dubbele rijbanen.</p>
<p>Er wordt aangedragen om een integrale aanpak, 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 geluidsoverlast. In aansluiting op het advies van de Commissie MER vindt u het van belang dat de oplossingsrichtingen op dit vlak worden aangevuld dan wel verrijkt.</p>	<p>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 NRD 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.</p> <p>Het gaat om het landschap, de natuur, aardkundige en archeologische waarden, cultuurhistorie en rust. In het kader van het MER worden de effecten van de voorgestelde alternatieven op landschap en natuur (waaronder Natura 2000-gebieden) in beeld gebracht en worden waar nodig mitigerende maatregelen opgesteld juist om onacceptabele schade aan landschap en natuur te voorkomen. Hierbij gaan we zoveel als mogelijk integraal te werk. Het uitwerken van de landschappelijke inpassing en de maatregelen zal op termijn met bewoners en belanghebbenden plaatsvinden.</p>

	<p>In navolging van uw suggestie en het advies van de Commissie m.e.r. wordt bij het uitwerken van de alternatieven een integrale aanpak gehanteerd.</p> <p>Landelijke afspraken over aanvaardbare geluidsniveaus zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder. De provincie conformeert zich aan deze normen. In het MER-onderzoek komt het aspect geluid aan de orde. Per alternatief zal de geluidsbelasting inzichtelijk worden gemaakt. Indien geluidreducerende maatregelen getroffen moeten worden om aan de Wet geluidhinder te voldoen, zullen wij dat uiteraard doen.</p>
<p>Er wordt aangegeven dat als gevolg van de verlaging van de maximumsnelheid op de A28 er minder ongevallen zijn ontstaan op de samenvoeging van de N34 op de A28 ter hoogte van de Punt.</p>	<p>De samenvoeging van de N34 met de A28 valt onder Rijkswaterstaat en valt buiten dit project. Wij hebben kennisgenomen van uw stelling.</p>
<p>Er wordt aangegeven dat er sinds maart 2020 geen inhaalverbod is ingesteld op de N34 bij Schipborg en bij rustplaatsen Koebroeken en Haverlanden.</p>	<p>In de NRD zoals voorgelegd aan Provinciale Staten is opgenomen dat een inhaalverbod onvoldoende bijdraagt aan de projectdoelstelling verkeersveiligheid. Desalniettemin is door Provinciale Staten besloten om het inhaalverbod als alternatief toe te voegen aan het MER-onderzoek. Dit betekent dat het inhaalverbod in het MER-onderzoek zal worden beoordeeld.</p>
<p>U stelt dat als gevolg van het (gedeeltelijk) verdubbelen van de weg de daadwerkelijk gereden snelheid hoger zal zijn dan de geldende maximumsnelheid van 100 km/u.</p>	<p>Op voorhand kan niet gesteld worden dat een gedeeltelijke verdubbeling van de N34 aanzet tot het overschrijden van de maximumsnelheid. De weg heeft een maximumsnelheid van 100 km/u en dat blijft zo. Iedere weggebruiker heeft zich aan de verkeersregels en dus ook aan de maximumsnelheid te houden. De potentieel te verdubbelen wegvakken zijn van voldoende lengte om op verkeersveilige wijze wegverkeer te kunnen passeren zonder daarbij de maximumsnelheid te moeten overschrijden. Mocht blijken dat in de toekomstige situatie de maximumsnelheid overschreden wordt, dan zal dat een handhavingkwestie worden.</p>
<p>Er wordt aangegeven dat de provincie niet op uw individuele zienswijze heeft gereageerd.</p>	<p>In de nota van antwoord hebben wij als reactie op uw zienswijze verwijzingen opgenomen naar tekstdelen elders in de nota. Hierdoor is bij u mogelijk de indruk ontstaan dat er niet specifiek op uw individuele zienswijze is gereageerd. Wij vinden het jammer dat u dit zo ervaart en nemen dit ter harte. Wij zijn erop gericht om een kwalitatief goed proces met bijbehorende procedures te doorlopen.</p>

Er wordt aangegeven dat de provincie blijkens het dossier uit van een autonome groei in het aantal weggebruikers van de N34 in de periode 2020 tot 2040. Een aanzienlijke groei van 4354 gebruikers gemiddeld per etmaal.	Op de N34 worden tot 2040 geen afwikkelingsproblemen verwacht. Het wordt door de autonome groei drukker op de weg, maar er ontstaan geen problemen met de doorstroming van het verkeer.
Er wordt aangedragen dat het autogebruik in Nederland is afgenomen door het toenemende thuiswerken. Uit publicaties blijkt dat deze trend zich zal voortzetten en uitbreiden.	De intensiteiten op de wegvakken van de N34 zijn nagenoeg weer gelijk aan de tijd voor corona. Hierin zien wij ook de landelijke trend dat de meeste wegen weer terug zijn op het oude niveau.
Er wordt aangegeven dat in de eerder opgestelde reactienota onvoldoende is onderbouwd waarom een turborotonde niet voldoet als oplossing voor knooppunt Gieten.	In het deelrapport 2 van het verkeersonderzoek van Sweco, die de basis vormt voor de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is een turborotonde onderzocht en afgevalen. Uit modelberekeningen is gebleken dat de turborotonde de geprognosticeerde (2040) hoeveelheden verkeer kan verwerken. Het wordt desalniettemin niet als een toekomstbestendige maatregel gezien, want indien het verkeer met meer dan ca. 10% toeneemt dan voorzien, treedt op de westelijk afrit van de N33 een wachtrij op die terugslaat tot op de N33. Bovendien ontstaan in de ochtendspits afwikkelingsproblemen op de zuidelijk tak van de N34.
Er wordt aangegeven dat de verdubbeling tot grote bezwaren zal leiden en hiervan moet worden afgezien. Voor verkeersplein Gieten moet een turborotonde worden overwogen.	Wij volgen de NRD gericht op een overzichtelijke afweging van alle alternatieven. Voor het knooppunt Gieten zijn de drie vastgestelde alternatieven het klaverblad, de fly-over en de verschoven fly-over.
Er wordt aangedragen dat het positieve effect van de verbeteringen aan de op- en afritten van de afgelopen twee jaar niet worden meegenomen in het onderzoek, terwijl deze hebben geleid tot minder ongevallen.	Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat relatief veel frontale ongevallen op de N34 gebeuren omdat weggebruikers op de verkeerde weghelft belanden. In deze cijfers zijn ongevallen die gebeurd zijn ter hoogte van gelijkvloerse kruisingen, die momenteel allemaal ongelijkvloers zijn gemaakt, niet meegenomen. Gezien het belang van de N34 en het beleid verkeersslachtoffers "samen richting nul" wil de provincie Drenthe de verkeersveiligheid op deze trajectdelen verbeteren door het aantal frontale ongevallen te verminderen.

<p>Er wordt aangedragen om open te staan voor inzichten en verbeteringen van om- en aanwonenden.</p>	<p>Hiermee zijn wij het eens. Wij staan zeker open voor inzichten en verbeteringen van om- en aanwonenden. Wij hebben een uitgebreid omgevings- en participatieproces ingericht. Door middel van onder andere klankbordgroepen, focusgroepen, keukentafelgesprekken en inloopbijeenkomsten proberen wij waardevolle informatie op te halen uit de omgeving en dus ook bij om- en aanwonenden.</p>
<p>Er wordt aangegeven dat de thans lopende procedure een herhaling is van de procedure die heeft geleid tot vaststelling van de Nota Reikwijdte en Detailniveau.</p>	<p>We hebben begrip voor uw vraag. Graag lichten wij het proces toe. De kennisgevingen Voornemen en Participatie zijn de eerste stappen vooruitlopend op de projectbesluitprocedure onder de mogelijk in te voeren Omgevingswet.</p> <p>Het starten van de projectbesluitprocedure en daarmee het publiceren van de kennisgevingen was op dit moment noodzakelijk omdat in deze nieuwe procedure formeel gevraagd wordt om oplossingsrichtingen aan te dragen.</p>
<p>Er wordt aangegeven dat er besloten is om tijdelijke maatregelen te nemen op de N34 maar dat Gedeputeerde Staten hier nog geen invulling aan heeft gegeven.</p>	<p>Alle tijdelijke maatregelen en toezeggingen zijn uitgevoerd. De ribbels zijn inmiddels op alle plekken met inhaalverboden aangebracht. De verkeerscampagnes lopen nog steeds en de MONO-cam wordt door de politie ingezet.</p>
<p>Er wordt aangegeven dat het beter is de thans lopende kennisgevingprocedure te stoppen en de MER-resultaten af te wachten.</p>	<p>Zoals we hierboven al hebben aangegeven zijn de kennisgevingen Voornemen en Participatie de eerste stappen vooruitlopend op de projectbesluitprocedure onder de mogelijk in te voeren nieuwe Omgevingswet. Het starten van de projectbesluitprocedure en daarmee het publiceren van de kennisgevingen is noodzakelijk omdat in deze nieuwe procedure formeel gevraagd wordt om oplossingsrichtingen aan te dragen. Dit in tegenstelling tot de procedure die we gevolgd zouden hebben onder de oude wetgeving (Provinciaal inpassingsplan). Op dit moment zitten we nog in de MER-fase van het project waarbij 16 alternatieven in beeld zijn. Om een soepele overgang van de MER-fase naar het projectbesluit te bewerkstelligen is dit nodig. Met de openbare kennisgeving van het ter inzage leggen van het MER en het ontwerp projectbesluit wordt de mogelijkheid geboden zienswijzen in te dienen.</p>
<p>Er wordt aangedragen dat zolang de Omgevingswet niet in werking is getreden daarop niet geanticipeerd hoeft te worden. Dit zal pas naar verwachting op 1 juli 2023 zijn.</p>	<p>De verwachting was dat de Omgevingswet op 1 januari 2023 in werking zou treden. Dit is uitgesteld naar 1 juli 2023. Pas na deze datum zal de planologische procedure voor dit project starten. Dit betekent dat de planologische procedure onder de werking van de Omgevingswet plaatsvindt en dat gegeven de aard en omvang van het project de projectbesluitprocedure wordt doorlopen. Het projectbesluit is een instrument om (complexe) projecten met een nationaal-, provinciaal- of waterschap belang mogelijk te maken. Het doorlopen van de projectbesluitprocedure maakt het vervolgens noodzakelijk om een kennisgeving Voornemen en een kennisgeving Participatie te doen.</p>

Er wordt aangedragen om met de gehele procedure te stoppen omdat de weg tot 2040 nog voldoende capaciteit heeft.	Aanleiding voor het onderzoek is niet de capaciteit maar de verkeersveiligheid op de N34. Verder zou het stoppen van de procedure een aanpassing betekenen van de opdracht die Provinciale Staten aan Gedeputeerde Staten heeft gegeven. Deze aanpassing kan alleen op basis van nieuwe besluitvorming van Provinciale Staten.
Er wordt aangegeven dat de volledige verdubbeling voorkeur geniet boven de partiële verdubbeling.	Het traject van de N34 tussen De Punt en N381 Emmen heeft een lengte van 40,2 km. De totale investeringskosten voor een volledige verdubbeling van het traject, inclusief de aanpak van het verkeersplein Gieten, zijn zoals eerder aangegeven grofweg begroot op circa € 300 miljoen (bron: MKBA). Voor het onderhavige project geldt het taakstellende budget van € 90 miljoen. Dit budget is bestemd voor de gedeeltelijke verdubbeling én de aanpak van het verkeersplein Gieten. De oplossingen voor het gedeeltelijk verdubbelen en de reconstructie van het verkeersplein Gieten mogen het investeringsbedrag van € 90 miljoen niet overschrijden.
Er wordt aangedragen dat de zorg over de negatieve milieueffecten en het waarden van het Drentse landschap maar dit betekent niet dat opwaardering onmogelijk is.	Op basis van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) worden 16 alternatieven gezien. Afhankelijk van het type milieueffect wordt bekeken of mitigerende maatregelen (maatregelen die de negatieve effecten wegnemen dan wel verminderen) volstaan.
Er wordt aangedragen dat als gevolg van de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, fossiele brandstoffen plaatsmaken voor elektrisch vervoer en mogelijk ook waterstof. En komt tot de conclusie dat de impact op het milieu op langere termijn lager wordt en dus verbetert.	In de (NRD) is een afwegingskader maatregelen opgesteld (zie paragraaf 5.6). Daarbij is de zogeheten mobiliteitsladder doorlopen. De ladder is erop gericht om oplossingen af te wegen en vooral bedoeld om te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zoveel mogelijk beperkt kan worden door het toepassen van andere oplossingen. Daarbij is, gegeven de problematiek van de N34, vooral gekeken naar de verkeersveiligheid, doorstroming en openbaar vervoer. De aangegeven ontwikkelingen zijn beoordeeld in het afwegingskader, maar dragen onvoldoende bij aan de oplossing van de huidige problematiek.

<p>Er wordt aangedragen dat is kennisgenomen van ontwikkelingen van de bouwmaterialen voor aanleg van wegen zoals bijvoorbeeld bitumen vrij asfalt. Waardoor het milieu impact vermindert.</p>	<p>De provincie volgt deze ontwikkelingen op de voet en past waar mogelijk het beleid hierop aan (bijvoorbeeld het aanbestedingsbeleid).</p>
<p>Er wordt aangedragen dat landschapsarchitecten onder regie van provincie Drenthe de weg in kunnen passen in het Drentse landschap.</p>	<p>Na het m.e.r.-onderzoek wordt de voorkeursvariant verder uitgewerkt. In aanvulling op de huidige landschappelijke inpassing wordt hierop met landschapsarchitecten een verdiepingsslag gemaakt voor de voorkeursvariant.</p>