

Notitie keuze voorkeursalternatief

Aanpak verkeersplein Gieten en gedeeltelijke verdubbeling N34

Doel van deze notitie

Op 16 december 2020 hebben Provinciale Staten van Drenthe met de vaststelling van de 'Notitie reikwijdte en detailniveau' en de 'Reactienota' het startsein gegeven voor het onderzoeken van 16 alternatieven voor de aanpak van het verkeersplein Gieten en de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 traject Emmen – De Punt (Statenstuk 2020-957, verder de 'startopdracht' genoemd). In de afgelopen jaren is hier hard aan gewerkt en zijn meerdere studies uitgevoerd en rapporten opgesteld, waaronder het milieueffectrapport (MER). In de notitie die nu voor u ligt worden de resultaten van deze studies en rapporten samengevat en worden integrale conclusies getrokken. Dit ter onderbouwing van de keuze van het voorkeursalternatief door Gedeputeerde Staten in de eerste helft van 2025. Provinciale Staten worden per brief over het voorkeursalternatief geïnformeerd.

Deze notitie is als volgt opgebouwd:

1. De startopdracht uit 2020: het doel van het project, te doorlopen procedures, te onderzoeken alternatieven en de wijze waarop de omgeving en koppelkansen hierbij zijn betrokken.
2. Tussentijdse focus in de te onderzoeken alternatieven op basis van financiële haalbaarheid (2023).
3. Bevindingen: alternatieven over de volledige lengte van de N34.
4. Bevindingen: alternatieven voor het verkeersplein Gieten.
5. Conclusies met betrekking tot de keuze van het voorkeursalternatief.

1. De startopdracht (2020)

De doelstelling

De doelstelling van het project zoals opgenomen in de notitie reikwijdte en detailniveau uit 2020 is drieledig:

- (1) Verbeteren van de verkeersveiligheid: er gebeuren relatief veel (zware) ongelukken op de N34 Emmen - De Punt in verhouding tot vergelijkbare stroomwegen in Noordoost Nederland.
- (2) Verbeteren van de bereikbaarheid & (3) Verbetering het openbaar vervoer: er is sprake van filevorming ter plaatse van verkeersplein Gieten tijdens de spits en dat neemt zonder maatregelen in toekomst toe.

Aan het formuleren van deze doelstelling is een uitgebreide probleemanalyse en verkeersstudie van Sweco uit 2019 voorafgegaan. Uit een update van de destijds uitgevoerde ongevallenanalyse door Sweco in 2024 (waarbij de oorspronkelijk beschouwde periode van 2012 tot en met 2018 is aangevuld met de ongevallencijfers voor de periode 2019 tot en met 2022) blijkt dat de verkeersveiligheidsproblematiek op de N34 onverminderd actueel is. Uit een onderzoek naar tijdelijke maatregelen voor het verkeersplein Gieten door Goudappel Coffeng in 2023 blijkt dat ook de congestieproblematiek nog actueel is en dat een structurele oplossing nodig blijft.

Te doorlopen procedures

Om het project ruimtelijk mogelijk te maken en te kunnen realiseren wordt door de provincie een projectbesluit genomen. En gekoppeld aan het opstellen van dit projectbesluit wordt de procedure van de milieueffectrapportage (mer-procedure) doorlopen. De vaststelling van de reikwijdte en het detailniveau in 2020 vormde de eerste stap van de mer-procedure. Ten behoeve van de nu te zetten stap, de keuze van

het voorkeursalternatief, is door Arcadis een MER eerste fase opgesteld. De samenvatting van het MER is als bijlage opgenomen bij de keuzenotitie die nu voor u ligt. De vaststelling van het projectbesluit met het uitgewerkte voorkeursalternatief en het definitieve MER is de volgende stap.

Naast deze formele procedures met formele inspraakmomenten heeft de provincie Drenthe een participatieproces doorlopen met de omgeving. Dit om ervoor te zorgen dat er op constructieve wijze aan een voorkeursalternatief wordt gewerkt dat kan rekenen op zo breed mogelijk draagvlak onder belanghebbenden. De opzet en resultaten van dit participatieproces zijn als bijlage opgenomen bij deze keuzenotitie en worden waar relevant in deze notitie betrokken. Tevens is er een koppelkansen- en duurzaamheidsspoor doorlopen, waarbij het participatieproces ook input heeft geleverd. De resultaten hiervan zijn eveneens opgenomen in een bijlage bij deze keuzenotitie en zijn ook meegenomen in het proces om te komen tot het voorkeursalternatief. Hierover later meer.

Te onderzoeken alternatieven

Bij de startopdracht in 2020 is besloten om 16 alternatieven te onderzoeken, met als basisrandvoorwaarde dat de N34 een stroomweg is en blijft. Het oplossen van de doorstromingsproblematiek bij het verkeersplein Gieten heeft daarbij de prioriteit gekregen en hiervoor zijn destijds drie oplossingen geselecteerd: fly-over, verschoven fly-over en klaverblad. Met het oog op het vastgestelde taakstellend budget van € 90 miljoen (exclusief BTW, prijspeil 2020), zijn hier vervolgens destijds trajecten aan gekoppeld waar de N34 wordt verdubbeld om de verkeersveiligheid te verbeteren (maximaal 12 kilometer verdubbeling verdeeld over trajecten van minimaal 3 en maximaal 12 km lengte, minder dan 3 km is niet effectief):

- Fly-over zonder verdubbeling en met 1, 2, 3 of 4 te verdubbelen trajecten.
- Verschoven fly-over zonder verdubbeling en met 1, 2 of 3 te verdubbelen trajecten.
- Klaverblad zonder verdubbeling en met 1 of 2 te verdubbelen trajecten.

Aan deze 12 alternatieven zijn nog 4 te onderzoeken alternatieven toegevoegd over de gehele lengte van de N34 van Emmen tot de Punt: de autonome situatie (waarbij wordt afgezien van maatregelen aan de N34), inhaalverbod (doorgetrokken streep), rijbaanscheiding (2x1 door een vangrail) en verdubbeling (2x2). Dit laatste alternatief, verdubbeling over de volledige lengte, volgt uit het advies van de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage. Dit alternatief richt zich niet op de nu te maken keuze, maar op een mogelijk maximaal perspectief op de lange termijn zodat hier zo mogelijk al op kan worden geanticipeerd (zowel uit ontwerptechnisch oogpunt als uit oogpunt van effecten op en kansen voor de omgeving). Dit sluit aan bij een gestelde randvoorwaarde: de provincie wil geen maatregelen nemen die niet bij het eindbeeld van een - op termijn - volledige verdubbeling van de N34 passen. Dit is ook de reden dat in het MER als eerste stap de meest maximale oplossing op effecten is onderzocht: een klaverblad bij Gieten in combinatie met verdubbeling over de volledige lengte (dit wordt het eindbeeld genoemd). Deze inzichten zijn vervolgens meegenomen bij het uitwerken en ontwerpen van alle andere alternatieven.

2. Tussentijdse focus alternatieven op basis van financiële haalbaarheid (2023)

Met name vanwege de hoge inflatie is in 2023 focus aangebracht in het aantal te onderzoeken alternatieven, rekening houdend met het vastgestelde taakstellend budget van € 90 miljoen. Vanwege de hoge kosten is het klaverblad als mogelijke oplossing voor de doorstromingsproblematiek bij het verkeersplein Gieten afgefallen (ook vanwege de grote impact op de omgeving zoals blijkt uit het MER). En zijn alle alternatieven met meer dan één te verdubbelen traject als mogelijke oplossing voor de verkeersveiligheidsproblematiek afgefallen. Daarmee zijn 8 van de 16 alternatieven afgefallen.

Uitgaande van de inzichten uit 2023 was het maximaal te verdubbelen traject uit oogpunt van het beschikbare budget 6 km bij een fly-over en maximaal 3,4 km bij een verschoven fly-over (een verschoven fly-over is destijds duurder geraamd dan een fly-over waardoor er minder budget overbleef voor verdubbeling). Deze verdubbeling wordt ter plaatse en aansluitend op het te reconstrueren verkeersplein Gieten aangelegd. Dit maakt een efficiënte gecombineerde uitvoering mogelijk en bovendien is het deel tussen het verkeersplein Gieten en de aansluiting Gieten het drukste deel van de N34. Op een relatief kort traject moet veel verkeer invoegen of uitvoegen van en naar het verkeersplein en van en naar de aansluiting Gieten.

Tijdens zowel het participatieproces met de omgeving als bij de behandeling van het voorstel om focus aan te brengen in het aantal te onderzoeken alternatieven in de Statencommissie Omgevingsbeleid (februari 2023) is op het belang gewezen van maatregelen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de rest van de N34. Het doel is immers het verbeteren van de verkeersveiligheid op het hele traject van Emmen tot de Punt en niet alleen bij verkeersplein Gieten. Naar aanleiding hiervan is nader verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar het verbeteren van de verkeersveiligheid op de gehele N34, parallel aan het onderzoeken van de 8 overgebleven alternatieven in het MER.

3. Bevindingen: alternatieven over de volledige lengte van de N34

De vier alternatieven over de gehele lengte van de N34 van Emmen tot de Punt zijn in het door Arcadis opgestelde MER onderzocht, beoordeeld op milieueffecten en getoetst op doelbereik.

De autonome situatie (waarbij wordt afgezien van maatregelen aan de N34) en het inhaalverbod hebben geen of nauwelijks effect op de verkeersveiligheid op het hele traject (frontale botsingen blijven mogelijk). Zonder maatregelen aan het verkeersplein Gieten worden de doorstromingsproblemen hier ook niet opgelost. In de huidige situatie vinden veel van de meest ernstige ongevallen juist plaats op die delen van de N34 waar een inhaalverbod is ingesteld. Bovendien blijft het zonder fysieke rijbaanscheiding mogelijk om te keren op de hoofdrijbaan. Daarmee voldoen deze alternatieven niet aan de doelstellingen van het project.

Door rijbaanscheiding (2x1) en door verdubbeling (2x2) over de volledige lengte wordt voldaan aan de belangrijkste pijler van het verkeersveiligheidsdoel: geen risico op frontale botsingen meer. En door deze alternatieven te combineren met de aanpak van het verkeersplein Gieten worden ook de doorstromingsproblemen bij het verkeersplein Gieten opgelost waarmee ook wordt voldaan aan de doelstellingen om de bereikbaarheid en de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren. Deze alternatieven resulteren echter door de lengte van de ingreep (ruim 40 km) en de bijzonder kwaliteiten van het gebied (de Hondsrug) in forse negatieve milieueffecten en ruimtebeslag, onder andere op natuur, aardkunde, archeologie, cultuurhistorie, landschap en landbouw. Bovendien is sprake van een forse overschrijding van het vastgestelde taakstellend budget van € 90 miljoen. Zoals eerder aangegeven richten deze alternatieven zich op een mogelijk maximaal perspectief op de lange termijn zodat hier zo mogelijk al op kan worden geanticipeerd.

De vier alternatieven over de gehele lengte van de N34 van Emmen tot de Punt zijn daarmee nu niet realistisch te verkiezen als voorkeursalternatief en zijn om deze reden in de onderbouwing van de hiervoor beschreven focusstap aangeduid als 'referentiealternatieven'.

Zoals eveneens hiervoor beschreven is parallel aan het onderzoeken van de 8 overgebleven alternatieven in het MER een nader verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar het verbeteren van de verkeersveiligheid op het hele traject van de N34 van Emmen tot de Punt. Als eerste stap is daartoe in 2023 een zogenoemde Human Factors-analyse uitgevoerd door Adviesdienst Mens & Veiligheid. Deze geeft inzicht in hoe weggebruikers de wegbeleving ervaren. Vervolgens is onderzocht welke maatregelen er nog genomen kunnen worden om de verkeersveiligheid op de N34 verder te verbeteren. Het gaat daarbij niet om een verdubbeling of een rijbaanscheiding over de volledige lengte van de N34, maar om maatregelen welke relatief eenvoudig lokaal te realiseren zijn in aanvulling op het te verkiezen voorkeursalternatief uit het MER.

Aangezien voor het onderzoek naar verkeersveiligheidsmaatregelen op het hele traject van de N34 wat meer tijd nodig is gebleken dan voor het onderzoek naar de alternatieven voor het verkeersplein Gieten is besloten om eerst een besluit te nemen over de alternatieven voor het verkeersplein Gieten. Deze notitie voorkeursalternatief richt zich daarom verder op de benodigde informatie om een keuze te kunnen maken uit de alternatieven voor het verkeersplein Gieten. Het nemen van maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de gehele N34 tussen Emmen en Punt vereist een besluit van Provinciale Staten, inclusief aanvullend krediet. Naar verwachting zal dit in de tweede helft van 2025 aan de orde zijn.

4. Bevindingen: alternatieven voor verkeersplein Gieten

Na de hiervoor beschreven focusstap zijn er voor verkeersplein Gieten vier alternatieven onderzocht:

1. Fly-over zonder verdubbeling, met rijbaanscheiding door een vangrail.
2. Fly-over met verdubbeling tussen Annerweg en Gasselte (6 km).
3. Verschoven fly-over, met rijbaanscheiding door een vangrail.
4. Verschoven fly-over met verdubbeling (3,4 km).

Van deze vier alternatieven zijn door de provincie schetsontwerpen gemaakt, zie figuren 1 tot met 4 voor een overzicht. Hierbij is gebruik gemaakt van het eerder opgestelde schetsontwerp van het eindbeeld (volledige verdubbeling over de volledige lengte) en de hierbij beschreven effecten in het MER, bijvoorbeeld bij de keuze van de ligging van het te verdubbelen traject van 6 km bij het fly-over alternatief. Bij de keuze van de ligging van de fly-over zelf is zoveel mogelijk rekening gehouden met het aardkundig en archeologisch waardevolle Gietsenveentje. Daartoe is ter plaatse door archeologisch adviesbureau RAAP een booronderzoek uitgevoerd. Als gevolg van deze ligging is bij de fly-over alternatieven vervolgens sprake van ruimtebeslag op de bestaande OV-hub die zodanig zal worden gereconstrueerd dat de functionaliteit hiervan behouden blijft. In alle vier de alternatieven heeft de fietsverbinding tussen Eext en Gieten (en met de OV-hub) een plek gekregen.

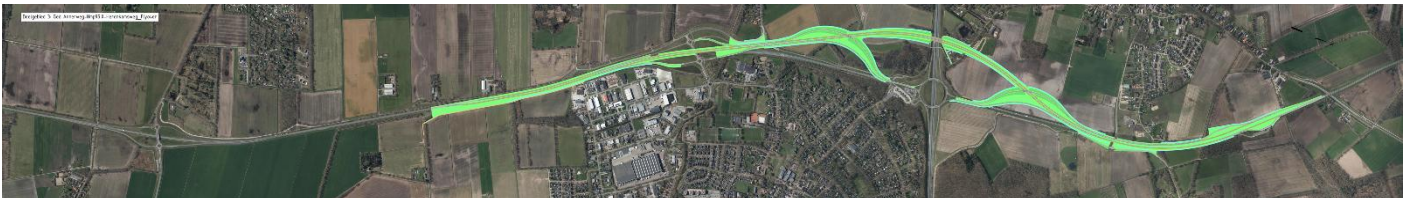
In navolgende paragrafen worden de alternatieven aan de hand van de verschillende uitgevoerde studies beoordeeld vanuit verschillende invalshoeken (paragraaf 4.1). Vervolgens worden mogelijke aanvullende maatregelen en aandachtspunten beschreven ten behoeve van de verdere uitwerking in het projectbesluit (paragraaf 4.2). Door Veenenbos en Bosch is een inpassingsvisie opgesteld voor de vier alternatieven bij knooppunt Gieten (als bijlage opgenomen bij deze keuzenotitie). Voor zover de mogelijkheden voor ruimtelijke inpassing onderscheidend zijn voor de vier alternatieven wordt dit beschreven in paragraaf 4.1. Mogelijke maatregelen en aandachtspunten uit deze visie die niet onderscheidend zijn worden behandeld in paragraaf 4.2.



Figuur 1: fly-over zonder verdubbeling, met rijbaanscheiding door een vangrail



Figuur 2: fly-over met verdubbeling tussen Annerweg en Gasselte (6 km)



Figuur 3: verschoven fly-over, met rijbaanscheiding door een vangrail



Figuur 4: verschoven fly-over met verdubbeling (3,4 km)

4.1 Beoordeling alternatieven voor verkeersplein Gieten

De beoordeling van de alternatieven voor het verkeersplein Gieten vindt plaats vanuit acht invalshoeken, afgesloten door een overzicht:

- A. Doelbereik (op basis van het MER).
- B. Milieueffecten (op basis van het MER).
- C. Toets op provinciaal beleid en provinciale belangen (kernkwaliteiten).
- D. Mogelijkheden voor ruimtelijke inpassing.
- E. Mogelijkheden voor fasering.
- F. Duurzaamheid.
- G. Kosten.
- H. Resultaten participatieproces.
- I. Overzicht.

A. Doelbereik

Op basis van de in de notitie reikwijdte en detailniveau opgenomen beoordelingscriteria voor het thema verkeer is in het MER een beoordeling uitgevoerd van het doelbereik van de vier alternatieven. De vier alternatieven zijn voor wat betreft doelbereik nauwelijks onderscheidend.

Bij alle vier de alternatieven worden de doorstromingsproblemen bij het verkeersplein Gieten opgelost waarmee wordt voldaan aan de doelstellingen om zowel de bereikbaarheid als de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren. Uit plots van de verkeersafwikkeling blijkt dat de beide alternatieven met verdubbeling een wat betere doorstroming hebben tijdens de ochtend- en avondspits in 2040 dan de beide alternatieven zonder verdubbeling. Met name bij de uitwisseling tussen de N34 en de N33, die in de toekomst ook via de bestaande rotonde blijft verlopen, en bij de aansluiting Gieten. Dit is het drukste deel van de N34 waar op een relatief kort traject veel verkeer moet in- of uitvoegen van en naar het verkeersplein en van en naar de aansluiting Gieten. Een extra rijstrook zorgt er voor dat het verkeer hier in de toekomst vlot en veilig kan doorstromen. Ten noorden en ten zuiden van beide aansluitingen heeft verdubbeling van de N34 vanuit verkeersafwikkeling en doorstroming geen meerwaarde.

Aan het verkeersveiligheidsdoel wordt bij alle vier de alternatieven echter maar in zeer beperkte mate tegemoet gekomen. Alleen ter plaatse van het verkeersplein en de aansluiting Gieten is sprake van gescheiden rijbanen waardoor hier frontale botsingen worden voorkomen (dit traject is bij de fly-over met verdubbeling wat langer dan bij de overige drie alternatieven). Bovendien neemt het aantal kop-staart ongevallen af omdat er onder normale omstandigheden geen sprake meer is van filevorming. Bij de trajecten met verdubbeling is deze afname nog wat sterker omdat in geval van remmend verkeer uitgeweken kan worden naar de andere rijbaan. Door de in 2023 aangebrachte focus blijven over het grootste deel van het traject van Emmen tot De Punt frontale botsingen echter mogelijk en is geen sprake van gescheiden rijbanen waarmee de verkeersveiligheid niet verbeterd. Hiervoor wordt het separate traject doorlopen en een apart besluit genomen.

B. Milieueffecten

Op basis van de in de notitie reikwijdte en detailniveau opgenomen onderzoeksmethodiek met beoordelingskader zijn in het MER de milieueffecten van de vier alternatieven beschreven en beoordeeld. Daarbij is gebruik gemaakt van de gebiedsanalyse uit 2019 (Must Stedenbouw) en het in 2022 ter aanvulling, verdieping en detaillering hiervan door RAAP uitgevoerde aardkundige, archeologische en cultuurhistorische onderzoek (een zogenoemd AAC-onderzoek).

De meest negatieve effecten worden verwacht bij de thema's natuur, aardkunde, archeologie, cultuurhistorie en landschap. Bij het thema natuur worden (zonder aanvullende maatregelen) negatieve effecten verwacht op Natura 2000 (toename stikstofdepositie in hiervoor gevoelige gebieden), NNN-gebieden (verstoring) en beschermde soorten. Bij de thema's bodem, water, dwarsverbindingen en landbouw worden relatief beperktere effecten verwacht. En bij de thema's geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid worden geen relevante effecten verwacht. Door de aanleg van de nieuwe verhoogd liggende fly-over is bij alle vier de alternatieven sprake van een lichte toename van het geluidsbelaste oppervlak en het aantal (ernstig) gehinderden. Dit is in het MER op basis van de gehanteerde beoordelingssystematiek als een neutraal effect beoordeeld.

De verschoven fly-over heeft bij diverse criteria, aspecten en thema's een grotere impact op de omgeving dan de niet verschoven fly-over: bij aardkunde, archeologie, cultuurhistorie, landschap, dwarsverbindingen en landbouw. De verschoven fly-over betekent een nieuwe doorsnijding van de Binnenesch van Eext en resulteert in een aanzienlijk groter ruimtebeslag op aardkundige, archeologische, cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Voor de toename van de stikstofdepositie in hiervoor gevoelige gebieden zijn de vier alternatieven niet onderscheidend beoordeeld, dit aspect is dus niet bepalend voor de keuze.

C. Toets op provinciaal ruimtelijk beleid en provinciale belangen (kernkwaliteiten)

Het voorgenomen projectbesluit moet passen binnen de provinciale ruimtelijke belangen (kernkwaliteiten), zoals deze zijn vertaald in regels van de Provinciale Omgevingsverordening (POV). Door de provincie is voor de vier alternatieven een toets uitgevoerd op dit provinciaal ruimtelijk beleid en de provinciale belangen. Deze toets is als bijlage bij deze keuzenotitie gevoegd (Ruimtelijk advies tracékeuze fly-over N34 Gieten, 2025). De conclusie vanuit de kernkwaliteiten landschap, cultuurhistorie, archeologie, natuur en Nationaal Park Drentsche Aa is 'unaniem': sterke voorkeur voor de beide alternatieven met een niet verschoven fly-over. De aantasting van de aanwezige kwaliteiten en de effecten van het ruimtebeslag zijn bij de beide alternatieven met een verschoven fly-over aanzienlijk groter.

D. Mogelijkheden voor ruimtelijke inpassing

In de door Veenenbos en Bosch opgestelde inpassingsvisie wordt geconcludeerd dat de fly-over alternatieven de voorkeur verdienen boven de verschoven fly-over alternatieven. De verschoven fly-over resulteert in een grotere landschappelijke doorsnijding en versnippering en dat wordt als zwaarwegend en zeer negatief beoordeeld. De niet verschoven fly-over heeft weliswaar de minste impact, maar ook bij deze alternatieven wordt een goede inpassing gezien als een niet geringe opgave. Omdat hiervoor bij de fly-over alternatieven aan de zuidzijde weinig ruimte aanwezig is, wordt het alternatief met verdubbeling negatiever beoordeeld dan het alternatief zonder verdubbeling. In de inpassingsvisie is een reeks van bouwstenen uitgewerkt voor de inpassing van de nieuwe weg in zijn omgeving, deze worden in de volgende paragraaf beschreven (aanvullende maatregelen en aandachtspunten bij de verdere uitwerking).

E. Mogelijkheden voor fasering

Uit het door Arcadis opgestelde faseringsplan (als bijlage bij deze notitie gevoegd) blijkt dat de fasering bij alle vier de alternatieven is te realiseren zonder (langdurige) afsluiting van de N33 of de N34. Dit is mogelijk doordat de bestaande hoofdrijbaan van de N34 met twee rijstroken aan één zijde wordt uitgebreid met de nieuwe toekomstige rijbaan. Het verkeer kan dan in eerste instantie gebruik blijven maken van de bestaande hoofdrijbaan. De nieuwe toekomstige rijbaan wordt zodanig breed aangebracht dat hierop permanent of tijdelijk twee rijstroken zijn te realiseren. Dit betekent dat bij de beide alternatieven zonder verdubbeling de asfaltverharding breder wordt uitgevoerd dan strikt noodzakelijk, hierdoor kan de half verharde draagkrachtige berm gedeeltelijk achterwege worden gelaten. Na aanleg van deze nieuwe rijbaan kan al het verkeer hier tijdelijk gebruik van gaan maken zodat de bestaande hoofdrijbaan beschikbaar komt en kan worden aangepast (het zogenoemde 2x0 principe). Als ook de bestaande hoofdrijbaan is aangepast kan het verkeer gebruik gaan maken van beide rijbanen (2x1 principe bij de beide alternatieven zonder verdubbeling en 2x2 principe bij de beide alternatieven met verdubbeling). Voordeel van dit faseringsprincipe is dat toekomstige onderhoudswerkzaamheden eenvoudiger worden, omdat het verkeer in twee richtingen gebruik kan maken van één van de twee rijbanen (ook bij de alternatieven zonder verdubbeling).

F. Kosten

De investeringskosten en de instandhoudingskosten van de alternatieven zijn geraamd door RHDHV (als bijlage bij deze notitie gevoegd). De investeringskosten zijn de kosten die gemaakt moeten worden om het project te realiseren, inclusief de voorbereiding. De instandhoudingskosten zijn de kosten die gemaakt moeten worden om het project te kunnen onderhouden en ervoor te zorgen dat het blijft werken zoals het hoort. Denk aan schoonmaken, repareren, schilderen of onderdelen vervangen zodat het niet kapotgaat of verslechtert. Over een periode van 100 jaar, waarbij sommige objecten tussentijds minimaal één keer worden vervangen. De resultaten exclusief indexering zijn weergegeven in onderstaande tabel (in miljoenen Euro, excl. BTW, prijspeil januari 2025).

Alternatief	Investeringskosten	Instandhoudingskosten
Fly-over zonder verdubbeling	60,6	92,0
Fly-over met verdubbeling	65,6	98,2
Verschoven fly-over zonder verdubbeling	60,5	74,2
Verschoven fly-over met verdubbeling	64,7	79,3

De investeringskosten en instandhoudingskosten van de alternatieven met verdubbeling zijn zo'n 7 á 8% hoger dan van de beide alternatieven zonder verdubbeling. De investeringskosten zijn vervolgens bij het alternatief met een fly-over en bij het alternatief met een verschoven fly-over van een vergelijkbare orde. Dit geldt echter niet voor de instandhoudingskosten: deze zijn bij de beide fly-over alternatieven aanzienlijk hoger dan bij de beide verschoven fly-over alternatieven. Dit komt vooral omdat bij de beide fly-over alternatieven een groter viaduct nodig is over de bestaande rotonde heen. Bij de beide verschoven fly-over alternatieven is een smaller viaduct nodig over de bestaande N33, de instandhoudingskosten daarvan zijn lager.

Naar verwachting kan de realisatie op z'n vroegst medio 2030 plaats vinden. Als rekening wordt gehouden met een jaarlijkse indexering van 4% zijn de investeringskosten dan als volgt (in miljoenen Euro, excl. BTW):

- Fly-over zonder verdubbeling: 76,7.
- Fly-over met verdubbeling: 83,0.
- Verschoven fly-over zonder verdubbeling: 76,6.
- Verschoven fly-over met verdubbeling: 81,9.

Dit betekent dat alle vier de alternatieven binnen het vastgestelde taakstellend budget van € 90 miljoen (excl. BTW) kunnen worden gerealiseerd. Daarbij is rekening gehouden met het mogelijke instellen van bezwaar en beroep tegen het projectbesluit (met behandeling door de Raad van State) en met het doorlopen van een onteigeningsprocedure. Dit kan echter meer tijd in beslag nemen dan nu voorzien waardoor de realisatie later plaats vindt dan medio 2030. Bij een vertraging van meerdere jaren kunnen, uitgaande van een jaarlijkse indexering van 4%, de beide verdubbelingsalternatieven daarmee het taakstellende budget alsnog overschrijden.

G. Duurzaam materiaal- en grondstoffengebruik

Duurzaam materiaal- en grondstoffengebruik is een belangrijk duurzaamheidsthema voor de provincie Drenthe. Voor de vier alternatieven is door Arcadis zowel de zogenoemde Milieu Kosten Indicator (MKI-score) berekend als de CO₂-uitstoot (als bijlage bij deze notitie gevoegd). Dit geeft de milieubelasting weer van het materiaal- en energieverbruik dat nodig is om het ontwerp te realiseren en te laten functioneren, beschouwd over de gehele projectlevensduur: aanlegfase, gebruiksfase, onderhoud, sloop, afvalverwerking en hergebruik, gebaseerd op onder meer hoeveelheden materiaal, het type materiaal, grondstoffenwinning en -productie en transportafstanden. Hiertoe behoren ook eventuele vervangingen van objecten of onderdelen daarvan tijdens het in stand houden van het project. De hoeveelheden en materialen die in de berekening zijn gebruikt komen overeen met de raming van de kosten zoals gepresenteerd in het voorgaande onderdeel. De resultaten zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Wat betreft de 'milieukosten' scoren de beide alternatieven met een verschoven fly-over gunstiger dan de beide alternatieven met een niet-verschoven fly-over vanwege het grotere viaduct dat nodig is om over de bestaande rotonde heen te kruisen. En scoren vervolgens de beide alternatieven zonder verdubbeling gunstiger dan de beide alternatieven met verdubbeling (zo'n 9%).

Alternatief	MKI (in miljoenen Euro)	CO ₂ uitstoot (in miljoenen Kg)
Fly-over zonder verdubbeling	4.4	36
Fly-over met verdubbeling	4.7	41
Verschoven fly-over zonder verdubbeling	3.9	35
Verschoven fly-over met verdubbeling	4.2	37

Wat betreft de CO₂-uitstoot scoort het alternatief fly-over met verdubbeling het minst gunstig. De drie overige alternatieven scoren vergelijkbaar, waarbij de verschoven fly-over zonder verdubbeling wat gunstiger scoort dan de niet verschoven fly-over zonder verdubbeling die op haar beurt weer wat gunstige scoort dan de verschoven fly-over met verdubbeling.

H. Resultaten participatieproces

Op basis van de inbreng tijdens de diverse bijeenkomsten wordt een korte algemene indruk geschetst van hoe vanuit de omgeving gekeken wordt naar de vier onderzochte alternatieven voor verkeersplein Gieten. De opzet en resultaten van dit participatieproces zijn als bijlage opgenomen bij deze keuzenotitie. Het participatieproces heeft ook bijgedragen aan het koppelkansenspoor, dit wordt behandeld in paragraaf 4.2.

Doorstroming en alternatieven met versus zonder verdubbeling

Er is consensus over het feit dat er een oplossing moet komen voor de verminderde doorstroming bij het verkeersplein Gieten. Het oponthoud voor het verkeersplein wordt door veel mensen als een probleem ervaren. Over de verdubbeling van de N34 lopen de meningen uiteen. Niet iedereen is overtuigd van de nut- en noodzaak hiervan. Een verdubbeling van de weg ter hoogte van het verkeersplein is niet persé een oplossing voor het verkeersveilig maken van de N34, op de rest van de N34 blijft het dan nog steeds onveilig zonder fysieke rijbaanscheiding.

Alternatieven met fly-over versus verschoven fly-over

De algemene indruk is dat er relatief weinig voorstanders van een verschoven fly-over zijn en dat de voorstanders met name woonachtig zijn in Gieten in de straten direct achter de OV-hub en achter de geluidswal langs de N33.

I. Overzicht

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste bevindingen per invalshoek.

A. Doelbereik:

- Verbetering bereikbaarheid: alle vier de alternatieven voldoen.
- Verbetering kwaliteit openbaar vervoer: alle vier de alternatieven voldoen.
- Verbetering verkeersveiligheid: de alternatieven voldoen in beperkte mate, alleen verbetering ter plaatse van verkeersplein en aansluiting Gieten.
- Bereikbaarheid: lichte voorkeur voor alternatieven met verdubbeling vanwege de betere doorstroming tijdens de ochtend- en avondspits in 2040.
- Verkeersveiligheid: lichte voorkeur alternatieven met verdubbeling (minder kop-staart ongevallen).
- Verkeersveiligheid: bij verdubbeling lichte voorkeur voor de fly-over vanwege de grotere lengte met rijbaanscheiding (minder kans op frontale ongevallen).

B. Milieueffecten:

- De meest negatieve effecten worden verwacht bij de thema's natuur, aardkunde, archeologie, cultuurhistorie en landschap.
- De verschoven fly-over betekent een nieuwe doorsnijding van de Binnenesch van Eext en resulteert in een aanzienlijk groter ruimtebeslag op aardkundige, archeologische, cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Ook de impact op dwarsverbindingen en landbouw is groter.
- De alternatieven met en zonder verdubbeling zijn niet onderscheidend beoordeeld.
- Voor de toename van de stikstofdepositie in hiervoor gevoelige gebieden zijn de vier alternatieven niet onderscheidend beoordeeld, dit aspect is dus niet bepalend voor de keuze.

C. Toets op provinciaal ruimtelijk beleid en provinciale belangen (kernkwaliteiten)

- Sterke voorkeur voor een niet verschoven fly-over. De aantasting van de kernkwaliteiten en de effecten van het ruimtebeslag zijn bij een verschoven fly-over aanzienlijk groter.

D. Mogelijkheden voor ruimtelijke inpassing:

- De verschoven fly-over resulteert in een grotere landschappelijke doorsnijding en versnippering.
- Goede inpassing wordt gezien als een niet geringe opgave, ook bij de fly-over alternatieven.
- Verdubbeling wordt negatiever beoordeeld bij de fly-over omdat er aan de zuidzijde weinig ruimte is.

E. Mogelijkheden voor fasering:

- De fasering is te realiseren zonder (langdurige) afsluiting van de N33 of de N34.
- Bij de alternatieven zonder verdubbeling wordt voor de fasering de asfaltverharding breder uitgevoerd dan strikt noodzakelijk. Dat is bij de alternatieven met verdubbeling niet nodig.

F. Kosten:

- De investeringskosten en instandhoudingskosten van de alternatieven met verdubbeling zijn zo'n 7 á 8% hoger dan van de beide alternatieven zonder verdubbeling.
- De investeringskosten zijn bij een fly-over en bij een verschoven fly-over van een vergelijkbare orde.
- De instandhoudingskosten zijn bij de beide fly-over alternatieven aanzienlijk hoger dan bij de beide verschoven fly-over alternatieven vanwege het grotere viaduct dat nodig is om over de bestaande rotonde heen te kruisen bij een niet verschoven fly-over.
- Uitgaande van realisatie medio 2030 en een jaarlijkse indexering van 4% kunnen alle vier de alternatieven binnen het vastgestelde taakstellend budget worden gerealiseerd.
- Bij extra vertraging door behandeling door de Raad van State en een eventuele onteigeningsprocedure kunnen de beide verdubbelingsalternatieven het taakstellende budget overschrijden.

G. Duurzaam materiaal- en grondstoffengebruik:

- Milieukosten (MKI-score): beide alternatieven met een verschoven fly-over scoren het gunstigst. En vervolgens scoren de beide alternatieven zonder verdubbeling gunstiger dan met verdubbeling.
- CO₂-uitstoot: het alternatief fly-over met verdubbeling scoort het minst gunstig. De drie overige alternatieven scoren vergelijkbaar.

H. Resultaten participatieproces:

- Consensus over de noodzaak van een oplossing voor de verminderde doorstroming bij het verkeersplein Gieten.
- Geen consensus over de noodzaak van verdubbeling ter plaatse van verkeersplein Gieten.
- De algemene indruk is dat er relatief weinig voorstanders van een verschoven fly-over zijn.

4.2 Aanvullende maatregelen en aandachtspunten verdere uitwerking (Projectbesluit)

A. Aanvullende maatregelen uit het MER om effecten te voorkomen of te verzachten

In het MER zijn maatregelen beschreven om negatieve effecten te kunnen verzachten of te compenseren. Onderstaande tabel geeft op hoofdlijnen een overzicht van het type maatregelen per thema. Deze maatregelen zijn relevant voor alle vier de alternatieven voor verkeersplein Gieten, de onderscheidende aspecten zijn al meegenomen bij de beoordeling in de vorige paragraaf. Het thema ruimtelijke kwaliteit heeft betrekking op de aspecten aardkunde, archeologie, landschap, cultuurhistorie en dwarsverbindingen. Uit berekeningen blijkt een mogelijke toename van stikstofdepositie in hiervoor gevoelige Natura 2000-gebieden. Ook al is dit nu geen onderscheidend aspect bij het bepalen van het voorkeursalternatief, dit is wel een belangrijk aspect voor de vervolgfase. Voor het vastgestelde voorkeursalternatief zijn nadere berekeningen nodig en als significante effecten niet kunnen worden uitgesloten zal een passende beoordeling moeten worden opgesteld. Hieruit kunnen vervolgens maatregelen volgen. Aangezien dit nu nog niet duidelijk is en dit aspect sterk in ontwikkeling is, is dit niet opgenomen in onderstaande tabel.

Thema's	Effectbeperkende maatregel
Geluid	- Geluidreducerend asfalt bij woningen met meer dan 2 dB geluidstoename
Water	- Compensatie extra verhard oppervlak en dempen watergangen met nieuw of groter oppervlaktewater - Afvoer, opvang of gecontroleerde infiltratie van extra door verkeer vervuild regenwater
Natura 2000 NNN	- Verstoring voorkomen (geluid, visueel) door schermen / opgaande beplanting - Compensatie eventueel resterende effecten
Beschermde soorten	- Algemeen: vervangende verblijfplaatsen en nieuwe leefgebieden aanleggen - Vervangende nesten voor broedvogels - Vliegroutes van vleermuizen herstellen, toepassen van aangepaste verlichting
Overige natuur	- Faunapassages aanpassen met behoud functionaliteit of aanleg van nieuwe - Oppervlakteverlies bijzondere biotopen: ontwerpoptimalisaties en compensatie
Ruimtelijke kwaliteit	- Nationaal Park Drentsche Aa: beeldkwaliteitsplan & landschappelijk inpassingsplan - Ontwerpend onderzoek: behoud waarden & verbetering integrale omgevingskwaliteit - Dwarsverbindingen herstellen
Landbouw	- Compensatie van oppervlakteverlies - Herstel bereikbaarheid percelen

B. Koppelkansen

In 2021 is door de provincie gestart met het koppelkansenspoor voor het project. Dit zijn kansen die de provincie ziet om andere opgaven te verbinden aan de aanpak van het verkeersplein Gieten en de gedeeltelijke verdubbeling van de N34. De resultaten van het doorlopen koppelkansen- en duurzaamheidsspoor zijn opgenomen in een bijlage bij deze keuzenotitie. Kansen zijn haalbaar als ze niet strijdig zijn met het doel van het project N34 en als ze praktisch realiseerbaar zijn in combinatie met het project N34. Kansen met betrekking tot de uitvoering (zoals materiaalgebruik) zijn niet relevant voor de keuze van het voorkeursalternatief en worden in de volgende fase tegelijk met het voorkeursalternatief uitgewerkt. Uit het kansendossier zijn de volgende haalbare en ruimtelijk relevante koppelkansen voor het verkeersplein Gieten geselecteerd:

- Fly-over op kolommen (op 'poten' in plaats van op een grondlichaam), om de beleefbaarheid van de es te versterken door middel van doorzicht en om een dorpsommetje mogelijk te maken.
- Nieuwe oost-west verbindingen ter versterking van het gebiedsgebonden relatienetwerk:
 - Nieuwe wandeltunnel Schelbospad op de Eexter es (dorpsommetje van Eext richting Zwanenmeerbos), met mogelijk medegebruik als doorfietsroute;
 - Nieuwe loopbrug met wandelroute Oude Spoorlijn over de N34 ter plekke van de Asserstraat (herstel route Asserstraat/oude spoorlijn);
 - Nieuwe fiets- en wildonderdoorgang Kepselweg.

Deze koppelkansen komen voort uit het provinciaal beleid (zowel sectoraal als gebiedsgericht), het participatieproces met de omgeving en de inpassingsvisie (zie hierna, hierbij wordt onderscheid gemaakt in een fly-over op kolommen aan de noordzijde en aan de zuidzijde van het verkeersplein Gieten). Deze kansen geven ook invulling aan een deel van de in het MER beschreven maatregelen om effecten te voorkomen en te verzachten. Het betreft maatregelen voor de thema's 'overige natuur' (nieuwe faunapassage), ruimtelijke kwaliteit (herstel van dwarsverbindingen) en landbouw (herstel van de bereikbaarheid van percelen).



Figuur: impressie fly-over op kolommen

In het MER is onderzocht wat de invloed is van deze koppelkansen op de effecten van de vier alternatieven. Een fly-over op kolommen heeft een gunstige invloed op de effecten voor de thema's landschap & cultuurhistorie, landbouw en bodem & water. De nieuwe oost-west verbindingen hebben een gunstige invloed op de effecten voor de thema's verkeer, natuur (wildonderdoorgang Kepselweg), landschap & cultuurhistorie en dwarsverbindingen. De nieuwe oost-west verbindingen resulteren wel in beperkt extra ruimtebeslag op landbouwpercelen met doorsnijding hiervan.

C. Toets op provinciaal ruimtelijk beleid en provinciale belangen (kernkwaliteiten)

Zoals al beschreven in de vorige paragraaf (4.1, onderdeel C) wordt vanuit de toets op het provinciaal ruimtelijk beleid en de provinciale belangen een sterke voorkeur uitgesproken voor de beide alternatieven met een niet verschoven fly-over. Vooral vanuit de kernkwaliteiten landschap, cultuurhistorie en natuur wordt na de keuze een proces van ontwerpend onderzoek geadviseerd waarbij ook nadrukkelijk aandacht wordt gevraagd voor een uitvoering waarbij de fly-over 'op poten' gezet wordt. Omdat dit kansen geeft voor herstel van historische en natuurlijke (fauna) verbindingen.

D. Inpassingsvisie

De Inpassingsvisie voor de N34 rond het knooppunt Gieten is opgesteld door Veenenbos en Bosch landschapsarchitecten onder begeleiding van een projectgroep bestaande uit vertegenwoordigers vanuit de provincie Drenthe, de gemeente Aa en Hunze en Rijkswaterstaat. De Inpassingvisie is opgebouwd uit drie delen. Het eerste deel van de visie (de opgave) geeft een korte ruimtelijke omschrijving en visualisatie van de vier alternatieven. Deel twee (verkenning) omvat een ruimtelijke analyse van de opbouw van het landschap en het wegtraject en geeft een beschrijving van het ruimtelijke beleid. Dit deel eindigt met het vaststellen van de belangrijkste kernkwaliteiten en knelpunten en benoemt de bijbehorende ambities. In het derde deel (inpassingsvisie) wordt op basis van de ambities een reeks van bouwstenen uitgewerkt voor de inpassing van de nieuwe weg in zijn omgeving. Onderstaande tabel geeft hiervan een overzicht.

Kernkwaliteit of knelpunt	Ambitie	Bouwstenen inpassing
Rijke historie	Historische waarden beschermen en afleesbaar maken	Bescherm aardkundige, archeologische en cultuurhistorische elementen en maak ze afleesbaar
Afwisselend landschap	Het kenmerkende, afwisselende landschap in stand houden en waar het kan versterken	Houd het karakteristieke, afwisselende landschap in stand en versterk het
Fors essencomplex	De essen niet verder opdelen en ze uitgesproken en herkenbaar houden	Deel de escomplexen niet verder op en houd ze uitgesproken en herkenbaar
Landschappelijke weg	Het open wegprofiel behouden en het zicht op het rijke omringende landschap vrij laten	Bouw de route op uit vloeiende bochten en rechtstanden Leg de route vrij in het landschap Zet het karakteristieke profiel zoveel mogelijk door Kunstwerken op een route zijn familie van elkaar Bied vrij zicht op en vanuit het landschap
Onderbroken verbindingen	Bij de ingreep alle verbindingen in stand houden en zo mogelijk ook herstellen	Houd bestaande routes intact en breng historische verbindingen terug Zorg voor kwaliteit bij de verbindingen
Rijke natuur	Ten behoeve van met name de fauna een fijner netwerk van verbindingen in stand houden, natuur bevindt zich immers niet alleen in natuurgebieden	Zorg voor natuurverbindingen, ga uit van een fijn netwerk
Krap knooppunt	De ruimtelijke kwaliteit van de knoop groter maken	Neem de OV-hub mee in de planvorming

Zoals al beschreven in de vorige paragraaf (4.1, onderdeel D) wordt vanuit de inpassingsvisie een voorkeur uitgesproken voor het alternatief met een niet verschoven fly-over zonder verdubbeling.

De inpassingsvisie vormt de eerste uitwerking van een deel van de in het MER beschreven maatregelen om effecten te voorkomen en te verzachten. De visie vormt met name een eerste aanzet voor het landschappelijke inpassingsplan en het ontwerpende onderzoek zoals opgenomen bij het thema ruimtelijke kwaliteit.

De inpassingsvisie vormt ook een eerste uitwerking van de koppelkansen. Bij de bouwsteen *‘Houd bestaande routes intact en breng historische verbindingen terug’* zijn de drie nieuwe oost-west verbindingen ter versterking van het gebiedsgebonden relatienetwerk opgenomen. Bij de conclusies van de visie in relatie tot de vier alternatieven zijn diverse mogelijke optimalisaties beschreven, waaronder een uitwerking van de koppelkans fly-over op kolommen:

- Zet de fly-over bij alle alternatieven aan de noordzijde van het verkeersplein Gieten op kolommen. Aan de noordzijde ligt zowel de fly-over als de verschoven fly-over op de Eexter es. Door de kolommen komt de weg ter plaatse van de es los te liggen van het landschap, dit komt de herkenbaarheid van de es ten goede. De bolling van de es gaat niet over in het talud (de vormen blijven los van elkaar zichtbaar) en onder het kunstwerk door blijft de andere zijde van de es ook enigszins zichtbaar.
- Onderzoek een niet verschoven fly-over op kolommen aan de zuidzijde van verkeersplein Gieten. Door de niet-verschoven fly-over ook aan de zuidzijde op poten te zetten is het mogelijk om in het dwarsprofiel ter plaatse van de OV-hub en het Gietsenveentje ruimte te besparen. Bovendien zorgen de kolommen voor een meer open beeld direct naast zowel de OV-hub als de fietsroute.

E. Kosten van aanvullende maatregelen

In de inpassingsvisie wordt een voorkeur uitgesproken voor een niet verschoven fly-over die in ieder geval aan de noordzijde van verkeersplein Gieten op kolommen is geplaatst. De investeringskosten van het op kolommen plaatsen zijn geraamd door RHDHV (als bijlage bij deze notitie gevoegd). De geraamde kosten voor het op kolommen plaatsen van de fly-over aan de noordzijde van verkeersplein Gieten bedragen € 14,7 miljoen en aan de zuidzijde € 33,3 miljoen (excl. BTW, prijspeil januari 2025).

Naar verwachting kan de realisatie op z'n vroegst medio 2030 plaats vinden. Als rekening wordt gehouden met een jaarlijkse indexering van 4% zijn de totale investeringskosten van een fly-over die aan de noordzijde op kolommen is geplaatst als volgt (excl. BTW):

- Fly-over zonder verdubbeling: 95,3 miljoen.
- Fly-over met verdubbeling: 101,6 miljoen.

Daarmee wordt met een fly-over op kolommen aan de noordzijde van verkeersplein Gieten het taakstellende budget van € 90 miljoen (excl. BTW) overschreden.

Voor alle overige inpassings- en effectbeperkende maatregelen is een standaard opslag opgenomen in de kostenraming van de alternatieven.

5. Conclusies met betrekking tot de keuze van het voorkeursalternatief

Doelstelling en taakstellend budget

Belangrijk is dat met het te verkiezen voorkeursalternatief wordt voldaan aan zowel de doelstellingen van het project voor de N34 als het taakstellende budget van € 90 miljoen. Hierbij heeft het oplossen van de doorstromingsproblematiek bij het verkeersplein Gieten de prioriteit gekregen. Zoals in deze notitie is beschreven zijn van de 16 oorspronkelijk te onderzoeken alternatieven nu vier te verkiezen alternatieven voor het verkeersplein Gieten overgebleven:

1. Fly-over zonder verdubbeling, met rijbaanscheiding door een vangrail.
2. Fly-over met verdubbeling tussen Annerweg en Gasselte (6 km).
3. Verschoven fly-over, met rijbaanscheiding door een vangrail.
4. Verschoven fly-over met verdubbeling (3,4 km).

Deze vier alternatieven zijn voor wat betreft doelbereik nauwelijks onderscheidend. Bij alle vier de alternatieven worden de doorstromingsproblemen bij het verkeersplein Gieten opgelost waarmee wordt voldaan aan de doelstellingen om zowel de bereikbaarheid als de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren. Aan het verkeersveiligheidsdoel wordt alleen ter plaatse van het verkeersplein en de aansluiting Gieten voldaan. Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van de rest van het traject van Emmen tot de Punt is separaat onderzoek uitgevoerd. De keuze van de verkeersveiligheidsmaatregelen op dit traject volgt in een later stadium.

Keuze tussen de fly-over en de verschoven fly-over

Voor wat betreft doelbereik is deze keuze niet onderscheidend. De investeringskosten zijn van een vergelijkbare orde en zonder aanvullende maatregelen zijn de alternatieven realiseerbaar binnen het taakstellende budget. Zowel bij de fly-over als de verschoven fly-over is een faseerbare aanleg mogelijk zonder (langdurige) afsluiting van de N33 of de N34. De toename van de stikstofdepositie in hiervoor gevoelige Natura-2000 gebieden is bij de fly-over en de verschoven fly-over als niet onderscheidend beoordeeld, dus ook dit aspect is niet bepalend voor de keuze.

Wat betreft de totale instandhoudingskosten en 'milieukosten' (duurzaam materiaal- en grondstoffengebruik en CO₂-uitstoot) wordt een verschoven fly-over gunstiger beoordeeld dan een niet verschoven fly-over vanwege het grotere viaduct dat nodig is om over de bestaande rotonde heen te kruisen bij een niet verschoven fly-over.

De verschoven fly-over betekent echter een nieuwe doorsnijding van de Binnenesch van Eext en resulteert in een aanzienlijk groter ruimtebeslag op aardkundige, archeologische, cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Ook de impact op dwarsverbindingen en landbouw is groter. Daarom is er zowel vanuit het provinciaal ruimtelijk beleid en de provinciale belangen (kernkwaliteiten) als vanuit de ruimtelijke inpassing (inpassingsvisie) een sterke voorkeur voor een niet verschoven fly-over. Algemene indruk bij het participatieproces is dat er relatief weinig voorstanders zijn van een verschoven fly-over.

Op basis van voorgaande gaat de voorkeur uit naar een niet verschoven fly-over. Het belang van het voorkomen van de grotere ruimtelijke impact van de verschoven fly-over wordt zwaarder gewogen dan de hogere instandhoudingskosten en 'milieukosten' van de niet verschoven fly-over.

Keuze tussen wel of niet verdubbelen

Vanuit doelbereik is sprake van een lichte voorkeur voor het alternatief fly-over met verdubbeling vanwege de betere doorstroming, minder kans op frontale ongevallen (grotere lengte met rijbaanscheiding) en minder kop-staart ongevallen (mogelijkheid tot uitwijken).

Het alternatief fly-over met verdubbeling heeft met name bij de uitwisseling tussen de N34 en de N33 (die in de toekomst ook via de bestaande rotonde blijft verlopen) en bij de aansluiting Gieten een wat betere doorstroming tijdens de ochtend- en avondspits in 2040. Dit is het drukste deel van de N34 waar op een relatief kort traject veel verkeer moet in- of uitvoegen van en naar het verkeersplein en van en naar de aansluiting Gieten. Een extra rijstrook zorgt er voor dat het verkeer hier in de toekomst vlot en veilig kan doorstromen. Ten noorden en ten zuiden van beide aansluitingen heeft verdubbeling van de N34 vanuit verkeersafwikkeling en doorstroming geen meerwaarde.

De investeringskosten, instandhoudingskosten en 'milieukosten' (duurzaam materiaal- en grondstoffengebruik en CO₂-uitstoot) van het alternatief met verdubbeling zijn zo'n 7 á 9% hoger dan van het alternatief zonder verdubbeling. Het alternatief fly-over met verdubbeling kan binnen het vastgestelde taakstellende budget worden gerealiseerd uitgaande van een jaarlijkse indexering van 4% en realisatie medio 2030 (bij een hogere indexering of een vertraging van meerdere jaren kan wel sprake zijn overschrijding).

Zowel met als zonder verdubbeling is een faseerbare aanleg mogelijk zonder (langdurige) afsluiting van de N33 of de N34. Om dat mogelijk te maken wordt bij het alternatief zonder verdubbeling de asfaltverharding breder uitgevoerd dan strikt noodzakelijk. Dat is bij verdubbeling niet nodig omdat door de verdubbeling al voldoende asfaltbreedte beschikbaar is voor de fasering.

Uit het participatieproces blijkt dat de meningen over het wel of niet verdubbelen ter plaatse van verkeersplein Gieten zijn verdeeld. Vanuit milieu (het MER) zijn de alternatieven met en zonder verdubbeling niet onderscheidend beoordeeld (inclusief de toename van de stikstofdepositie in hiervoor gevoelige Natura-2000 gebieden). Vanuit de ruimtelijke inpassing (inpassingsvisie) wordt het alternatief met verdubbeling negatiever beoordeeld dan het alternatief zonder verdubbeling vanwege de beperkt beschikbare ruimte voor inpassing aan de zuidzijde van de niet verschoven fly-over.

Op basis van voorgaande gaat de voorkeur uit naar verdubbelen. De verdubbeling kan met een relatief beperkte extra investering worden gerealiseerd wat gunstig is gezien vanuit de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsdoelstellingen van het project. De beperkt beschikbare ruimte voor ruimtelijke inpassing aan de zuidzijde bij een fly-over vormt daarbij een aandachtspunt. De verdubbeling wordt daarbij aan de zuidzijde niet helemaal doorgetrokken tot de aansluiting Gasselte, maar eindigt tussen Gieten en Gasselte. Daarmee wordt de N34 alleen verdubbeld daar waar de weg aangepast wordt om ruimte te maken voor de fly-over. Het verder doortrekken van de verdubbeling in zuidelijke richting heeft geen meerwaarde vanuit verkeersafwikkeling en doorstroming. De totale lengte van het te verdubbelen traject wordt daarmee teruggebracht van 6 naar 5 kilometer. Van het voorkeursalternatief is door de provincie een schetsontwerp gemaakt, zie onderstaande figuur. Een toelichting op het ontwerp van het voorkeursalternatief is als bijlage bij deze keuzenotitie opgenomen.



Figuur: het voorkeursalternatief, fly-over met verdubbeling tussen Annerweg en zuidzijde Gieten (5 km)

Aanvullende maatregelen

De niet verschoven fly-over heeft weliswaar de minste ruimtelijke impact, maar ook bij deze alternatieven wordt een goede inpassing gezien als een niet geringe opgave. Zowel vanuit de ruimtelijke inpassing (inpassingsvisie) als het provinciaal ruimtelijk beleid en de provinciale belangen (kernkwaliteiten) volgt de nadrukkelijke wens en aanbeveling om bij de fly-over in ieder geval het deel ten noorden van het verkeersplein Gieten op kolommen te zetten. Dit biedt ook betere mogelijkheden voor het realiseren van de gewenste oost-west verbinding ter hoogte van Eext ter versterking van het gebiedsgebonden relatienetwerk (dit is één van de koppelkansen). Uitgaande van de niet-verschoven fly-over waarbij de noordzijde op kolommen wordt geplaatst is een overschrijding van het taakstellende budget geraamd van € 5,3 miljoen zonder verdubbeling en € 11,6 miljoen met verdubbeling (excl. BTW, uitgaande van een jaarlijkse indexering van 4% en realisatie medio 2030). Indien voor deze maatregel wordt gekozen zal hiervoor aanvullend krediet beschikbaar moeten komen. Het op kolommen plaatsen van de fly-over aan de zuidzijde van verkeersplein Gieten zorgt voor een dermate grote overschrijding van het taakstellende budget dat dit niet als reëel te verkiezen maatregel wordt beschouwd.

Uit berekeningen blijkt een mogelijke toename van stikstofdepositie in hiervoor gevoelige Natura 2000-gebieden. Ook al is dit nu geen onderscheidend aspect bij het bepalen van het voorkeursalternatief, dit is wel een belangrijk aspect voor de vervolgfase. Voor het vastgestelde voorkeursalternatief zijn nadere berekeningen nodig en als significante effecten niet kunnen worden uitgesloten zal een passende beoordeling moeten worden opgesteld en een vergunning worden aangevraagd. Hieruit kunnen vervolgens maatregelen volgen. Gezien de huidige ontwikkelingen rond dit thema is dit een onzekere factor.

Daarnaast zijn in het MER voor een aantal thema's maatregelen beschreven om negatieve effecten te kunnen verzachten of te compenseren (deze zullen deels ook verplicht zijn vanuit wet- en regelgeving). In de inpassingsvisie zijn bouwstenen voor de ruimtelijke inpassing beschreven. Vooral vanuit de kernkwaliteiten landschap, cultuurhistorie en natuur wordt een proces van ontwerp onderzoek geadviseerd. In de kostenraming van de alternatieven zijn bedragen gereserveerd voor benodigde maatregelen voor inpassing en het beperken van effecten in de vorm van een vaste opslag.

Het realiseren van de koppelkansen is alleen mogelijk met aanvullende financiering vanuit andere beleidsvelden. Hier is vooralsnog geen zicht op. Dit betreft met name de nieuwe oost-west verbindingen ter versterking van het gebiedsgebonden relatienetwerk. Uit nader onderzoek is gebleken dat de koppelkansen voor wat betreft de nieuwe loopbrug met wandelroute Oude Spoorlijn over de N34 ter plekke van de Asserstraat (herstel route Asserstraat/oude spoorlijn) en de nieuwe fiets- en wildonderdoorgang Kepselweg grote investeringen vragen. Uit overleg met de gemeente Aa & Hunze, de focusgroep (4 december 2024) en specialisten van de provincie Drenthe is gebleken dat de bovengenoemde investeringen maatschappelijk gezien niet te verantwoorden zijn gelet op het geringe verwachte potentiële gebruik en daarmee de beperkte meerwaarde. In alle gevallen ligt er een redelijk alternatief. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief wordt onderzocht of de bestaande verbindingen Eext Schelbospad (via blikken

tunnel) en de Gieterveldweg geoptimaliseerd kunnen worden. Vanuit Dorpsbelangen Eext is aangegeven dat de verbinding via het Schelbospad sober zou kunnen uitgevoerd. Daarbij zou kunnen worden gedacht aan een voetgangersbrug. Bij de verdere uitwerking van de plannen wordt gekeken of dit inpasbaar is.

Het vervolg van het project

Mede op basis van deze notitie zal het voorkeursalternatief worden vastgesteld door Gedeputeerde Staten in de eerste helft van 2025. Provinciale Staten worden per brief over het voorkeursalternatief geïnformeerd. Dit voorkeursalternatief zal vervolgens worden vastgelegd en uitgewerkt in een projectbesluit met bijbehorende onderzoeken. Als dit projectbesluit en de benodigde vergunningen onherroepelijk zijn kan worden gestart met de uitvoering van het project.

Bijlagen:

1. Samenvatting MER aanpak verkeersplein Gieten & partiële verdubbeling N34 Emmen / De Punt. Arcadis, 2025.
2. Notitie resultaten participatieproces. Provincie Drenthe, 2025.
3. Notitie koppelkansenspoor. Provincie Drenthe, 2025.
4. Inpassingsvisie gedeeltelijke verdubbeling N34. Knooppunt Gieten. Veenenbosenbosch landschapsarchitecten, 2024.
5. Ruimtelijk advies tracékeuze fly-over N34 Gieten. Provincie Drenthe, 2025.
6. N34 – Faseringsplan. Arcadis, 2025.
7. Kostenraming. RHDHV, 2025.
8. MKI-berekening N34 Knooppunt Gieten. Arcadis, 2024.
9. Toelichting ontwerp voorkeursalternatief N34. Provincie Drenthe, 2025.