Verslag Ambtelijke begeleidingsgroep gedeeltelijke verdubbeling N34

Locatie: Provinciehuis, Westerbrink 1 te Assen – kamer: A.0.04

Datum: 8 oktober 2019

Tijd: 13:30 uur – 15.30 uur

Aanwezig
1. [redacted] – provincie Drenthe (vz)
2. [redacted] – provincie Drenthe
3. [redacted] – provincie Drenthe (verslag)
4. [redacted] – provincie Drenthe
5. [redacted] – gemeente Aa en Hunze
6. [redacted] – gemeente Tynaarlo
7. [redacted] – gemeente Borger-Odoorn
8. [redacted] SWECO

Afwezig
1. [redacted] – provincie Drenthe (verslag)
2. [redacted] – gemeente Aa en Hunze (afgemeld)
3. [redacted] – gemeente Tynaarlo
4. [redacted] – gemeente Borger-Odoorn
5. [redacted] – RWS

Verslag

1) **Welkom en vaststelling agenda**

2) **Vaststelling verslag en actielijst ambtelijke begeleidingsgroep 10-09-2019 (bijlage 1)**

3) **Omgevingsmanagement**
   a. Focusgroep Gieten
   Afgesproken is om het hoofdstuk 'toetsing verkeersplein Gieten' apart toe te sturen naar de focusgroep Gieten, ter informatie.

   b. **Afgesproken** is de volgende communicatielijn ten aanzien van geluid aan te houden:

   'Het thema geluid komt in de 1e en 2e fase m.e.r aan de orde en is in de 1e fase één van de beoordelingscriteria om te komen tot een voorkeursalternatief. In de 2e fase wordt dit specifieker berekend. Deze resultaten geven inzicht in de gevolgen voor geluid. Pas dan kan worden bepaald of en welke maatregelen er moeten worden genomen en in hoeverre aanvullende (leefbaarheid) maatregelen gewenst zijn.'

4) **Voortgang verkeersonderzoek N34**
   Afgesproken is dat uiterlijk 10 oktober het deelrapport 2 van het verkeersonderzoek toegestuurd wordt naar de leden van de ambtelijke begeleidingsgroep met het verzoek om bij fundamentele onjuistheden te reageren naar de provincie Drenthe.

5) **Voortgang Gebiedsanalyse**
   Nvt

6) **Voortgang Duurzaamheid**

Nvt

7) Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Afgesproken is dat het overleg met de ambtelijke begeleidingsgroep van 22 oktober 2019 in het kader van de NRD komt te vervallen. De NRD wordt toegezonden. Verzocht wordt om hier schriftelijk op te reageren.

8) **Planologische procedure**

De gemeente Tynaarlo bereidt een collegevoorstel met informerende raadsbrief voor in het kader van de memo 'N34 Inpassingsplan en de rol van de gemeenten'

De Borger-Odoorn bereidt een collegevoorstel met informerende raadsbrief voor in het kader van de memo 'N34 Inpassingsplan en de rol van de gemeenten'

De gemeente Aa en Hunze wacht een bestuurlijk gesprek af van de wethouder Henk Heijerman (RO). Indien nodig wordt nog een zelfde collegevoorstel met informerende raadsbrief voorbereidt.

Afgesproken is dat afstemming plaatsvindt tussen de gemeenten over voorstel college / raad.

Afgesproken is dat vóór het eerstvolgende bestuurlijk overleg duidelijkheid is vanuit de gemeente Tynaarlo, Aa en Hunze en Borger-Odoorn.

9) Vooruitblik omgevingsmanagement en communicatie

10) Bestuurlijke begeleidingsgroep

11) Planning

12) **Wat verder ter tafel komt en afsluiting**

Verslag Ambtelijke begeleidingsgroep gedeeltelijke verdubbeling N34

Locatie: Provinciehuis, Westerbrink 1 te Assen – kamer: E.0.67

Datum: 18 maart 2019

Tijd: 13.00 – 15.00 uur

Aanwezigen:
1. [redacted] – provincie Drenthe
2. [redacted] – provincie Drenthe
3. [redacted] – provincie Drenthe
4. [redacted] – provincie Drenthe
4. [redacted] provincie Drenthe (verslag)
5. [redacted] gemeente Aa en Hunze
6. [redacted] – gemeente Aa en Hunze
7. [redacted] – gemeente Tynaarlo
8. [redacted] – gemeente Tynaarlo
9. [redacted] – gemeente Borger-Odoorn
10. [redacted] – gemeente Borger-Odoorn
11. [redacted] – Sweco
12. [redacted] - Sweco

Afgemeld: 1. [redacted] – RWS

Bijlage: Presentatie bijeenkomst & uitleg onderzoek en planning.

Projectgroep - Wie zijn wij?

[redacted] – projectmanager
[redacted] – omgevingsmanager
[redacted] – projectsecretaris
[redacted] – projectleider planprocedures
[redacted] – projectondersteuner

<u>Gevraagd aan aanwezigen om een blauw papier in te vullen met naam en "zorg" en geel met "kans" voor / over de N34.</u>

- [redacted]: <u>kans:</u> verkeersveiligheid en doorstroming, <u>zorg:</u> natuur Drentsche Aa
- [redacted]: <u>kans:</u> veilig, <u>zorg</u>: Bij Westlaren als de verdubbeling dicht op omwonende komt
- [redacted] (stagair gemeente Aa en Hunze)
- [redacted]: <u>kans</u>: verkeersveiligheid, ontsluiting, <u>zorg</u>: Drentsche Aa,
- [redacted]: <u>kans</u>: veiligheid en doorstroming, <u>zorg</u>: geen
- [redacted]: <u>kans</u>: verbetering bereikbaarheid Drenthe, <u>zorg</u>: iedereen in gareel om project resultaat te behalen, niet alleen nu maar ook in de toekomst.

Vastgesteld

- [redacted]: kans: prettig wonen, bereikbaar regio, zorg: weerstand direct aanwonende (Klijndijk in achterhoofd).
- [redacted]: kans: goede landschappelijke inpassing NP en versterken ov, zorg: meer asfalt meer verkeersaantrekking en daardoor mogelijke geluidsoverlast omwonende Gieten.
- [redacted]: kans: met 100 km veiliger door Drenthe, is verbindingsweg. Zorg: bezig gehouden met aansluiting Drouwen, Koesteeg, Ees, Exloo afwachten uitspraak RvS Klijndijk. Burgerparticipatie - Het voorbeeld: Halen in Limburg – A73!
- [redacted] – Sweco
- [redacted] – Sweco
- [redacted] kans: project raakt gemiddelde burger van Drenthe en kans om de meerderheid mee te krijgen, zorg: elkaar kwijtraken voor overheden en burger.

Afspraak: allen uitnodiging; zelf aanwezigheid bepalen, afhankelijk van onderwerpen op agenda.

Vragen/opmerkingen:
- Aandachtspunt: ([redacted]) Model Zuidoost Drenthe, NRM als basis, heeft al aantal gegevens. Nazien of dit met elkaar aansluit. In verkeersonderzoek van Sweco wordt gebruik gemaakt van NRM 2018 gegevens.
- Gegeven is dat we verkeersplein Gieten gaan verdubbelen binnen het project ([redacted].
- Focusgroep Gieten: Eerst een grote bijeenkomst en daaruit een groep van ong. 20 personen samenstellen voor de 2 volgende sessies. Opmerking: [redacted] – voorstel om RWS hierin te betrekken. In principe zitten zij in de ambtelijke begeleidingsgroep en mogelijk kunnen we ze vragen aanwezig te zijn bij de avonden. Via lokale media gaan we de datum van de eerste bijeenkomst bekend maken.
- Situatie rondom Klijndijk: opnemen vooruitlopend op uitspraak van RvS. Gegevens tellingen actualiseren.
- [redacted]: RO – Grote zorg over alle aansluitingen. Wil Provincie wel/geen PIP? Samenhang van plan over de gemeentegrenzen heen, dit bekend zijnde zullen wij als Provincie voor een PIP gaan. Deel dit goed met burgers! Dit komt verder tot uiting in de NRD, deze komt begin 2020 ter inzage.

RWS afwezig bij dit overleg; hierbij de aantekening van het overleg eerder:
- Effecten van de maatregelen op A28: RWS geeft aan dat de effecten van de maatregelen op de N34 ook van invloed kunnen zijn op de doorstroming (ook van de bussen) op de A28 De Punt tot Groningen. Afspraak: De effecten op de doorstroming van de A28 worden in hoofdlijnen in beeld gebracht. Het betreffende wegvak van de A28 is namelijk onderdeel van het studiegebied van het statisch verkeersmodel.
- Bestuurlijke begeleidingsgroep: RWS geeft aan dat vanuit het Rijk niemand zitting zal nemen in de bestuurlijke begeleidingsgroep. De provincie Drenthe geeft aan dat bestuurlijke borging noodzakelijk is om tot een gedragen onderzoeksresultaat te komen. Mogelijk wordt door Drenthe via de bestuurlijke weg geprobeerd om het verkeersonderzoek bestuurlijk te borgen.
- NRM: Voor het onderzoek wordt gebruik gemaakt van het NRM 2018. Dit model wordt voor het verkeersonderzoek N34 nader verfijnd. Mogelijk heeft dit gevolgen voor de

Vastgesteld

verkeersprognoses van zowel de N33 als de A28. Afstemming met de beheerder, RWS-NN, is van het NRM wenselijk, zodat de uitkomsten ook door RWS worden erkend. Afgesproken is daarvoor een plausibiliteitstoets-light uit te voeren.

- Vraag beïnvloeding: RWS vraagt in hoeverre vraag beïnvloeding onderdeel is van het onderzoek gedeeltelijke verdubbeling N34. De effecten en efficiëntie van vraag beïnvloeding worden in verkeersstudie N34 onderzocht en meegenomen.
- Aandachtspunt Motie Stoffer: RWS geeft als aandachtspunt mee dat er een motie is ingediend in de Tweede Kamer ten aanzien van het aanbrengen van een fysieke rijbaanscheiding op Rijkswegen.

Actielijst:

Datum:	Onderwerp:	Actie:	Wie:	Deadline:
18-03-2019	Verslag Klankbordgroep	Na vaststelling versturen Ambtelijke begeleidingsgroep		Z.s.m.
	Data bijeenkomsten (& presentatie)	Via Outlook uitzetten		Z.s.m.
	Gegevens onderliggende wegennet	Uitzoeken gegevens/ realistische getallen uitzoeken vanuit NRM – dit delen met de gemeenten	Sweco ( )	Z.s.m.
	Mobiliteitsvisies bij gemeenten / uitgangspunten	Per gemeente delen met Sweco Borger-Odoorn – nog niet vastgesteld		

Vastgesteld

Verslag Ambtelijke begeleidingsgroep gedeeltelijke verdubbeling N34

Locatie: Provinciehuis, Westerbrink 1 te Assen – kamer: A.0.06

Datum: 21 mei 2019

Tijd: 11.00 – 12.30 uur

Aanwezigen:

1) [redacted] – provincie Drenthe
2) [redacted] – provincie Drenthe
3) [redacted] – provincie Drenthe (deels)
4) [redacted] – provincie Drenthe
5) [redacted] – gemeente Aa en Hunze
6) [redacted] – gemeente Aa en Hunze
7) [redacted] – RWS
8) [redacted] – gemeente Borger-Odoorn
9) [redacted] – Sweco

Afwezigen:

1) [redacted]
2)
3)
4)
5)
6)

Bijlage: Presentatie Sweco

1. Welkom en vaststelling agenda

2. Vaststelling verslag en actielijst ambtelijke begeleidingsgroep 16 april jl.

3. Terugblik omgevingsmanagement en communicatie
   Samenstelling Klankbordgroep: Er is een motie aangenomen in gemeenteraad Aa en Hunze in het kader van de samenstelling vd klankbordgroep. Wens is om de omliggende dorpen af te vaardigen in de klankbordgroep.

   Geluid: Geluid is een issue m.n. kern Gieten. De provincie gaat een memo maken waarin duidelijk beschreven wordt hoe hier mee om wordt gegaan en wat de communicatielijn is.

4. Voortgang verkeersonderzoek N34 (presentatie SWECO)

   Aandachtspunt

5. Voortgang inhoudt en proces gebiedsanalyse

Vastgesteld

6. Voortgang Duurzaamheid

7. Voortgang Notitie Reikwijdte en Detailniveau

8. Vooruitblik omgevingsmanagement en communicatie
   Communicatiekalender wordt ter info toegestuurd door [redacted]

9. Stuurgroep 27 juni 2019

10. Wat verder ter tafel komt
    Volgende overleg langer dan 1,5u plannen
    Sneller door de punten heen

11. Afsluiting
    Volgende overleg op 25 juni 2019

Vastgesteld

Actielijst:

Datum:	Onderwerp:	Actie:	Wie:	Deadline:
18-03-2019	Verslag Klankbordgroep	Na vaststelling versturen Ambtelijke begeleidingsgroep	[redacted]	✓
	Gegevens onderliggende wegennet	Uitzoeken gegevens/ realistische getallen uitzoeken vanuit NRM – dit delen met de gemeenten	Sweco ([redacted]	Z.s.m.
	Mobiliteitsvisies bij gemeenten / uitgangspunten	3 gemeenten leveren aan Sweco Borger-Odoorn – nog niet vastgesteld	[redacted]	
16-04-2019	Gebruiksgegevens attracties	Huidige gebruik opvragen, zijn nog van 2010.	Sweco, via Marketing Drenthe/Prov.	
16-04-2019	Vrachtwagenheffing opgenomen?	Uitzoeken	Sweco	
16-04-2019	Verbruikscijfers Emmen - Groningen	Rijden deze gebruikers via Assen/Rolde?	Sweci	
16-04-2019	Registratie ongevallen 2012 – 2017 Bij Emmen erg hoog?	2018 toevoegen in overzicht Oorzaak?	Sweco Sweco	
16-04-2019	Wegbeeldanalyse bij Klijndijk	Komt uit de analyse ook de vele bochten? Uitzoeken	Sweco	
16-04-2019	Stuurgroep 27 juni a.s. 09.00 – 10.30 uur	Inplannen	[redacted]	✓

Vastgesteld

Verslag Ambtelijke begeleidingsgroep gedeeltelijke verdubbeling N34

Locatie: Provinciehuis, Westerbrink 1 te Assen – kamer: A.0.04

Datum: 10 september 2019

Tijd: 11.00 uur – 12.30 uur

Aanwezigen:
1. [redacted] – provincie Drenthe (vz)
2. [redacted]nge – provincie Drenthe
3. [redacted] – provincie Drenthe (verslag)
4. [redacted] – provincie Drenthe
5. [redacted] – provincie Drenthe
6. [redacted] – gemeente Aa en Hunze
7. [redacted] – gemeente Aa en Hunze
8. [redacted] – gemeente Tynaarlo
9. [redacted] – gemeente Tynaarlo
10. [redacted] – gemeente Borger-Odoorn
11. [redacted] gemeente Borger-Odoorn
12. [redacted] – SWECO
13. [redacted] - SWECO
14. [redacted] – RWS

Afwezig: 1. [redacted] – provincie Drenthe

CONCEPT

Agenda

1) **Welkom en vaststelling agenda**

2) **Vaststelling verslag en actielijst ambtelijke begeleidingsgroep 25-06-2019 (bijlage 1)**

3) **Omgevingsmanagement i.r.t. planning**
Wij doen een uitgebreid omgevingsproces met belanghebbenden, organisaties, dorpsbelangen en andere belangenverenigingen. Onderdeel van het omgevingsproces is de klankbordgroep. In de klankbordgroep zijn verschillende belangen vertegenwoordigd en heeft als doel om te klankborden over de inhoudelijke resultaten van de verschillende onderzoeken. In de klankbordgroep zijn signalen afgegeven dat de stap richting kansrijke oplossingen (verkeersonderzoek) nu relatief snel gaat. Wij nemen dit signaal serieus. Daarom hebben wij besloten om extra stappen in het omgevingsproces te doen. Dit kan ons helpen om tot heldere en navolgbare besluitvorming over de gedeeltelijke verdubbeling te komen.
De planning was dat Provinciale Staten in december 2019 een besluit konden nemen over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Deze planning kan niet meer gehaald worden. Wij richten ons nu op een besluit in april 2020.

Provinciale Staten worden in de commissievergadering van 18 april hierover geïnformeerd.
Nadien wordt afstemming gezocht met de griffies van de gemeenteraden over het plannen van een datum voor de bijeenkomsten voor de gemeenteraden.

4) **Voortgang verkeersonderzoek N34**

Toelichting voortgang (presentatie SWECO)

5) **Voortgang Gebiedsanalyse**
Op 24 september wordt de ambtelijke werkgroep samen met het Kernkwaliteiten Team van de provincie Drenthe meegenomen in de eerste resultaten van de gebiedsanalyse.

6) **Voortgang Duurzaamheid**
Binnenkort wordt een Prestatie Risico Sessie georganiseerd. Vanuit de gemeenten worden daar de duurzaamheid coördinatoren voor uitgenodigd. *De gemeenten geven aan [redacted] @drenthe.nl) aan wie daarvoor uitgenodigd kunnen worden.*

7) **Notitie Reikwijdte en Detailniveau**
   a. Voortgang NRD (toelichting projectleider [redacted])
   --

8) **Planologische procedure**
Door de provincie Drenthe is een notitie opgesteld waarin beschreven staat waarom de provincie het plan vast wil laten stellen middels een procedure. Ook staat daarin beschreven op welke manier de provincie Drenthe zoveel mogelijk inbreng vanuit de gemeenteraden wil faciliteren. Deze notitie is nog niet besproken in de colleges van B&W. In november 2019 staat een nieuw bestuurlijk overleg gepland.

De gemeenten hebben toegezegd dat de colleges voor die tijd helderheid hebben over de positie die B&W en de gemeenteraad hierover innemen.

9) **Vooruitblik omgevingsmanagement en communicatie**
   a. Communicatiekalender (bijlage 4)
   --

10) **Bestuurlijke begeleidingsgroep**

Concept verslag is verstuurd (zie bijlage 5): zijn er ambtelijk opmerkingen of aanvullingen op het concept verslag?
Niet besproken.

11) **Planning**
--

12) **Wat verder ter tafel komt en afsluiting**
--

Actielijst:

Datum:	Onderwerp:	Actie:	Wie:	Deadline:
10-09-2019	Bijeenkomst gemeenteraden (afzonderlijk)	Na bijeenkomst PS (18 april) bijeenkomsten inplannen	[redacted]	
10-09-2019	Duurzaamheid: Prestatie Risico Sessie	Wie uitnodigen? Doorgeven aan [redacted] ([redacted]@drenthe.nl)	Allen	Z.s.m.
10-09-2019	Planologische procedure	De gemeenten hebben toegezegd dat de colleges voor die tijd helderheid hebben	Allen	Vóór november 2019

CONCEPT

		over de positie die B&W en de gemeenteraad hierover innemen.		

CONCEPT

Deze notitie doet een voorstel m.b.t. de te volgen procedures en hoe de inspraak en betrokkenheid van de overheden onderling geregeld wordt.

Provinciaal inpassingsplan (PIP)
De provincie Drenthe is voornemens om de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 te realiseren middels het vaststellen van één of meerdere provinciale inpassingsplannen door Provinciale Staten (of een projectbesluit indien het ontwerpbesluit na 1 januari 2021 ter inzage wordt gelegd). De exacte juridische figuur kan nog afhangen van de invoering van de omgevingswetgeving.

Argumenten voor de keuze van een PIP zijn:
- De N34 is een provinciale weg;
- Gemeente overstijgend belang: het te onderzoeken tracé tussen aansluiting N381 en aansluiting De Punt A28 is circa 45 kilometer lang. Het doorkruist daarmee 3 gemeenten.
- M.e.r. procedure: Voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 wordt een m.e.r. procedure doorlopen. Een m.e.r. procedure staat nooit op zichzelf maar is altijd gekoppeld aan een besluit of een plan. De scope van het onderzoeksgebied in de m.e.r. procedure betreft het gehele traject. De eventueel te treffen maatregelen op het gehele traject en het formuleren van alternatieven om de doelstelling te bereiken dienen in samenhang beschouwd te worden. Aangezien de bestuurlijke invloed van de gemeenteraden rijkt tot de gemeentegrenzen, kunnen ten aanzien van besluitvorming omtrent een voorkeursalternatief onduidelijke en ongewenste situaties ontstaan. Het ligt dan ook voor de hand dat de provincie Drenthe initiatiefnemer wordt van de m.e.r. procedure en daarmee ook de vaststelling van het inpassingsplan.

In bijlage 1 is de aanpak om te komen tot vaststelling van het PIP en het doorlopen van de m.e.r. procedure bijgevoegd.

Rol gemeente
De vaststelling van een inpassingsplan sluit de bevoegdheid van de gemeenteraad uit om voor het betreffende gebied een bestemmingsplan vast te stellen. Wel moet op grond van artikel 3.26 lid 1 van de Wro de betrokken gemeenteraad gehoord worden in de procedure. Dit zal voorafgaand aan de officiële procedure plaats vinden.

Daar voorafgaand wordt in het kader van de m.e.r.procedure de gemeente aangeschreven om een reactie te geven op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Naast deze formele stappen in de procedure betrekt de provincie Drenthe de gemeente actief bij het planproces. Dat gebeurt op de volgende manier:

1. Klankborden gemeenteraad
Voorafgaand aan elke stap in het besluitvormingsproces (NRD, voorkeursalternatief, ontwerp-inpassingsplan) van de provincie Drenthe zal er een bijeenkomst worden georganiseerd met de gemeenteraad. Tijdens deze bijeenkomst zal alle ruimte geboden worden om de belangen vanuit de gemeente in te brengen. Hierdoor kunnen de belangen meegenomen worden in de afweging van de provincie Drenthe.

2. Informeren gemeenteraad
Daarnaast wordt de gemeenteraad periodiek geïnformeerd over het proces en de voortgang van de onderzoeken. Dit zal gedaan worden door middel van informatiebijeenkomsten.

3. Bestuurlijke begeleidingsgroep
Om bestuurlijke betrokkenheid van de gemeenten te borgen is een bestuurlijke begeleidinsgroep geformeerd. De bestuurlijke begeleidingsgroep bestaat uit de verantwoordelijke wethouders Verkeer & Vervoer en wordt voorgezeten door de gedeputeerde Verkeer en Vervoer van de provincie Drenthe. De bestuurlijke begeleidingsgroep heeft een adviserende rol richting het college van gedeputeerde staten van Drenthe.

4. Ambtelijke begeleidingsgroep
De bestuurlijke begeleidingsgroep wordt voorbereidt door de ambtelijke begeleidingsgroep. In de ambtelijke begeleidingsgroep zitten de beleidsmedewerkers van RO en VV van de betreffende gemeenten en Rijkswaterstaat. Indien nodig worden voor de uitwerking van specifieke thema's werkateliers georganiseerd. Bij deze werkateliers worden de betreffende experts van de gemeente uitgenodigd.

5. Omgevingsproces
In het kader van de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 wordt een uitgebreid omgevingsproces doorlopen. Doel is het ophalen van kennis en belangen en creëren van een breed draagvlak bij de stakeholders. Dit doen we door te informeren, inventariseren en dialoog in het ontwerp- en onderzoeksproces. Dit doen we onder andere door:

- Klankbordgroep
  Doel van de klankbordgroep is vanuit een breed perspectief en het algemeen belang dienend, meekijken met de onderzoeksresultaten. Tijdens de bijeenkomsten van de klankbordgroep kunnen belangen, zorgen en kansen ingebracht worden In de klankbordgroep zit een selectie van vertegenwoordigers van belangenorganisaties, dorpsbelangen en gebruikers.
- Focusgroepen
  Voor specifieke locaties die we nader uit willen werken (bv. verkeersplein Gieten of een deeltraject van de gedeeltelijke verdubbeling) maken we gebruik van focusgroepen. Met een groep bewoners/vertegenwoordigers uit de directe omgeving gaan we samen aan de slag en werken we het ontwerp en alternatieven voor die specifieke locatie verder uit.
- Inloopbijeenkomsten
  Op verschillende momenten maar in ieder geval voorafgaand aan besluitvorming door Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten worden informatiebijeenkomsten langs het traject gehouden. Belanghebbenden worden breed uitgenodigd om kennis te nemen van de voortgang en uitwerking van de onderzoeken. Eventueel kunnen naar aanleiding van de inloopbijeenkomsten de plannen nog aangepast worden. Gemeenteraden en Provinciale Staten worden hiervoor uitgenodigd om zo ook in gesprek te gaan met de inwoners en belanghebbenden.

Bijlage 1 Aanpak planproces gedeeltelijke verdubbeling N34

Fase 1 Initiatiefase: reikwijdte en detailniveau

Onderbouwing probleemstelling en doelstelling, beschrijven nut en noodzaak, onderzoeken doeltreffende maatregelen en formuleren kansrijke alternatieven/varianten.
De notitie is vormvrij maar dient in ieder geval voldoende inzicht te bieden in de probleem- en doelstelling, het voornemen en de reikwijdte en het detailniveau van het effectonderzoek.

Resultaat: Notitie reikwijdte en Detailniveau

Fase 2 Definitiefase:

1e fase MER

- toetsen alternatieven en varianten
- bepalen voorkeursalternatief

Resultaat: notitie voorkeursalternatief

2e fase MER

- Uitwerken voorkeursalternatief naar deelgebied.
- Uitwerken voorkeursvariant verkeersplein Gieten.

Effectbeoordeling uitgewerkt VKA en voorstel mitigerende maatregelen

Resultaat: opstellen notitie voorkeursbesluit/alternatief

Fase 3: Ontwerpfase: Inpassingsplan

Voorkeursalternatief wordt vertaald en uitgewerkt in het inpassingsplan. MER loopt verder met moederprocedure van het inpassingsplan/projectbesluit

- Voorbereiding;
- Ontwerp;
- Vaststelling;
- Beroepsfase

Resultaat: inpassingsplan

Indien onderzoeksresultaten of inbreng vanuit de omgeving daartoe aanleiding geven passen wij het planproces en het omgevingsproces daarop aan.

Reactienota NRD gedeeltelijke verdubbeling N34
Algemene reactie

A. *Nut en noodzaak van een veilige en aantrekkelijke stroomweg N34 (1.4, 2.7, 9.1, 12.2,*

10.2g

B. *Het verbeteren van de doorstroming bij verkeersplein Gieten (1.4, 2.1, 2.7, 12.2, 34.4,*

10.2g

C. *Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de trajectdelen van de N34 (1.4, 2.1, 2.7, 12.2, 13.2, 16.2, 34.2, 34.3, 34.4,*

10.2g

10.2g [redacted]

[redacted]

D. Waarom niet eerst alleen verkeersplein Gieten aanpakken en dan evalueren of gedeeltelijke verdubbeling nodig is? (1.10, 2.2, 2.15, 16.2, 18.1, 55.6,

10.2g [redacted]

E. Waarom zet de provincie niet in op de thema's educatie, regelgeving en handhaving? (2.12,

10.2g [redacted]

F. Handhaving en trajectcontrole t.b.v. de verkeersveiligheid (29.2, 34.12,

10.2g [redacted] zijn.

10.2g

G. Varianten verkeersplein Gieten (1.7, 2.2, 16.1, 18.1, 20.8, 26.5,

10.2g

H. Ongevalsregistratie: aard en oorzaak ongevallen

10.2g

I. Ongevalsregistratie: locatie van de ongevallen

10.2g

J. Overgang van 4 naar 2 rijstroken (1.6, 2.11, 3.3, 15.2, 16.2, 20.11, 25.2, 26.4, 26.9, 31.2, 34.3,

10.2g

K. Een gedeeltelijke verdubbeling zet niet aan tot harder rijden (1.2, 2.8, 6.1, 13.2, 25.1,

10.2g

.

L. Een 80 km-variant is onderzocht en afgevallen (1.10, 2.16, 3.3, 6.1, 13.3, 15.1, 20.6, 22.2, 25.2, 26.9, 29.2, 34.12,

10.2g

10.2g [redacted]

M. Slimme mobiliteit (2.14, 12.4,

10.2g [redacted]

N. Effecten op landschap, natuur, cultuurhistorie komen in het MER aan bod (1.1, 2.9, 3.2, 4.4, 7.2, 9.4, 11.1, 12.1, 19.3, 20.11, 26.8, 34.9, 34.10,

10.2g [redacted]

O. In het MER-onderzoek wordt nadere aandacht besteed aan de stikstofdepositie, fijnstof, luchtkwaliteit en Co2 uitstoot (1.2, 2.8, 6.1, 7.3, 11.4, 13.2, 19.3, 20.11, 25.1, 34.6,

10.2g [redacted]

P. Aandacht voor geluidhinder (1.3, 2.8, 6.1, 19.3, 30.1, 34.7,

10.2g

Q. Geluidmaatregelen (19.6, 20.11, 26.9, 30.1,

10.2g

R. Gevolgen voor onderliggende verbindingen en paralelwegen (35.5, 51.1, 51.2, 52.1, 69.2, 74.8, 81.1, 81.8,

10.2g

S. De effecten van de coronacrisis op de planvorming en besluitvorming van het project (19.2, 36.2,

10.2g

10.2g

provinciehuis Westerbrink 1, Assen
postadres Postbus 122, 9400 AC Assen

www.drenthe.nl
(0592) 36 55 55

provincie Drenthe

Aan:
de voorzitter en leden van
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, 13 juni 2017
Ons kenmerk 21/3.3/2017001508
Behandeld door mevrouw [redacted] (0592) [redacted]
Onderwerp: Verbinding Emmen-Groningen

Geachte voorzitter/leden,

In ons collegeakkoord 2015-2019 hebben wij het voornemen tot een onderzoek naar de haalbaarheid van de spoorlijn Emmen-Stadskanaal opgenomen. Daarnaast hebben uw Staten op 13 juli 2016 motie M2016-26 aangenomen met een verzoek om onderzoek te doen naar de mobiliteitsknelpunten in Noord-Nederland. Bij de behandeling van de motie is vastgesteld dat dit laatste te lezen is als: 'specifiek de knelpunten in de N34'. In de statenbijeenkomst van 21 september 2016 over de spoorverbinding is afgesproken beide ambities integraal te onderzoeken.

Met deze brief doen wij u de notitie Emmen-Groningen toekomen en willen wij u graag informeren over het proces en de uitkomsten van de Quickscan maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

Algemeen
Infrastructuur wordt voor tientallen jaren neergelegd. Bij spoorweginfrastructuur is zelfs sprake van 50 tot 100 jaar. Dit vraagt in deze dynamische tijd om een zorgvuldige afweging. Ter ondersteuning van de keuze tot investeren in de verbinding Emmen-Groningen is een notitie opgesteld (bijlage 1) en aansluitend een MKBA uitgevoerd (bijlage 2). Op deze manier denken wij dat de belangrijkste aspecten in beeld zijn gebracht om een verantwoorde keuze te kunnen maken die niet alleen de huidige problematiek oplost maar ook toekomstbestendig is.

Notitie verbinding Emmen-Groningen
Op 21 september 2016 is door ons toegezegd een notitie op te stellen ter ondersteuning van een weloverwogen en integrale afweging over investeren in de mobiliteit tussen Emmen en Groningen. De notitie geeft inzicht in de vraag wat investeren in weg- of spoorinfrastructuur betekent. Beide modaliteiten, openbaar vervoer en autoverkeer, moeten elkaar versterken en toekomstbestendig zijn. In deze notitie is alle informatie die nodig is om een juiste afweging te maken, samengebracht. Hierbij is ook aandacht voor trends en ontwikkelingen binnen het thema mobiliteit en, indien van invloed, ook daarbuiten.

Quickscan maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)
De MKBA is opgesteld om een vergelijking te krijgen in de effecten van investeren in spoorweginfrastructuur en investeren in weginfrastructuur en dient ter ondersteuning van de te maken keuze. Het gaat dus niet (alleen) om de maatschappelijke kosten en baten, maar vooral om het inzichtelijk maken van de verschillen tussen de oplossingsrichtingen.

Er zijn voor zowel spoorweginfrastructuur als voor weginfrastructuur twee alternatieven uitgewerkt. Om deze alternatieven te kunnen vergelijken, is vooraf samen met de belangrijkste stakeholders een aantal uitgangspunten vastgesteld. In de beoordeling van effecten is onder andere uitgegaan van reeds uitgevoerde onderzoeken door ons en/of externe partijen. De positieve en/of negatieve effecten bus zijn aan alle vier alternatieven toegerekend.

In een eerdere fase hebben wij al eens gekeken naar andere oplossingen voor de weg, zoals een tussenvangrail of een 2x1-oplossing. Als versnellingsoptie is dit geen oplossing gebleken, omdat het tijdpad nagenoeg gelijk is. Dit komt omdat grotendeels dezelfde procedures moeten worden doorlopen. Verder zijn ook hier de kosten aanzienlijk en zijn deze oplossingen niet toekomstgericht. Ze passen niet bij het eindbeeld dat wij hebben van de N34: een veilige, vlotte verbinding met een hogere capaciteit waar ook het openbaar vervoer tussen Emmen en Groningen van profiteert.

Om de varianten vergelijkbaar te maken, is bij het vaststellen van de investeringskosten ook bij de weg uitgegaan van de methodiek die ProRail hanteert. Dit betekent dat in tegenstelling tot wat binnen onze organisatie gebruikelijk is, de investeringskosten voor weginfrastructuur inclusief onderzoek- en voorbereidingskosten zijn.

Relatie met spoorverbinding Veendam-Stadskanaal
Het realiseren van een spoorverbinding Emmen-Stadskanaal heeft een directe relatie[1] met de ambitie van de provincie Groningen om de spoorlijn Veendam-Stadskanaal te reactiveren. Bij de MKBA is het uitgangspunt dat de reactivering Veendam-Stadskanaal gerealiseerd is.

Internationale spoorverbinding Emmen-Rheine
Omdat er ook een ambitie is om treinen van Rheine–Coevorden door te laten rijden naar Emmen, is voor beide tracés doorgerekend wat het effect is van het realiseren van deze internationale verbinding. Dit effect is minimaal en rechtvaardigt het niet om daarvoor een spoorverbinding Emmen–Groningen te realiseren.

---

[1] Dit geldt niet voor de Hondsruglijn, alternatief 4 uit de notitie.

Samenvatting van beide documenten

- Een spoorverbinding verbetert de bereikbaarheid van (Zuidoost-)Drenthe en de grotere plaatsen, maar heeft beperkt invloed op de ontsluiting van het landelijk gebied. Er lopen in Drenthe en Groningen een aantal gezamenlijke projecten die gericht zijn op de leefbaarheid van krimpgebieden en de Veenkoloniën (Anders Benutten, ontwikkelen hub's).
- Voor de groeiende vervoersrelatie Emmen–Groningen is alleen het realiseren van een spoorverbinding niet voldoende. Ook met een nieuwe spoorverbinding zal de doorstroming en verkeersveiligheid op de N34 verbeterd moeten worden.
- De haalbaarheid van een spoorverbinding is zeer onzeker. Dit heeft naast de uitkomst van de MKBA te maken met de onzekerheid over realisatie van de spoorverbinding Veendam–Stadskanaal.
- Verdubbelen van de N34 kan gefaseerd worden uitgevoerd en daarmee goed inspelen op de (innovatieve) ontwikkelingen in mobiliteit, waaronder verder optimaliseren van de huidige succesvolle busverbinding. De uitkomst van de MKBA geeft aan dat:
    - investeren in weginfrastructuur beduidend beter scoort dan investeren in spoorweginfrastructuur;
    - de verschillen tussen weginfrastructuur en spoorweginfrastructuur dusdanig groot zijn dat ook een verdiept onderzoek in de effecten geen invloed heeft op de uitkomst van de MKBA;
    - het volledig verdubbelen van de N34 op afstand het best bijdraagt aan regionale economische ontwikkelingen.
- Bij de inrichting van 2x-rijbanen wordt er een fysieke scheiding gerealiseerd en worden frontale aanrijdingen voorkomen. Bij het verdubbelen van de N34 wordt ook voorkomen dat de doorstroming verder stagneert en er als gevolg van onveilig inhalen (bijna) ongevallen gebeuren. Kortom, de verkeersveiligheid wordt sterk verbeterd.

Op basis van de voorgelegde onderzoeken concluderen wij dat investeren in de spoorweginfrastructuur maar een klein deel van de geconstateerde problematiek in Zuidoost-Drenthe oplost, beperkt bijdraagt aan de ambitie van ons college en erg hoge investeringen en jaarlijkse bijdragen aan de exploitatie vraagt. Wij zijn van mening dat gezien deze hoge kosten het wenselijk is naar een alternatief te kijken, waarbij wij het openbaar vervoer stimuleren in samenhang met een verbetering van de N34. Daarop gericht gaan wij nu plannen ontwikkelen.

Met deze brief hebben wij u geïnformeerd over onze keuzes op basis van de genoemde onderzoeken. Graag stellen wij u in de gelegenheid uw zienswijze hierop kenbaar te maken. Voorafgaand aan de behandeling in uw Staten stellen wij voor u de onderzoeken in een separate bijeenkomst toe te lichten.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

Bijlagen:
1. Notitie verbinding Emmen-Groningen
2. Quickscan MKBA verbinding Emmen-Groningen

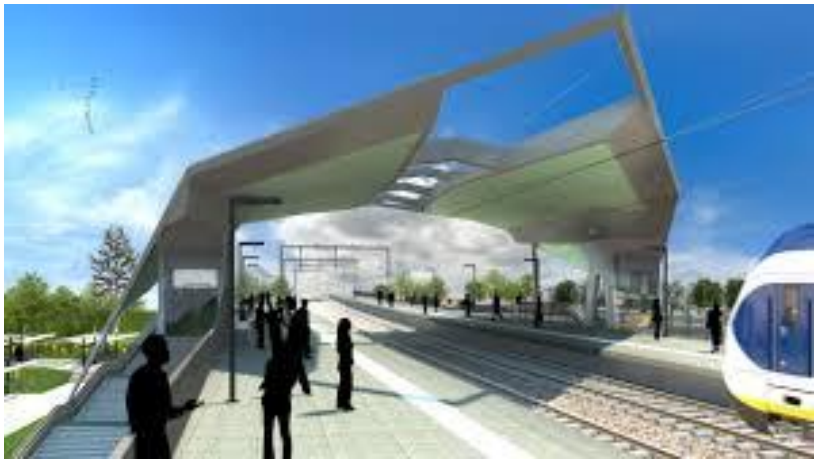
[redacted].coll.

provincie Drenthe

Notitie verbinding

Emmen –Groningen

Spoorweginfrastructuur



en/of



Weginfrastructuur?

Datum : 1 mei 2017
Status : Definitief
Versie : 1.0

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Aanleiding en doel notitie

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 Wat is het probleem en waarom doen we het?

a. Wat is de aanleiding (van wie komt de vraag)?
b. Wat is de situatie nu?
c. Wat is het (achterliggende) doel?
- Hoger doel van de samenleving
  - Leefbaarheid en goed vestigingsklimaat
- Bestuurlijk doel
  - (digitale) fysieke bereikbaarheid
  - Bereikbaarheid Drenthe
  - Ruimtelijk
  - Energiek
  - Samenwerkend

d. Thema / programma doel

Hoofdstuk 3 Spoorverbinding Emmen – Groningen

Hoofdstuk 4 (Auto)wegverbinding Emmen - Groningen

Hoofdstuk 5 Busverbinding Emmen – Groningen

Hoofdstuk 6 Aanpalende project(ideeën) en ontwikkelingen

a. Anders Benutten
b. Grensoverschrijdende spoorverbinding Rheine - Emmen
c. CO_2 – neutrale spoorsector
d. Inzet elektrische bussen
e. Goederenvervoer
f. Spoor Dalen - Hoogeveen

Hoofdstuk 7 Kansen en bedreigingen/risico's

Hoofdstuk 8 Conclusies

1. Aanleiding en doel notitie

De aanleiding voor deze notitie is de toezegging die Gedeputeerde Staten op 21 september jl. tijdens een informele informatiebijeenkomst over de spoorlijn Emmen – Stadskanaal heeft gedaan. Ook ligt er een motie waarbij het verzoek aan het college is gedaan onderzoek te doen naar mobiliteitsknelpunten in Noord Nederland en specifiek naar de N34. Afgesproken is deze twee ambities integraal te gaan onderzoeken. In deze notitie is alle informatie die nodig is om een juiste afweging te maken, samengebracht. Hierbij is ook aandacht voor trends en ontwikkelingen binnen het thema mobiliteit en indien van invloed, ook daarbuiten.

Dit laatste is vooral nodig omdat het probleem van infrastructuur is, dat je het in principe voor tientallen jaren neerlegt. Bij spoorweginfrastructuur spreek je zelfs al gauw over 50 tot 100 jaar. Vroeger gingen we er klakkeloos vanuit dat die infrastructuren ook voor die periode werden gebruikt. Maar de wereld is dynamischer geworden. We moeten meer dan in het verleden, goed nadenken in hoeverre de investeringen in de infrastructuur over tien jaar nog nodig zijn dan wel anders gebruikt gaan worden.

Over het algemeen is het zo dat het ontsluiten van een regio (Veenkoloniën) om een heel andere oplossingsrichting vraagt dan het versterken van de mobiliteit tussen twee kernen (Emmen en Groningen). Gezien die complexiteit is op 21 september 2016 door ons toegezegd aan de hand van uw input, het beoogde doel te formuleren en dit samen met alle andere beschikbare informatie tot nu toe, in een notitie op te nemen. Eerder al was afgesproken de motie ‘Onderzoek mobiliteitsknelpunten Noord-Nederland’ (M 2016-26) mee te nemen en een integrale afweging te maken. Het doel van deze notitie is alle informatie over de kansen, bedreigingen en risico’s van de verschillende oplossingsrichtingen zodanig samen te brengen zodat deze de basis kan vormen voor een integrale en weloverwogen keuze.

Ter ondersteuning aan de notitie en aan de besluitvorming is vervolgens een maatschappelijke kosten- batenanalyse (MKBA) opgesteld. Het doel van deze MKBA is een onderlinge vergelijking van de oplossingsrichtingen spoor en weg. Omdat hier (nog) niet het nauwkeurig maatschappelijk effect van belang is maar alleen een onderlinge vergelijking, is gekozen voor een Quick scan MKBA. Hierin worden onderbouwende aannames gedaan die een indicatie geven van de omvang van effecten. Alleen de belangrijkste kosten en baten zijn gekwantificeerd.

Leeswijzer
In hoofdstuk twee leest u de probleemanalyse die ons moet helpen bij het formuleren van het projectdoel en uiteindelijk moet leiden tot een duidelijke en afgebakende projectopdracht. Alvorens een integrale afweging te kunnen maken, beschrijven we in hoofdstuk 3 de treinverbinding, in hoofdstuk 4 de autoverbinding en tenslotte in hoofdstuk 5 de busverbinding. In bijlage 1 zijn de problemen/gevolgen in een tabel overzichtelijk samengebracht met het oplossend vermogen van de verschillende maatregelen. In hoofdstuk 6 leest u korte beschrijvingen van voor deze opgave belangrijke aanpalende project(ideeën) en ontwikkelingen. De laatste twee hoofdstukken geven de kansen en bedreigingen weer en formuleren we de belangrijkste conclusies.

Tot slot
Er is de afgelopen periode veel onderzoek gedaan naar en afstemming geweest over de toekomst van het openbaar vervoer. Daarnaast is er de regionale gebiedsagenda en het MIRT. Gezien de brede afstemming die rond deze producten (zie bronvermeldingen) heeft plaatsgevonden waarbij ook de provincie Drenthe nauw is betrokken, is in deze notitie de informatie uit deze documenten als uitgangspunt genomen.

2. Wat is het probleem en waarom doen we het?

2a. Wat is de aanleiding (van wie komt de vraag)

Het college van Drenthe heeft in haar programma opgenomen onderzoek te willen doen naar de haalbaarheid van de spoorverbinding Emmen – Stadskanaal. Zij zien dit als één van de mogelijkheden om de mobiliteit tussen Emmen en Groningen te versterken en de Veenkoloniën (beter) te ontsluiten.

Tweede aanleiding zijn de mobiliteitsknelpunten in Noord-Nederland en voor Drenthe specifiek de N34. Hier worden knelpunten ervaren in de vorm van slechte doorstroming, relatief onveilig (aantal ongelukken moet naar beneden), de aansluiting op de A28 en de rotonde Gieten.

Bovengenoemde aanleidingen komen voort uit de ambitie om de provincie Drenthe koploper in fysieke en digitale bereikbaarheid te maken en we het aantal verkeersslachtoffers willen terugdringen ('Samen op weg naar nul verkeersdoden'). Dit alles om economische ontwikkeling in de regio's te genereren en verbondenheid via water, weg, spoor en lucht te verbeteren om zo een aantrekkelijk vestigingsklimaat en een leefbaar platteland te realiseren. Op 13 juli 2016 is een motie aangenomen (M 2016-26) waarin verschillende fracties het college verzoeken een analyse uit te voeren naar de mobiliteitsknelpunten in Noord Nederland. Door het college is aangegeven deze motie uit te voeren met als voorwaarde dat er een integrale afweging spoor / weg wordt gemaakt.

2b. Wat is de situatie nu?

Alvorens we u meenemen in de verschillende oplossingsrichtingen, is het van belang helder te hebben wat het doel is, dan wel de doelen zijn, en welke problemen er worden ervaren en (eventueel) moeten worden opgelost.

<u>(Ervaren) problemen:</u>

- Bereikbaarheid Zuidoost Drenthe: Emmen, Coevorden en Borger-Odoorn zijn niet voldoende ontsloten. Zowel richting het noorden – Hoogeveen en Groningen – als richting (zuid)oosten – Zwolle, Twente en Duitsland[1]. Dit is van invloed op het vestigingsklimaat en de mate waarin economische groei wordt voorzien. Daar waar de tendens is dat stedelijke netwerken nog groeien, wordt voor de gemeente Emmen een krimp van de bevolking voorzien[2].
- Openbaar vervoer: De vervoersrelatie Emmen – Groningen is een van de drukste buslijnen van Noord-Nederland en volgens het OV-bureau Groningen Drenthe stijgt het reizigersaantal nog steeds. Deze continue doorgroei wordt opgevangen door steeds meer bussen te gaan rijden en de frequentie te verhogen. Verdere groei vraagt om andere nieuwe maatregelen.
- Verkeersveiligheid N34: De verkeersintensiteit op (delen van) de weg is hoog (met relatief hoog aandeel vrachtverkeer) waardoor er regelmatig gevaarlijke situaties ontstaan. Onverantwoord inhalen, keren op de weg en te weinig afstand zijn, naast de landelijke tendens dat bestuurders in het verkeer veel afgeleid zijn als gevolg van o.a. het gebruik van sociale media, veelal de oorzaken van ongevallen op deze weg. Objectief gezien is de weg niet meer onveilig dan vergelijkbare (provinciale) wegen, maar het lijkt erop de hoge verkeersintensiteit met een hoog aandeel vrachtverkeer, maakt dat in absolute zin het aantal bestuurders dat onveilig gedrag gaat tonen, hoger is dan op een gemiddelde vergelijkbare weg.
- Leefbaarheid krimpgebieden, waaronder de Veenkoloniën, staat onder druk: De Veenkoloniën, grofweg liggend tussen Hoogezand-Sappemeer en Emmen, zijn te kenmerken als een uitgestrekt en open landbouwgebied met een relatief lage bevolkingsdichtheid, afgewisseld met enkele middelgrote kernen als Veendam, Hoogezand-Sappemeer, Stadskanaal, De Pekela's en Emmen. De agrarische sector vormt een belangrijke economische drager voor dit gebied. Voorzieningen worden steeds meer gecentraliseerd en moeilijker bereikbaar (voor ouderen).
- De vraag naar mobiliteit zal naar verwachting veranderen in de komende decennia. Het is lastig om dit precies te voorspellen maar het is aannemelijk dat we ook in het mobiliteitsgedrag een scherpe scheiding zullen zien tussen stad en periferie. In de stedelijke gebieden met een jonge bevolking is het goed om voorbereid te zijn op een groei van het

[1] Conclusie van Commissie Vollebregt – van Ekenstein en beschreven in 'Vierkant voor Werk'
[2] Bron: Planbureau voor de Leefomgeving uit OV Ontwikkelagenda Noord-Nederland 2025

gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Ook in de krimpgebieden is door het verdwijnen van voorzieningen de komende tijd een stijging te zien.

- CO_2 uitstoot: Wereldwijd is het duidelijk dat het aanpakken van het klimaatprobleem urgent is. Het is belangrijk dat de wereld de temperatuurstijging tot maximaal 2^0C weet te beperken. Daarvoor moet de CO_2-uitstoot worden gereduceerd. Nederland en als onderdeel daarvan de provincie Drenthe kan zich niet onttrekken aan dit maatschappelijk thema en heeft minimaal de verplichting om bij ontwikkelingen rekening te houden met de (on)mogelijkheid CO_2 uitstoot terug te dringen.

2c. Wat is het (achterliggende) doel?

Nu we de problemen helder hebben, is het belangrijk te weten waarom we dingen doen, wat is het doel of zijn de doelen.

"Het is 2025, Drenthe bruist van de energie en ondernemerszin voor economie, omgeving en samenleving. Iedereen doet mee en iedereen doet er toe.(…) Er zijn krachtige steden in verbinding met een energiek platteland en sterke bedrijven die duurzame werkgelegenheid bieden. Drenthe heeft ruimte en biedt ruimte. De natuur is leefbaar en we zijn op weg om een energieneutrale provincie te worden. Zodat prachtig Drenthe er ook voor toekomstige generaties is om in te wonen, werken, leren en recreëren. ……."

Citaat: Collegeprogramma 2015-2019 Dynamisch en Ondernemend

Bovenstaande tekst uit het collegeakkoord 2015-2019 geeft goed weer waar we met de provincie Drenthe naar toe willen. Om dit te kunnen bereiken moet Drenthe aangesloten blijven bij de dynamiek in de samenleving. Dit kan door over grenzen heen te kijken en te anticiperen op ontwikkelingen die (ver) buiten onze invloed liggen. Maar ook binnen de provincie, daar waar we zelf invloed hebben, moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan om bovenstaande visie te kunnen realiseren.

Om aantrekkelijk te zijn en te blijven voor bedrijven en bewoners moet er sprake zijn van een goed vestigingsklimaat die tevens de leefbaarheid garandeert of zelfs versterkt. Leefbaarheid en een goed vestigingsklimaat. Dit klinkt mooi, maar wanneer is een gebied nu leefbaar en wanneer is er nu sprake van een goed vestigingsklimaat?

Elk mens heeft zijn eigen definitie van leefbaarheid. Niet iedereen heeft immers dezelfde woon- en werkwensen. In het algemeen wordt de leefbaarheid door verschillende factoren bepaald. Zo wordt er gekeken naar voorzieningen, zoals scholen of ziekenhuizen, milieu, en sociale kenmerken van het gebied, zoals de demografie. Ondanks dat leefbaarheid een containerbegrip is en dus niet eenduidig is, speelt het een grote rol in de keuzes van veel mensen. Huizenprijzen worden vaker bepaald door de omgeving dan door het huis zelf. De leefbaarheid speelt dus een grotere rol dan het materialisme. Het gaat niet om de gebouwen, maar om de mensen en de kwaliteit van de omgeving.

Het vestigingsklimaat van een gebied is erg belangrijk voor veel (startende) ondernemers. Het vestigingsklimaat geeft aan hoe aantrekkelijk het is om een vestiging te openen in een bepaalde stad/ plaats. Het vestigingsklimaat van een locatie wordt bepaald door onder andere de volgende factoren:

- Infrastructuur; hoe is de bereikbaarheid van de locatie, zijn er regelmatig files, hoe is de bereikbaarheid met het openbaarvervoer etc.
- Opleidingsniveau inwoners; aanwezigheid (hoge)scholen en universiteiten en andere onderwijsinstellingen. Door de maakindustrie is in Drenthe behoefte aan lager opgeleide mensen en dus MBO-instellingen.
- Regels van de overheid; belastingen, financiële compensaties, vergunningen, promotie campagnes van de gemeente en het algehele imago van de regio.
- Telecommunicatie-infrastructuur; zijn er snelle (draadloze) communicatie middelen beschikbaar zoals Wifi-locaties en breedband internet.

- Leefbaarheid; de huisvestingmogelijkheden, hoe is het aanbod van huur en koopwoningen in de omgeving?
- Promotie campagnes van lokale gemeente van de stad en het algehele imago van de stad; is de gemeente actief bezig om de regio te promoten ?

Bovenstaande kun je voor de provincie Drenthe samenvatten in: *Een economisch sterk Drenthe is goed (digitaal) bereikbaar, werkt nauw samen met alle stakeholders en streeft naar een ruimtelijk en groene omgeving. Op die manier biedt zij jongeren toekomstbestendige werkgelegenheid, een goed woon- en leefklimaat en voor (jonge) ondernemers een goed vestigingsklimaat.*

2d. Thema / programma doel?

Om de voor de provincie onder 2c beschreven doelen richting 2025 te kunnen halen, moeten we niet stil blijven staan! Stilstaan is achteruit gaan en mobiliteit is daar niet alleen een onderdeel van maar zelfs voorwaardenscheppend. In de hoofdstukken 3, 4 en 5 hebben we achtereenvolgens de trein-, auto- en busverbinding tussen Emmen en Groningen uitgewerkt. In ieder hoofdstuk staat de huidige situatie beschreven en per mobiliteit zijn verschillende oplossingsrichtingen gegeven. Alle drie kunnen al dan niet integraal, bijdragen aan het op orde brengen van de mobiliteit in Drenthe zodat we ook voor toekomstige generaties een aantrekkelijk provincie zijn en blijven om in te wonen, werken leren en recreëren.

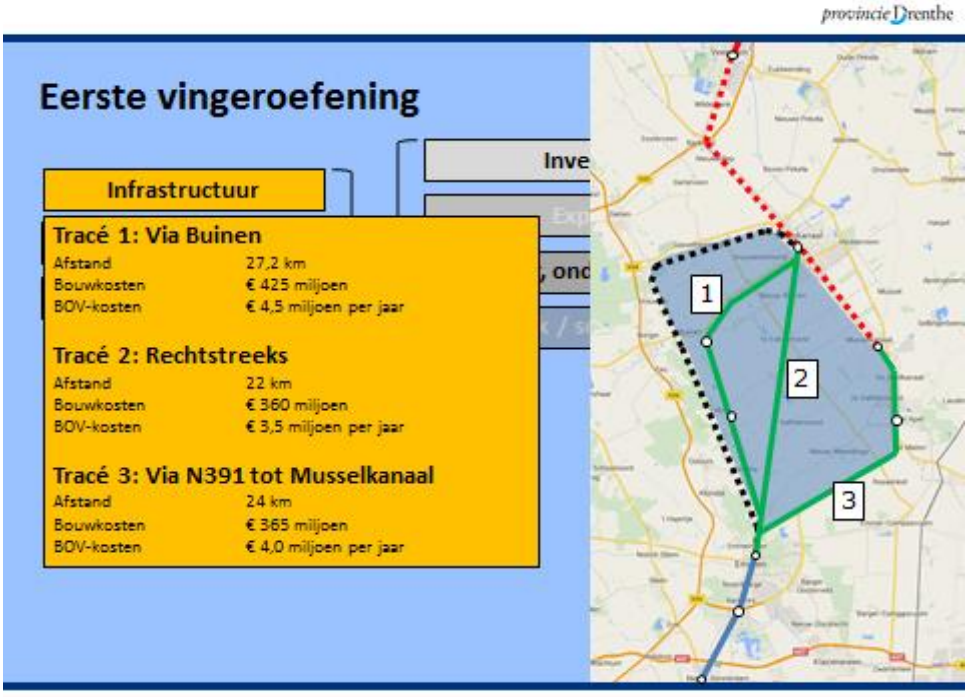
3. Spoorverbinding Emmen – Groningen

3a. Emmen - Stadskanaal

Het college van Drenthe heeft in haar programma opgenomen onderzoek te willen doen naar de haalbaarheid van de spoorverbinding Emmen – Stadskanaal. Zij zien dit als één van de mogelijkheden om de mobiliteit tussen Emmen en Groningen te versterken en de Veenkoloniën (beter) te ontsluiten. Er zijn de afgelopen periode verschillende onderzoeken gedaan naar de mogelijkheden hoe een treinverbinding tussen Emmen en Stadskanaal te exploiteren en welke kosten daar mee gemoeid zijn. De cijfers uit de presentatie van 21 september en in deze notitie vermeld, zijn de eerste verkenningen daarvoor. Dit betekent dat ze een indicatie geven van de kosten maar dat dit ten opzicht van de eindsituatie (realisatiebesluit) gemiddeld zo'n +/- 40% kunnen afwijken. Voor deze fase zijn ze echter prima geschikt om de onderlinge verschillen te laten zien en een keuze te maken over het vervolg.

Op dit moment zijn er vier spoorverbindingen in beeld. Dit zijn:

1. Stadskanaal – Buinen – Emmen
2. Stadskanaal – Emmen (rechtstreeks)
3. Stadskanaal – Musselkanaal – Ter Apel – Emmen
4. De Hondsruglijn



Vooralsnog lijkt het goedkoopste tracé de rechtstreekse spoorlijn van Emmen naar Stadskanaal (2), dwars door de Veenkoloniën en zonder rekening te houden met landschappelijke inpassing en bebouwing. Bij tracé 3 moet naast het realiseren van de verbinding tot Musselkanaal ook rekening worden gehouden met het reactiveren van Musselkanaal – Stadskanaal en het aansluiten op de spoorverbinding Stadskanaal – Veendam. Gezien de kostenraming voor Stadskanaal – Veendam, moet hiervoor rekening worden gehouden met nog zo'n € 35 miljoen.

De Hondsruglijn is de vierde potentiële treinverbinding tussen Emmen en Groningen. Deze verbinding is opgenomen in de railvisie van de provincie. Deze verbinding zal vanaf Emmen tot aan de aansluiting op de lijn Zwolle-Groningen bij de Punt, volledig nieuw moeten worden aangelegd. Deze verbinding is daarmee niet afhankelijk van het realiseren van de spoorverbinding Stadskanaal - Veendam. Voor deze fase is het nog niet nodig om de exacte ligging te weten en deze is dus ook niet bepaald. Onderstaand kaartje geeft een indicatie.



In onderstaande tabellen hebben we alle kosten voor de verschillende tracés op een rijtje gezet. De bedragen zijn exclusief eventuele noodzakelijke grondaankopen en compensatie natuur.

Kosten X € 1.000.000,-	1	2	3	4
Bouwkosten (baanbouw, spoorwerk, beveiliging, kunstwerken)	190	150	175	275
Bijkomende kosten (vastgoed, engineering, kabels en leidingen, kosten ProRail)	180	160	145	300
Reactivering bestaand spoor			35	
Onvoorzien	55	50	47	50
Totaal excl. BTW[3]	**425**	**360**	**395**[4]	**625**

Tabel 1

Kosten per jaar	1	2	3	4
Beheer-, onderhoud en vervangingskosten	€ 4,5 mln.	€ 3,5 mln.	€ 4,0 mln.	€ 6,6 mln.
Kostprijs exploitatie diesel[5]	€ 2,3 mln.	€ 1,9 mln.	€ 2,1 mln.	€ 5,7 mln.
Totale exploitatiekosten	**€ 6,8 mln.**	**€ 5,4 mln.**	**€ 6,1 mln.**	**€ 12,3 mln.**

Tabel 2

3b. Veendam – Groningen

Sinds 2011 rijden er weer treinen tussen Veendam en Zuidbroek(Groningen). De trein rijdt twee keer per uur en stopt naast Zuidbroek, op de stations Sappemeer Oost, Hoogezand-Sappemeer, Martenshoek, Kropswolde, Groningen- Europapark en eindstation Groningen. Naast het treinstation is in de voormalige "Jonkerloods" ook een nieuw overdekt busstation gerealiseerd. Met de komst van een treinverbinding tussen Veendam - Zuidbroek (-Groningen) kwam de Qliner 301 tussen Groningen en Zuidbroek te vervallen. Ondanks dat de Qliner als een hoogwaardig openbaar vervoerproduct kan worden aangemerkt, is het reizigersaantal door de komst van de trein verdubbeld.

[3] De lopende discussie over de aansturing van ProRail kan gevolgen hebben over wel of niet BTW-plichtig zijn van dergelijke maatregelen

[4] In aanvulling op 1 sheet kosten voor reactivering Stadskanaal – Musse kanaal toegevoegd

[5] De consequenties voor de busexploitatie zijn hier niet in meegenomen (dekkingsgraad Qliner is 99%).

3.c Stadskanaal – Veendam

De provincie Groningen heeft de ambitie om ook de spoorverbinding Veendam – Stadskanaal te reactiveren voor personenvervoer. Het succes van reactivering van de spoorverbinding Zuidbroek - Veendam heeft deze wens alleen nog maar versterkt. Reactivering van Veendam – Stadskanaal is echter veel complexer en kost derhalve meer tijd alvorens een definitief besluit kan worden genomen. Dit heeft onder andere te maken met:

- In tegenstelling tot Veendam – Zuidbroek, valt dit traject niet onder de hoofdspoorweginfrastructuur maar onder Lokaal Spoor. Dit betekent dat het traject niet binnen de beheerconcessie van ProRail valt en er andere wet- en regelgeving van toepassing is.
- Omdat het geen hoofdspoorweginfrastructuur is, beraadt ProRail zich of ze bevoegd zijn mee te werken aan het project. In mei 2017 was nog niet duidelijk of ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu tot een overeenkomst komen over een eventuele samenwerking met de provincie Groningen en onder welke voorwaarden.
- Het is bijzonder dat reguliere treinen en stoomtreinen op hetzelfde tracé gaan rijden. Hier worden specifieke veiligheidsmaatregelen voor gevraagd.
- Het tracé is in eigendom van de STAR.

Naast bovengenoemde praktische problemen spelen hier ook de financiële middelen ten aanzien van beheer, onderhoud en vervanging. Uitgangspunt van het ministerie is, dat deze kosten volledig voor de regio zijn. De provincie Groningen heeft ondanks de problematiek en financiën waar nog oplossingen voor moeten worden gevonden, nog steeds de intentie om dit project te gaan realiseren. Dit heeft vooral te maken met het feit dat een dergelijke spoorverbinding bijdraagt aan het stimuleren van economische ontwikkelingen in het gebied (Veenkoloniën). Deze economische structuurversterking zorgt voor verbetering van het vestigingsklimaat en de leefbaarheid van vooral de gemeenten Veendam en Stadskanaal respectievelijk de Veenkoloniën. Goederenvervoer zit niet in de scope van dit project. Dit heeft vooral te maken met het feit dat onderzoeken uitwijzen dat de model split in de toekomst maar minimaal zal veranderen in het voordeel van vervoer per spoor.

3d. Samenvatting en conclusie spoorverbinding Emmen - Stadskanaal

Op dit moment is er tussen Emmen en Groningen goed Openbaar Vervoer in de vorm van een hoogwaardige busverbinding. Het aantal reizigers stijgt nog steeds en dit vraagt om na te denken over hoe deze reizigerstoename goed te faciliteren. Alternatief zou een treinverbinding kunnen zijn waarbij qua imago een treinverbinding ook nog eens beter scoort. De verwachting is, dat net als tussen Zuidbroek en Veendam, bij het realiseren van een treinverbinding, het gebruik van het openbaar vervoer extra zal toenemen. Bij realisatie van Veendam – Zuidbroek was er sprake van verdubbeling van het aantal reizigers ten opzichte van de bus (Qliner). De uiteindelijk te realiseren (extra) reizigersgroei hangt sterk af van het product (snel- /stoptreinen, reistijd en frequentie).

De benodigde middelen om een treinverbinding te realiseren zijn hoog. Naast de eenmalige kosten (€ 360 - € 625 mln.) moet er t.b.v. van de treinexploitatie nog eens jaarlijks rekening worden gehouden met zo'n € 6 mln. tot zelfs € 12 mln. bij de Hondsruglijn. Daar komt nog bij dat het verdienmodel van het OV-bureau sterk wordt aangetast door het weghalen van een rendabele busverbinding en het moeten handhaven / uitbreiden van een busverbinding met een (veel) lage(re) kostendekkingsgraad.

Het realiseren van een spoorverbinding heeft een zeer sterke afhankelijkheid met de realisatie van Stadskanaal – Veendam door de provincie Groningen[6]. Dit is een risico maar tevens een kans. Een kans om samen met de provincie Groningen een lobby richting het ministerie van Infrastructuur en Milieu in te zetten om de kosten van beheer en onderhoud en vervanging (gedeeltelijk) onder te brengen in de beheerconcessie van ProRail.

[6] Deze afhankelijkheid geldt niet voor de Hondsruglijn

4. (Auto)wegverbinding Emmen - Groningen

Zoals er meerdere wegen naar Rome leiden, zijn er ook meerdere wegen om van Emmen (Zuidoost Drenthe) naar (Oost-) Groningen te gaan.

Routes	Wegnummers	Afstand	Reisduur
1. Emmen-Groningen	N34 – A28	60,5 km	57 minuten
2. Emmen-Beilen-Groningen	N381 – A28	75,2 km	59 minuten
3. Emmen-Hoogeveen-Groningen	A37 – A28	99,1 km	67 minuten
4. Emmen-Veendam-(Oost)Groningen	N391 - N366 - N33 - A7	96,4 km	75 minuten

Tabel 3

4a. Emmen-Groningen (N34-A28)

De N34 is de belangrijkste verbinding tussen Emmen en Groningen (stad) en is de afgelopen 10 jaar opgewaardeerd naar een volwaardige autoweg met ongelijkvloerse kruisingen. Dit heeft er toe geleid dat de economische structuur in de regio is versterkt en de verkeersintensiteit op parallelwegen zoals de N376 is afgenomen. Op dit moment is de verkeersintensiteit met een groot aandeel vrachtwagens op (delen van) de weg hoog. Hierdoor ontstaan er regelmatig gevaarlijke situaties. Onverantwoord inhalen, keren op de weg en te weinig afstand zijn, naast de landelijke tendens dat bestuurders in het verkeer veel afgeleid zijn als gevolg van het gebruik van sociale media, veelal de oorzaken van ongevallen op deze weg. Het totaal aantal ongevallen ligt hoog, echter in verhouding tot de verkeersintensiteit, springt de N34 er ten opzichte van vergelijkbare (provinciale) wegen niet uit.

Er is veel onderzoek gedaan naar de N34. Vragen over de verkeerintensiteit per wegvak, herkomst en bestemming van de voertuigen, verhouding personenauto / vrachtauto etc. zijn allemaal onderzocht. Voor deze notitie gaat het te ver om de uitkomsten in detail toe te lichten. Hieronder de belangrijkste conclusies:

- er is maar een klein deel van de automobilisten dat het hele traject Emmen – Groningen aflegt (17%);
- de autonome groei zal op sommige wegvakken meer dan 20% bedragen (2014-2030);
- de drukste wegvakken zijn:
  - Zuidlaren – De Punt (A28)
  - Annen – Zuidlaren
  - Gasselte - Gieten
  - Aansluiting Gieten – Verkeersplein Gieten;
- het aandeel vrachtverkeer op de N34 is relatief hoog;
- juist op de minder drukke wegvlakken is de intensiteit van het vrachtverkeer het hoogst;
- waardoor er op de N34 vaak 'peloton vorming' plaatsvindt achter vrachtwagens;
- veel ongevallen op de N34 zijn te wijten aan gedrag van automobilisten (het op onverklaarbare wijze terechtkomen op de verkeerde weghelft).

De N34 wordt als een onveilige weg ervaren. Ondanks dat de gegevens uitwijzen dat de N34 objectief en relatief gezien niet onveiliger is dan de gemiddelde provinciale wegen, ligt hier wel een verantwoordelijkheid bij de provincie hier wat mee te doen. Gegeven het feit dat gedrag moeilijk is te beïnvloeden – wat niet wil zeggen dat je hier niets aan kunt en moet doen[7] – zal de meest effectieve oplossingsrichting aan de harde kant moeten worden gezocht. Naast verkeersveiligheid en doorstroming draagt (partiële) verbreding ook bij aan het nog verder versterken van de economische structuur van de regio. Uit een eerste verkenning blijkt dat partiële verdubbeling als fasering naar het volledig verdubbelen van de N34 mogelijk is. De kosten voor volledige verdubbeling van de N34 worden geraamd op € 150 miljoen. Ook ten behoeve van weginfrastructuur zal de provincie Drenthe middelen moeten reserveren voor beheer en onderhoud. De kosten hiervoor worden bij volledige verdubbeling geraamd op ruim € 1,2 miljoen. Net als in hoofdstuk 3 gaat het hier om een eerste indicatie en kunnen de uiteindelijke kosten nog op +/- 30% uitkomen.

[7] http://www.provincie.drenthe.nl/onderwerpen/verkeer-voertuigen/wegen/n34/nieuws-n34/@121687/provincie-drenthe/

4b. Emmen-Beilen-Groningen (N381-A28) en Emmen-Hoogeveen-Groningen (A37-A28)

Naast (partieel) verbreden / verdubbelen van de N34, kan ook worden ingezet op het verleiden van automobilisten om een andere route te nemen en eventueel afwaarderen van de N34. De routes via de N381 en A37 hebben voldoende capaciteit om dit aan te kunnen. Zoals onder 4a aangegeven, is er op de N34 maar een beperkt aantal weggebruikers die Emmen – Groningen vice versa als herkomst en bestemming hebben. Dit betekent dat zelfs indien 100% van die weggebruikers een alternatieve route zouden kiezen, de verkeersintensiteit op de N34 niet voldoende afneemt. Daar komt bij dat het veranderen van een route een vorm van gedragsverandering is. Dit is echter lastig te beïnvloeden. Ten opzichte van de N34 moet meer kilometers worden gereden waardoor men langer onderweg is en de kosten stijgen. Belangrijke overwegingen van automobilisten (personen- en vrachtverkeer) om de N34 te nemen en dus extra lastig om te beïnvloeden.

4c. Emmen-Veendam-(Oost-)Groningen (N391-N366-N33-A7)

Deze verbinding is qua afstand én reisduur geen realistisch alternatief om de intensiteit op de N34 terug te dringen. Wel wordt deze verbinding door zowel de provincie Groningen als ons gezien als een goede ontsluiting van de Veenkoloniën. De afgelopen jaren is daarom veel geïnvesteerd in deze wegen en wordt dit nog steeds gedaan.

De N366 en een deel van de N391 zijn inmiddels volledig een 100-kilometerweg met ongelijkvloerse kruisingen. Daar waar dit nog niet zo is, wordt dit bij de N391 nog gedaan. Over het laatste deel - rondweg Emmen – is de provincie in gesprek met de gemeente Emmen om dit deel over te nemen en ook aan te pakken.

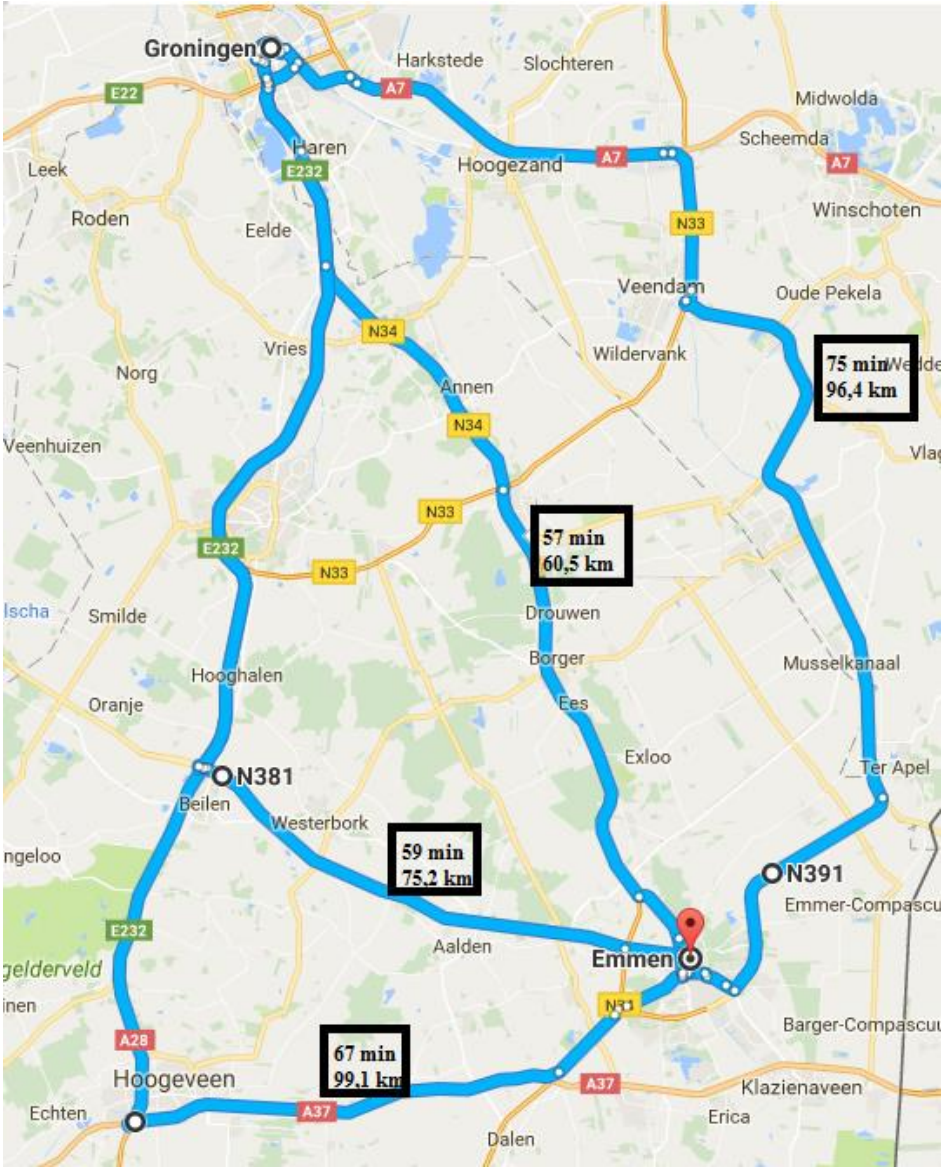
4d. Samenvatting en conclusie weginfrastructuur Emmen-Groningen

Succesvol beleid (Duurzaam Veilig) van de provincie Drenthe om verkeer zo veel mogelijk te bundelen op de hoofdwegen (waaronder de N34), heeft als gevolg dat de N34 de laatste jaren veel drukker is geworden. De verwachting is dat deze trend zich in de toekomst doorzet. Op sommige wegvakken wordt zelfs een stijging van 20% verwacht.

De hoge verkeersintensiteit, waaronder veel vrachtverkeer, is de grootste oorzaak van ongevallen waardoor de N34 nu als onveilig wordt ervaren. De N34 is en blijft ook in de toekomst de belangrijkste en drukste wegverbinding tussen Emmen en Groningen. Het aanpassen en/of stimuleren van het gebruik van alternatieve routes en of gebruik openbaar vervoer, zal de verkeersintensiteit niet voldoende doen laten afnemen. De verbinding via het oosten is al voor een groot gedeelte aangepakt maar leidt niet tot een verschuiving en daardoor daling van de verkeersintensiteit op de N34. Wel is dit een route die bijdraagt aan de ontsluiting en daarmee leefbaarheid van de Veenkoloniën.

Begin november 2016 is de campagne gestart om automobilisten op onveilig rijgedrag te wijzen en bewust te maken van de gevaren van o.a. gebruik smartphones, keren op de weg en inhalen. Dit is een begin maar zal naar verwachting niet voldoende zijn om het aantal ongevallen voldoende terug te dringen.

.



Overzichtskaartje met afstand en reistijd per route

5. Busverbinding Emmen – Groningen

Voor realisatie van een spoorverbinding tussen Emmen-Stadskanaal is het noodzakelijk dat de provincie Groningen de spoorverbinding Veendam-Stadskanaal gaat reactiveren. Deze afhankelijkheid is, ondanks de intentie van de provincie Groningen, een risico. Daar komt bij dat bij positieve ontwikkelingen / besluitvorming aangaande de spoorverbinding, de verwachting is dat het daadwerkelijk gaan rijden van treinen tussen Emmen en Stadskanaal nog minimaal 10 jaar gaat duren. Als (tijdelijk) alternatief is daarom gekeken naar hoe we de huidige busverbinding tussen Emmen en Groningen nog verder kunnen opwaarderen en/of aanvullen.

5a. Huidig Openbaar Vervoer aanbod (Groningen – Emmen)

De vervoersrelatie Emmen – Groningen is één van de drukste en rendabelste buslijnen van Nederland. Deze buslijnen worden door het OV-bureau Groningen Drenthe (verder OV-bureau genoemd) aanbesteed en beheerd waarbij zij tevens opbrengstverantwoordelijk is. De Qliners 300/305 rijden in hoge frequentie via de N34 en A28 van Groningen naar Emmen en vice versa. Volgens de cijfers van het OV-bureau stijgt het aantal reizigers nog steeds. Voor de korte- en middellange termijn wordt nu gezocht naar een oplossing om de (potentiële) vraag naar het gebruik van het OV op dit traject met de bus te kunnen verwerken, bijvoorbeeld de inzet van dubbeldeks materieel en bussen op de vluchtstrook A28. Net als bij het autoverkeer, is er maar een beperkt aantal doorgaande reizigers dat tussen Emmen en Groningen reist. Dit zijn voornamelijk studenten. De grootste groepen forenzen reizen tussen Borger en Emmen en Gieten en Groningen.

Omdat door de hoge verkeersintensiteit het rijden van 100 km/h vaak niet haalbaar is, gaat de huidige dienstregeling uit van 80 km/h. De Qliners 300 en 305 worden mede daardoor nu gereden met bussen die een maximum snelheid 80 km/h kennen. Dit heeft als voordeel dat, in tegenstelling tot de bussen met een maximum snelheid van 100 km/h, (incidenteel) staanplaatsen zijn toegestaan waardoor er in de spits geen reizigers achterblijven.

5b. Optimaliseren busverbinding Emmen-Groningen

5b1. Qliners 300

In de regio Zuidoost Drenthe – Groningen en de Veenkoloniën zijn de inwoners voor het gebruik van de steeds meer centraal gelegen voorzieningen, veelal afhankelijk van de auto. Dit kan het openbaar vervoer waarbij de hiervoor regulier beschikbare middelen steeds meer onder druk komt te staan, nooit oplossen. Wel kan het autobezit in deze regio ingezet worden als onderdeel van de ketenmobiliteit. Bijvoorbeeld door zorg te dragen voor goede overstappunten met voldoende parkeerplaatsen en fietsenstallingen, van auto/(elektrische) fiets op het openbaar vervoer (zie ook paragraaf 6a2 hub's).

Specifiek voor de verbinding Emmen – Groningen ziet het OV bureau kansen voor een overstappunt gelijk als Borger en Gieten in Emmen, direct aan de N34. In combinatie met de hoge frequentie – in de spits minimaal iedere 10 minuten een bus – en het mogen en kunnen rijden van 100 km/h, is de verwachting dat het gebruik van het openbaar vervoer verder zal stijgen.

Belangrijke voorwaarden voor reizigers om het openbaar vervoer te overwegen zijn betrouwbaarheid, voorspelbaarheid en comfort. Voldoende voorspelbaar en betrouwbaar, heeft vooral te maken in hoeverre de bus kan doorrijden en de kans dat de eindbestemming op tijd wordt gehaald. Net als bij de auto, heeft ook de bus op deze verbinding te maken met congestie. Naast het vele vrachtverkeer op de N34, zijn de verkeerspunten 'rotonde Gieten' en het in- en uitrijden van de stad Groningen, belangrijke oorzaken van vertraging.

5b2. Ontsluiting Veenkoloniën

Het OV bureau heeft in 2016 onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een snelbusdienstregeling Stadskanaal – Ter Apel – Emmen. Uit het onderzoek blijkt dat geen van de vijf onderzochte varianten voldoende extra betalende reizigers oplevert om een sneldienst tussen deze plaatsen te rechtvaardigen. Het vrijmaken van middelen zou ten koste gaan van de bestaande busdienstregeling. Het aantal reizigers dat daarmee wordt gedupeerd, is groter dan het aantal extra reizigers dat profijt van een snelbusdienstregeling heeft. De conclusie is dat de kostendekkingsgraad dusdanig negatief is, dat met de nu geldende uitgangspunten, het verbeteren van het OV-product tussen Stadskanaal - Ter Apel – Emmen, en daarmee het beter ontsluiten van de Veenkoloniën, niet haalbaar is.

5c. Samenvatting en conclusie busverbinding Emmen-Groningen

Om meer mensen in dit gebied in het openbaar vervoer te krijgen en daarmee de bereikbaarheid van voorzieningen verbetert, CO_2 reductie wordt behaald en de verkeersintensiteit op de N34 vermindert, is het een vereiste dat de ketenmobiliteit goed is georganiseerd. Voor de busverbinding Emmen – Groningen kan het realiseren van een OV-opstapplaats N34/Emmen daar naar verwachting goed aan bijdragen. Door verdere frequentieverhoging en goede voorzieningen indien er toch moet worden gewacht, zal het rijden met het openbaar vervoer voor een nog grotere groep aantrekkelijker worden.

De overweging van het OV bureau om de Qliner 300 met 100 km/h bussen te willen (en kunnen) laten rijden draagt bij aan het comfort doordat in deze bussen geen staanplaatsen geoorloofd zijn. Dit is overigens ook meteen een uitdaging. Vooral in de spits wanneer de congestie groot is, zal de meerwaarde qua snelheid en daarmee reistijdreductie zeer beperkt zijn.

Het direct ontsluiten van de Veenkoloniën door middel van openbaar vervoer via de N366 /N391, is onder de huidige geldende voorwaarden en met de beschikbare middelen niet haalbaar.

6. Aanpalende project(ideeën) en ontwikkelingen

In dit hoofdstuk staat de stand van zaken van relevante ontwikkelingen, lopende projecten en ideeën beschreven. Er is geprobeerd hier zo volledig mogelijk de actuele stand van zaken weer te geven, maar projecten gaan door. Dit kan betekenen dat op moment van lezen er reeds nieuwe ontwikkelingen zijn. Daar waar dit speelt mag u er vanuit gaan dat, tenzij anders aangegeven, dit niet van invloed is om een weloverwogen besluit te nemen over het vervolg.

Algemeen

De samenstelling van de bevolking heeft invloed op de mobiliteit in een gebied. Uit onderzoek van het Kennisinstituut Mobiliteit komt naar voren dat ouderen in 't algemeen minder mobiel zijn en vaker voor de auto kiezen dan voor het Openbaar Vervoer. In steden met een jonge bevolking is juist een groeiende behoefte aan OV- en fietsvoorzieningen. Voor Noord-Nederland zien we dat de bevolking krimpt in de perifere delen en gaat groeien in de stedelijke gebieden. Werkgevers zijn geneigd zich te vestigen op plekken met een groot aanbod van potentiële werknemers. De verwachting is daarom dat de groei van bedrijvigheid en werkgelegenheid zich in de toekomst zal concentreren in de stedelijke netwerken.

De energietransitie is een van de belangrijkste trends en kan grote gevolgen hebben. Een andere trend die deels in het verlengde van de digitalisering ligt, is het verschuiven van de aandacht voor aanleg van nieuwe infrastructuur naar beter gebruik van bestaande infrastructuur, terwijl de kwaliteit van de dienstverlening hoog moet blijven (Beter Benutten en Anders Benutten). De ICT-ontwikkeling biedt daar grote kansen en ligt aan de basis van een ingrijpende verandering van hoe wij infrastructuren gebruiken zoals bijvoorbeeld de zelfrijdende voertuigen. Hier wordt op een heel andere manier gebruik gemaakt van infrastructuur en van energie. Iets wat consequenties heeft voor onze infrastructuur

6a. Anders Benutten

Afname van draagvlak voor voorzieningen in het landelijk gebied en de schaalvergroting van deze voorzieningen, zorgen voor een verdergaande concentratie van werken, onderwijs en zorg in de centrumdorpen en steden. Door deze verschuiving groeien de centrumdorpen en steden, maar krijgt het toch al ijle landelijk gebied waaronder de Veenkoloniën, te maken met een verdere afname van inwoners en voorzieningen.

Met Anders Benutten wordt gekeken hoe in krimpgebieden de bereikbaarheid van bovenlokale voorzieningen het best gewaarborgd kan worden. Hierbij rekening houden met reistijd, draagvlak en haalbaarheid. Bij het zoeken naar oplossingen worden de volgend uitganspunten toegepast:

- het direct betrekken van bedrijfsleven en zorginstellingen;
- het aanspreken op eigen gedrag en verantwoordelijkheden;
- het zoeken naar niet traditionele (infrastructurele) maatregelen als informatievoorziening en inrichting.

Projecten die onder andere door Anders Benutten worden samengebracht zijn:

6a1. Zelfrijdende voertuigen

Naast economische perspectieven bieden zelfrijdende voertuigen[8] ook vele maatschappelijk voordelen. Het belangrijkste voordeel dat wordt gezien is, dat de verkeersveiligheid verder kan worden verbeterd. In potentie behoort realisatie van een doel als nul verkeersdoden tot de mogelijkheden. Tegenover deze voordelen staan mogelijke nadelen en in ieder geval nog veel onzekerheden. We weten nog niet wat de gevolgen zullen zijn voor onze mobiliteit en ruimtelijke inrichting. Er zijn dus nog veel vragen en het is nog niet duidelijk waar het precies naar toe gaat, maar dat er in de (nabije) toekomst wat gaat veranderen is wel iets waar bij besluitvorming over investeringen in de infrastructuur rekening mee moeten houden.

Op 13 september 2016 hebben de drie noordelijke provincies en de gemeente Ooststellingswerf een intentieverklaring Autonoom Vervoer ondertekent. Wij willen de mogelijkheden verkennen om autonoom (collectief) vervoer in te zetten als middel om de bereikbaarheid en leefbaarheid van krimpregio's en dunbevolkte gebieden in Noord-Nederland te behouden en verbeteren.

[8] B j zelfr jdende voertuigen worden hier personenauto's, vrachtauto's, bussen en people mover bedoeld.

6a2. HUB's

De hub's of ketenknooppunten krijgen een belangrijke rol binnen het OV-netwerk. Deze hub's worden de schakel tussen het openbaar vervoer, het publiek vervoer (zie 6a3.) en andere vervoermodaliteiten. Daarom wordt bij deze haltes extra aandacht besteed aan comfortabele en toegankelijke haltes, sociale veiligheid, (dynamische) reisinformatie, (veilige) parkeervoorzieningen voor auto en fiets en bijvoorbeeld voorzieningen om een elektrische fiets op te laden. Belangrijk voor deze notitie is dat ook wordt bekeken welke andere voorzieningen aan deze hub's gekoppeld kunnen worden om het platteland leefbaar te houden. Een brede werkgroep werkt, op initiatief van het OV-bureau Groningen Drenthe, een standaardisering voor deze Hub's in Drenthe en Groningen uit. De hub's zijn onderdeel van de Netwerkvisie OV (zie bijlage 3).

6a3. Publiek Vervoer

Sinds de wet Personenvervoer 2000 zijn de provincies Drenthe en Groningen en de gemeente Groningen verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer in beide provincies. Het gaat om collectief vervoer, voor iedereen toegankelijk, dat zich kenmerkt door een vaste lijnvoering en dienstregeling (aanbodafhankelijk). Daarnaast kent het huidige openbaar vervoer vormen van kleinschalig vervoer zoals bijvoorbeeld de Regiotaxi. Het openbaar vervoer per bus wordt in beide provincies gezamenlijk aanbesteed door het OV-bureau Groningen Drenthe. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor verschillende vormen van doelgroepenvervoer. Denk daarbij aan het WMO-vervoer, WSW-vervoer en leerlingenvervoer. Gemeenten besteden dit vervoer veelal aan.

Toenemende kosten en een afnemend beschikbaar budget maakt dat er al jaren wordt gesproken over een meer effectieve en doelmatige organisatie van deze twee vervoersvormen. De verwachting is dat door nog slimmere combinaties, het wegnemen van belemmerende vervoersvoorwaarden en het toepassen van innovatieve (plan)technieken een hogere mate van efficiency behaald kan worden.

Een andere belangrijke aanleiding voor het project Publiek Vervoer is het verdwijnen van voorzieningen op het Drentse en Groningse platteland en de concentratie ervan in de grote kernen, terwijl tegelijkertijd bevolkingskrimp optreedt buiten de bevolkingscentra als Assen en Groningen. Dit heeft gevolgen voor de vervoersstromen en dat gaat veelal gepaard met hogere kosten. Met het project Publiek Vervoer willen de gemeenten en provincies de integratie van dit vervoer vorm geven waarbij het doel is zoveel mogelijk reizigers de mogelijkheid te bieden om zelfstandig, efficiënt en betaalbaar te reizen en waarbij personen die niet zelfstandig kunnen reizen passend vervoer wordt aangeboden.

6a4. Combinatie personen- en pakkettenvervoer (Demand Responsive Transport)

In dunbevolkte landelijke gebieden van Drenthe is zowel het transport van personen als van pakketten en producten een financiële uitdaging. Met Demand Responsive Transport (DRT) wordt hierin een slimme combinatie aangebracht waarbij gebruik gemaakt wordt van bestaande OV- voorzieningen en huidige pakket- en productenleveranciers, die vervolgens weer aansluiting geeft op een hoogwaardiger OV-lijn.

6b. Grensoverschrijdende spoorverbinding Rheine - Emmen

Vanuit het Grafschaft Bentheim en de deelstaat Nedersaksen heeft de Provincie het verzoek gekregen om mee te denken naar de (on)mogelijkheden van het doortrekken van de treindienst Bad Bentheim – Nordhorn – Neuenhaus via Coevorden naar Emmen. In een later stadium wil men deze via de nieuwe spoorverbinding Emmen – Stadskanaal – Veendam verlengen vanaf Rheine in Duitsland en naar Groningen in Nederland. Een dergelijke rechtstreekse verbinding naast de regionale stoptreinen zal betekenen dat, afhankelijk van de gekozen dienstregeling, er extra stukken dubbelspoor en/of passeermogelijkheden moeten worden gerealiseerd.

Op 31 maart 2016 is tijdens de spoorbijeenkomst in Wildlands, zowel door de Nederlandse als Duitse partijen, de intentie uitgesproken om te gaan voor de spoorverbinding Emmen – Coevorden - Nordhorn – Rheine voor personenvervoer. Na deze bijeenkomst is er door de Bentheimer Eisenbahn / Grafschaft Bentheim / Provincie Drenthe een studie uitgevoerd naar de kansen van deze verbinding.

Uit dit onderzoek naar 'Maatschappelijke effecten van de spoorverbinding Emmen – Rheine' blijkt dat er een reizigerspotentie is en dat dit voornamelijk toerisme en sociale reizigers betreft (zie tabel 6).

Werknemers	± 180 personen/dag
Scholieren / studenten	± 330 personen/dag
Sociale reizigers	± 460 personen/dag
Toeristen	± 515 personen/dag
Totaal	**± 1.530 personen/dag**

Tabel 4

Op 4 november jl. hebben de provincie en de gemeenten Emmen en Coevorden de resultaten van dit onderzoek afgestemd en bepaald dat zij samen met de Duitse partners willen gaan voor realisatie van personenvervoer tussen Rheine – Nordhorn – Coevorden en uiteindelijk Emmen.

In de periode december 2016 – mei 2017 wordt er onder leiding van de Bentheimer Eisenbahn een nadere Maatschappelijke kosten-baten analyse uitgevoerd. De afspraak is dat de regio hier nauw bij wordt betrokken. Het doel is om in september 2017 een Duits-Nederlandse intentieovereenkomst te ondertekenen waarin naast de intentie ook de middelen (vooral aan Duitse zijde) worden vastgelegd. Dit laatste is vooral van belang omdat er in januari 2018 verkiezingen in Nedersaksen zijn.

De infrastructurele maatregelen voor het doorrijden naar Coevorden zitten vooral aan Duitse zijde. Wil men doorrijden naar Emmen, moet ook rekening worden gehouden met kosten aan Nederlandse zijde. Kosten die ook nodig zijn om de ambitie van de Vechtdallijnen te realiseren[9]. Wij gaan onderzoeken of er gezien het internationale karakter hier financieringsmogelijkheden liggen in Europa.

6c. CO_2-neutrale spoorsector

De Nederlandse spoorsector werkt al jaren aan verduurzaming door energie-efficiëntie te verbeteren en het energieverbruik te vergroenen. Het spoor is daardoor nu al het meest duurzame transportmiddel in Nederland, op fietsen na. Met het Convenant "Samen realiseren we een CO_2-neutraal spoor"[10] gaat de sector nog een stap verder. Met dit convenant willen de partners[11] in 2050 een CO_2 –neutrale spoorsector gerealiseerd hebben. De scope van deze visie richt zich op de Nederlandse railsector: alle goederen- en reizigersvervoerders op het spoorwegnet, plus de infrastructuur, stations en werkplaatsen. Het gaat hierbij om energiegebruik voor het rijden van de treinen, de bouw en onderhoud van dit materieel, alsmede de materialen voor bouw, onderhoud en afdanking/sloop van infrastructuur en stations.

Om uiteindelijk te komen tot een CO_2 –neutrale voetafdruk, moet alle energieverbruik worden vergroend. Daarbij spelen de mogelijkheden voor verdere elektrificatie van dieseltreinen en de mogelijkheid om diesel te vervangen door biobrandstoffen een belangrijke rol. De provincie Groningen heeft onlangs besloten om de dieselspoorlijnen niet te elektrificeren maar in te zetten op de ontwikkeling van o.a. waterstoftrein.

6d. Inzet elektrische bussen[12]

Het dagelijks bestuur van het OV-bureau Groningen Drenthe heeft in het kader van het verduurzamen van het openbaar vervoer, in juni 2016 besloten in te zetten op elektrificatie van de Q-link. Het OV-bureau heeft de opdracht gekregen dit uit te werken met als doel de invoering van een aantal elektrische bussen nog tijdens de huidige concessie. Er ligt een voorstel om medio / eind 2017 elektrische bussen in te zetten op Q-link groen (Zuidhorn-Groningen).

[9] Vier treinen per uur tussen Zwolle en Emmen

[10] Intentieverklaring met daarin de visie van de Nederlandse spoorsector voor 2050, getekend op 28 november 2015 in Rotterdam/Train to Paris

[11] Deze partners zijn: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Railforum, KNV, ProRail, NS, Arriva, Transdev, DB Schenker Rail, Syntus en provincie Groningen

[12] Bron: Voorstel Duurzaamheid en capaciteit DB OV-bureau Groningen Drenthe



Foto 1 Elektrische bus Eindhoven vanaf december 2016

De trein scoort veelal beter dan de bus maar mogelijk kan toekomstige (elektrische / waterstof) sneller rijdende Q-linerbus op het traject Emmen-Groningen dicht in de buurt komen en daarbij ook bijdragen aan de CO_2 reductie.

6e. Goederenvervoer

Met het aantrekken van de economie groeit ook het goederenvervoer. (Meer) vrachtwagens op de weg leveren voor het overige wegverkeer vaak hinder en/of vertraging op. Deze hinder bepaalt voor een belangrijke mate ook de verkeersveiligheid op de N34.
Het vervoer per spoor blijft sterk achter bij de weg. Dit komt vooral doordat de kosten relatief hoog zijn en de faciliteiten niet altijd optimaal. Daar komt bij dat transport per spoor pas aantrekkelijk wordt indien er minimaal over 300 km vervoerd moet worden. Binnenlands vervoer per trein is, ondanks de initiatieven in Coevorden en Veendam om meer vervoer per spoor te realiseren, dus vaak niet rendabel. Onderzoeken wijzen uit dat in de (nabije) toekomst niet of nauwelijks verandering in de modal split weg/spoor is te verwachten, ondanks dat er ten behoeve van het vervoer per spoor wordt geïnvesteerd in de infrastructuur.

6f. Spoor Dalen – Hoogeveen

Er ligt een idee om een spoorverbinding Dalen – Hoogeveen te realiseren als alternatief voor de spoorverbinding Emmen-Stadskanaal-Veendam. Na een eerste quick scan is de conclusie dat deze mogelijkheid niet voldoende interessant is om verder uit te werken. Om door te kunnen reizen naar Groningen zal er overgestapt moeten worden in Hoogeveen. Doorrijden in Hoogeveen is geen optie omdat de spoorwegcapaciteit op het traject Hoogeveen-Groningen dit niet toelaat. De overstap en de reistijd die negatief is ten opzichte van de auto, maakt dat deze spoorverbinding geen alternatief voor automobilisten zal zijn

Samenvatting en conclusie hoofdstuk 6

Dit hoofdstuk laat zien dat er vele ontwikkelingen zijn die in meer of mindere mate gaan over mobiliteit dan wel een raakvlak hebben met mobiliteit. Het doel van Anders Benutten om in krimpgebieden voorzieningen bereikbaar te houden door bestaande en nieuwe ontwikkelingen bij elkaar te brengen, maakt dat deze gebieden ontsloten blijven en de leefbaarheid minimaal gelijk blijft maar mogelijk zelfs verbeterd. Door van aanbodafhankelijk naar vraagafhankelijk te sturen en daarbij de bewoners en bedrijven uit het gebied te betrekken, creëer je draagvlak. Het ontwikkelen van hub's, die verder gaan dan een voorziening voor het openbaar vervoer en de ambitie die Publiek Vervoer heeft om betaalbare mobiliteit tot in de periferie en voor iedereen toegankelijk te houden, maakt dat de krimpgebieden zoals de Veenkoloniën, leefbaar blijven. Later zullen daar ongetwijfeld ook de zelfrijdende voertuigen een belangrijke rol in gaan spelen. Voor zowel de oudere, die zelf niet meer auto kan / mag rijden als ook voor de jongeren waarvoor het hebben van een eigen auto niet meer zo vanzelfsprekend is als vroeger.

We hebben met z'n allen een verantwoordelijkheid om de CO_2 –uitstoot terug te brengen. Met vervoer per spoor kun je hier een stap in zetten. Echter de zelfrijdende elektrische voertuigen als ook het initiatief om te starten met inzetten van elektrische bussen, is de trein niet automatisch meer de enige oplossing. CO_2-neutraal spoor in 2050 maakt dat het in de toekomst nog gaan rijden met

dieselmaterieel geen optie is. Door de besluitvorming van provinciale staten om in Groningen de regionale sporen niet te gaan elektrificeren, zal er voor een andere hybride tractievorm moeten worden gekozen. Ook hier gaan de ontwikkelingen door en zal er te zijner tijd een alternatief beschikbaar zijn. Ook voor het goederenvervoer zou het spoor een goed alternatief zijn, daar waar het om CO_2 reductie gaat. Toch wijzen onderzoeken uit dat het vervoer per spoor ook in de toekomst sterk achterblijft bij weg en binnenvaart, zelfs wanneer je de spoorcapaciteit ten behoeve van het goederenvervoer uitbreidt.

7. Kansen en bedreigingen

Kansen

- Openbaar vervoer (per spoor) kan voor sommige automobilisten een goed alternatief zijn voor de auto. Maar dan moet het wel betrouwbaar, betaalbaar en comfortabel zijn. Wanneer reistijd werktijd kan worden, het voor- en natransport goed geregeld is en de reis(tijd) voorspelbaar, dan wil men openbaar vervoer best in overweging nemen en zal een bepaalde categorie automobilisten overstappen. Op een aantal van deze voorwaarden scoort de trein beter dan de bus, echter loont het de moeite om samen met de provincie Groningen en het OV-bureau te onderzoeken in hoeverre de huidige goede (HOV-) busverbindingen tussen Zuidoost Drenthe en Groningen nog verder verbeterd kunnen worden en wat daar voor nodig is.

- In tegenstelling tot spoorweginfrastructuur, kan weginfrastructuur gefaseerd worden gerealiseerd zonder daarbij de ontwikkeling van de spoorweginfrastructuur in de weg te staan. Er ligt een kans om in afwachting van verdere besluitvorming over de spoorverbinding Veendam-Stadskanaal, op relatief korte termijn maatregelen te nemen die bijdragen aan de verkeersveiligheid en doorstroming van de bus.

- Naast dat de regio de aanleg van nieuw infrastructuur in beginsel voor een groot deel voor eigen rekening zal moeten nemen, moet zij tevens jaarlijks aan de verplichting van de volledige BOV-kosten voldoen. Mede gezien initiatieven zoals de 'OV Ontwikkelagenda Noord-Nederland' en het 'OV Toekomstbeeld' en de ambities op gebied van CO_2 reductie etc., zien wij een kans(je) om samen met de provincie Groningen te lobbyen bij met ministerie van Infrastructuur en Milieu om de spoorverbinding (deels) onder de beheerconcessie van ProRail onder te brengen en daarmee een bijdrage aan de beheer- onderhouds- en vervangingskosten op zich te nemen.

Overwegingen

- Er vanuit gaande dat bij het realiseren van een treinverbinding er sprake is van jaarlijks in verhouding tot bus zeer hoge exploitatie- en BOV-kosten, overwegen om de extra exploitatiekosten nodig om een verbeterde (snel) busdienstregeling voor de Veenkoloniën als provincie(s) te financieren.

- In afwachting van de besluitvorming rond Veendam – Stadskanaal overwegen om het OV bureau te vragen samen met de provincies Groningen en Drenthe een businesscase voor een optimale busdienstregeling tussen Emmen en Groningen op te stellen waarbij uit wordt gegaan van:
    - een dienstregeling met 100 km/h bussen;
    - opstapplaats Emmen / N34;
    - uitgaande van congestievrij 100 km/h rijden en dus van (partiële) verbreding van de N34, geen vertraging bij rotonde Gieten en bij de stad Groningen;
    - twee keer twee varianten;
        1. met en zonder uitbreiding van een sneldienst tussen (Veendam-) Stadskanaal – Ter Apel – Emmen
        2. wel en niet realisatie reactivering Veendam-Stadskanaal.

Bedreigingen/aandachtspunten

- Aanleg spoorweginfrastructuur:
    - er door de lange doorlooptijd aangaande onderzoeken, besluitvorming en realisatie van (nieuw) spoorweginfrastructuur, niets / te weinig aan de geconstateerde problemen wordt gedaan.
    - financiële haalbaarheid dan wel druk op financiële middelen (kosten BOV) van de Provincie Drenthe;
    - consequenties natuur en inpassing van een aantal oplossingsrichtingen.

- Vervoer van vracht zal als gevolg van het aantrekken van de economie steeds meer toenemen. Onderzoeken wijzen uit dat het aantrekkende vrachtvervoer vooral via weg en binnenvaart zal plaatsvinden en maar een klein percentage (zo'n 5%) per spoor.

- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is op dit moment niet bereid om een financiële bijdrage te leveren aan zowel de aanleg als de beheer-, onderhoud- en vervangingskosten van regionale spoorweginfrastructuur projecten. Het gesprek van de provincie Groningen met het ministerie over zowel de jaarlijkse onderhoudskosten als wel de gesprekken aangaande hoofdspoorweginfrastructuur versus lokaal spoor, verlopen zeer moeizaam.

- De kans is aanwezig dat ProRail niet bereid is om de nieuwe spoorweginfrastructuur onderdeel te laten worden van het hoofdspoorwegnet. Dit betekent dat de verbinding Emmen-Stadskanaal (of de Hondsruglijn) Lokaal Spoor wordt en daarmee de provincie zelf een beheer- en onderhoudsorganisatie moet inrichten en verantwoordelijk voor is.

- Alleen (partieel) verbreden van de N34 is niet voldoende om de wegverbinding tussen Emmen en Groningen voldoende op te waarderen. Rotonde Gieten en in- en uitrijden van de stad Groningen moet in de scope worden meegenomen.

- Per 1 januari 2017 is de OV-studentenkaart uitgebreid voor MBO-studenten van 16 en 17 jaar. Dit zal een impuls geven aan de vraag naar openbaar vervoer in en tussen de steden. Anderzijds is het ook onduidelijk wat er in de toekomst met de OV-studentenkaart gaat gebeuren. Al jaren speelt er een discussie of deze kaart al dan niet (in deze vorm) moet blijven.

8. Conclusies

- De geïnventariseerde problemen vragen verschillende en/of aanvullende infrastructurele oplossingsrichtingen.

- Goede infrastructuur is belangrijk voor het vestigingsklimaat en ontsluiting van een gebied. Maar hoe en welke infrastructuur daar het best aan bijdraagt, vraagt een weloverwogen en integrale afweging waarbij rekening dient te worden gehouden met (innovatieve) digitale ontwikkelingen.

- Goed georganiseerde ketenmobiliteit, realiseren infrastructuur om een gecombineerde reis te maken, is een voorwaarden om (veel) meer mensen gebruik te laten maken van het openbaar vervoer.

- Een leefbaar Veenkoloniën betekent niet voor iedereen hetzelfde. Bewoners en bedrijven in het gebied hebben verschillende behoeften en zijn ook nu al aangewezen op de auto. Betere ontsluiting en bereikbaarheid van voorzieningen zal dit niet veranderen.

- Een treinverbinding:
    - zal de economische structuur tussen beide steden en in de veenkoloniën, sterk verbeteren en daarmee de regio een economische impuls geven;
    - zal naar alle waarschijnlijkheid meer reizigers trekken dan openbaar vervoer per bus. Ook na verdere optimalisering van de Qliners tussen Emmen en Groningen;
    - zal de verkeersintensiteit op met name de N34 niet voldoende terugdringen. Dit komt enerzijds omdat de drukte en daarmee de gevaarlijke situaties vooral door het vrachtverkeer wordt veroorzaakt en anderzijds het herkomst- en bestemmingsonderzoek aangeeft dat de treinverbinding maar voor een klein deel van de huidige weggebruikers een alternatief zal zijn.

- (Partieel) verbreden N34:
    - sluit goed aan bij de vervoersbehoefte op hele traject;
    - biedt mogelijkheden om comfort en reistijd bus te verbeteren;
    - goed alternatief voor groei vrachtverkeer;
    - draagt bij aan de doorstroming en de verkeersveiligheid;
    - kan gefaseerd worden uitgevoerd en daarmee als overbrugging dienen (zie conclusie hierna).

- Verder verbeteren van de busdienstregeling:
    - is een goede oplossing voor de tijd die nodig is om meer duidelijkheid te krijgen over en realiseren van de spoorverbinding Stadskanaal – Veendam;
    - is goed om ervaring en kennis op te doen over resultaat (financieel en probleemoplossend vermogen) en dit meenemen in het besluit over wel/niet realiseren van een spoorverbinding Emmen – Stadskanaal;
    - bij positieve besluitvorming over realisatie van Emmen - Stadskanaal als overbrugging tot daadwerkelijk gaan rijden van treinen;

- Projecten benoemd in het programma Anders Benutten zijn gericht op de leefbaarheid van krimpgebieden en daarmee de bereikbaarheid en ontsluiting van de Veenkoloniën.

- Het realiseren van de grensoverschrijdende spoorverbinding Emmen – Coevorden – Bad Bentheim – Rheine heeft geen afhankelijkheid met de spoorverbinding Emmen – Stadskanaal.

- Elektrificatie van de spoorlijn is in verband met de besluitvorming door de provincie Groningen om de regionale spoorlijnen niet te elektrificeren, uitgesloten. Alternatief zijn batterij- / waterstoftreinen. Mede hierdoor zal het goederenvervoer per spoor op dit traject geen optie zijn, tenzij ook hier naast vooral het gebruik van de huidige elektrische locomotieven alternatieven gebruikt gaan worden.

- Goederenvervoer per spoor zal ondanks dat het economisch steeds weer beter gaat, niet veel toenemen. Onderzoeken wijzen overigens uit dat verschuiving van wegtransport naar het goederenvervoer per spoor minimaal zal zijn. Wel de binnenvaart trekt aan.

- Kosten aanleg spoorweginfrastructuur minimaal twee keer zo hoog als volledige verdubbeling van de N34.

- De exploitatiekosten en de gebruikersvergoeding trein zijn vele malen hoger dan de exploitatiekosten van de bus.

Bijlage 1

Problemen	**Gevolgen**	**Oplossingsrichtingen**	**Concrete oplossingen** (tot nu toe onderzocht en/of uitgevoerd)
1. Zuidoost Drenthe is onvoldoende ontsloten	• Neg. voor vestigingsklimaat • Neg. voor economische groei • Niet voldoende gekwalificeerde arbeidskrachten	• Beter benutten infrastructuur • Vernieuwen infrastructuur • Uitbreiden / nieuwe infrastructuur	• Opwaarderen N391 / N366 • Verdubbelen Emmen-West – Emmen Centrum • Rondweg Emmen • Opwaarderen N34 • Realiseren spoorverbinding Emmen-Groningen (en /of Emmen-Coevorden-Rheine)
2. Vervoersrelatie Emmen-Groningen groeit	• Capaciteit OV niet voldoende • Neg. voor vestigingsklimaat • OV geen alternatief voor auto → verkeersintensiteit N34 / CO_2 emissie	• Uitbreiden HOV-buslijnen • Reistijd verkorten (door infra-aanpassingen / uitbreiding)	• Inzet dubbeldeksmaterieel • Inzet elektrische bussen (CO_2 reductie) • Optimaliseren busdienstregelingen tussen Emmen en Groningen • Realiseren spoorverbinding Emmen-Groningen • Spitsmijden
3. Hoge verkeersintensiteit N34 (relatief veel vrachtverkeer)	• Onveilig gedrag weggebruikers (a.g.v. peloton vorming) • Relatief veel ongevallen • Meer CO_2 uitstoot	• (partieel) Verbreden N34 • Gedragsbeïnvloeding weggebruikers • OV-aantrekkelijker maken • Ervaren overlast vrachtverkeer verminderen	• Opwaarderen N34 • Campagne 'N34 Samen richting nul verkeersslachtoffers' • Spitsmijden
4. Leefbaarheid krimpgebieden staan onder druk (waaronder de Veenkoloniën)	• Voorzieningen verdwijnen waardoor mobiliteit stijgt • Dorpen vergrijzen verder (leegloop) • OV-aanbod komt onder druk	• Alternatieve voorzieningen OV • Ontwikkeling van informatie- en communicatie technologie	• Inzet zelfrijdende voertuigen • 5G / breedband internet • Opwaarderen N391/N366 • Anders benutten (hub's / DRT)
5. CO_2 – uitstoot	• Negatief invloed op klimaat	• Energietransitie • Auto → Openbaar vervoer • Vrachtauto → spoor/binnenvaart	• CO_2 – neutrale spoorsector • Realiseren spoorverbinding Emmen-Groningen • Inzet (elektrische) zelfrijdende voertuigen • Ontwikkelingen volgens b.v. methodiek 'Aanpak duurzaam GWW'
6. Verandering van de vraag naar mobiliteit	• Groei OV en fiets? → voldoende capaciteit • Groei weggebruik? → voldoende capaciteit	• Voldoende fietsvoorzieningen • Auto → Openbaar vervoer • Auto → spitsmijden	• Fietsparkeren (IenM / IPO) • OV-ontwikkelagenda 2025 • Toekomstbeeld OV
7. Schaarse financiële middelen van het rijk	• Beheer, onderhoud en vervanging en exploitatiekosten zullen steeds vaker voor rekening komen van de regio	• Rekening houden met blijvende schaarste aan publieke middelen • Op zoek gaan naar besparing en/of efficiency in het regionaal OV	• hub's • Publiek Vervoer • Energietransitie • Bij uitbreiding spoorweginfrastructuur structureel BOV / exploitatie kosten reserveren • Regionale lobby IenM en EU

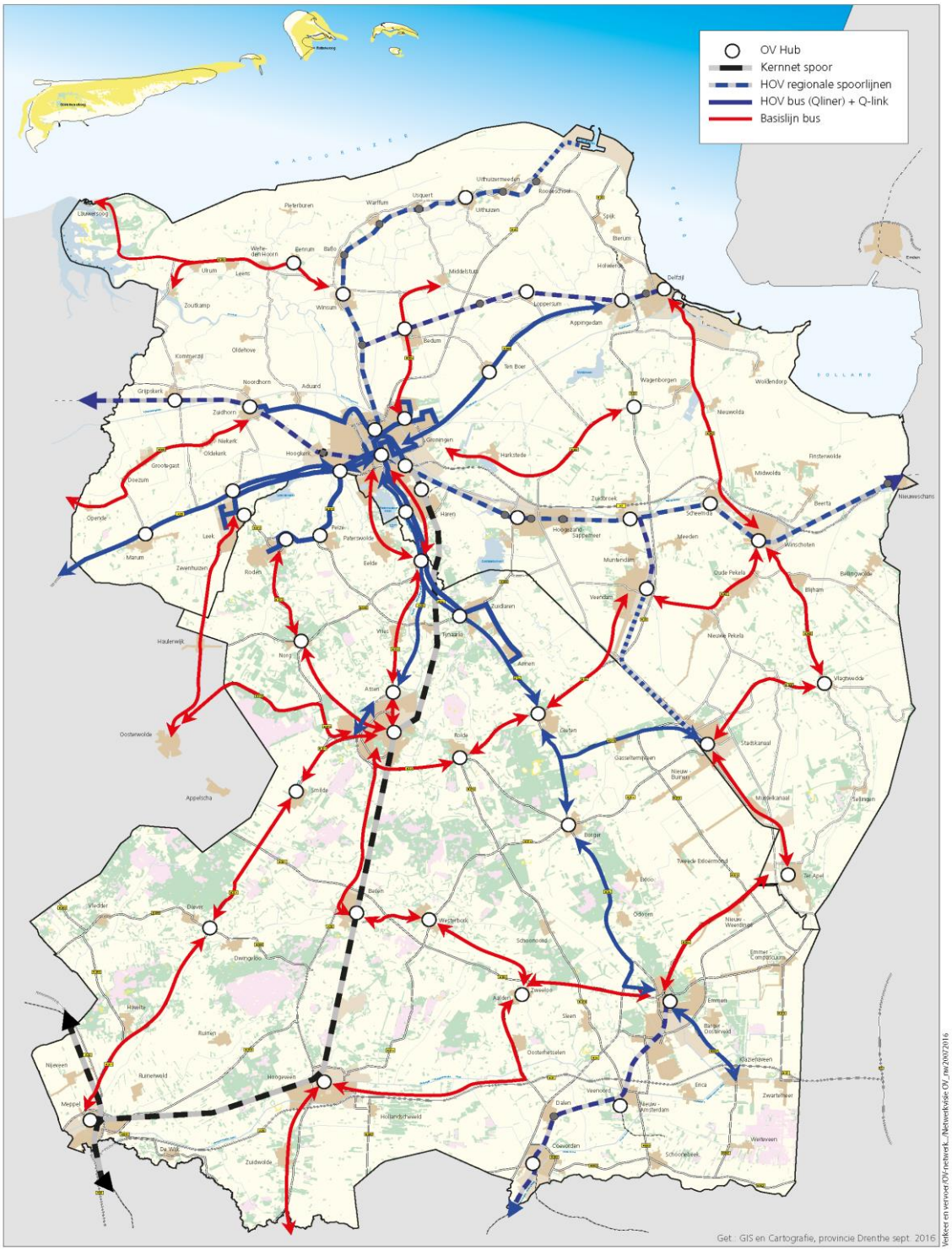
Oplossingen	Draagt bij aan ontsluiten/bereikbaarheid Zuidoost Drenthe	Verlagen Verkeersintensiteit / verhogen veiligheid N34	Draagt bij aan leefbaarheid Veenkoloniën	Opmerkingen
Opwaarderen N366/N391 - Rondweg Emmen	-	-	++	• Is vergevorderd en doel is ontsluiting / leefbaarheid Veenkoloniën; • Zal niet of nauwelijks als alternatieve route voor Emmen-Groningen dienen
Opwaarderen / verbreden N34 / verdubbelen Emmen W- Emmen C	++	++	-	• Verschillende mogelijkheden (2+2, partieel, bus- / vrachtwagenbaan) en kan gefaseerd worden gerealiseerd. • Kosten-baten t.o.v. spoorverbinding positiever
Spoorverbinding Emmen – Stadskanaal	+	-	- Afhankelijk van de gekozen dienstregeling	• Versterkt de economische structuur in de regio; • kosten- / baten is minder goed dan alternatieve OV-oplossingen; • Business case voor OV-bureau wordt slechter (verlies meest rendabele buslijnen) • Onzekerheid Veendam-Stadskanaal blijft voorlopig een risico. • Lost verkeersintensiteit N34 niet voldoende op (en moet ook hier nog steeds geïnvesteerd worden).
Optimaliseren busdienstregeling en comfort	+	-	+	• In combinatie met verbreden N34 kan dit een goed alternatief voor spoor worden • Met nieuw materieel ook CO_2-red. .
Sturen op gedrag (spitsmijden, andere routes/ rijgedrag)	0	-	0	• Goede investering maar niet voldoende
Projecten uit Anders Benutten	+	--	+	• Verschillende initiatieven gebundeld die bijdragen aan leefbaarheid Veenkoloniën
Verbeteren digitale infrastructuur	0	-	+	• Meer thuiswerken, versterken vestigingsklimaat etc.

-- draagt helemaal niet bij - draagt zeer beperkt b j 0 niet van invloed + draagt bij ++ maximale oplossing voor probleem

Bijlage 2

Netwerkvisie OV

Hoogwaardige lijnen, basisnet en aanvullende diensten, met knopen en transferpunten



Verbinding Groningen - Emmen

Quickscan MKBA

Inhoud

1. Inleiding 1
2. Uitgangspunten 5
3. Alternatieven & referentiesituatie 8
4. Vervoerwaarde analyse 17
5. Effecten 18
6. Maatschappelijke kosten en baten 21
7. Gevoeligheidsanalyse 23
8. Conclusie 25

BIJLAGE: Bronnen en literatuur





1. Inleiding (1/2)

- Aanleiding onderzoek

Provinciale Staten in Drenthe is voornemens te investeren in het verbeteren van de verbinding Emmen – Groningen. Dit kunnen investeringen zijn in spoorweginfrastructuur of in weginfrastructuur. Om een weloverwogen integrale afweging te kunnen maken, is onderzoek gedaan naar de onderlinge verschillen in kosten en baten. Daarvoor zijn de volgende uitgangspunten van belang. Het onderzoek moet:

- Zicht geven op oplossingsrichtingen die passen bij de probleemstelling (het oplossen van mobiliteitsknelpunten, verbeteren van de bereikbaarheid van Zuidoost Drenthe, ontsluiting en daarmee leefbaarheid van de Veenkoloniën en de verkeersveiligheid);
- Ondersteunend zijn aan de notitie opgesteld door de provincie Drenthe en daarmee:
  - de kostenraming van de alternatieven valideren;
  - middels een MKBA de onderlinge verschillen laten zien.

- Doel Quick scan MKBA

Als onderdeel van het gevraagde onderzoek is een Quick scan MKBA uitgevoerd. Doel is het leveren van een bijdrage aan de onderbouwing voor een integrale en weloverwogen keuze tussen de oplossingsrichtingen spoor en weg als onderdeel van het vernieuwen, aanpassen en/of verbeteren van de infrastructuur tussen Emmen en Groningen.

De Quick scan MKBA is niet alleen toegepast om de maatschappelijke baten van een investering inzichtelijk te maken, maar vooral om de verschillen tussen de oplossingsrichtingen (investeren in weginfrastructuur of investeren in spoorinfrastructuur) inzichtelijk te maken, zodat er een integraal en afgewogen keuze kan worden gemaakt.







1. Inleiding (2/2)

- Diepgang

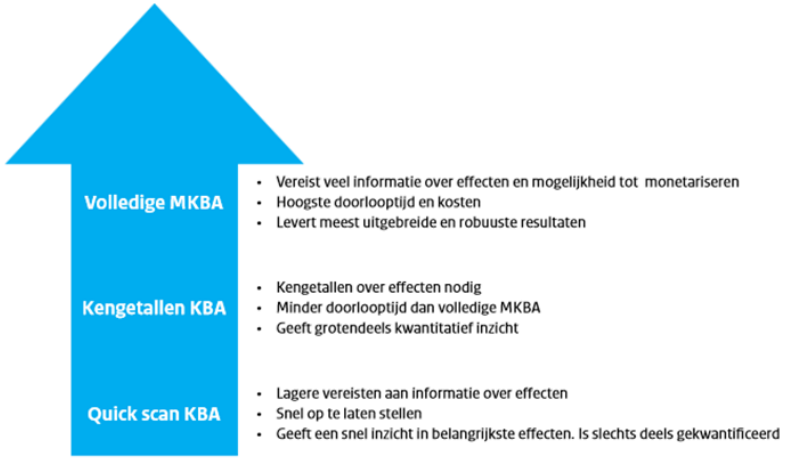
Over het algemeen worden drie typen MKBA's onderscheiden, te weten een Quick scan KBA, een kentallen KBA en een volledige MKBA. Voor dit onderzoek is gekozen voor een Quick scan KBA. Hierin worden onderbouwde aannames gedaan die een indicatie geven van de omvang van effecten. Alleen de belangrijkste kosten en baten worden daar waar mogelijk gekwantificeerd.

- Methodologie

De Quick scan KBA is uitgevoerd op basis van een aantal generieke en een aantal project specifieke uitgangspunten. Voor de generieke uitgangspunten is aangesloten op de standaard MKBA-systematiek zoals in Nederland toegepast (CPB/PBL, 2013).

- Aanpak

De voorliggende analyse is tot stand gekomen op basis van reeds uitgevoerde onderzoeken door de Provincie en/of externe partijen, kentallen en bewerkingen door experts. Daar waar resultaten van reeds uitgevoerde onderzoeken zijn meegenomen in deze MKBA, is verwezen naar de bijbehorende documenten (zie Bijlage I, Bronnen en literatuur). De gekozen aanpak geeft een goede indicatie van de orde grootte van de effecten.



2. Uitgangspunten (1/3)

- Prijspeil en indexering

Alle effecten zijn gewaardeerd in constante prijzen van het gekozen basisjaar. Kosten en baten zijn daar waar van toepassing gecorrigeerd voor een verandering in het algemeen prijspeil (gemeten als inflatie). De bedragen in de KBA zijn 'reële' bedragen, uitgedrukt in 'euro's van het basisjaar' of 'prijspeil van het basisjaar'.

De Quick scan KBA hanteert het basisjaar 2017 en een indexeringspercentage van 2,0 %.

- Discontering

Een euro in de toekomst is niet alleen minder waard door inflatie, maar ook omdat mensen meer waarde hechten aan een euro nu dan aan een euro later. Hierdoor hebben toekomstige kosten of baten van een maatregel in de ogen van de consument minder waarde naarmate zij verder in de toekomst liggen.

Om kosten en baten op verschillende momenten in de tijd vergelijkbaar te maken hanteert de Quick Scan KBA een contante waarde berekening. Alle toekomstige bedragen zijn met een discontovoet teruggerekend naar de contante waarde in één bepaald jaar (2017).

De Quick scan KBA hanteert een (reële) discontovoet van 4,5 % conform de richtlijnen voor MKBA's bij infrastructurele projecten.



2. Uitgangspunten (2/3)

- Vervoerswaarde analyses

Voor de Quick scan MKBA is gebruik gemaakt van reeds uitgevoerde studies en bewerkingen door experts op gegevens beschikbaar gesteld door de provincies Drenthe en Groningen en het OV Bureau. Voor de analyse is geen zelfstandige vervoerwaardestudie uitgevoerd.

- Fasering

Voor alle alternatieven is voor de vergelijkbaarheid van de alternatieven in de MKBA een aantal algemene aannamen gedaan.

- Start bouw in 2020, met een aangenomen bouwtijd per alternatief
- Zichtperiode van 100 jaar vanaf start exploitatie (na oplevering alternatief)
- Tijdstip van aanschaf van materieel (treincomposities) is in het jaar voorafgaand aan de start van de exploitatie
- Materieel heeft een levensduur van 30 jaar

- BTW

Alle bedragen in de Quick scan MKBA zijn inclusief BTW, in overeenstemming met het advies van het CPB voor opstellen van MKBA's.

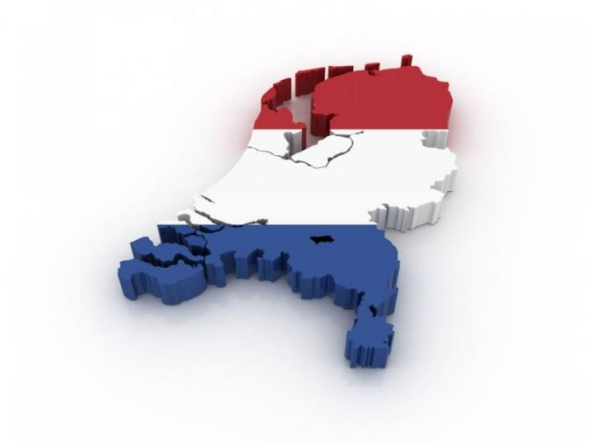
- WLO scenario

Voor de ontwikkeling van de Nederlandse economie op de lange termijn zijn door CPB en PBL in 2015 economische scenario's opgesteld. Deze worden gebruikt voor prognose van de reistijdwaardering (Value of Time, VoT) en de groei van reizigers/ voertuigen. De Quick scan MKBA gaat uit van een gemiddeld scenario (tussen hoog en laag in) Er is geen groei verondersteld na zichtjaar 2040.



Royal HaskoningDHV

2. Uitgangspunten (3/3)



- Nationale Scope

De uitgevoerde MKBA gaat uit van een nationale scope. De maatschappij waarvoor de kosten en de baten inzichtelijk zijn gemaakt betreft daarmee het perspectief van de BV Nederland. De keuze voor de scope van de MKBA, zijnde 'Nationaal' of 'Regionaal' heeft geen invloed op de resultaten analyse. Zo verwachten we geen positieve effecten die elders in het land tot negatieve effecten leiden (of vice versa). Ook verwachten we geen nationale en/of regionale subsidies die een onderscheidend effect kunnen hebben tussen de twee oplossingsrichtingen. Het uitgaan van een regionale scope 'Drenthe' is bovendien niet passend bevonden, omdat daarmee een verbinding tussen twee regio's wordt beoordeeld op het voordeel voor één van die regio's.

- Doortrekking spoor Duitsland

Vanuit Duitsland bestaan plannen voor het doortrekken van de spoorlijn uit Bad Bentheim naar Coevorden/Emmen en eventueel Groningen. Het doortrekken van de spoorlijn uit Duitsland kan invloed hebben op de resultaten van de MKBA. Al is de vraag of dat enige omvang heeft. De Quick scan MKBA is echter niet gericht op het onderbouwen van het wel of niet doen van een investering in Duitsland. Daarom is de doortrekking in Duitsland niet opgenomen in de af te wegen projectalternatieven. Een inschatting van het mogelijke (extra) effect van de doortrekking is wel in een gevoeligheidsanalyse opgenomen (zie hoofdstuk 7.)

3. Alternatieven & referentiesituatie

- In de Quick scan MKBA Groningen – Emmen beschouwing we twee oplossingsrichtingen: investeren in spoorinfrastructuur en investeren in weginfrastructuur op het nog te realiseren deel weg en spoor. Per oplossingsrichting zijn er twee alternatieven. De Quick scan MKBA vergelijkt uitvoering van deze alternatieven met de referentiesituatie (ofwel het nul-alternatief of 'niets doen'). De volgende alternatieven zijn meegenomen:
  - Spoor 1 - Tracé Hondsrug;
  - Spoor 2 - Tracé Veenkoloniën;
  - Weg 1 - N34 volledig 2x2;
  - Weg 2 - N34 deels 2x2.
- De Quick scan MKBA neemt ook de positieve of negatieve effecten mee op de busdienst die gebruik maakt van de N34 (buslijn 300). De analyse rekent deze effecten toe aan de spoor- en wegalternatieven. Dit betekent dat er geen sprake is van een separaat bus alternatief.



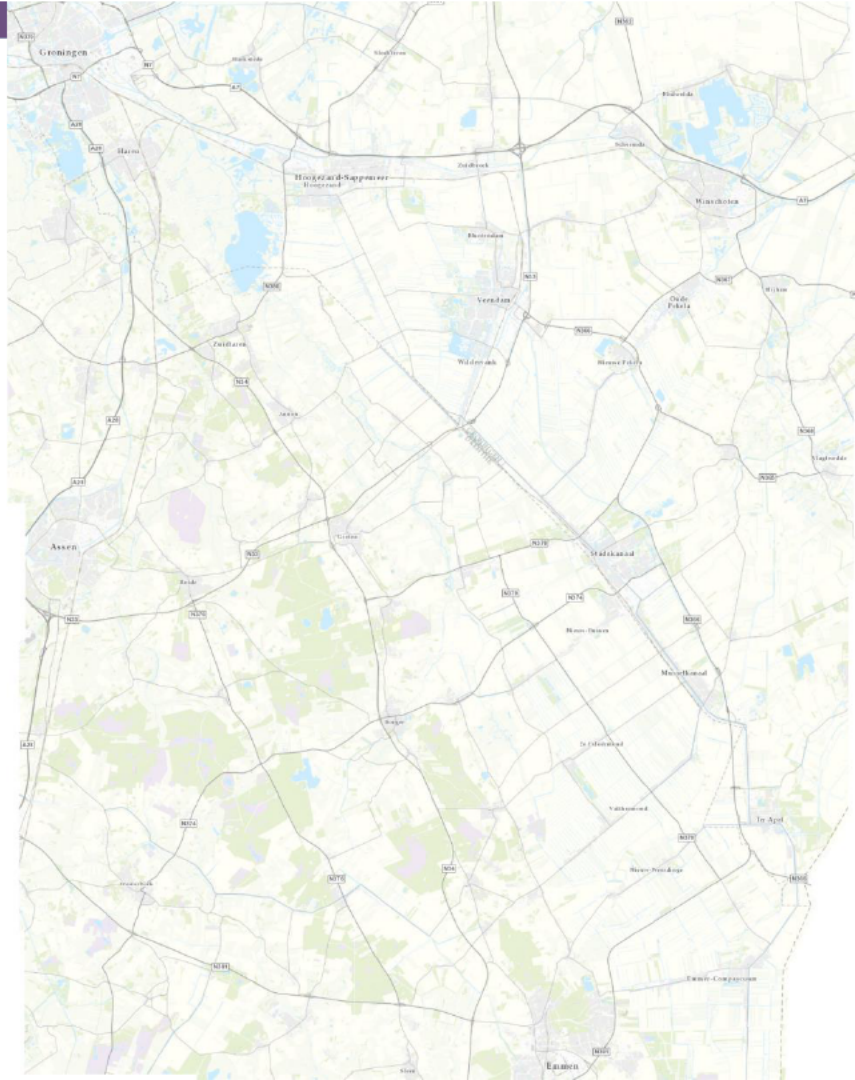


Nul-alternatief

De beoordeling van de alternatieven in de MKBA is uitgevoerd op basis van het verschil met de referentiesituatie ofwel het nul-alternatief. De referentiesituatie is de huidige situatie, maar met inbegrip van de autonome ontwikkelingen. In het nul-alternatief zijn de volgende autonome ontwikkelingen voorzien, waarbij onderscheid is gemaakt naar spoor en weg, maar ook het uitgangspunt voor busvervoer is aangegeven:

- Spoor en bus
  - Groningen - Winschoten, toevoeging sneltrein
  - Veendam - Stadskanaal wordt als autonoom beschouwd. Er ligt nog geen formeel realisatiebesluit voor dit deel, maar er zijn wel verregaande plannen voor uitvoering. Veendam - Stadskanaal zit niet in de investering en ook niet in de vervoerwaarde van de alternatieven. Rekening is gehouden met een dienstregeling van 2 treinen per uur. Mocht de spoorlijn Veendam-Stadskanaal niet door gaan, dan vervalt ook alternatief spoor 2 Tracé Veenkoloniën;
  - Buslijn 300 conform dienstregeling 2018, met inzet van 5 dubbeldekkers.

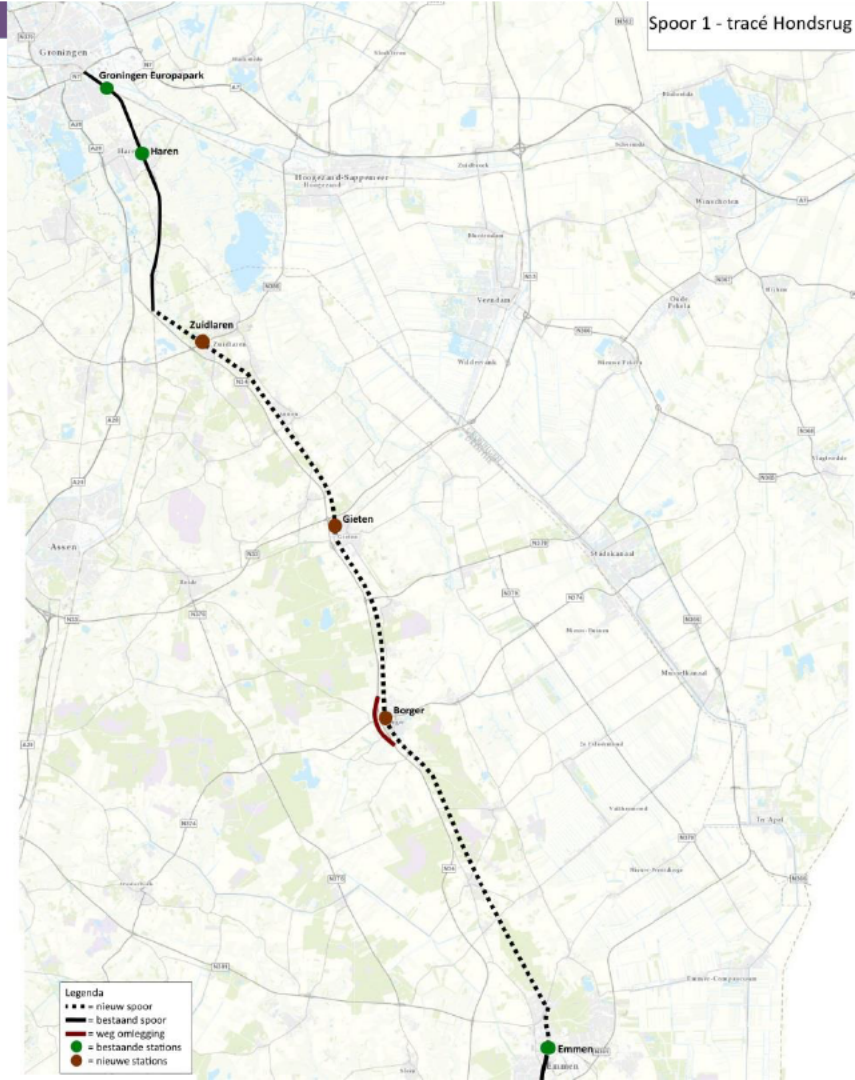
- Weg
  - Verdubbeling van de N34 tussen Emmen en Coevorden, bestaande uit de twee volgende delen:
    - N381 – Emmen-west;
    - A37 – Coevorden.
  - Het als onderdeel van verbetering verkeersveiligheid N34 ongelijkvloers maken van de volgende aansluitingen N34 en voorbereiden op een eventuele verdubbeling:
    - Exloo;
    - Klijndijk.



Alternatief Spoor 1 – Tracé Hondsrug (1/2)

Het alternatief spoor 1 – tracé Hondsrug bestaat uit het realiseren van een nieuwe spoorlijn tussen het huidige station Emmen en de spoorlijn tussen Assen en Groningen bij de Punt. Het tracé komt voort uit de spoorvisie Drenthe 2040. De spoorlijn is zoveel mogelijk gebundeld met de huidige N34, alleen bij Borger is een omlegging van de weg meegenomen, aangezien ter plaatse van de aansluiting Borger onvoldoende ruimte is om zowel het spoor als de weg in te passen. De hoofkenmerken zijn onderstaand beschreven:

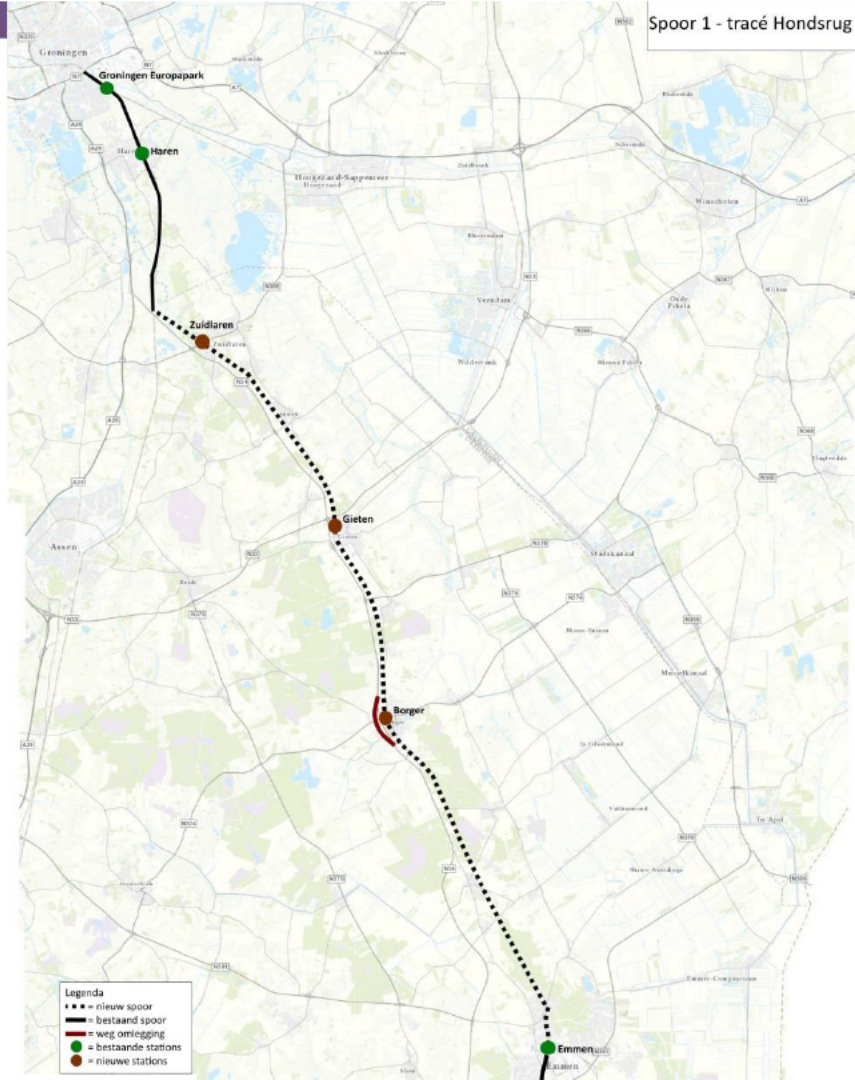
- Enkel spoor (42 km);
- Aansluiting bestaand tracé Groningen - Zwolle en Emmen – Zwolle, treinen kunnen doorrijden;
- Geen bovenleiding, ook niet geschikt voor toekomst (wel elektrische aandrijving met bijvoorbeeld waterstof);
- Geen goederenvervoer;
- Voldoen aan ontwerpvoorschriften (OVS) ProRail;
- Bundeling met N34, oostelijk van weg en aansluitingen;
- N34 bij Borger wordt verschoven (westelijke omlegging) voor ruimte spoortracé;
- Verdiepte ligging spoor, kruisende wegen erover heen;
- 3 nieuwe stations: Borger, Gieten, Zuidlaren;
- De dienstregeling op deze lijn bestaat uit 2 sneltreinen en 2 stoptreinen per uur;
- Buslijn 300 vervalt.



Alternatief Spoor 1 – Tracé Hondsrug (2/2)

In navolgende tabel de belangrijkste kunstwerken die meegenomen zijn in de investeringskosten van dit alternatief:

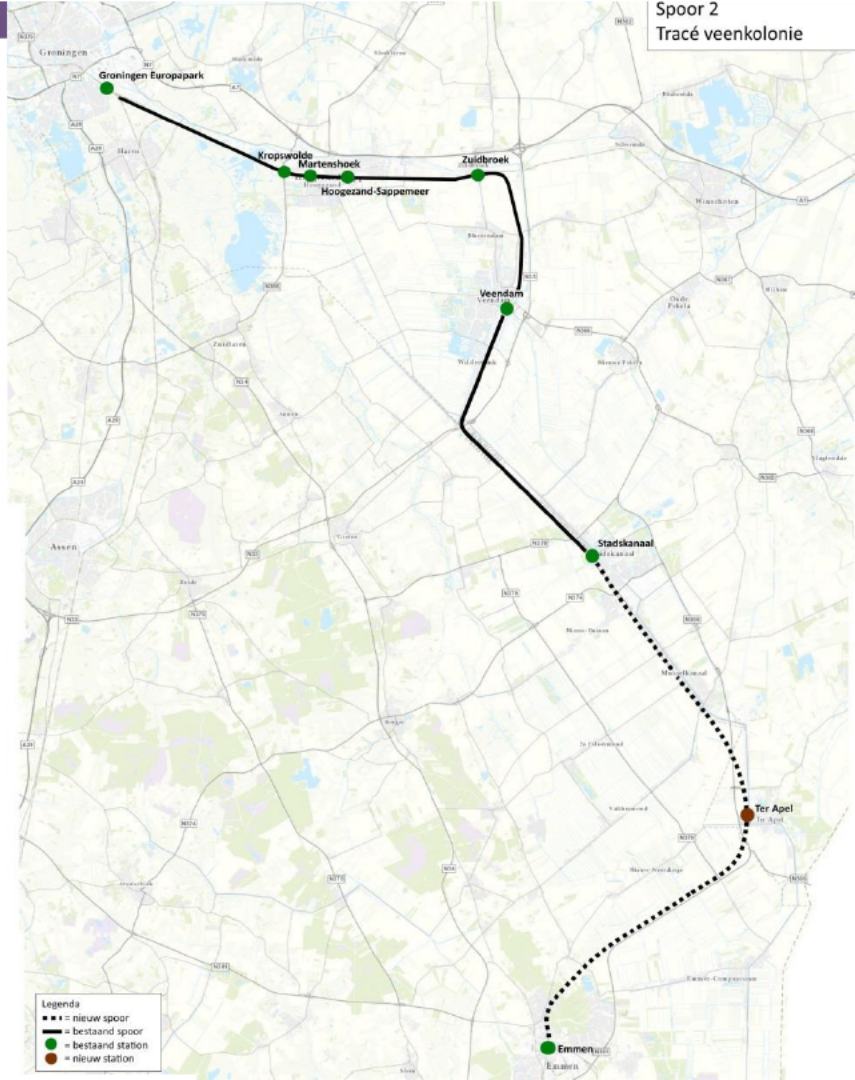
Ongelijkvloerse kruisingen		Stations en overige infra
N386	Steenhopenweg Drouwen	Aansluiting met overloopwissels bij De Punt
Borgweg Westlaren	N374	Zuidlaren
Anlooër weg Annen	Schoolstraat Ees	Gieten, met passeerspoor
Eext	Borgerderweg	Borger met passeerspoor
Annerweg	Torenweg	Kruising hoogspanningsleiding bij Emmen
Verkeersplein Gieten N33	Zijtak Kanaal	Aansluiting emplacement Emmen
Oelenboom Gieten	Slenerweg	
N378	Odoornerweg 2x	
Lutkenend Gasselte		



Alternatief Spoor 2 – Tracé Veenkoloniën (1/2)

Het alternatief spoor 2 – tracé Veenkoloniën bestaat uit het realiseren van een nieuwe spoorlijn tussen het huidige station Emmen en Musselkanaal en een opwaardering van het spoortracé tussen Musselkanaal en Stadskanaal. De hoofdkenmerken zijn onderstaand beschreven:

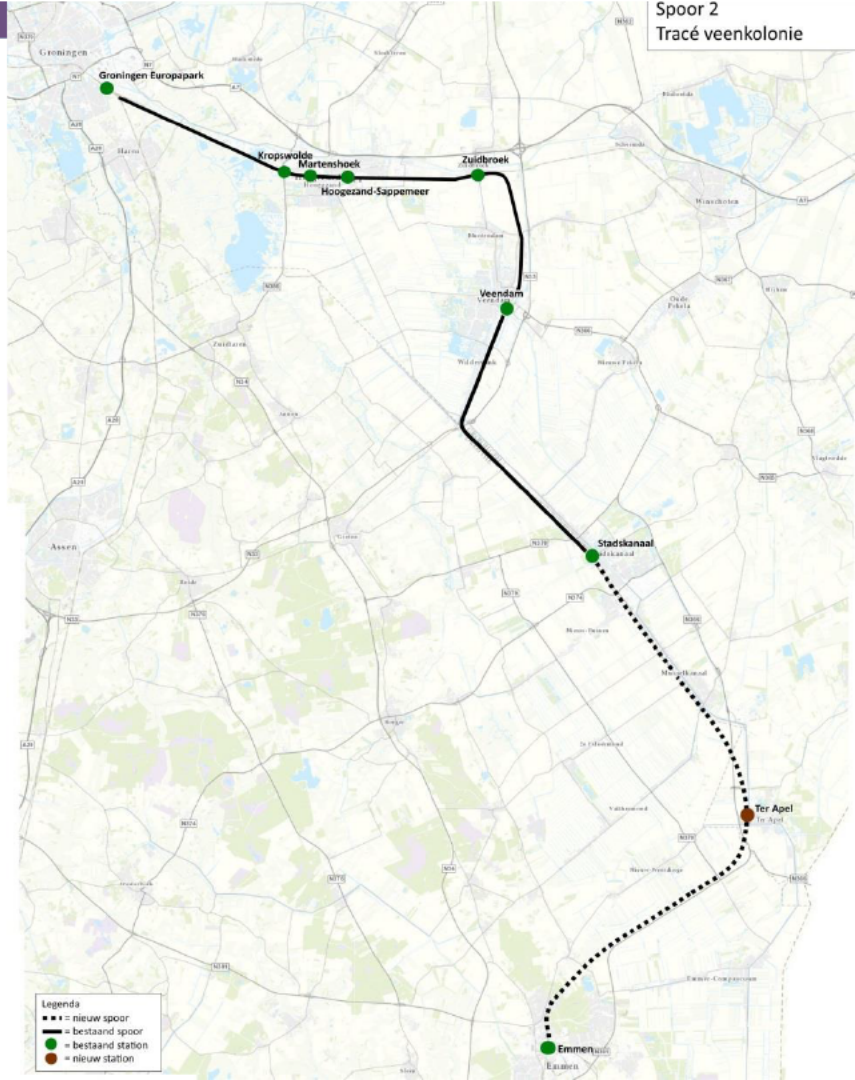
- Enkel spoor tussen Stadskanaal en Emmen (25km);
- Aansluiting bestaand tracé Groningen – Veendam en Emmen – Zwolle, treinen kunnen doorrijden;
- Geen bovenleiding, ook niet geschikt voor toekomst (wel elektrische aandrijving met bijvoorbeeld waterstof);
- Geen goederenvervoer;
- Voldoen aan ontwerpvoorschriften (OVS) ProRail;
- Tracé westelijk N366 en noordelijk N391;
- 1 nieuw station: Ter Apel;
- De dienstregeling op deze lijn bestaat uit 2 treinen per uur, overeenkomstig de dienstregeling van de spoorlijn Veendam – Stadskanaal;
- Buslijn 300 blijft.



Alternatief Spoor 2 – Tracé Veenkoloniën (2/2)

In navolgende tabel de belangrijkste kunstwerken die meegenomen zijn in de investeringskosten van dit alternatief:

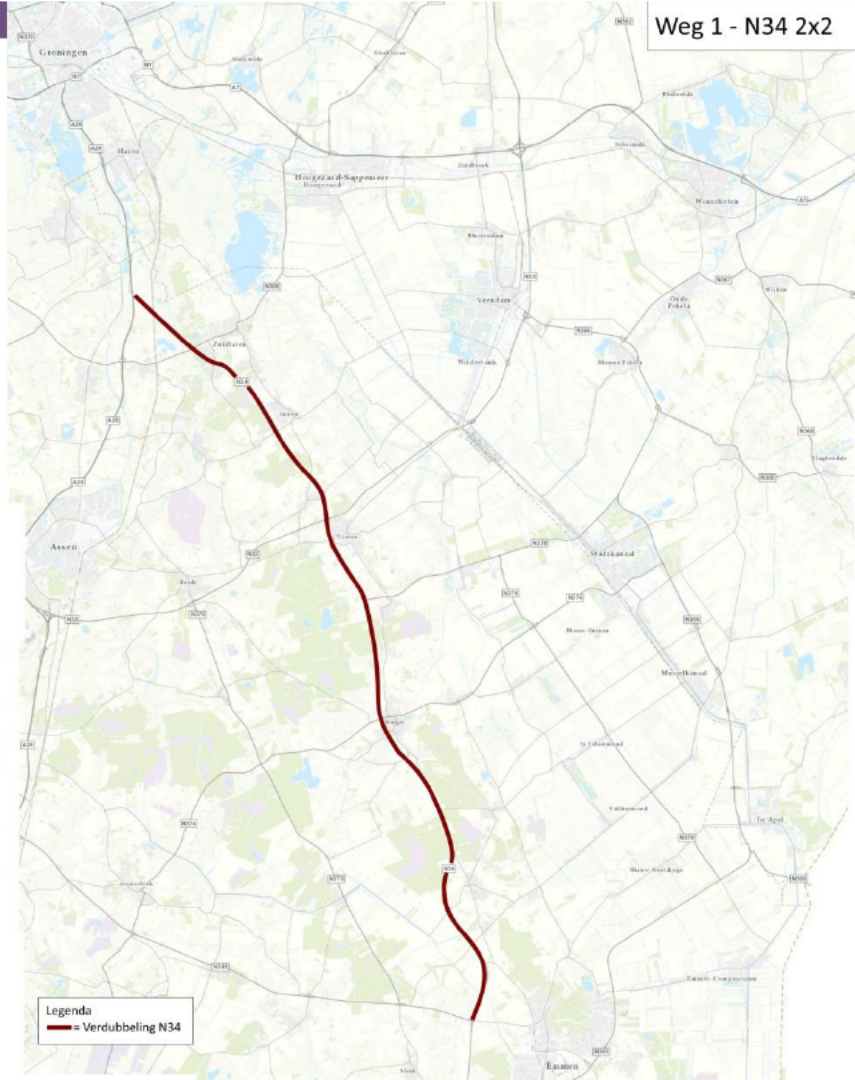
Ongelijkvloerse kruisingen		Stations en overige infra
Dalweg 12	Zuiderdiep (Musselkanaal)	Aansluiting emplacement Stadskanaal
Gasselsterstraat N378	Brug over Dreef	Ter Apel met passeerspoor
Spoorstraat	A-weg (Musselkanaal)	Kruising hoogspanningsleiding bij Emmen
Drouwenerkade	Kerklaan	Aansluiting emplacement Emmen
Drouwenerstraat	N976 Nulweg bij Ter Apel	
N374	Westerstraat	
Cereskade (Stadskanaal)	Heerenlandweg	
Spoorsingel	N379	
Sluiskade	Roswinkel	



Alternatief Weg 1 - N34 2x2 (1/2)

Het alternatief weg 1 N34 2x2 bestaat uit het realiseren van een volledige verdubbeling (autoweg zonder vluchtstrook) van de N34 tussen de N381 en De Punt A28 (40,5 km). De hoofdkenmerken zijn onderstaand beschreven:

- Net voor aansluiting De Punt A28 overgang van 2x2 naar 2x1, waardoor geen aanpassing aansluiting A28; benodigd;
- Bouwwijze vergelijkbaar aan N33 Assen – Zuidbroek;
- Nieuwe rijbaan gebundeld bestaande rijbaan, oostelijke of westelijke ligging+
- Bus heeft maximumsnelheid 100 km/h.

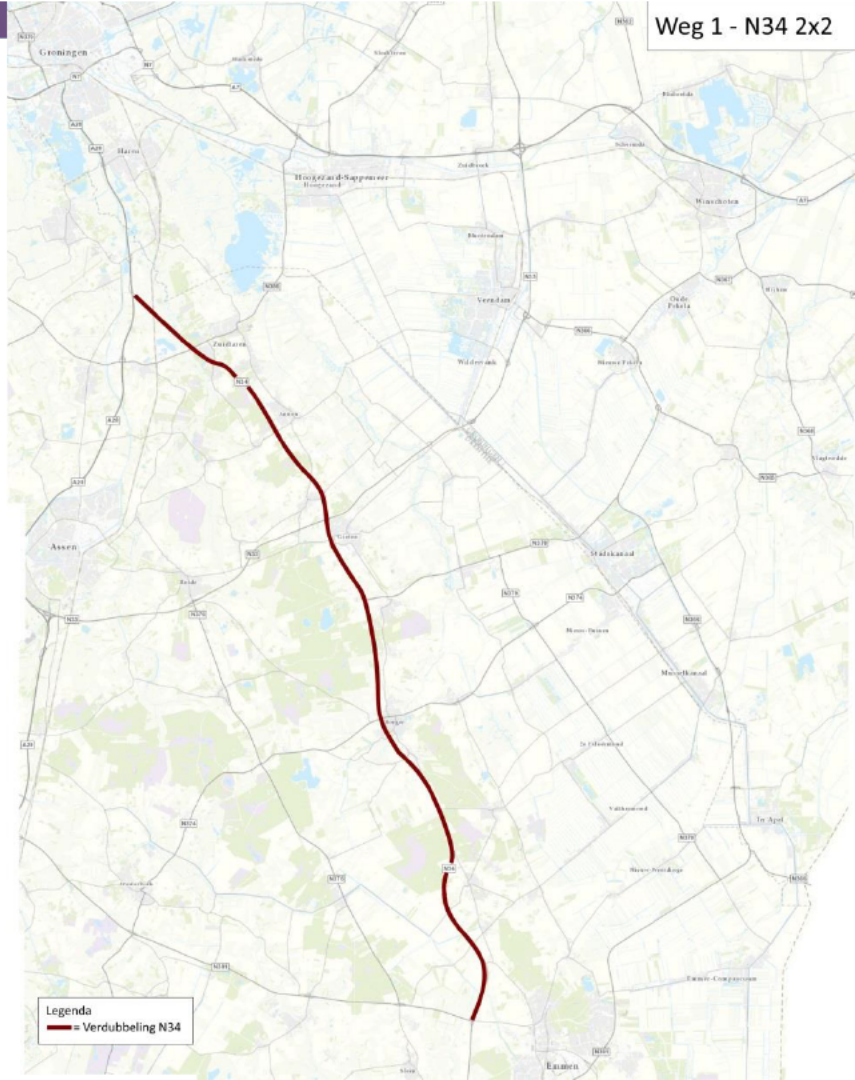


3. Alternatieven & referentiesituatie

Alternatief Weg 1 - N34 2x2 (2/2)

In navolgende tabel de belangrijkste kunstwerken die meegenomen zijn in de investeringskosten van dit alternatief:

Ongelijkvloerse kruisingen		Aansluitingen
Viaduct Spoor Assen-Groningen	Fietsbrug Borger	Aansluiting Zuidlaren, verbreding past binnen huidig viaduct
Viaduct Drentsche Aa	Westdorperstraat	Aansluiting Annen
Viaduct Borgweg	Brug kanaal Buinen-Schoonoord	Verkeersplein Gieten, 2x2 over N33, met kruising Eexterweg
Tunnel Schipborgerweg	Tunnel Schoolstraat	Aansluiting Gieten, verbreding past binnen huidig viaduct
Fietstunnel Annen-Eext	Viaduct Poortweg	Aansluiting N378 Gasselte, verbreding past binnen huidig viaduct
Viaduct Annerweg	Viaduct Schaapstreek	Aansluiting N374 Borger, verbreding past binnen huidig viaduct
Tunnel Heiakkers	Viaduct Torenwijk	Aansluiting Exloo, verbreding past binnen huidig viaduct
Tunnel Heerenkampsweg	Duiker Odoornerzijtak	Aansluiting Slenerweg, verbreding past binnen nieuw te bouwen viaduct
Tunnel Steenhopenweg	Viaduct Slenerweg	
Viaduct Koesteeg	Brug Oranjekanaal	



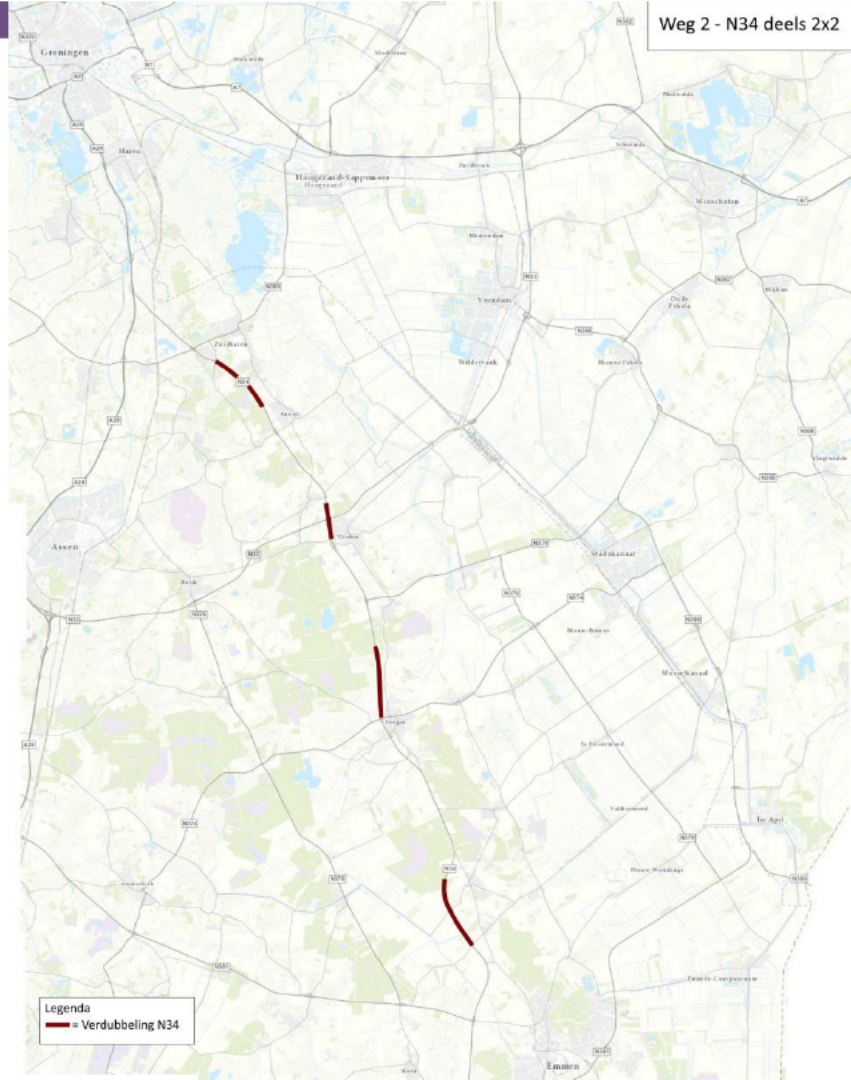
Alternatief Weg 2 - N34 deels 2x2

Het alternatief Weg 2 N34 deels 2x2 bestaat uit het realiseren van een partiële verdubbeling (autoweg zonder vluchtstrook) van de N34 tussen de N381 en De Punt A28. De hoofdkenmerken zijn onderstaand beschreven:

- 4 tracédelen van 3 km tracélengte:
  - Tussen Borgweg en aansluiting Annen;
  - Verkeersplein Gieten;
  - Vanaf Steenhopenweg en tot Koesteeg Borger;
  - Vanaf aansluiting Slenerweg en tot Schaapstreek;
- Tracédeel 3 km is inclusief lengte voor splitsing en samenvoeging;
- Geen aankoop woningen.

In navolgende tabel de belangrijkste kunstwerken die meegenomen zijn in de investeringskosten van dit alternatief:

Ongelijkvloerse kruisingen		Aansluitingen
Tunnel Schipborgerweg	Duiker Odoornerzijtak	Verkeersplein Gieten, 2x2 over N33, met kruising Eexterweg
Viaduct Torenwijk		



4. Vervoerwaarde analyse

- Weg

De vervoerwaardes voor de wegalternatieven zijn bepaald op basis van resultaten uit een eerdere studie met een verkeersmodel voor volledige en partiele verdubbeling van de N34. Omdat de scope van de partiele verdubbeling in die studie niet volledig overeen kwam met de scope van de MKBA, zijn uitkomsten aangepast op basis van 'expert judgement'.

De reistijdwinsten voor reizigers op de weg zijn bepaald met behulp van Google Maps en daaruit af te leiden huidige reistijd en snelheid tussen de A28 en de N381. Vervolgens is op basis van de te verwachten mogelijke snelheid na uitvoering van de varianten een inschatting gemaakt van de te verwachten reistijdwinst. Als referentieproject voor de te hanteren gemiddelde snelheid is de N33 Assen-Zuidbroek aangehouden.

- Spoor

Om de vervoerwaarde per alternatief te bepalen is de huidige lijnvoering van het openbaar vervoer per bus als uitgangspunt genomen, evenals de huidige reizigersaantallen. Vervolgens is per alternatief de impact op het netwerk bepaald voor alle nieuwe deeltrajecten afzonderlijk. Een deeltraject bestaat uit het nieuwe tracédeel tussen twee stations. Per deeltraject is gekeken naar reizigersvolume, frequentieverandering, reistijd, nabijheid en aantal overstappen. Op basis van elasticiteiten is vervolgens de nieuwe vervoerwaarde in aantal reizigers en reizigerskilometers bepaald voor het toekomstige tracé.

Alternatief	Reistijdwinst gemiddeld (minuten)	Bestaande reizigers (# per dag)	Additionele reizigers (# op dag)
Spoor 1 - Hondsruglijn	19	3.600	2.700
Spoor 2 - Veenkoloniale lijn	19	2.400	1.100
Weg 1 - N34 2x2	5,4	18.100	950
Weg 2 - N34 deels 2x2	1,6	18.100	600

Reistijdwinst betreft het verschil in reistijd tussen het nul-alternatief en de weg of spoor alternatieven.

5. Effecten (1/3)

Directe effecten

- Investeringen infrastructuur

De investeringen infrastructuur zijn met een SSK raming bepaald op basis van de scope van de alternatieven. Voor de spooralternatieven is rekening gehouden met beoogde maatregelen (wissels en inhaalsporen) op basis van de beoogde dienstregeling. Het prijspeil van de raming is 2017.

- Investeringen materieel

De investeringen in materieel die in de MKBA zijn opgenomen betreffen zowel kosten voor de aanschaf (initiële investering) als de kosten voor vervanging van treincomposities op basis van een gemiddelde levensduur van 30 jaar.

Voor het tracé Hondsrug is aangenomen dat gemiddeld 5 treincomposities met ieder twee treinstellen noodzakelijk zijn in de omloop) tussen de spitsen volstaat 1 treinstel. De initiële investering daarvoor is circa € 50 mln.

Voor het tracé Veenkoloniën is aangenomen dat 1 extra treincompositie noodzakelijk is in de omloop. Uit de capaciteitsberekening blijkt dat die beide composities gemiddeld uit twee stellen moeten bestaan. De initiële investering is circa € 10 mln.

Investeringen *Bedragen in EUR mln., incl. BTW, reëel p.p. 2017*	
Infrastructuur Spoor 1 Tracé Hondsrug	754
Infrastructuur Spoor 2 Tracé Veenkoloniën	426
Infrastructuur Weg 1 2x2	305
Infrastructuur Weg 2 deels 2x2	93
Materieel (initiële investering) Spoor 1	50
Materieel (initiële investering) Spoor 2	10

N.B. Tussen Veendam en Emmen is het eigenlijk niet nodig om met twee stellen te rijden. Als alternatief zouden stellen in Veendam kunnen worden "afgetrapt" en "bijgeplaatst". Daarvoor zit nu geen extra tijd in de dienstregeling, maar het scheelt wel twee treinstellen: één minder voor Veendam – Stadskanaal en één minder voor Stadskanaal – Emmen.

5. Effecten (2/3)

- Subsidies

De Quick scan MKBA hanteert een nationale scope en daarmee zijn Europese subsidies onderdeel van de baten van een project. Voor geen van de alternatieven is echter op dit met enig zekerheid een Europese subsidie toe te rekenen. Dit kan in de toekomst wijzigen.

- B&O kosten

De kosten voor beheer en onderhoud van infrastructuur zijn aangenomen als een jaarlijks percentage van de investering. In de inschatting van de hoogte van het percentage is rekening gehouden met aanwezigheid van kostenverhogende elementen als wissels en kunstwerken.

- Exploitatiekosten en -opbrengsten

De exploitatiekosten zijn bepaald op basis van de vervoerwaarde voor de weg en spoor en kentallen voor de kosten en opbrengsten.

- Reistijdbaten

Voor de reistijdbaten zijn de resultaten van de vervoerwaarde analyse gemonetariseerd. Hiervoor zijn de reistijdwinsten vermenigvuldigd met tijdwaarderingen (‘Value of Time’), zoals gepubliceerd door het Steunpunt Economische Expertise (SEE) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM). Bestaande reizigers op de corridor reisden ondervinden de gehele rijtijdwinst; voor de extra reizigers geldt dat de helft van de tijdwinst is meegenomen als welvaartseffect in overeenstemming met de ‘rule of half’.

Kosten beheer & onderhoud *Als percentage van de investering per jaar*	
Percentage B&O Spoor 1 Tracé Hondsrug	3,5 %
Percentage B&O Spoor 2 Tracé Veenkoloniën	3,5 %
Percentage B&O Weg 1 2x2	4,0 %
Percentage B&O Weg 2 deels 2x2	3,0 %

In de scope van het deels verdubbelen van de weg zijn naar verhouding minder kunstwerken voorzien dan in de scope van het geheel verdubbelen van de weg. Het aangenomen percentage voor b&o is daarop aangepast.
In de scope van de spooralternatieven zijn geen tot weinig wissels en geen bovenleiding voorzien. Het aangenomen percentage voor b&o is daarop aangepast.

5. Effecten (3/3)

Externe Effecten

- Externe effecten zijn niet-geprijsde effecten die niet neerslaan in markten, maar wel ingrijpen op de welvaart van burgers. De beoordeling van de externe effecten heeft plaats gevonden in een gezamenlijke werksessie op basis van ‘expert judgement’. Het betreft een kwalitatieve beoordeling met de volgende beoordeling:

  – *: voor een negatief effect*
  0 : voor een verwaarloosbaar klein of geen effect
  + : voor een positief effect.

- Per alternatief zijn in de Quick Scan de volgende effecten kwalitatief beoordeeld:
  - Verkeersveiligheid
  - Broeikasgasemissies (CO2)
  - Luchtkwaliteit
  - Natuur/landschap
  - Geluid

Indirecte effecten

- Indirecte economische effecten zijn gedefinieerd als de doorwerking van de directe effecten op de economie. MKBA’s passen in sommige gevallen een opslag toe op de directe effecten om een inschatting te kunnen geven van de indirecte economische effecten. In de praktijk ligt deze opslag tussen 0% en 30% van de bereikbaarheidseffecten.
- In de Quick Scan zijn de indirecte (regionaal economische) effecten in alle alternatieven bepaald op basis van 15% van de reistijdbaten.

6. Maatschappelijke kosten en baten (1/2)

Kosten in negatieve bedragen tussen haakjes, baten in positieve bedragen, in miljoen EUR, incl. BTW, netto contant per 2017, externe effecten kwalitatief

	Effecten	Spoor 1 *Tracé Hondsrug*	Spoor 2 *Tracé Veenkoloniën*	Weg 1 *N34 volledig 2x2*	Weg 2 *N34 deels 2x2*
DIRECTE EFFECTEN	Investeringen infrastructuur	(647)	(373)	(262)	(81)
	Investeringen materieel	(57)	(12)	0	0
	Subsidies	0	0	0	0
	Beheer & onderhoud	(416)	(287)	(225)	(54)
	Exploitatiekosten spoor	(85)	(29)	0	0
	Exploitatiekosten bus	70	0	0	0
	Exploitatieopbrengsten spoor	97	33	0	0
	Exploitatieopbrengsten bus	(79)	0	0	0
	Reistijdbaten	146	89	342	104
EXTERNE EFFECTEN	*Verkeersveiligheid*	*0*	*0*	*++*	*+*
	Broeikasgasemissies (CO2)	*0*	*0*	*0*	*0*
	Luchtkwaliteit	*0*	*0*	*0*	*0*
	Natuur/landschap	*–*	*0*	*–*	*0*
	Geluid	*–*	*0*	*–*	*0*
INDIRECTE EFFECTEN	Regionaal economische ontwikkelingen	22	13	51	16
Netto Contante waarde *(excl. externe effecten)*		**(948)**	**(565)**	**(93)**	**(16)**

6. Maatschappelijke kosten en baten (2/2)

Toelichting externe effecten

	Effecten	Spoor 1 Tracé Hondsrug	Spoor 2 Tracé Veenkoloniën	Weg 1 N34 volledig 2x2	Weg 2 N34 deels 2x2
EXTERNE EFFECTEN	Verkeersveiligheid	0	0	++	+
		N34 wijzigt niet t.o.v. nul alternatief verkeersveiligheid blijft gelijk	N34 wijzigt niet t.o.v. nul alternatief verkeersveiligheid blijft gelijk	2x2 met gescheiden rijbaan is verkeersveiliger	Deels 2x2 met gescheiden rijbaan is verkeersveiliger
	Broeikasgasemissie (CO2)	0	0	0	0
		Geen maatgevende positieve of negatieve effecten, als gevolg van de beperkte omvang van additionele reizigersbewegingen en de onbekendheid van toepassing van (schone) technieken voor de zichtperiode van MKBA.			
	Luchtkwaliteit	0	0	0	0
		Geen maatgevende positieve of negatieve effecten, als gevolg van de beperkte omvang van additionele reizigersbewegingen en de onbekendheid van toepassing van (schone) technieken voor de zichtperiode van MKBA.			
	Natuur/landschap	–	0	–	0
		Veel ruimtebeslag en extra doorsnijding in verband met omlegging Borger	Doorsnijding open gebied, maar groot gedeelte over bestaand tracé	Veel ruimtebeslag en aantasting kwetsbaar gebied Drentse Aa	Te verdubbelen delen zodanig gekozen dat impact gering is
	Geluid	–	0	–	0
		Extra geluidhinder bij woonkernen	Veelal door open gebied, beperkte geluidhinder bewoners	Extra geluidhinder bij woonkernen	Te verdubbelen delen zodanig gekozen dat impact gering is

7. Gevoeligheidsanalyse (1/2)

Op de kwantitatieve resultaten is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. De volgende scenario's doorgerekend:

- Doortrekking trein Duitsland

Dit scenario gaat uit van een gereactiveerde spoorlijn tussen Coevorden en Emlichheim, met een doorgaande treinverbinding tussen Emmen en Rheine, op het tracé Hondsrug.

CIMA en de Universiteit Groningen hebben onderzoek gedaan naar de doortrekking van spoor naar Duitsland. In de rapportage is vermeld dat de doortrekking 1.530 extra passagiers per dag aantrekt op het te reactiveren trajectdeel Emlichheim – Coevorden

Op basis van expert analyse en de resultaten van het onderzoek is aangenomen dat doortrekking leidt tot 600 extra reizigers per dag op het traject tussen Emmen en Groningen. Op het tracé Veenkoloniën is het effect van doortrekking naar Duitsland kleiner. Hiervoor is een aantal van 100 extra reizigers per dag aangenomen.

Voor de weginfrastructuur alternatieven is geen extra effect voorzien als gevolg van internationale doortrekking van het spoor.

- Lage investeringskosten

De investeringskosten voor infrastructuur met 20% verlaagd naar 80%. Als gevolg van de toepassing van een kengetal dalen in dit scenario ook de kosten voor beheer en onderhoud van de infrastructuur.

- Hoog economisch scenario

In dit scenario is voor de waardering van reistijdwinsten (VoT) en de groei van reizigers en verkeer uitgegaan van een hoog economisch scenario in plaats van een gemiddeld economisch scenario. Daarnaast is de groei aangenomen tot 20 jaar na de zichtperiode in plaats van 10 jaar.

7. Gevoeligheidsanalyse (2/2)

De eindresultaten van de gevoeligheidsanalyse zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Scenario	Wijzigingen	Spoor 1 *Tracé Hondsrug*	Spoor 2 *Tracé Veenkoloniën*	Weg 1 *N34 volledig 2x2*	Weg 2 *N34 deels 2x2*
'Base case'	*Geen*	*(948)*	*(565)*	*(93)*	*(16)*
Doortrekking spoor Duitsland	• 600 extra reizigers spoor op Hondsruglijn • 100 extra reizigers op Veenkoloniale lijn	**(938)**	**(563)**	**(93)**	**(16)**
Lage investeringskosten	• 20% lagere investeringskosten infrastructuur	**(736)**	**(431)**	**4**	**11**
Hoog economisch scenario	• Hoog economisch scenario voor groei reizigers en waardering van reistijdwinst (VoT) • Groei tot 20 jaar na zichtjaar i.p.v. 10 jaar	**(927)**	**(550)**	**(39)**	**0**

8. Conclusie

- Weginfra scoort beter dan spoorinfra

De oplossingsrichtingen die uitgaan van een investering in de weginfrastructuur scoren beduidend beter dan de oplossingsrichtingen die uitgaan van een investering in spoorinfrastructuur. Het verschil in de hoogte van de investeringen is zeer maatgevend en met de doorwerking daarvan in het beheer en onderhoud, is het zeer bepalend in het eindresultaat. De alternatieven voor spoor kennen daarbij nog een jaarlijks negatief exploitatieresultaat (rekening houdend met kosten voor materieel). De gegenereerde reistijdbaten maken het verschil niet goed.

- Deels verdubbelen van de weg scoort het best

Het volledig verdubbelen van de weg genereert de meeste reistijdbaten. Maar dat vraagt ook om een grote investering. Deels verdubbelen van de weg kent lagere investeringskosten, maar dat alternatief genereert nog altijd bijna een derde van de baten bij volledige verdubbeling, wat resulteert in een beter saldo dan volledig verdubbelen.

- Geen positief MKBA saldo voor een alternatief

De Quick scan MKBA laat voor geen van de vier oplossingsrichtingen een positief MKBA saldo zien. Dat betekent dat voor geen van de alternatieven de maatschappelijke kosten opwegen tegen de maatschappelijke baten. Hierbij gelden de volgden nuanceringen:

- De input van de Quick scan MKBA kent een grote bandbreedte;
- In het saldo zijn niet alle effecten gekwantificeerd meegenomen (e.g. externe effecten).

- MKBA saldo gevoelig voor input, maar onderling verschil blijft

De resultaten van de gevoeligheidsanalyse laten zien dat het MKBA saldo gevoelig is voor de gehanteerde input w.o. de vervoersanalyse. Het onderlinge verschil tussen de twee oplossingsrichtingen blijft echter substantieel en de conclusie wijzigt niet.







BIJLAGE : Bronnen en literatuur

[1] Romijn, G. en G. Renes (2013), Algemene leidraad voor maatschappelijke kosten-batenanalyse, Den Haag: CPB/PB.

[2] Faber, Thomas, Etienne Mulders (2012), Een kennismaking met de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) Handreiking voor beleidsmakers, Directie Algemene Economische Politiek, Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie.

[3] Ministerie van Financiën (2007), Actualisatie Discontovoet, Brief aan de Tweede Kamer, kenmerk IRF 2007-0090M.

[4] Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2013), De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden, ISBN: 978-90-8902-108-3, KiM-13-A03a.

[5] Savelberg, F. en P. Bakker (2010), Betrouwbaarheid en robuustheid op het spoor, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

[6] Werkgroep discontovoet (2015), Rapport Werkgroep Discontovoet 2015.

[7] KiM en CPB (2009), Het belang van openbaar vervoer - De maatschappelijke effecten op een rij.

[8] Provincie Drenthe 2009, Railvisie 2040.

[9] Provincie Drenthe, verdubbeling N34 onderzoek verkeer, uitgevoerd door Goudappel Coffeng, 2016.

[10] CIMA/RUG, Eindrapport Def. Regionaal Economische Effecten SPNV Emmen-Rheine, 2016.

[11] Q-Buzz, Busboekje Groningen-Drenthe 2017.

Colofon

Verbinding Groningen – Emmen
Quick scan MKBA

Opdrachtgever	: Provincie Drenthe
Opgesteld door	: Patrick van Dijk Gilbert Mulder Melchior Verboeket Wilco Bos
Versie	: 1.0
Status	: Definitief
Datum	: 16 mei 2017
Projectnummer	: BE1656-119
Documentnummer	: IS-GR20170000

Royal HaskoningDHV
Laan 1914 nr. 35
Postbus 1132
3800 BC Amersfoort

Provincie Drenthe
Westerbrink 1
Postbus 122
9400 AC Assen

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

provincie Drenthe

Verslag Ambtelijke begeleidingsgroep gedeeltelijke verdubbeling N34

Locatie: Provinciehuis, Westerbrink 1 te Assen – kamer: A.0.07

Datum: 25 juni 2019

Tijd: 11.00 – 13.30 uur

Aanwezigen:

1) [redacted] – provincie Drenthe
2) [redacted] – provincie Drenthe
3) [redacted] – provincie Drenthe
4) [redacted] – provincie Drenthe
5) [redacted] – gemeente Aa en Hunze
6) [redacted] – gemeente Aa en Hunze
7) [redacted] – RWS
8) [redacted] – gemeente Borger-Odoorn
9) [redacted] – gemeente Tynaarlo
10) [redacted] – provincie Drenthe
11) [redacted] – Sweco
12) [redacted] - Sweco
13) [redacted] – provincie Drenthe

Afwezigen:

1) [redacted] – gemeente Borger-Odoorn
2) [redacted] – gemeente Tynaarlo

Bijlage: Presentatie Sweco

1) Welkom en vaststelling agenda
   --

2) Vaststelling verslag en actielijst ambtelijke begeleidingsgroep 21-05-2019
   Na aanpassing actielijst akkoord.

3) Terugblik omgevingsmanagement en communicatie (Omgevingsmanager Ina de Lange)
   a. Klankbordgroep
      Motie – samenstelling Klankbordgroep: allen belangenvereniging zijn aangehaakt/uitgenodigd. Met wethouder lijst namen gedeeld, ihkv AVG deze vernietigen afgesproken.
      Opkomst leden klankbordgroep was niet groot. De ingebrachte oplossing van dorpsbelang Borger is bij gemeente binnengekomen en weerlegd. Op 2 juli zullen we dit vermelden bij Klankbordgroep.
      V: Komen de verslagen op de website?
      A: Zodra alle informatie vanuit de klankbordgroep geanonimiseerd zijn worden deze op de website geplaats.

CONCEPT

b. Gesprek college Aa en Hunze
Op verzoek van college. Oproep om dit vaker te doen. Zijn er signalen van andere gemeenten, dit aangeven bij Ina.

c. Informatiebijeenkomst gemeenteraden:
Positief ervaren. Discussie wie/wanneer informeren was nog even aan de orde. Inpassing middels een PIP en daardoor gemeenteraad andere rol.

d. Focusgroep Gieten – 4 juni 2019
Constructieve bijeenkomst geweest, veel kunnen halen. Goed de voor- en nadelen/belangen waargenomen. Geluid is een issue. Er is een notitie gemaakt over geluid en delen we op 04 juli met de focusgroep. Provincie zal zich daarbij houden aan de wettelijke kaders.
Samenstelling Focusgroep verkeersplein Gieten – inwoners Eext en Gieten.
Ingebrachte ideeën beoordelen we op realiteit samen met opgehaalde informatie van eerste bijeenkomst.

4) Voortgang verkeersonderzoek N34 (presentatie SWECO) – zie presentatie:
V: Wat zijn de kosten bij een volledige verdubbeling?
A: 300 miljoen euro. Hebben taakstellend budget van 90 miljoen. Er zijn verschillende alternatieven die we onderzoeken waar de delen kunnen komen.
V: Veiligheid, doorstroming en Openbaar vervoer? Waar ligt zwaarte punt?
A: Bereikbaarheid focus bij Gieten – zie ook presentatie voor aanvullingen.
V: Gaan we last krijgen van de PAS?
A: PAS - rekenmethodiek afgewezen door de Raad van Staten. Richting de uitvoer in 2020/2022 zal dit meer gaan spelen en mogelijk opgelost.
V: Is een turbo (achtige) rotonde zoals bij Assen-Zuid (TT) een oplossing?
A: Gaan uit van 2 x 2 bij verkeersplein Gieten – druk traject en uitwisseling N33.
V: Bijpass / rechtsaf voor Emmen vanaf Assen een optie?
A: Daar ligt niet het zwaartepunt. Meer recht doorgaand verkeer. Gescheiden voor rechtsaf zou duidelijker zijn.
V: Hoeveel van de voertuigen rijdt het hele traject?
A: 1/5 deel van het aantal voertuigen.
V: Bij stukje verdubbeling is er dan geen risico op spookrijden?
A: Nemen we mee in de afweging en inrichting van de weg.
V: Zijn het type ongevallen gedefinieerd?
A: De dodelijke ongevallen zijn (vaak) oorzaak frontaal of afleiding. Tijdstip: op rustige momenten over algemeen. Link hierin leggen is te diffuus.
V: Zal de verdubbeling bij noordkant van Knooppunt Gieten liggen bij het onderzoek?
A: Noordzijde wordt niet naar gekeken.
V: Hoe zorgen we ervoor, bij de Klankbordgroep, dat het duidelijkheid is over de lengte en waarom we voor de locatie hebben gekozen hebben om te verdubbelen?
A: Sweco (nog) duidelijker kaartje aanleveren en goed kijken hoe te presenteren.
V: Waarom niet de te verdubbelen delen bij aansluitingen neerleggen?
A: Het geeft inderdaad een focuspunt maar niet handig vanwege voorsortering en regelgeving dat dit niet kan/mag.

Discussie rondom wat en hoe we met elkaar de aanpak rondom geluid naar bestuurders en inwoners communiceren. Daarnaast is ook de hoogte van de fly-over een angst bij mensen of dit landschappelijk goed inpasbaar is. Voorstel een extra bijeenkomst vooraf aan grote bijeenkomst 18/19 september2019.
Volgende ambtelijke bijeenkomst agenderen – 17 september 2019

CONCEPT

5) Voortgang Gebiedsanalyse
   a. Werkatelier 25 juni 2019
      Terugkoppeling volgt.

6) Voortgang Duurzaamheid
   Notitie in voorbereiding en gaat mee in de NRD.

7) Voortgang Notitie Reikwijdte en Detailniveau (projectleider [redacted])

   a. MEMO planologische procedure: inpassingsplan vs bestemmingsplannen
      Ingestemd met memo
      Omgevingswet: ([redacted] omgevingsplatform Drenthe, volgende week bijeenkomst, voorstel dit als voorbeeld neer te leggen.. Provincie: [redacted] (organisator) -> [redacted] neemt contact

8) Vooruitblik omgevingsmanagement en communicatie
   a. Klankbordgroep bijeenkomsten:
      02-07-2019 Verkeersonderzoek
      09-07-2019 Gebiedsanalyse

   b. Focusgroep Gieten 04-07-2019

   c. Inloopbijeenkomsten 17 en 19 september 2019
      Plannen presenteren en toetsen of de alternatieven draagvlak hebben.
      Gedurende de zomer gaan we dit verder uitwerken. Mochten er nog ideeën zijn dan horen we graag. Raden en Staten hierbij uitnodigen.

9) Voorbereiding bestuurlijke begeleidingsgroep

   Conceptagenda is verstuurd. Akkoord? Aanvullingen?
   Akkoord en besloten het BO zonder ambtelijke ondersteuning te laten plaatsvinden.

10) Planning
    Lopen zo goed als op planning, gedurende de zomer lopen we dit in.

11) Wat verder ter tafel komt en afsluiting
    --

CONCEPT

Actielijst:

Datum:	Onderwerp:	Actie:	Wie:	Deadline:
16-04-2019	Vrachtwagenheffing opgenomen?	Bestuurlijk nog niet vastgesteld. N34 geen heffing Discussie over A37 wel/geen heffing A28 waarschijnlijk wel heffing	Sweco	

16-04-2019	Gebruikscijfers Emmen – Groningen (OV)	Vraag staat uit bij OV- bureau. RWS: Hoeveel bussen? Is er groei N34 -> A28 bij De Punt, mede door aanleg ringweg Groningen?	Sweco	
16-04-2019	Registratie ongevallen 2012 – 2017 Bij Emmen-noord aantal ongevallen hoog.	2018 toevoegen in overzicht – nieuwe cijfers opgenomen in rapportage.	Sweco Sweco	
25-06-2019	Moties Aa en Hunze • Samenstelling Klankbordgroep - Alle belangenverenigingen aangehaakt/uitgenodigd • Geluid	• Ihkv de AVG afgesproken met wethouder deze na inzien te vernietigen. • -		

CONCEPT

Agendapunt voor de vergadering van Gedeputeerde Staten van Drenthe

Statenbrief

Algemene gegevens	
Opsteller	, tst.
Team	Verkeer en Vervoer
Datum	donderdag 18 mei 2017
Uiterste behandeldatum in GS: 23 mei 2017 *Toelichting:* *Hiermee wordt voldaan aan de toezegging in de cie OGB over de Motie 2016-26 voor de zomer (2017) te rapporteren*	

Verantwoordelijke
Adri de Vries
Paraaf verantwoordelijke *Bespreken:*

Verwijzing naar speerpunt collegeakkoord/programma begroting
3. Bereikbaar Drenthe / 3. Regionale bereikbaarheid en regionaal openbaar vervoer

Portefeuillehouder
Henk Brink

Intern voorbereid met	***Afwijkende mening***
1. (PO)	
2. (PO)	
3. (RO)	
4. (FIN)	

Paraaf directeur-secretaris
Annet van Schreven

Archivering	
Datum:	*Registratienummer:*
23-5-'17	nr. 3.3/2017001508
	nr.
	nr.

Communicatie
Openbaar: Ja, later. Openbaar vanaf 24 mei 2017
Persbericht: Nee
Bekendmaking: Niet van toepassing

Onderwerp

Verbinding Emmen-Groningen

Advies

1. De conclusies van de notitie en de quick scan maatschappelijke kosten- batenanalyse verbinding Emmen - Groningen te onderschrijven.
2. Op basis hiervan te besluiten om een verkenning te starten naar partiële verdubbeling van de N34.
3. Geen verdere onderzoek naar de spoorverbinding te doen.
4. Provinciale Staten te informeren door middel van bijgevoegde brief.

Beslissing GS ihv

Inleiding

a. Algemeen
In het collegeakkoord (2015-2019) van de provincie Drenthe is opgenomen het voornemen tot een onderzoek naar de haalbaarheid van de spoorlijn Emmen - Stadskanaal. Daarnaast hebben de Staten op 13 juli 2016 motie M 2016-26 aangenomen met het verzoek om onderzoek te doen naar de mobiliteitsknelpunten in Noord Nederland. Bij de behandeling van de motie is vastgelegd dat dit laatste te lezen is als specifiek de knelpunten in de N34.
In de statenbijeenkomst van 21 september 2016 over de spoorverbinding is afgesproken beide ambities integraal te onderzoeken.

Bijgevoegde notitie is een weergave van de informatie die is verzameld om tot een weloverwogen keuze te komen. Vervolgens is een erkend bureau gevraagd om voor de verschillende varianten een Quickscan maatschappelijke kosten- batenanalyse (MKBA) op te stellen. Enerzijds om de informatie uit de notitie te valideren en anderzijds om gefundeerd inzicht te krijgen in de verschillen tussen de oplossingsrichtingen spoor en weg.

Met deze rapportage wordt voldaan aan de uitvoering van de motie en de nadere afspraken op 21 september 2016 met de kanttekening dat in de verkenning naar de partiële verdubbeling de mogelijke financiering wordt meegenomen (verzoek 6 in de motie)

b. Europese aspecten
Niet van toepassing.

c. Economie/werkgelegenheid
Om als provincie zo veel mogelijk van landelijke en mondiale economische ontwikkelingen te kunnen profiteren dan wel zelf te genereren, moet de bereikbaarheid via water, weg, spoor en lucht op orde zijn. Dit is een voorwaarde voor een goed vestigingsklimaat voor ondernemers en goede leefbaarheid voor inwoners.

d. Participatie
Besluitvorming over de verbinding Emmen - Groningen raakt in deze fase ook het OV-bureau Groningen Drenthe en de provincie Groningen. De notitie en de quick scan Maatschappelijke kosten- batenanalyse is besproken met deze twee stakeholders.

Advies

1. De conclusies van de notitie en de quick scan maatschappelijke kosten- batenanalyse verbinding Emmen - Groningen te onderschrijven.
2. Op basis hiervan te besluiten om een verkenning te starten naar partiële verdubbeling van de N34.
3. Geen verdere onderzoek naar de spoorverbinding te doen.
4. Provinciale Staten te informeren door middel van bijgevoegde brief.

Doelstelling uit de begroting

3.1.1 Realiseren en versterken van het regionale netwerk voor auto, openbaar vervoer, fiets, varen (inclusief het toeristisch recreatief gebruik) en goederenvervoer;
3.1.2 Versterkte (inter)nationale verbindingen over spoor, weg, water en door de lucht.

Argumenten

1.1. Het onderzoek en de quickscan maatschappelijke kosten- batenanalyse geeft een goede en objectieve vergelijking op hoofdlijnen

In de notitie is vanuit de problematiek en provinciale ambities alle beschikbare informatie in relatie tot mobiliteit Emmen – Groningen gedocumenteerd. Vervolgens is een erkend bureau gevraagd om voor de verschillende alternatieven een quickscan maatschappelijke kosten- batenanalyse (MKBA) op te stellen. De quickscan MKBA geeft naast inzicht in het saldo ook de verschillen tussen beide alternatieven weer.

2.1. Een spoorverbinding biedt onvoldoende oplossingen voor de geschetste problematiek zoals beschreven in bijgaande notitie en scoort (zeer) slecht in de quickscan maatschappelijke kosten-batenanalyse

Het realiseren van een spoorverbinding draagt niet voldoende bij aan het oplossen van de geschetste problematiek waaronder het verbeteren van de verkeersveiligheid en het realiseren van regionale economische ontwikkelingen.

2.2. (Partieel) verdubbelen van de N34 inclusief de aanpak van het knooppunt Gieten sluit goed aan bij de vervoersbehoefte op het hele traject

Succesvol beleid (Duurzaam Veilig) van de provincie Drenthe om verkeer zo veel mogelijk te bundelen op de hoofdwegen, heeft als gevolg dat de N34 de laatste jaren veel drukker is geworden. Op dit moment is de verkeersintensiteit met een groot aandeel vrachtwagens op (delen van) de weg hoog. Hierdoor ontstaan er regelmatig gevaarlijke situaties. Bij het realiseren van een spoorverbinding en/of sturen op gedrag van automobilisten om een andere route te nemen, zal de intensiteit niet voldoende afnemen. Dit heeft vooral te maken met het feit dat er maar 17% van de automobilisten het hele traject Emmen – Groningen rijdt.

2.3. Het draagt bij aan de doorstroming en de verkeersveiligheid

Bij de inrichting van 2x2 rijbanen is er sprake van twee rijbanen met een fysieke scheiding zoals bijvoorbeeld een vangrail. Hierdoor worden frontale aanrijdingen voorkomen. De ongevallen waarbij sprake is van keren op de N34, wat nu veel gebeurt bij parkeerplaatsen en leidt tot (bijna) ongevallen, worden bij het verdubbelen van de N34 voorkomen. Economische groei betekent meer vrachtvervoer. Bij het verdubbelen van de N34 wordt ook voorkomen dat hierdoor de doorstroming verder stagneert en er als gevolg van onveilig inhalen (bijna) ongevallen gebeuren. Verkeersveiligheid en reduceren van (bijna) ongevallen is een belangrijke doelstelling van de provincie Drenthe.

2.4. Het biedt mogelijkheden om ook het OV te laten profiteren in comfort en reistijd van de bus

Het (partieel) verdubbelen van de N34 betekent dat er ook voor de bus de mogelijkheid ontstaat om 100 km/h te gaan rijden en het OV-bureau hier bussen kan in gaan zetten die meer comfort bieden. Het onderscheidend vermogen op gebied van comfort tussen trein en bus zal verkleinen en de verwachting is dat dit tot meer reizigers zal leiden.

2.5. Bij een spoorverbinding nemen de busverbindingen zeer waarschijnlijk af

Het realiseren van een spoorverbinding heeft consequenties voor de bus en bereikbaarheid op het platteland. Naast de financiële consequenties voor het OV-bureau Groningen Drenthe (de Qliner op deze verbinding rijdt bijna kostendekkend en dit is binnen het openbaar vervoer zeer uitzonderlijk) zal het alternatief voor een groep reizigers waarvoor de trein geen optie is, het busvervoer mogelijk slechter worden.

2.6. Het verdubbelen van de N34 kan gefaseerd gebeuren
In tegenstelling tot spoorweginfrastructuur kan het verdubbelen van de N34 gefaseerd gebeuren en relatief snel. Dit biedt de mogelijkheid om eerst de meest urgente mobiliteitsknelpunten aan te pakken en het effect in de praktijk te zien. Daar komt bij dat fasering ook als voordeel heeft dat beter kan worden ingespeeld op (innovatieve) ontwikkelingen zoals zelfrijdende vervoer.

3.1 De oplossingsrichtingen die uitgaan van investeringen in de weginfrastructuur scoren beduidend beter dan de oplossingsrichtingen die uitgaan van een investering in spoorweginfrastructuur.
Vanuit de doelstelling economische ontwikkelingen te genereren, scoort volledige verdubbeling van de N34 het beste. Bij de gevoeligheidsanalyse waarbij is uitgegaan van 20% minder investeringskosten, scoren beide alternatieven voor de weg zelfs positief.

3.2 Zowel de investeringskosten voor de aanleg van spoorweginfrastructuur als de kosten voor beheer- en onderhoud zijn een veelvoud van de investeringskosten voor (partieel) verdubbelen van de N34.
Spoorweginfrastructuur scoort met name slecht door de (zeer) hoge investeringskosten (variërend van € 356 tot € 627 miljoen (excl. BTW)). Naast de hoogte van de investeringen zijn ook de exploitatie en beheer- onderhoudskosten zeer bepalend in het eindresultaat. De gegenereerde reistijdbaten en comfort maken dit verschil niet goed. Daarnaast bestaat het risico dat ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu een eventuele spoorverbinding niet onder de hoofdspoorweginfrastructuur willen/kunnen laten vallen. Dit betekent dat de provincie een eigen beheer- en onderhoudsorganisatie moet inrichten en eindverantwoordelijk is voor de veiligheid waardoor de beheerskosten nog hoger worden.

3.3. De realisatie kent een lange doorlooptijd
Het realiseren van (spoorweg)infrastructuur kent een lange doorlooptijd. Bij de spoorweginfrastructuur is er zelfs nog geen keuze gemaakt voor een tracé en zal er een discussie met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail plaatsvinden over het regiem (Lokaal Spoor of Hoofdspoorweginfrastructuur). De inschatting is dat (plan)studies en realisatie nog minimaal 15 jaar doorlooptijd vraagt. De huidige problematiek vraagt om acties op korte en middellange termijn.

3.4. Er zijn alternatieven voor de spoorverbinding m.b.t. leefbaarheid Veenkoloniën
De vraag naar mobiliteit zal naar verwachting veranderen in de komende decennia. Het is lastig om dit precies te voorspellen maar het is aannemelijk dat we ook in het mobiliteitsgedrag een scherpe scheiding zullen zien tussen stad en periferie.

Een reden om onderzoek te doen naar de haalbaarheid van een spoorverbinding was, dat dit zou bijdragen aan de leefbaarheid van de Veenkoloniën. Hier zal maar beperkt sprake van zijn omdat in dit gebied de inwoners toch al afhankelijk zijn van een auto. Uit onderzoek van het Kennisinstituut Mobiliteit komt naar voren dat ouderen in het algemeen minder mobiel zijn en vaker voor de auto kiezen. Voor (vergrijzende) krimpgebieden is het dus maar de vraag of een trein de ervaring van leefbaarheid vergroot. Zelfrijdende voertuigen lijkt daar in de toekomst meer toe bij te dragen. Programma's als Anders- en Beter Benutten, Publiek Vervoer en de ontwikkeling van hub's zijn initiatieven die voorzien in het verbeteren van de leefbaarheid.

3.5. Er is geen vermindering in de CO_2 uitstoot
Een belangrijk doel die rest is het verminderen van de CO_2 uitstoot. Binnen het Openbaar Vervoer scoort de trein hierin het beste. Maar omdat hier een modaliteit wordt toegevoegd, is het terugdringen van CO_2 verwaarloosbaar.

4. De Staten worden op deze wijze gerapporteerd over de uitvoering van Motie M 2016-26 en de nadere afspraken van 21 september 2017 en ze worden in de gelegenheid gesteld een zienswijze kenbaar te maken.

Tijdsplanning

De uitwerking van de plannen zal de komende jaren plaatsvinden.

Financiën

Binnen het huidige Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer is financiële ruimte een verkenning te starten naar de partiële verdubbeling van de N34 inclusief het knooppunt Gieten. Tot daadwerkelijke realisatie zal het in deze collegeperiode niet meer komen. Een volgend college zal de noodzakelijke en dan bekende investeringen in een nieuw Investeringsprogramma dienen op te nemen.

Bijlagen

Bijlagen	**Meekopiëren**
0. Statenbrief	Ja
1. Notitie verbinding Emmen - Groningen	Ja
2. Quickscan MKBA verbinding Emmen-Groningen	Ja

Risico's

Risico behorend bij advies 2:
Uitstellen van besluitvorming draagt niet bij aan de ambitie van een goede bereikbaarheid, het reduceren van het aantal verkeersslachtoffers en betekent verdere verslechtering van de situatie in en rond het verkeersplein in Gieten.

Tekst openbare besluitenlijst
Onderwerp: Besluit verbinding Emmen - Groningen
Gedeputeerde Staten hebben besloten om een verdere verkenning uit te voeren naar het (partieel) verdubbelen van de N34 en het verkeersplein Gieten en daarmee niet verder onderzoek te doen naar een spoorverbinding. In een brief informeren zij Provinciale Staten hierover.

Verzenden

Presentatie aanpak gedeeltelijke verdubbeling N34

12-04-2018

Aanwezigen:

Gedeputeerde Brink, Gedeputeerde Stelpstra, [redacted], [redacted], Eddy Diekema, Johanna Tolsma

Bespreekpunten / afspraken:

- De hoofddoelstellingen en in het bijzonder de verkeersveiligheid / bereikbaarheid duidelijker neerzetten.
- Invulling stuurgroep: per fase opnieuw de keuze maken wie zitting gaat nemen in de stuurgroep. Uitgangspunt Wethouder VV neemt zitting. Afhankelijk van ruimtelijke procedures schuift de wethouder RO ook aan.
- Inpassingsplan vs bestemmingsplan: Proces zó inrichten dat de gemeenteraden de provincie vragen om een inpassingsplan te maken.
- College en Staten goed meenemen tijdens de gehele planstudie. Daarom: voor de zomer een de Staten uitnodigen voor een informatiemoment om het proces toe te lichten.
- Scope verkenning: eerst breed ophalen welke opgaven er spelen. Vervolgens besluit nemen over scope van de planstudie.
- Het is onmogelijk om in het MER niet een gehele verdubbeling als alternatief te beschouwen.

Memo POHO Bereikbaarheid	provincie Drenthe
Gedeputeerde	H. Brink
Afschrift	E. Diekema
Datum	23-5-2018
Poho datum	23-5-2018
Opsteller	&
Afgestemd met	E. Diekema
Onderwerp	Concept Statenbrief partiele verdubbeling N34
Doel memo	☒Ter discussie ☒Ter informatie ☒Ter besluitvorming
Bijlage	Concept Statenbrief partiele verdubbeling N34
Naar GS	nee

Advies/Vraag
1. Welk GS-besluit wil je naar Provinciale Staten brengen? Is dat een GS-besluit met informerende brief aan de Staten (zoals toegevoegd in de bijlage)? Of is dat een GS-besluit met daaraan gekoppeld een 'Startnotitie'?

2. Mocht je kiezen voor het eerste, mis je dan nog wat in bijgaande concept Statenbrief? Heb je nog aanvullingen of opmerkingen?

Inleiding
Naar aanleiding van het gesprek met jou en Tjisse Stelpstra is er een conceptbrief gemaakt om de Staten te informeren. Graag horen we of de manier waarop we de besluitvorming nu in willen steken de juiste is, of dat we het toch op een andere manier moeten doen.

Argumenten
Klik hier

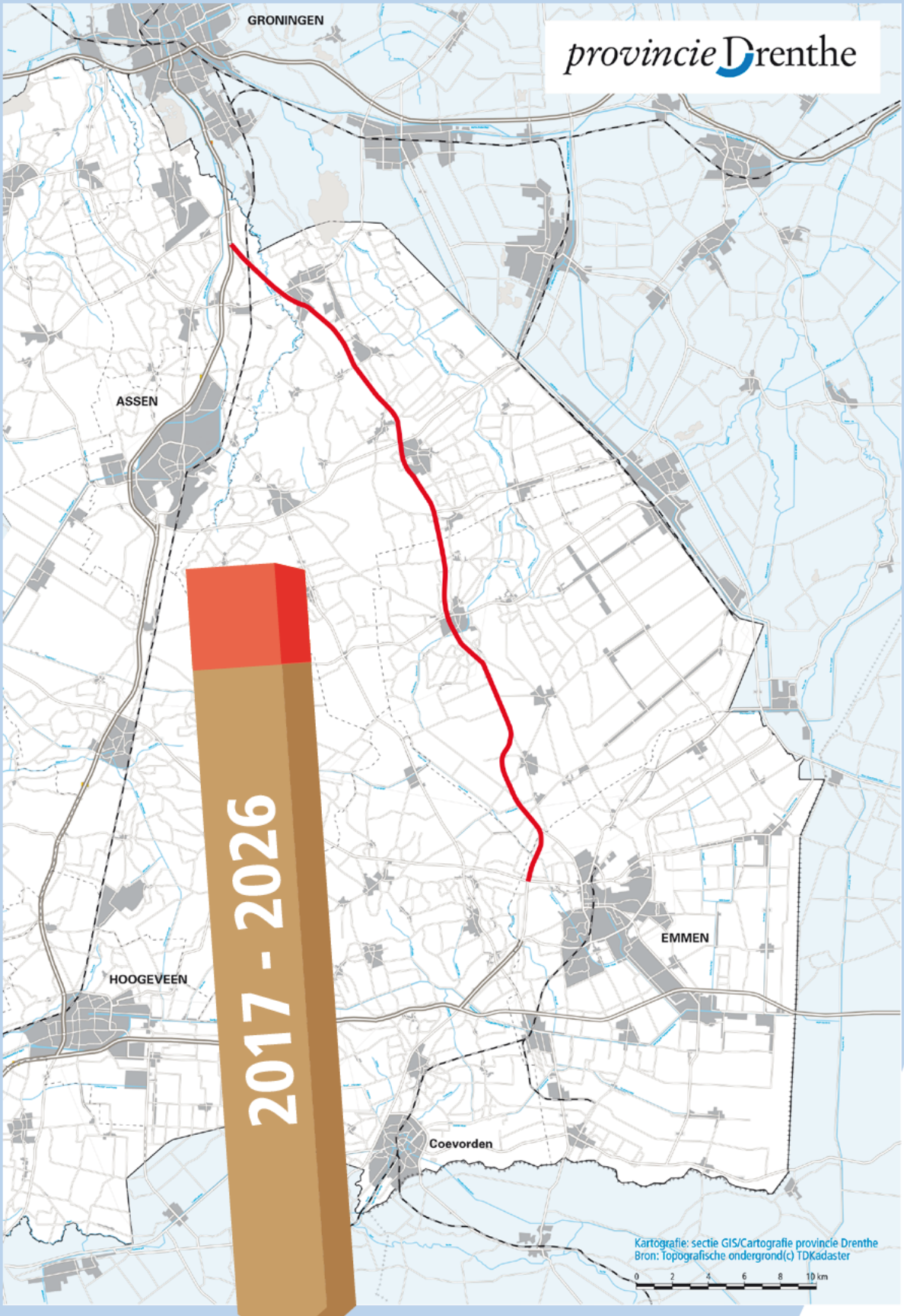
Risico's
Klik hier

Vervolgstappen (aanpak/uitvoering)
Klik hier

provincie Drenthe

Startnotitie

Initiatieffase partiële verdubbeling N34 Emmen – de Punt



Startnotitie

Initiatieffase partiële verdubbeling N34 Emmen – de Punt

Gedeputeerde Staten van Drenthe
Juni 2018

Colofon
Dit is een uitgave van de provincie Drenthe

VV18060702 Startnotitie Verdubbeling N34 Emmen -De Punt

Inhoud

1.	**Inleiding**	3
1.1	Aanleiding	5
1.2	Waarom deze Startnotitie	5
1.3	Fasering	7
2.	**Opdracht**	8
2.1	Doelstelling initiatieffase	8
2.2	Opdracht initiatieffase	
3	**Proces**	9
3.1	Proces	9
3.2	Rollen, taken en verantwoordelijkheden	9
4.	**Planning**	10
5.	**Financiën**	11

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De N34 is een belangrijke nationale en regionale verbinding in onze provincie. De weg verbindt de in het oosten gelegen plaatsen met Twente en Groningen. Gezien de doorstroming bij verkeersplein Gieten, de verkeersintensiteiten op de N34, het economisch belang en de mate en ernst van de ongevallen op de N34 hebben Provinciale Staten, Gedeputeerde Staten opgeroepen om onderzoek te doen naar de mobiliteitsknelpunten in Noord-Nederland middels een motie (M2016-3). Bij een verdiepende behandeling van de motie is vastgesteld dat dit in de motie te lezen is als: 'specifiek de knelpunten in de N34'. Naast deze motie heeft het college van Gedeputeerde Staten in het collegeakkoord 2015-2019 opgenomen een onderzoek te verrichten naar de haalbaarheid van de spoorlijn Emmen-Stadskanaal en aanpak verkeersplein Gieten. Gezien bovenstaande is in de Statenbijeenkomst van 21 september 2016 afgesproken om de bereikbaarheid op de corridor Emmen – Groningen integraal te onderzoeken.

In de statenbrief van 13 juni 2017 zijn Provinciale Staten geïnformeerd over de uitkomsten van bovengenoemd onderzoek, middels de notitie 'Emmen-Groningen' en de bijbehorende QuickScan maatschappelijke kosten- batenanalyse (MKBA). Op basis van deze resultaten hebben Gedeputeerde Staten op 23 mei 2017 besloten om de conclusies van de notitie en de QuickScan MKBA 'verbinding Emmen – Groningen' te onderschrijven, op basis hiervan een verkenning te starten naar partiële verdubbeling van de N34 en geen verder onderzoek naar de spoorverbinding te doen, maar wel aandacht te hebben voor verdere optimalisatie van de busverbinding Groningen – Emmen.

Dit besluit van Gedeputeerde Staten is vervolgens geagendeerd in de commissie OGB op 6 september 2017 van Provinciale Staten. Tijdens deze behandeling werd duidelijk dat het besluit van Gedeputeerde Staten breed werd gedragen. Daarbij is toegezegd om vóór de zomervakantie van 2018 terug te komen met een nadere uitwerking van de dekking van de partiële verdubbeling van de N34.

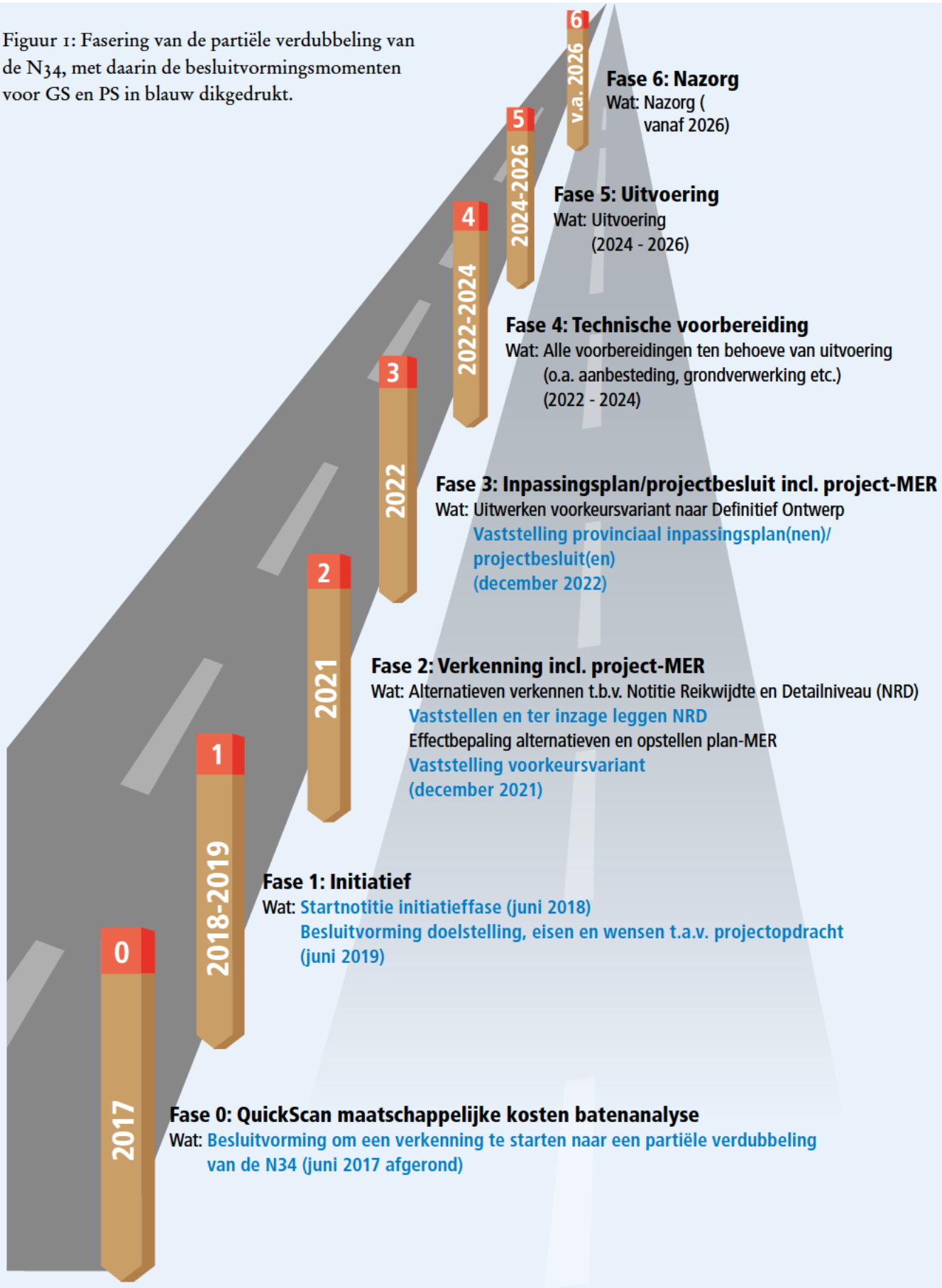
Om tot een nadere uitwerking van de kosten en dekking te komen is het noodzakelijk om een besluit te nemen over de doelstelling, eisen en wensen ten aanzien van de partiële verdubbeling van de N34. Vanwege de complexiteit en de impact op de omgeving is hiervoor een uitgebreid omgevingsproces nodig. Om te voorkomen dat later in het proces een stap terug gedaan moet worden, is de afgelopen periode benut om een strategie/plan van aanpak op te zetten om deze doelstelling, eisen en wensen helder te krijgen. Het resultaat is onderhavige Startnotitie 'initiatieffase partiële verdubbeling N34'.

1.2 Waarom deze Startnotitie

Deze Startnotitie is bedoeld Provinciale Staten (PS) te vragen de opdracht en randvoorwaarden in de initiatieffase (FASE 1) te onderschrijven. In deze startnotitie zijn de voorstellen omschreven met betrekking tot:
- De beoogde doelstelling van de initiatieffase
- De opdracht en afbakening voor de initiatieffase

Daarnaast wordt een doorkijk geschetst naar het hele proces om te komen tot een partiële verdubbeling van de N34.

Figuur 1: Fasering van de partiële verdubbeling van de N34, met daarin de besluitvormingsmomenten voor GS en PS in blauw dikgedrukt.



1.3 Fasering

Voordat inhoudelijk wordt ingegaan op de initiatieffase worden eerst globaal de fasen, processen en besluitvormingsmomenten (voor Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten) geschetst die nodig zijn om tot uiteindelijke uitvoering van de partiële verdubbeling van de N34 te komen. Deze zijn afgebeeld in figuur 1 en worden daaronder verder toegelicht.

Fase 1: Initiatief
De inhoudelijke kaders en werkwijze ten behoeve van de initiatieffase staan uitgebreid beschreven in deze startnotitie.

Fase 2: Verkenning alternatieven en voorkeursvariant (project-MER)
Op basis van de besluitvorming in de initiatieffase wordt de planstudie opgezet. Omdat het gaat om een activiteit met mogelijk aanzienlijke milieugevolgen zal hiervoor een m.e.r.(milieueffectrapportage)-procedure doorlopen worden. Doel van de m.e.r.-procedure is het milieubelang volwaardig en tijdig in het plan- en besluitvormingsproces te betrekken. Kern van het doorlopen van de m.e.r.-procedure is de trechtering van alternatieven. In de m.e.r.-procedure dienen (de milieueffecten van) redelijkerwijs te beschouwen alternatieven onderzocht te worden. Dit zijn alternatieven die voldoen aan de (hoofd)doelstellingen van de voorgenomen activiteit en mogelijk minder milieugevolgen hebben. Mogelijk zullen in het kader van de m.e.r.-procedure verschillende projectonderdelen afzonderlijk beschouwd worden, vanwege bijvoorbeeld verschil in dynamiek (bv. bij verkeersplein Gieten).

De uitkomsten van m.e.r.-procedure vormen samen met de bijbehorende kosten raming (incl. Beheer en Onderhoud) en de raadpleging van de omgeving de basis voor de selectie van het bestuurlijke voorkeursalternatief. Vaststellen van het MER betreft geen formeel wettelijk ruimtelijk besluit maar maakt deel uit van de ‘moederprocedure’: het inpassingsplan.

Fase 3: Inpassingsplanprocedure
In deze fase wordt de bestuurlijke voorkeursvariant(en) uitgewerkt tot een definitief ontwerp ten behoeve van het inpassingsplan(nen) of projectbesluit(en) (als vaststelling volgens de nieuwe omgevingswet plaatsvindt). Of er dus één besluit over alle te verdubbelen delen of meerdere besluiten over de afzonderlijke delen moet nog blijken, maar dat zal waarschijnlijk wel het geval zijn gezien de verschillen in complexiteit (bijv. Gieten) Vervolgens wordt het inpassingsplan opgesteld en in procedure gebracht. Hierdoor wordt het besluit van het college en staten formeel wettelijk vastgesteld.

Fase 4, 5 en 6: Technische voorbereiding, uitvoering en nazorg
Tijdens deze fasen worden de voorbereidingen getroffen (grondverwerving, contractvoorbereidingen etc.) om over te kunnen gaan tot uitvoering, wordt het project uitgevoerd en vindt de nazorg plaats. Zoals gebruikelijk bij dit soort projecten streven we minnelijke grondverwerving na. De ervaring leert dat het opstarten van een onteigeningsprocedure noodzakelijk blijft.

2 Opdracht

2.1 Doelstelling initiatieffase

De doelstelling is om de verkeerskundige ambities, eisen, meekoppelkansen en procesinrichting in beeld te brengen.

Dit resulteert in een notitie ten behoeve van verdere planuitwerking. Deze notitie wordt voorgelegd ter besluitvorming aan Provinciale Staten, alvorens de volgende fase wordt aangevangen.

2.2 Opdracht initiatieffase

Een belangrijk onderdeel van de initiatieffase is het helder formuleren van de hoofddoelstelling die beoogd wordt met de partiële verdubbeling van de N34. Een heldere formulering van de hoofddoelstelling helpt om af te bakenen welke alternatieven onderzocht moeten worden in de planstudie en welke randvoorwaarden gesteld moeten worden vanuit verkeerskundig, ontwerptechnisch en ruimtelijk oogpunt. Daarnaast zijn er mogelijk integrale beleids- en gebiedsopgaven (meekoppelkansen) die mee kunnen worden genomen in de planvorming. Aan het eind van de initiatieffase moeten onder andere alle eisen en wensen inzichtelijk zijn met betrekking tot:

Hoofddoelstelling van de partiële verdubbeling van de N34	Verkenning naar meekoppelkansen	Proces en procedure
Nut en noodzaak van de partiële verdubbeling N34	Duurzaamheid / innovatie / energie	RO-procedures
Verkeersveiligheid op de N34	Natuur	m.e.r.-procedure
Doorstroming op de N34	Ruimtelijke kwaliteit	Interactieve plan-vorming
OV-bundel Emmen - Groningen	Water	Omgevingsmanagement
	Drentsche Aa	
	Geopark de Hondsrug	
	Fietspaden	
	Vrijetijdseconomie	
	Archeologie	

3 Proces

3.1 Proces

Om het eindresultaat in de initiatieffase te behalen zal zorgvuldig omgevingsmanagement plaatsvinden. De initiatieffase zal in brede samenspraak gedaan worden met zowel interne als externe stakeholders, zoals gemeenten, Rijkswaterstaat, waterschappen en overige belanghebbenden. Hiervoor wordt een interactief proces doorlopen. Zo worden de diverse opgaven op een vroegtijdig moment inzichtelijk gemaakt en kunnen deze mogelijk meegenomen worden in de verdere planvorming. Dit zal gedaan worden door onder andere raadpleging en inspraak via klankbordgroepen, focusgroepen en inloopbijeenkomsten. Voor het goed uitvoeren van het omgevingsmanagement wordt een nadere strategie uitgewerkt. Vooraf is het wel belangrijk om te delen wat de taken en verantwoordelijkheden voor eenieder zijn.

3.2 Rollen, taken en verantwoordelijkheden

GS en PS
Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe is initiatiefnemer van het project en hebben formeel de regie over de uitvoering van de opdracht. Provinciale Staten hebben een kader stellende rol. Daarnaast zijn Provinciale Staten bevoegd gezag als het gaat om de formele vaststelling van het plan in de vorm van een inpassingsplan (mocht na afstemming met de gemeente besloten worden om een inpassingsplan (of meerdere te doen)). Daarnaast zullen Provinciale Staten een besluit moeten nemen over de financiering van de plannen. Uiteraard zullen de Staten periodiek geïnformeerd en betrokken worden.

Bestuurlijke begeleidingsgroep
Om bestuurlijke betrokkenheid van de gemeenten te borgen wordt een bestuurlijke begeleidingsgroep geformeerd. Ondanks dat Rijkswaterstaat formeel een ambtelijke organisatie is zal deze hier ook zitting in nemen, vanwege de belangen die gemoeid zijn rondom verkeersplein Gieten (N33/N34). De bestuurlijke begeleidingsgroep heeft een adviserende rol richting het college van gedeputeerde staten van Drenthe. De bestuurlijke begeleidingsgroep bestaat uit de verantwoordelijke wethouders Verkeer en Vervoer en Ruimtelijke Ordening (afhankelijk van fase) van de betreffende gemeenten, het districtshoofd Noord van RWS en de projectmanager onder voorzitterschap van de gedeputeerde VV. De bestuurlijke begeleidingsgroep wordt voorbereid door een ambtelijke begeleidingsgroep.

Gemeenteraden
De gemeenteraden worden periodiek geïnformeerd over het proces en de voortgang van het project.

Overige stakeholders, belanghebbenden en omgeving
Om de partiële verdubbeling te realiseren is het van belang om de belangen van de omgeving te borgen en om de ideeën van buiten naar binnen te halen. Daarom worden er in ieder geval diverse focusgroepen geformeerd naast een algemene klankbordgroep en zullen inloopbijeenkomsten gehouden worden. Een exacte invulling van het omgevingsmanagement wordt verder uitgewerkt na vaststelling van deze startnotitie.

4 Planning

De initiatieffase heeft een looptijd van juni 2018 tot en met juli 2019.

	Wat	Wanneer (indicatief)
1	Informatiebijeenkomst PS *Scherp stellen opdracht, plan van aanpak en proces fase 1*	27 juni 2018
2	Opstellen strategie omgevingsmanagement	Juli 2018
3	Commissie OGB **Besluitvorming Startnotitie initiatieffase partiële verdubbeling N34**	September 2018
4	Bijeenkomst(en) gemeenteraden	Oktober 2018
5	Omgevingsproces	Oktober 2018 - Maart 2019
6	Verkennende onderzoeken (zie paragraaf 2.2 startnotitie)	Oktober 2018 - Maart 2019
7	Informatiebijeenkomst PS voortgang initiatieffase	April 2019
8	Opstellen notitie initiatieffase (fase 1) *t.a.v. hoofddoelstelling, eisen en wensen voor verdere plannuitwerking*	April 2019
9	**Besluitvorming GS en PS notitie initiatieffase (fase 1)**	**Juni/juli 2019**
10	START FASE 2 *Planstudie / MER partiële verdubbeling N34*	September 2019

5 Financiën

In het rapport van de QuickScan MKBA is in eerste instantie een bedrag geraamd van € 90.000.000, -- inclusief verkeersplein Gieten. Afhankelijk van de uitkomsten uit fase 1 is er een scherper beeld van de kosten voor de uitvoering en hoe deze gefinancierd moeten worden.

Voor de uitvoering van de initiatieffase (Fase 1) is een budget van €1.000.000, -- gereserveerd binnen het Investeringsprogramma Verkeer en Vervoer. De kosten voor deze fase worden hieruit betaald.

Agendapunt voor de vergadering van Gedeputeerde Staten van Drenthe

Statenstuk

Algemene gegevens	
Opsteller	[redacted] & [redacted], tst. [redacted]
Team	Verkeer en Vervoer
Datum	woensdag 13 juni 2018
Uiterste behandeldatum in GS: 19 juni 2018 *Toelichting: i.v.m. agendering in Statencommissie OGB en PS*	

Verantwoordelijke
Eddy Diekema
Paraaf verantwoordelijke *Bespreken:*

Verwijzing naar speerpunt collegeakkoord/programma begroting
3. Bereikbaar Drenthe / 3. Regionale bereikbaarheid en regionaal openbaar vervoer

Portefeuillehouder
Henk Brink

Intern voorbereid met	***Afwijkende mening***
1. Johanna Tolsma RO	Nee
2. [redacted] FIN	Nee
3.	Nee

Paraaf directeur-secretaris
Leendert Maarleveld

Archivering	
Datum:	*Registratienummer:*
19 juni 2018	nr. 5.1 / 2018001549
	nr.
	nr.

Communicatie
Openbaar: Ja
Persbericht: Ja
Bekendmaking: Niet van toepassing.

Onderwerp

Startnotitie Initiatieffase partiële verdubbeling N34 Emmen-de Punt

Advies

Provinciale Staten voor te stellen:

1. de Startnotitie Initiatieffase partiële verdubbeling N34 Emmen-de Punt' vast te stellen.

Beslissing GS

Risico's

Risico 1:
Wegverdubbelingen hebben over het algemeen een grote impact op de omgeving. Mogelijk veroorzaakt de startnotitie onrust bij omwonenden of andere belanghebbenden in de nabije omgeving van de N34. Belangrijk om u daarbij te realiseren is dat in de voorgestelde initiatieffase nog niet wordt ingegaan op concrete uitwerking van mogelijke varianten. De initiatieffase heeft als doel om nut en noodzaak, hoofddoelstelling, eisen en wensen te verkennen, waaraan mogelijke varianten in de toekomst moeten voldoen. Besluitvorming hierover dient nog plaats te vinden. In de voorgestelde startnotitie wordt helderheid over het proces gegeven en over welke besluitvormingsmomenten plaats gaan vinden.

Risico 2:
In juni 2017 is er een besluit genomen door Gedeputeerde Staten (breed draagvlak bij Provinciale Staten) om een verkenning te starten naar de partiële verdubbeling van de N34 Emmen-De Punt. Sindsdien is er een uitwerking gedaan naar werkwijze, proces en procedures om de verkenning uit te voeren. Feitelijk heeft uw college regie op de uitvoering van de verkenning partiële verdubbeling van de N34. Met het agenderen van de startnotitie bestaat de mogelijkheid dat er door Provinciale Staten een nieuwe discussie wordt gevoerd over het nut- en noodzaak.

Om dit risico weg te nemen zijn in de Startnotitie de hoofdlijnen van het proces beschreven en zijn de mijlpalen benoemd waar Provinciale Staten over besluiten. Voorafgaand aan de behandeling in de Staten is er op 27 juni 2018 een informerende bijeenkomst voor Provinciale Staten over dit onderwerp. Besluitvorming over nut en noodzaak en hoofddoelstelling van de partiële verdubbeling van de N34 vindt verderop in het proces plaats, zoals beschreven in de startnotitie.

Risico 3:
Tijdens de Statencommissie OGB van 6 september 2017 heeft gedeputeerde Brink toegezegd dat vóór de zomer van 2018 de financiering van de plannen uitgewerkt zou zijn. Om tot een goede uitspraak te kunnen komen wat de plannen kosten is een inhoudelijke en verkeerskundige uitwerking nodig. Dit is nog niet gebeurd. Redenen hiervoor zijn:
1. om te voorkomen dat later in het proces steeds een stap terug gedaan moet worden, is het belangrijk om goed na te denken over het proces en de werkwijze van de uit te voeren opdracht;
2. uw college heeft een grote ambitie als het gaat om verkeer en vervoer en in het bijzonder infraprojecten. De focus van de ambtelijke organisatie heeft vooral op de verdubbeling van de N34 tussen Emmen en Coevorden gelegen.

Aanvullende informatie voor GS

Niet van toepassing.

Tekst openbare besluitenlijst
Onderwerp: Partiële verdubbeling N34
In juni 2017 hebben Gedeputeerde Staten besloten om een verkenning te starten naar de partiële verdubbeling van de N34 tussen Emmen en De Punt. Gedeputeerde Staten stellen Provinciale Staten

voor om het proces en de werkwijze vast te stellen voor uitvoering van de verkenning. Dit markeert de start van de eerste fase (initiatieffase) van de partiële verdubbeling van de N34 tussen Emmen en De Punt. Besluitvorming over nut en noodzaak en vaststelling van mogelijke tracés vindt naar verwachting volgend jaar plaats.

Verzenden

Bijlagen alleen voor Gedeputeerde Staten

Niet van toepassing.

Poho bijl

Memo Poho Verkeer en Vervoer	provincie Drenthe
Gedeputeerde	**Henk Brink**
Afschrift	Eddy Diekema
Datum	**22-6-2018**
Poho datum	**25-6-2018**
Opsteller	
Afgestemd met	
Onderwerp	**Informatiebijeenkomst Staten 26 juni**
	☐ Ter discussie ☐ Strategisch ☒ Ter informatie ☐ Inhoudelijk ☐ Ter besluitvorming
Bijlage	

Advies/Vraag
A.s. dinsdag is de presentatie voor de Statenleden over het proces omtrent de partiële verdubbeling van de N34. Tijdens het Poho willen we graag mondeling afstemmen.

Besluit

N34 tussen Exloo en Borger

INTENSITEITEN

1 -> 2 (n. noord)

	do 7-6	vr 8-6	za 9-6	zo 10-6	ma 11-6	di 12-6	wo 13-6	do 14-6	vr 15-6	za 16-6	zo 17-6	ma 18-6	di 19-6	wo 20-6	do 21-6	vr 22-6	za 23-6	zo 24-6	ma 25-6	di 26-6	wo 27-6	do 28-6	vr 29-6	za 30-6	zo 1-7	ma 2-7	di 3-7	wo 4-7	tot.	gemid.
00:00 01:00				1																								1	1
01:00 02:00																													
02:00 03:00																													
03:00 04:00											1																	1	1
04:00 05:00																													
05:00 06:00																													
06:00 07:00											1																	1	1
07:00 08:00		1									1						1											1	1
08:00 09:00											1																	1	1
09:00 10:00												1																1	1
10:00 11:00																							1				1	2	1
11:00 12:00			2					1									1		1	1							2	8	1
12:00 13:00																									1			2	1
13:00 14:00															1													1	1
14:00 15:00				2					1			1					1			1			1		1		1	8	1
15:00 16:00											1									2								3	2
16:00 17:00																													
17:00 18:00										1	1												1					3	1
18:00 19:00														1														1	1
19:00 20:00																													
20:00 21:00			1																									1	1
21:00 22:00																													
22:00 23:00																													
23:00 24:00																													
Totaal		1	3	1	2			1		1	5	2		1			3		1	1	2		2	1	3	1		4		
Classificatie																													
Personenauto		1	1	1	2			1			2	2		1			1		1	1			2	1	2	1		3	
Lichte bedr. (<3,5T)			2							1	1						2											1	
Zware bedr. (>3,5T)																													
Busbelands											2									1	1								

2 -> 1 (n. zuid)

	do 7-6	vr 8-6	za 9-6	zo 10-6	ma 11-6	di 12-6	wo 13-6	do 14-6	vr 15-6	za 16-6	zo 17-6	ma 18-6	di 19-6	wo 20-6	do 21-6	vr 22-6	za 23-6	zo 24-6	ma 25-6	di 26-6	wo 27-6	do 28-6	vr 29-6	za 30-6	zo 1-7	ma 2-7	di 3-7	wo 4-7	tot.	gemid.
00:00 01:00																													
01:00 02:00																													
02:00 03:00																													
03:00 04:00																													
04:00 05:00																													
05:00 06:00																													
06:00 07:00																													
07:00 08:00																													
08:00 09:00																													
09:00 10:00																													
10:00 11:00																													
11:00 12:00																													
12:00 13:00																													
13:00 14:00																													
14:00 15:00																													
15:00 16:00																													
16:00 17:00																													
17:00 18:00																													
18:00 19:00																													
19:00 20:00																													
20:00 21:00																													
21:00 22:00																													
22:00 23:00																													
23:00 24:00																													
Totaal																													
Classificatie																													
Personenauto																													
Lichte bedr. (<3,5T)																													
Zware bedr. (>3,5T)																													
Busbelands																													

3 -> 4 (n. noord)

	do 7-6	vr 8-6	za 9-6	zo 10-6	ma 11-6	di 12-6	wo 13-6	do 14-6	vr 15-6	za 16-6	zo 17-6	ma 18-6	di 19-6	wo 20-6	do 21-6	vr 22-6	za 23-6	zo 24-6	ma 25-6	di 26-6	wo 27-6	do 28-6	vr 29-6	za 30-6	zo 1-7	ma 2-7	di 3-7	wo 4-7	tot.	gemid.
00:00 01:00																													
01:00 02:00																													
02:00 03:00																													
03:00 04:00																													
04:00 05:00																													
05:00 06:00																													
06:00 07:00																													
07:00 08:00																													
08:00 09:00																													
09:00 10:00																													
10:00 11:00																													
11:00 12:00																													
12:00 13:00																													
13:00 14:00																													
14:00 15:00																													
15:00 16:00																													
16:00 17:00																													
17:00 18:00																													
18:00 19:00																													
19:00 20:00																													
20:00 21:00																													
21:00 22:00																													
22:00 23:00																													
23:00 24:00																													
Totaal																													
Classificatie																													
Personenauto																													
Lichte bedr. (<3,5T)																													
Zware bedr. (>3,5T)																													
Busbelands																													

4 -> 3 (n. zuid)

	do 7-6	vr 8-6	za 9-6	zo 10-6	ma 11-6	di 12-6	wo 13-6	do 14-6	vr 15-6	za 16-6	zo 17-6	ma 18-6	di 19-6	wo 20-6	do 21-6	vr 22-6	za 23-6	zo 24-6	ma 25-6	di 26-6	wo 27-6	do 28-6	vr 29-6	za 30-6	zo 1-7	ma 2-7	di 3-7	wo 4-7	tot.	gemid.
00:00 01:00																													
01:00 02:00																													
02:00 03:00																													
03:00 04:00																													
04:00 05:00																													
05:00 06:00																													
06:00 07:00																													
07:00 08:00																													
08:00 09:00																													
09:00 10:00																													
10:00 11:00																													
11:00 12:00																													
12:00 13:00																													
13:00 14:00																													
14:00 15:00																													
15:00 16:00																													
16:00 17:00																													
17:00 18:00																													
18:00 19:00																													
19:00 20:00																													
20:00 21:00																													
21:00 22:00																													
22:00 23:00																													
23:00 24:00																													
Totaal																													
Classificatie																													
Personenauto																													
Lichte bedr. (<3,5T)																													
Zware bedr. (>3,5T)																													
Busbelands																													

INHAALBEWEGINGEN

1 -> 2 (n. noord)

	do 7-6	vr 8-6	za 9-6	zo 10-6	ma 11-6	di 12-6	wo 13-6	do 14-6	vr 15-6	za 16-6	zo 17-6	ma 18-6	di 19-6	wo 20-6	do 21-6	vr 22-6	za 23-6	zo 24-6	ma 25-6	di 26-6	wo 27-6	do 28-6	vr 29-6	za 30-6	zo 1-7	ma 2-7	di 3-7	wo 4-7	tot.	gemid.
00:00 01:00																													
01:00 02:00																													
02:00 03:00																													
03:00 04:00																													
04:00 05:00																													
05:00 06:00																													
06:00 07:00																													
07:00 08:00																													
08:00 09:00																													
09:00 10:00																													
10:00 11:00																													
11:00 12:00																													
12:00 13:00																													
13:00 14:00																													
14:00 15:00																													
15:00 16:00																													
16:00 17:00																													
17:00 18:00																													
18:00 19:00																													
19:00 20:00																													
20:00 21:00																													
21:00 22:00																													
22:00 23:00																													
23:00 24:00																													
Totaal																													
Classificatie																													
Personenauto																													
Lichte bedr. (<3,5T)																													
Zware bedr. (>3,5T)																													
Busbelands																													

2 -> 1 (n. zuid)

	do 7-6	vr 8-6	za 9-6	zo 10-6	ma 11-6	di 12-6	wo 13-6	do 14-6	vr 15-6	za 16-6	zo 17-6	ma 18-6	di 19-6	wo 20-6	do 21-6	vr 22-6	za 23-6	zo 24-6	ma 25-6	di 26-6	wo 27-6	do 28-6	vr 29-6	za 30-6	zo 1-7	ma 2-7	di 3-7	wo 4-7	tot.	gemid.
00:00 01:00																													
01:00 02:00																													
02:00 03:00																													
03:00 04:00																													
04:00 05:00																													
05:00 06:00																													
06:00 07:00																													
07:00 08:00																													
08:00 09:00																													
09:00 10:00																													
10:00 11:00																													
11:00 12:00																													
12:00 13:00																													
13:00 14:00																													
14:00 15:00																													
15:00 16:00																													
16:00 17:00																													
17:00 18:00																													
18:00 19:00																													
19:00 20:00																													
20:00 21:00																													
21:00 22:00																													
22:00 23:00																													
23:00 24:00																													
Totaal																													
Classificatie																													
Personenauto																													
Lichte bedr. (<3,5T)																													
Zware bedr. (>3,5T)																													
Busbelands																													

3 -> 4 (n. noord)

	do 7-6	vr 8-6	za 9-6	zo 10-6	ma 11-6	di 12-6	wo 13-6	do 14-6	vr 15-6	za 16-6	zo 17-6	ma 18-6	di 19-6	wo 20-6	do 21-6	vr 22-6	za 23-6	zo 24-6	ma 25-6	di 26-6	wo 27-6	do 28-6	vr 29-6	za 30-6	zo 1-7	ma 2-7	di 3-7	wo 4-7	tot.	gemid.
00:00 01:00																													
01:00 02:00																													
02:00 03:00																													
03:00 04:00																													
04:00 05:00																													
05:00 06:00																													
06:00 07:00																													
07:00 08:00																													
08:00 09:00																													
09:00 10:00																													
10:00 11:00																													
11:00 12:00																													
12:00 13:00																													
13:00 14:00																													
14:00 15:00																													
15:00 16:00																													
16:00 17:00																													
17:00 18:00																													
18:00 19:00																													
19:00 20:00																													
20:00 21:00																													
21:00 22:00																													
22:00 23:00																													
23:00 24:00																													
Totaal																													
Classificatie																													
Personenauto																													
Lichte bedr. (<3,5T)																													
Zware bedr. (>3,5T)																													
Busbelands																													

4 -> 3 (n. zuid)

	do 7-6	vr 8-6	za 9-6	zo 10-6	ma 11-6	di 12-6	wo 13-6	do 14-6	vr 15-6	za 16-6	zo 17-6	ma 18-6	di 19-6	wo 20-6	do 21-6	vr 22-6	za 23-6	zo 24-6	ma 25-6	di 26-6	wo 27-6	do 28-6	vr 29-6	za 30-6	zo 1-7	ma 2-7	di 3-7	wo 4-7	tot.	gemid.
00:00 01:00																													
01:00 02:00																													
02:00 03:00																													
03:00 04:00																													
04:00 05:00																													
05:00 06:00																													
06:00 07:00																													
07:00 08:00																													
08:00 09:00																													
09:00 10:00																													
10:00 11:00																													
11:00 12:00																													
12:00 13:00																													
13:00 14:00																													
14:00 15:00																													
15:00 16:00																													
16:00 17:00																													
17:00 18:00																													
18:00 19:00																													
19:00 20:00																													
20:00 21:00																													
21:00 22:00																													
22:00 23:00																													
23:00 24:00																													
Totaal																													
Classificatie																													
Personenauto																													
Lichte bedr. (<3,5T)																													
Zware bedr. (>3,5T)																													
Busbelands																													

KERENDE VOERTUIGEN

1 -> 2 (n. noord)

	do 7-6	vr 8-6	za 9-6	zo 10-6	ma 11-6	di 12-6	wo 13-6	do 14-6	vr 15-6	za 16-6	zo 17-6	ma 18-6	di 19-6	wo 20-6	do 21-6	vr 22-6	za 23-6	zo 24-6	ma 25-6	di 26-6	wo 27-6	do 28-6	vr 29-6	za 30-6	zo 1-7	ma 2-7	di 3-7	wo 4-7	tot.	gemid.
00:00 01:00				1																								1	1
01:00 02:00																													
02:00 03:00																													
03:00 04:00											1																	1	1
04:00 05:00																													
05:00 06:00																													
06:00 07:00											1																	1	1
07:00 08:00		1									1						1											1	1
08:00 09:00											1																	1	1
09:00 10:00												1																1	1
10:00 11:00																							1				1	2	1
11:00 12:00			2					1									1		1	1							2	8	1
12:00 13:00																									1			2	1
13:00 14:00															1													1	1
14:00 15:00				2					1			1					1			1			1		1		1	8	1
15:00 16:00											1									2								3	2
16:00 17:00																													
17:00 18:00										1	1												1					3	1
18:00 19:00														1														1	1
19:00 20:00																													
20:00 21:00			1																									1	1
21:00 22:00																													
22:00 23:00																													
23:00 24:00																													
Totaal		1	3	1	2			1		1	5	2		1			3		1	1	2		2	1	3	1		4		
Classificatie																													
Personenauto		1	1	1	2			1			2	2		1			1		1	1			2	1	2	1		3	
Lichte bedr. (<3,5T)			2							1	1						2											1	
Zware bedr. (>3,5T)																													
Busbelands											2									1	1								

2 -> 1 (n. zuid)

	do 7-6	vr 8-6	za 9-6	zo 10-6	ma 11-6	di 12-6	wo 13-6	do 14-6	vr 15-6	za 16-6	zo 17-6	ma 18-6	di 19-6	wo 20-6	do 21-6	vr 22-6	za 23-6	zo 24-6	ma 25-6	di 26-6	wo 27-6	do 28-6	vr 29-6	za 30-6	zo 1-7	ma 2-7	di 3-7	wo 4-7	tot.	gemid.
00:00 01:00																													
01:00 02:00																													
02:00 03:00																													
03:00 04:00																													
04:00 05:00																													
05:00 06:00																													
06:00 07:00																													
07:00 08:00																													
08:00 09:00																													
09:00 10:00																													
10:00 11:00																													
11:00 12:00																													
12:00 13:00																													
13:00 14:00																													
14:00 15:00																													
15:00 16:00																													
16:00 17:00																													
17:00 18:00																													
18:00 19:00																													
19:00 20:00																													
20:00 21:00																													
21:00 22:00																													
22:00 23:00																													
23:00 24:00																													
Totaal																													
Classificatie																													
Personenauto																													
Lichte bedr. (<3,5T)																													
Zware bedr. (>3,5T)																													
Busbelands																													

3 -> 4 (n. noord)

| | do 7-6 | vr 8-6 | za

Memo POHO Bereikbaarheid	provincie Drenthe
Gedeputeerde	H. Brink
Afschrift	[redacted], E. Diekema
Datum	11-9-2018
Poho datum	11-9-2018
Opsteller	[redacted] & [redacted]
Afgestemd met	
Onderwerp	Voorbereiding commissie OGB - gedeeltelijke verdubbeling N34
Doel memo	☒Ter discussie ☒Ter informatie ☐Ter besluitvorming
Bijlage	
Naar GS	nee

Advies/Vraag
Deze MEMO is opgesteld ter voorbereiding op de behandeling van de Startnotitie gedeeltelijk verdubbeling N34 in de Commissie OGB van 19 september 2018.

1. Waarom verdubbelen?
Verkeersveiligheid: 2x2 rijbanen fysieke scheiding zoals bijvoorbeeld een vangrail. Daarnaast draaien. Inhaalplekken waardoor andere delen verboden wordt met ribbelmarkering
doorstroming en comfort. Bundelen hoofdwegen gaat heel goed, maar dan moet het wel aantrekkelijk blijven en niet dicht slippen. Anders verkeer weer naar onderliggend net. Ook tijdwinst. X22.000 per dag telt wel op.
Busverbinding. Een gedeeltelijke verdubbeling van de N34 snelheid van de bussen mogelijk van 80 naar 100.

2. De opdracht voor de verkenning naar de verdubbeling van de N34 lag er al. Waarom dan deze Startnotitie
Hoe deze opdracht uit te voeren staat in startnotitie. Daarnaast hecht ik aan de mening in dezen van de Staten. Startschot voor het proces. Alle neuzen dezelfde richting.

3. Is er al besluitvorming geweest over de gedeeltelijke verdubbeling?
Ja en nee. Was al duidelijk vorig jaar meerderheid van Staten voor gedeeltelijke verdubbeling. Maar moeten nog proces, MER, bestemmingsplannen enz. Daar zitten ook besluitvormingsmomenten in. Alle mogelijkheden burgers liggen nog open.

4. Hoeveel gaat de gedeeltelijke verdubbeling kosten?
MKBA € 90 miln. 1 ste fase randvoorwaarden/eisen ophalen. Dan nieuwe raming en financieringsvoorstel ter afronding van de eerste fase.

5.Een verdubbeling van de N34 levert maar een paar minuten tijdswinst op. Waarom verdubbelen?
Van Emmen naar Groningen levert het 5 minuten reistijdwinst op. Echter 22.000 mensen per 365 dagen per jaar gebruik maken: groot economisch voordeel heeft en blijft de weg aantrekkelijk of wordt aantrekkelijker dan het onderliggende wegennet.

6.Waarom niet van 100 naar 80 kilometer per uur?
Waarom dan de N34 nemen ipv de andere wegen waar fietsers en landbouwvoertuigen rijden? Die zijn vele malen onveiliger. Het invoeren van 80 betekent meer ongevallen op het onderliggende net.
11.1
[redacted]

7.In het buitenland maken ze juist van de 100 wegen 80 wegen. Waarom hier dan niet?
Mooi dat ze Nederland als voorbeeld dan gebruiken: Duitsland kent immers eigenlijk geen 80 wegen. Daarom staat Nederland ook veel hoger in de veiligste landen lijst dan Duitsland of Frankrijk. En wij

hebben al 80 wegen. De 100/130 zijn onze belangrijkste wegen. Die gaan we niet downgraden. Die gaan we juist verbeteren.

8. Is dit een opstapje naar een totale verdubbeling van de N34?
In principe op zichzelf. Een totale verdubbeling niet aan de orde, de investering voor een totale verdubbeling gaat richting de €300.000.000. Op termijn niet uit te sluiten. Mede daarom nu ook een logische keuze gedeeltelijke verdubbeling.

9. Vergrijzing minder verkeer: Waarom dan verdubbelen.
Onderzoek toont aan dat ouderen langer blijven rijden.

10. Krimp minder verkeer: waarom dan verdubbelen?
Krimp betekend niet minder verkeer. Voorzieningen worden vaak gebundeld. Bijv. ziekenhuizen. Dan meer afleggen. Wat we so wie so doen.

11. Wordt er vandaag dan besloten over de verdubbeling?
Ja en nee. Ja, we gaan nu inventariseren enz. Overleggen met de buurten, dorpen enz. om goed beeld te krijgen enz. en vervolgens komt er weer een beslispunt voor de Staten. Maar geeft wel het college inzicht in of we verder gaan of niet.

12. spoor nog in beeld?
Niet bij dit verhaal. Is al naar gekeken. Allicht in ander verband. Maar is ook geen oplossing voor de N34 zoals in de notitie staat van vorig jaar.

13. Hoeveel stukken dan?
Niet bekend, gaan we het komende jaar onderzoeken.

14. Hoe lang dan?
Weten we ook nog niet precies. Gaan we ook de komende periode onderzoeken.

15. Waar dan?
Ook dat is niet zeker. Wel is duidelijk dat Gieten één van de stukken is. En we gaan ze ook niet allemaal achter elkaar leggen en dan een heel stuk niets. Maar ook daar komen we mee terug.

16. Die stukken zijn heel gevaarlijk omdat je iedere keer weer terug moet naar de eigen baan.
Kan. De inrichting, het aantal en lengte maakt daarbij veel uit. Maar je hoeft niet in te halen; het mag!

17. Door de verdubbeling komt er meer geluid. Dat willen we niet.
Is niet perse waar. Meeste verkeer is al gebundeld op de N34. En dat willen we vasthouden. De hoeveelheid verkeer neemt sowieso toe. Bij geen verdubbeling ook meer geluid. Bij werkzaamheden moeten we maatregelen nemen incl. toename verkeer komende 10 jaar. Saldo: gunstiger dan geen verdubbeling. Duss……Biedt ook kansen.

18. Gaat u ook een MER doen?
Ja, dat gaan we ook doen.

19. Waarom geen vangrail in het midden?
Hebben we al over gehad vorig jaar. Maar in het kort: kost ook extra grond, moeten we ook aankopen, verharding verleggen, vluchtstroken verharden voor hulpdiensten (kunnen er niet meer langs door scheiding), geen oplossing voor Gieten enz. enz.

20. Hier alles optimaal kunnen we bij de Punt in de file staan op de A28.
Ten dele. Nemen we ook maatregelen. Aansluiting wordt geoptimaliseerd en voorzien van een transferium. Bus op de vluchtstrook. En dat ontslaat ons niet om de N34 niet veiliger te maken. Daarnaast ook nog veel bij Borger er op, bij Zuidlaren er af. Niet eens heel veel doorgaand verkeer; die zou je ook niet verder helpen.

21. In het westen leggen ze geen wegen meer aan.
Onzin, gebeurt ook gewoon. Trouwens in de file staan is ook niet bepaald milieuvriendelijk.

22. worden wij, burgers, er ook bij betrokken?
Ja, maar dat hangt wel van een aantal zaken af. Eerst met plaatselijke belangen enz. en misschien ligt er wel geen enkel stuk bij u in de buurt.

23. Ik ben gewoon tegen. Waar kan ik bezwaar maken?
Dat kan nog niet. Er zijn nog geen besluiten waar tegen u bezwaar kunt maken.

24. Wordt de grond onteigend?
Zover zijn we nog niet. Maar mochten we grond nodig hebben, dan gaan we eerst met elkaar in gesprek. Komen we er echt niet uit dan volgt de onteigeningsprocedure. Voorlichting volgt nog.

25. Komt de verdubbeling links of rechts?
Nog niet bekend. Gaan we de komende periode onderzoeken.

26. Hoe gaat de verdubbeling gefinancierd worden?
De insteek is om het uit de IVV's te financieren. Afhankelijk van de uitkomsten van de initiatieffase is er een duidelijkere raming in beeld en kunnen we ook een voorstel doen hoe de plannen te financieren.

27. De gemeente Emmen probeert de overige gemeenten zo ver te krijgen om geld bij elkaar te leggen voor een volledige verdubbeling van de N34. Hoe verhoudt zich dat tot het proces van de provincie Drenthe?
Als ze dat lukt zou dat fantastisch zijn. Maar dit is een zelfstandig proces. Wij laten onze planning daar niet vanaf hangen.

Memo Bereikbaarheid	provincie Drenthe
Gedeputeerde	T. Stelpstra
Afschrift	, E. Diekema
Datum	27-9-2018
vooroverleg	As woensdag, vooraf aan de Statenvergadering
Opsteller	
Afgestemd met	
Onderwerp	Voorbereiding Statenvergadering - gedeeltelijke verdubbeling N34
Doel memo	☒Ter discussie ☒Ter informatie ☐Ter besluitvorming
Bijlage	
Naar GS	Nee

Advies/Vraag
Deze MEMO is opgesteld ter voorbereiding op de behandeling van de Startnotitie gedeeltelijk verdubbeling N34 in de Staten op 3 oktober 2018.

Algemeen
Juist deze startnotitie markeert het begin van het proces. Of we dan bij Schipborg gaan verdubbelen, of we 2 stukken gaan doen, of we in natuur iets aan gaan leggen of dat we rekening houden met archeologie of met woningen ter plekke, dat gaan we de komende periode tot de zomer volgend jaar inventariseren. Daarna komen we bij u terug, en dan is het moment om te discussiëren op basis van feiten en niet van emotie gebaseerd op ? Ja, waar eigenlijk op? En dat ligt nu voor.
De voorgestelde onderzoeksvragen gaan we dus vaststellen met iedereen; niet alleen met de bewoners in en bij Schipborg.

Moties/ amandementen

PVDA

Van: "Hendrikus Loof" @home.nl>
Datum: 28 september 2018 om 19:14:03 CEST
Aan: "Hendrikus Loof" @drentsparlement.nl>
Onderwerp: amendement N34

De Startnotitie Initiatieffase partiële verdubbeling N34 Emmen-De Punt vast te stellen met dien verstande dat bij het opstellen van voorkeursvarianten prioriteit wordt gegeven aan oplossing van het knelpunt Gieten, vervolgens aan het traject Zuidlaren – A28 en pas in laatste instantie besloten wordt over trajectdelen in kwetsbare natuurgebieden en het gebied tussen Annen en Zuidlaren.

Gieten is belangrijk en maakt daarom ook onderdeel uit van de aan te pakken trajecten. Het prioritair vaststellen is niet handig omdat we de gehele N34 moeten onderzoeken vanwege de samenhang tussen de verschillende te verdubbelen delen waar Gieten er één van is. Moet het voor het plein in zuidelijke richting worden verdubbeld, of juist na of halverwege? Dat maakt dan waar het volgende deel komt.
Juist de komende periode is van belang omdat we dan gaan onderzoeken waar, hoe, wat, enz. om alles in beeld gaan brengen en te voorzien van feitelijke informatie. En dan bent u aan zet met het maken van keuzes op basis van deze feiten.

Verzoeken van [redacted],
per onderdeel, cursief voorzien van een antwoord:

Juist in de onderzoeksfase voorafgaand aan het vaststellen van de startnotitie, zou daarom aandacht moeten zijn voor een bredere kijk op het probleem. De oplossing die voorligt gaat uit van 1 oplossing, en niet afgezet tegen alternatieven.
En dat gaan we dus juist doen. Maar het moet ook duidelijk zijn dat een deel al onderzocht is. En dat we dat niet allemaal over gaan doen. Dat de uitkomst niet aanstaat is wat anders. Maar die zal niet veranderen als we het nog een keer gaan onderzoeken.

1. 70% van de ongevallen gebeurt tijdens het in- en uitvoegen op de N34; onderzoek hoe de veiligheid bij op- en afritten (bijvoorbeeld d.m.v. verlenging) verbeterd kan worden.
Misschien moeten we dat laten onderzoeken door mensen die er nog meer verstand van hebben. Op voorhand hebben we al ernstige twijfel of de stelling klopt. Maar de onderzoeksvragen komen nog aan bod. En of deze het is? Dat gaan we samen bekijken. En het gaat niet alleen over de ongevallen. Het gaat ook om de verbeterde bereikbaarheid. Tijdwinst.

2. Het overgrote deel van de onveiligheid komt voort uit gedrag van de weggebruiker. Onderzoek of een volledig inhaalverbod op de N34 (*zoals ook op diverse N-wegen in Gelderland geldt*) de veiligheid vergroot.
Sterker nog: 90% is gedrag. Maar dat is het negeren van een inhaalverbod ook. Een geleiderail voorkomt dat. En draaien ook. Maar laten we eerst de experts dit in beeld brengen.

3. Eén van de grootste knelpunten is de rotonde bij Gieten (filevorming). Onderzoek in hoeverre de doorstroming bevorderd door hier een fly-over of een klaverblad te situeren.
Ook hier geldt dat we eerst gaan inventariseren en onderzoeken. En dan zijn de vragen duidelijk. Niet nu alleen door de familie [redacted]. En u noemt de oplossing al: dat willen we graag gaan onderzoeken of dat de oplossing is.

4. Milieu (uitstoot van auto's), veiligheid (voorkoming van inhaalgedrag) en doorstroming kunnen verbeterd worden door de maximale snelheid te verlagen. Onderzoek de verbeteringen op deze punten indien de maximumsnelheid gelijkgetrokken wordt aan die van vrachtwagens, oftewel 90 km per uur.
90 km/uur is geen normsnelheid voor een stroomweg. Ter voorkoming van allerlei onduidelijke snelheden. Groene lijn is 100. Dat kan niet anders. En of de bereikbaarheid daarmee verbeterd wordt? We gaan nu eerst inventariseren en onderzoeken. 11.1 [redacted]

5. De ontwikkelingen van technologieën in en rondom auto's en wegen gaan tegenwoordig in een rap tempo. Onderzoek met welke technologieën de veiligheid en doorstroming op de N34 kan worden verbeterd.
Nog steeds wil ik dan die vrachtwagen voorbij en nog steeds duurt het lang om vanaf Emmen naar Groningen te komen. Daar gaan technieken de komende 15 jaar niets aan veranderen. Dat gaan we dus onderzoeken; nut en noodzaak wordt omschreven in de rapportage die komen gaat.

Motie van de SP
Provinciale Staten van Drenthe;

in vergadering bijeen op woensdag 3 oktober 2018;

overwegende dat;

- De argumentatie uit 20016/17, waarop besloten is het spoorwegtracé Emmen – Groningen niet als een mogelijkheid te zien als een rendabele verbinding om de problemen rond de N34 mede op te lossen, is in oktober 2018 niet meer steekhoudend. (te kostbaar)
- De vraag naar een spoorwegverbinding van Almelo via Emmen naar Groningen nu ook duidelijk in de provincie Overijssel klinkt.
- Er ook een belang bij Landkreis Emsland is.
- Er een mogelijkheid van financiering uit Europa is.

,
zijn van mening dat;

- Een spoorwegtracé Almelo – Groningen bijdraagt aan het verminderen van de drukte op de N34.
- Het spoorwegtracé een economische bijdrage levert aan de ontsluiting van het veenkoloniale-gebied. (armoede bestrijding)
- Het spoorwegtracé een bijdrage levert aan het klimaatakkoord

BESLUITEN:
Het college van Gedeputeerde Staten op te dragen om nogmaals te onderzoeken of door de nieuwe ontstane situatie, in samenwerking met de Provincie Overijssel, de Provincie Groningen en het Landkreis Emsland, de spoorweg Almelo-Groningen te realiseren is..

Namens
SP
Ko Vester

- *Dit is een afstudeeronderzoek…… Dat was het provinciale onderzoek niet.*
- *De genoemde exploitatiekosten van 0.75 miljoen zijn niet betrouwbaar: Emmen Zwolle: kost € 24 miljoen/jaar en levert 65% op. En is de best renderende gedecentraliseerde spoorlijn van Nederland.*
- *Belang landkreis loopt tot de grens: de rest is voor rekening Drenthe*
- *De spoorlijn is onderzocht middels een MKBA door ons bureau. Lees:* ***Maatschappelijke*** *Kosten Baten Analyse. Het onderzoek van de student heet een KBA. Men heeft het Maatschappelijke los gelaten.*
  Uit het onderzoek: "Een volledig beeld van de omvang van de maatschappelijke effecten wordt niet gege ven in dit onderzoek, omdat de indirecte effecten en enkele directe effecten niet zijn gekwantificeerd. Een inschatting van de externe effecten, op basis van niet-case specifieke waarden, geeft een saldo van -5,5 miljoen euro per jaar. Dit saldo kan niet bij het exploitatiesaldo worden opgeteld, omdat het project niet vanuit maatschappelijk perspectief is bekeken, maar in grotere mate vanuit privaat oogpunt. Een ver gelijking op basis van orde grootte kan wel worden gemaakt. Hieruit blijkt dat de externe effecten grof weg de helft zijn van de exploitatiekosten, dit is aanzienlijk en daarom kan deze post niet zonder meer worden weggelaten".
- *De meest rendabele buslijn van Nederland wordt in één klap ook onderuit gehaald.*
  Uit het onderzoek: "Echter zijn er ook nadelen. De Veenkoloniën worden doorsneden en de nu **rendabele en snelle busverbinding tussen Groningen - Emmen wordt onrendabel**. Daarnaast is het alternatief de Flixbus tussen Enschede en Groningen aanzienlijk goedkoper. Ook kunnen de hoge investeringskosten voor de spoorlijn resulteren in uitholling van het Openbaar Vervoer in de regio, omdat er minder geld is te besteden, tot slot zijn er de (negatieve) externe effecten als geluidsoverlast."

- *De trein lost het probleem van de N34 niet op. Er is maar een heel beperkt aantal mensen dat de overstap zal maken naar het OV dat dan ook nog eens fors in reistijd toeneemt t.o.v. de bus of auto. Mensen vanuit Borger zullen dan veel langer onderweg zijn omdat de hondsrugbundel uitgekleed wordt (nu nog de meest rendabele lijn van Nederland) en overstappen moeten in Stadskanaal om de trein min of meer rendabel te krijgen, wat dus overduidelijk niet lukt. Kortom: wat heeft de Drent hieraan?*
- *De file blijft bij Gieten, de ongevallen blijven en de capaciteit is beperkt.*
- *En dat meneer Hettinga van Arriva de lijn wel wil rijden snap ik wel. Maar zijn bedrijf legt geen spoorlijnen aan.*

D66 Drenthe

Amendement Hoofddoelstellingen

Provinciale Staten van Drenthe, in vergadering bijeen op woensdag 3 oktober 2018,
ter behandeling van Statenstuk 2018-843, Startnotitie Initiatieffase partiële verdubbeling N34 Emmen-De Punt,

Besluiten:

De volgende passage uit de tabel op pagina 8 te verwijderen:
“Nut en noodzaak van de partiële verdubbeling N34”.

Toelichting:

Door de huidige formulering zijn de alternatieven die in de MER onderzocht kunnen worden beperkt door de hoofddoelstelling “nut en noodzaak van de partiële verdubbeling N34”. Voor de indienende fractie(s) gaat het in de eerste plaats om het verbeteren van de verkeersveiligheid, de doorstroming en de OV-bundel Emmen-Groningen. Daarbij moet, conform ook geluiden van inwoners, breder gekeken worden naar alternatieven voor verdubbeling, zodat in de initiatieffase de opties (waaronder partiële verdubbeling van de N34) zorgvuldig afgewogen kunnen worden. Pas na onderzoek kan een beslissing worden over “nut en noodzaak” van gedeeltelijke verdubbeling van de N34.

- *In de startnotitie staat volledig: “Op basis van deze resultaten hebben Gedeputeerde Staten op 23 mei 2017 besloten om de conclusies van de notitie en de QuickScan MKBA ‘verbinding Emmen – Groningen’ te onderschrijven, op basis hiervan een verkenning te starten naar partiële verdubbeling van de N34 en geen verder onderzoek naar de spoorverbinding te doen, maar wel aandacht te hebben voor verdere optimalisatie van de busverbinding Groningen – Emmen”.*
- *Hoewel de behandeling van het MKBA vorig jaar dus duidelijk aangaf dat het gaat om de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 en deze startnotitie is daar het gevolg van, zullen in de op te leveren notitie rond de zomer volgend jaar, de verschillende alternatieven benoemd/onderzocht worden. Dus, het onderdeel partiele verdubbeling, kan er uit, maar niet nut en noodzaak. Want dat is juist een belangrijk punt om te onderbouwen waarom we wat willen doen aan de N34.*

FAQ
Hieronder volgen een voorbeeldvragen met antwoorden. Tijdens de behandeling verwijzen we, indien mogelijk, naar het nummer.

1. Waarom verdubbelen?
Verkeersveiligheid: 2x2 rijbanen fysieke scheiding zoals bijvoorbeeld een vangrail. Daarnaast oplossing ter voorkoming van draaien. Inhaalplekken waardoor andere delen verboden wordt met ribbelmarkering.

doorstroming en comfort. Bundelen hoofdwegen gaat heel goed, maar dan moet het wel aantrekkelijk blijven en niet dicht slippen. Anders verkeer weer naar onderliggend net. Ook tijdwinst. X22.000 per dag telt wel op.
Busverbinding. Een gedeeltelijke verdubbeling van de N34 snelheid van de bussen mogelijk van 80 naar 100.

2. De opdracht voor de verkenning naar de verdubbeling van de N34 lag er al. Waarom dan deze Startnotitie?
Hoe deze opdracht uit te voeren staat in startnotitie. Daarnaast hecht ik aan de mening in dezen van de Staten. Startschot voor het proces. Alle neuzen dezelfde richting.

3. Is er al besluitvorming geweest over de gedeeltelijke verdubbeling?
Ja en nee. Was vorig jaar al een meerderheid van Staten voor gedeeltelijke verdubbeling. Maar moeten nog proces, MER, bestemmingsplannen enz. Daar zitten ook besluitvormingsmomenten in. Alle mogelijkheden burgers liggen nog open.

4. Hoeveel gaat de gedeeltelijke verdubbeling kosten?
MKBA € 90 miln. 1 ste fase randvoorwaarden/eisen ophalen. Dan nieuwe raming en financieringsvoorstel ter afronding van de eerste fase (volgend jaar zomer).

5.Een verdubbeling van de N34 levert maar een paar minuten tijdswinst op. Waarom verdubbelen?
Van Emmen naar Groningen levert het 5 minuten reistijdwinst op. Echter 22.000 mensen per 365 dagen per jaar gebruik maken: groot economisch voordeel heeft en blijft de weg aantrekkelijk of wordt aantrekkelijker dan het onderliggende wegennet.
Overigens, de verdubbeling van de A37 in der tijd leverde nog minder tijdswinst op, maar wel veel verkeersveiligheid en bedrijvigheid en dus werk.

6.Waarom niet van 100 naar 80 kilometer per uur?
Waarom dan de N34 nemen ipv andere wegen waar fietsers en landbouwvoertuigen rijden? Die zijn vele malen onveiliger. Het invoeren van 80 betekent meer ongevallen op het onderliggende net. In Nederland hebben we een indeling van wegen waarbij de N34 een hoofdweg is. En dat is een andere weg als de weg van Gieten naar Schipborg. En dus een andere snelheid als 80. Daarvoor is er een netwerk van wegen die een logica kent.
Daarnaast: we hebben met het Rijk afgesproken bij de overdracht in 2007 dat de weg een stroomweg wordt; dus 100km/uur en ongelijkvloers. Daar hebben we geld voor gekregen.

7.In het buitenland maken ze juist van de 100 wegen 80 wegen. Waarom hier dan niet?
Mooi dat ze Nederland als voorbeeld gebruiken: Duitsland kent immers eigenlijk geen 80 wegen. Daarom staat Nederland ook veel hoger in de veiligste landen lijst dan Duitsland of Frankrijk. En wij hebben al 80 wegen. De 100/130 zijn onze belangrijkste wegen. Die gaan we niet downgraden. Die gaan we juist verbeteren.

8. Is dit een opstapje naar een totale verdubbeling van de N34?
In principe op zichzelf. Een totale verdubbeling niet aan de orde, de investering voor een totale verdubbeling gaat richting de €300.000.000. Op termijn niet uit te sluiten. Mede daarom nu ook een logische keuze gedeeltelijke verdubbeling.

9. Vergrijzing minder verkeer: Waarom dan verdubbelen?
Onderzoek toont aan dat ouderen langer blijven rijden.

10. Krimp minder verkeer: waarom dan verdubbelen?
Krimp betekend niet minder verkeer. Voorzieningen worden vaak gebundeld. Bijv. ziekenhuizen. Dan meer afleggen. Er is nog steeds ook een toename van de mobiliteit per persoon.

11. Wordt er vandaag dan besloten over de verdubbeling?
Ja en nee. Ja, we gaan nu inventariseren enz. Overleggen met de buurten, dorpen enz. om goed beeld te krijgen enz. en vervolgens komt er weer een beslispunt voor de Staten. Maar geeft wel het college inzicht in of we verder gaan of niet.

12. spoor nog in beeld?

Niet bij dit verhaal. Is al naar gekeken. Allicht in ander verband. Maar is ook geen oplossing voor de N34 zoals in de notitie staat van vorig jaar. En voor de Drenten al helemaal niet. Als je dan uit Emmen komt moet je 7 keer stoppen en helemaal om via Veendam enz. Dat kost veel tijd extra. Nog los van de enorme exploitatie (negatief) afgezet tegen de meest rendabele buslijn die de hondrugbundel nu is en daarmee ook onrendabele lijnen kan laten rijden.

13. Hoeveel stukken verdubbelen dan?
Niet bekend, gaan we het komende jaar onderzoeken.

14. Hoe lang dan?
Weten we ook nog niet precies. Gaan we ook de komende periode onderzoeken.

15. Waar dan? Ook dat is niet zeker. Wel is duidelijk dat Gieten één van de stukken is. En we gaan ze ook niet allemaal achter elkaar leggen en dan een heel stuk niets. Maar ook daar komen we mee terug.

16. Die stukken zijn heel gevaarlijk omdat je iedere keer weer terug moet naar de eigen baan.
Is ons niet bekend; vormgeving maakt ook uit. De inrichting, het aantal en lengte maakt daarbij veel uit. Maar je hoeft niet in te halen; het mag!

17. Door de verdubbeling komt er meer geluid. Dat willen we niet.
Is niet waar. Meeste verkeer is al gebundeld op de N34. En dat willen we vasthouden. De hoeveelheid verkeer neemt sowieso toe ook zonder verdubbeling: dus meer geluid. Bij aanpak moeten we maatregelen nemen incl. toename verkeer komende 10 jaar. Saldo: gunstiger dan geen verdubbeling.
Duss……Biedt ook kansen.

18. Gaat u ook een MER doen?
Ja, dat gaan we ook doen.

19. Waarom geen vangrail in het midden?
Hebben we al over gehad vorig jaar. Maar in het kort: kost ook extra grond, moeten we ook aankopen, verharding verleggen, vluchtstroken verharden voor hulpdiensten (kunnen er niet meer langs door scheiding), geen oplossing voor Gieten enz. enz.

20. Hier alles optimaal kunnen we bij de Punt in de file staan op de A28.
Ten dele. Nemen we ook maatregelen. Aansluiting wordt geoptimaliseerd en voorzien van een transferium. Bus op de vluchtstrook. En dat ontslaat ons niet om de N34 niet veiliger te maken. Daarnaast ook nog veel bij Borger er op, bij Zuidlaren er af. Niet eens heel veel doorgaand verkeer; die zou je ook niet verder helpen.

21. In het westen leggen ze geen wegen meer aan; het is niet milieu vriendelijk.
Onzin, gebeurt ook gewoon. Trouwens in de file staan is ook niet bepaald milieuvriendelijk.

22. Worden wij, burgers, er ook bij betrokken?
Ja, maar dat hangt wel van een aantal zaken af. Eerst met plaatselijke belangen enz. en misschien ligt er wel geen enkel stuk bij u in de buurt.

23. Ik ben gewoon tegen. Waar kan ik bezwaar maken?
Dat kan nog niet. Er zijn nog geen besluiten waar tegen u bezwaar kunt maken.

24. Wordt de grond onteigend?
Zover zijn we nog niet. Maar mochten we grond nodig hebben, dan gaan we eerst met elkaar in gesprek. Komen we er echt niet uit dan volgt de onteigeningsprocedure. Voorlichting volgt nog.

25. Komt de verdubbeling links of rechts?
Nog niet bekend. Gaan we de komende periode onderzoeken.

26. Hoe gaat de verdubbeling gefinancierd worden?
Afhankelijk van de uitkomsten van de initiatieffase is er een duidelijkere raming in beeld en kunnen we ook een voorstel doen hoe de plannen te financieren.

27. De gemeente Emmen probeert de overige gemeenten zo ver te krijgen om geld bij elkaar te leggen voor een volledige verdubbeling van de N34. Hoe verhoudt zich dat tot het proces van de provincie Drenthe?
Als ze dat lukt zou dat fantastisch zijn. Maar dit is een zelfstandig proces. Wij laten onze planning daar niet vanaf hangen.

28. Waarom niet stimuleren om de Frieslandroute en de A28 te nemen? Daar heeft niemand last van een verdubbeling o.i.d.? (Idee van onze gepensioneerde planoloog in het NvhN…)
Als we de 17% gebruikers van Emmen naar Groningen allemaal kunnen verleiden om dagelijks 30 km om te rijden, dan is het misschien een oplossing voor die mensen. De rest dus niet. En dan hebben we het ook niet meer over de toename van de CO2 lijkt mij gezien de langere reisafstand. En als de autonome groei 21% is de komende jaren, wat heeft iemand uit Borger hier dan aan? Of iemand uit Gieten die weer in de file staat? Het is geen oplossing voor de N34.

29. Waarom geen 1+2x1 alternerend zoals de A50 bij Kampen of wat je in het buitenland ziet?
Omdat de ruimte er ook nu niet is in het profiel. Er moet immers een strook bij en er moet ruimte worden gemaakt voor een vangrail. Dat betekent afbreken van het huidige asfalt, grond aankopen, bestemmingsplannen wijzigen, MER, enz enz. kortom alles wat je ook zou moeten als je 2x2 aanlegt en ook net zo kostbaar, maar niet toekomst gericht als je ooit wilt verdubbelen. Dan moet alles weer opnieuw aangelegd worden. Kortom: een 2x2 gedeeltelijk is een no regret maatregel.

[redacted] I / VV
[redacted] / VV

PROVINCIE DRENTHE
No.: 20180022 80
Ingek.: 04 OKT. 2018
TEAM: VV [redacted]
TE BEH. DOOR:
DWS: G.AFD.:

Besluit van Provinciale Staten

Bijgaand het besluit van Provinciale Staten van Drenthe van 3 oktober 2018, nummer G-1, betreffende

Statenstuk 2018-843
voorstel van het college van Gedeputeerde Staten van Drenthe van 19 juni 2018, kenmerk 25/5.1/2018001549, Startnotitie initiatieffase partiële verdubbeling N34 Emmen-De Punt

ter uitvoering door het college van Gedeputeerde Staten.
Dit besluit is na beraadslaging en na elektronische stemming met meerderheid van stemmen aangenomen.

[redacted] Statengriffie
4 oktober 2018

Het ondertekende besluit is een origineel,
alle stukken retour naar Team Documenten.

provincie Drenthe

Statenstuk **2018-843**

Startnotitie Initiatieffase partiële verdubbeling N34 Emmen-De Punt

Voorgestelde behandeling:
- Statencommissie Omgevingsbeleid op 19 september 2018
- Provinciale Staten op 3 oktober 2018

Behandeld door de heren [redacted], telefoonnummer (0592) [redacted], e-mail [redacted]drenthe.nl en [redacted], telefoonnummer (0592) [redacted] e-mail [redacted]s@drenthe.nl
Portefeuillehouder: de heer H. Brink

Besluit G-1

2018-843-1

Provinciale Staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van Drenthe van 19 juni 2018, kenmerk 5.1/2018001549;

BESLUITEN:

de Startnotitie Initiatieffase partiële verdubbeling N34 Emmen-De Punt vast te stellen.

Assen, 3 oktober 2018

Provinciale Staten voornoemd,

, griffier



, voorzitter



Agendapunt voor de vergadering van Gedeputeerde Staten van Drenthe

Statenbrief

Algemene gegevens	
Opstellers	, tst.
Team	Verkeer en Vervoer
Datum	10 februari 2020
Uiterste behandeldatum in GS: *Toelichting:*	

Teammanager
Eddy Diekema
Paraaf *Bespreken:*

Verwijzing naar speerpunt collegeakkoord/programma begroting
4. Mobiliteit en bereikbaarheid: slim en veilig. Goede doorstroming en verkeersveilige infrastructuur.

Akkoord portefeuillehouder
Cees Bijl

Intern voorbereid met
1. (RO)
2. (FPC)

Akkoord provinciesecretaris
Wim Brenkman

Archivering	
Soort overeenkomst: *Looptijd overeenkomst:*	
Datum:	Registratienummer:
	nr.
	nr.

Communicatie
Openbaar: Ja
Persbericht: *Ja*
Bekendmaking: Algemene bekendmaking Provinciaal blad

Onderwerp

Gedeeltelijke verdubbeling N34

Advies

1. De concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Gedeeltelijke verdubbeling N34 vast te stellen en gedurende zes weken ter inzage te leggen
2. De gedeeltelijke verdubbeling van de N34 ter zijner tijd te realiseren middels een projectbesluit
3. Kennisgeving te doen van het opstellen van een MER ten behoeve van een projectbesluit met het daarbij inmiddels ingezette participatie- en omgevingsproces
4. De Commissie m.e.r. te vragen om een richtlijnenadvies
5. In te stemmen met de brief aan Provinciale Staten

Beslissing GS

Inleiding

a. Algemeen.
Middels de vaststelling (juni 2018) van de startnotitie ‘gedeeltelijke verdubbeling N34’ hebben Provinciale Staten de opdracht en afbakening bepaald om de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 verder te onderzoeken. Daarmee werd de initiatieffase opgestart. Inmiddels is de initiatieffase afgerond en het resultaat is de concept Nota Reikwijdte en Detailniveau met bijlagen zoals deze nu voorliggen ter besluitvorming.

Uit de verkeerskundige analyse blijkt dat de belangrijkste ‘problemen’ de volgende zijn: (frontale) ongevallen op de wegvakken, de doorstromingsproblematiek bij verkeersplein Gieten en de toekomstige kwaliteit van het openbaar vervoer. Aanbeveling is om deze te verbeteren om te kunnen voldoen aan in de startnotitie Verdubbeling N34 genoemde doelstellingen.

In het onderzoek zijn diverse mogelijkheden onderzocht om de doelstellingen, verbetering van de verkeersveiligheid, verbetering van de doorstroming en verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer, te bereiken. Oplossingen zonder aanpak van de infra, zoals mobiliteitsmanagement of prijsbeleid, zullen niet leiden tot voldoende effect. Daarnaast is de verwachting dat er te weinig blijvend effect voor de verkeersveiligheid optreedt indien alleen wordt ingezet op educatie en regelgeving / handhaving. Een combinatie van maatregelen biedt ook te weinig soelaas om de problemen het hoofd te bieden en de doelstellingen te bereiken.

De reconstructie van de N34 met specifieke aandacht voor de doorstroming op het verkeersplein Gieten en op wegvakniveau gericht op een betere (veiligere) inrichting en vormgeving van de weg op het hele traject, biedt de beste aanknopingspunten voor het behalen van de doelstellingen.

Uit bijgevoegde concept Nota Reikwijdte en Detailniveau blijkt dat er negen kansrijke alternatieven zijn voor een gedeeltelijke verdubbeling van de N34 in combinatie met de aanpak van verkeersplein Gieten. Hierdoor zal ook het OV verbeteren.

Uit de gebiedsanalyse blijkt dat er op het hele traject belangrijke natuur- en landschapswaarden liggen. Dit zit in een stapeling van kernkwaliteiten op de Hondsrug: landschap, cultuurhistorie, natuur, archeologie, aardkundige waarden en rust. Daarnaast gaat het traject door het Nationaal Park Drentsche Aa en het UNESCO Geopark Hondsrug. De waarde van beide gebieden zit in een sterke samenhang tussen de kernkwaliteiten. Een zorgvuldige landschappelijke inpassing is ook daarom van groot belang.

b. Europese aspecten.
Niet van toepassing.

c. Economie/werkgelegenheid.
De gedeeltelijke verdubbeling en verbetering van het verkeersplein Gieten zal bijdragen aan een gunstiger vestigingsklimaat van bedrijven. Maar ook andersom; personeel zal eerder bereid zijn om de afstand dagelijks te overbruggen. Van economisch belang voor een deel van de krimpregio. Hierdoor kunnen bedrijven wel het geschikte personeel vinden, eventueel vanuit een verder gelegen gebied.
Daarnaast biedt het project ook zelf werkgelegenheid.

d. Participatie.

Tijdens het proces om te komen tot bovengenoemde negen alternatieven is intensief overleg geweest met de omgeving. In de klankbordgroep zitten belangenorganisaties vanuit dorpen, ondernemers, recreatie, natuur/landschap, transport, landbouw, openbaar vervoer en gebruikers. Doel was om te klankborden over het proces en de inhoud van het verkeersonderzoek en de gebiedsanalyse, waarbij de leden werd gevraagd vanuit hun kennis en leefomgeving inbreng te leveren en vanuit een algemeen belang mee te kijken. Zowel voor het verkeersonderzoek als de gebiedsanalyse is kennis gehaald, output gedeeld en zijn beide onderzoeken intensief besproken. In totaal zijn er tien bijeenkomsten met de klankbordgroep geweest.
Voor de input ten aanzien van het verkeersplein Gieten is een focusgroep ingericht met inwoners uit Gieten en Eext. De focusgroep is twee keer gevraagd om input. In een derde bijeenkomst is terugkoppeling gegeven over het resultaat (wat is er met de input gedaan).
Naast de klankbordgroep zijn ten behoeve van input en halen van kennis voor de gebiedsanalyse twee bijeenkomsten voor de interne stakeholders (kernkwaliteiten) georganiseerd.
De betrokken colleges van de gemeenten Borger-Odoorn, Aa en Hunze en Tynaarlo zijn ook geïnformeerd over voorliggende concept NRD en de keuze voor een Provinciaal Inpassingsplan (PIP)/projectplan. Ook zijn de betrokken gemeenteraden uitvoerig geïnformeerd. Dit heeft geleid tot instemming over de aanpak en de voorlopige uitkomsten behoudens de gemeenteraad van Aa en Hunze. Deze reactie gaat over zaken na de vaststelling van de NRD en zullen we meenemen in het verdere proces ter beantwoording.

De twee pas gehouden inloopbijeenkomsten hebben laten zien dat er draagvlak is voor de aanpak en alternatieven voor wat betreft het verkeersplein Gieten. De aanpak van de wegvakken kennen ook draagvlak, maar hoe noordelijker, hoe kritischer de bezoekers waren.

Een totaal overzicht / verslag van het participatieproces is bij de concept NRD gevoegd.

Bij de m.e.r. van de gedeeltelijke verdubbeling N34 heeft provincie Drenthe de rol van initiatiefnemer en van bevoegd gezag. Daarom wordt gewerkt volgens een passende scheiding van functies.

Advies

1. De concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Gedeeltelijke verdubbeling N34 vast te stellen en gedurende zes weken ter inzage te leggen.
2. De gedeeltelijke verdubbeling van de N34 ter zijner tijd te realiseren middels een projectbesluit.
3. Kennisgeving te doen van het opstellen van een MER ten behoeve van een projectbesluit met het daarbij inmiddels ingezette participatie- en omgevingsproces.
4. De Commissie m.e.r. te vragen om een richtlijnen advies.
5. In te stemmen met de brief aan Provinciale Staten.

Doelstelling uit de begroting

4.1.01 Realiseren en versterken van het regionale netwerk voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer

Argumenten

1.1 Dit is de eerste stap in de te volgen procedure van een m.e.r.
De wetgever heeft omschreven hoe de procedure in grote lijnen dient te verlopen. Als eerste dient de kennisgeving die vervolgens wordt gevolgd door het ter inzage leggen van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De reikwijdte heeft betrekking op welke alternatieven en welke milieuaspecten onderzocht gaan worden in het m.e.r. Het detailniveau geeft inzicht in het beoordelingskader en de manier waarop (kwantitatief of kwalitatief) dat wordt toegepast bij het beoordelen van de effecten van kansrijke alternatieven.

2.1 Het is een project met een provinciaal belang.
De N34 is een weg met een provinciaal belang en is eigendom van de provincie Drenthe. De scope van het te onderzoeken tracé tussen aansluiting N381 en aansluiting De Punt A28 is 40,2 kilometer lang. Het doorkruist daarmee vier gemeenten, waarbij het inhoudelijke project in drie gemeenten ligt (deel gemeente Emmen is slechts 2500 meter lang en aansluitend aan bestaande verdubbeling is niet voorzien om te gaan verdubbelen). De maatregelen op de N34 en het verkeersplein Gieten dienen in samenhang te worden beschouwd. Aangezien het project gemeentegrenzen overschrijdt en niet als afzonderlijke delen beschouwd kan worden kunnen in het kader van de afweging omtrent de besluitvorming ten aanzien van het voorkeursalternatief onduidelijke situaties ontstaan. Met het opstellen en vaststellen van een PIP of vergelijkbaar ruimtelijk besluit wordt dit voorkomen.

2.2 Doordat het ruimtelijke besluit gekoppeld is aan een m.e.r. dient het bevoegde gezag dezelfde te zijn.
De overheid die de m.e.r. doorloopt en vaststelt dient ook het ruimtelijke besluit te nemen. Doordat wij de m.e.r. doorlopen vanwege het bredere belang en gemeente overstijgend, kan de provincie niet anders dan ook het besluit nemen, in dit geval het ruimtelijke besluit. Doordat de omgevingswet rond die tijd inwerking zal treden ligt het voor de hand om een projectbesluit vast te stellen i.p.v. het dan vervallen PIP.

3.1 Het project is m.e.r.-plichtig.
De gedeeltelijke verdubbeling van de N34 heeft mogelijk negatieve milieugevolgen voor de omgeving. Afhankelijk van de exacte lengte en locatie van de verdubbeling en de wijze waarop de reconstructie wordt uitgevoerd is de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 m.e.r.-plichtig.
De milieugevolgen worden in het milieueffectrapport (of m.e.r.) systematisch, transparant en objectief in beeld gebracht. Daarnaast worden maatregelen beschreven om negatieve gevolgen te voorkomen of te beperken.

3.2 Dit is een vereiste in het kader van de m.e.r.-procedure.
In de Wet Milieubeheer is deze stap in de procedure voorgeschreven. Voordat gestart wordt met het opstellen van het m.e.r. moet kennis worden gegeven van het voornemen om een m.e.r. op te stellen. Daarnaast is het bevoegd gezag (provincie) verplicht om alle betrokken bestuursorganen om advies te vragen over de reikwijdte en het detail niveau van het onderzoek in het m.e.r. Alle betrokkenen dienen redelijkerwijs te begrijpen wat de inhoud en de opzet van het op te stellen m.e.r. gaat worden. De afbakening van het onderzoek, ofwel het bepalen van de reikwijdte en het detailniveau is belangrijk voor het op te stellen m.e.r.

3.3 Dit is een vereiste van de op handen zijnde inwerkingtreding van de Omgevingswet.
In de Omgevingswet is deze stap in de procedure voorgeschreven. Vooruitlopend op deze wetgeving voldoen we op deze wijze aan het wettelijke gestelde.

4.1 Hiermee wordt bijgedragen aan de zorgvuldigheid en objectiviteit van het onderzoek.

Het raadplegen van de Commissie m.e.r. is in deze fase niet verplicht. Vanwege het willen doorlopen van een zorgvuldig proces wordt de Commissie m.e.r. gevraagd om een richtlijnen advies over de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek.

5.1 Hierin worden Provinciale Staten geïnformeerd over procedurestappen in het besluitvormingsproces.

Tijdsplanning

Besluitvorming Gedeputeerde Staten	25 Februari 2020
Ter inzage legging concept NRD Advies Commissie m.e.r.	Maart – April 2020
Nota van beantwoording concept NRD	Mei – Juni 2020
Besluitvorming Provinciale Staten over NRD, nota van beantwoording en opstarten m.e.r.	Oktober/November 2020

Na deze fase ziet de planning er als volgt uit:

m.e.r. (incl. onderzoeken)	jan 2021 – dec 2021
Voorkeursvariant	jan 2022 – juni 2022
Opstellen en vaststellen projectbesluit	aug 2022 – aug 2024
Aanbesteding	sept 2024 – juni 2025
Uitvoering	jan 2026 – juni 2028

De genoemde data zijn exclusief gerechtelijke procedures en eventuele onteigening van gronden. Als gevolg hiervan kan het noodzakelijk blijken om de planning bij te stellen.

Financiën

In de Voorjaarsnota 2018 heeft u de structurele lasten voor investeringen verkeer en vervoer vanaf 2021 verhoogd met 3 miljoen. Om in te spelen op (en alvast te sparen voor) een aantal projecten als de gedeeltelijke verdubbeling van de N34, het verbeteren van de doorstroming op knooppunt Gieten en de wegenruil met Emmen. Gedurende 2020 wordt door ons een nieuw investeringsprogramma Verkeer en vervoer 2021 – 2030 opgesteld, waarin bovenstaande projecten zijn opgenomen, waarbij aangetekend dat het college een maximale investering rond de N34/Gieten van 90 miljoen (jaarlast ca. 4,5 miljoen) voorstaat, het bedrag dat is gebruikt in de scenariostudies.
Provinciale staten zullen naarmate de varianten in de planvorming meer uitgewerkt zijn concrete voorstellen van ons krijgen. Waarbij we meer inzicht kunnen geven in het beslag op de vrije ruimte in latere jaren. In de Voorjaarsnota 2021 werken we dit uit.

Bijlagen

0. concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34
0.1 Kennisgeving opstellen m.e.r.
1. Verkeersonderzoek N34 oplegnotitie verkeersonderzoek
2. Verkeersonderzoek N34 deel 1 nut en noodzaak

3. Verkeersonderzoek N34 deel 2 alternatieven
4. Verkeersonderzoek N34 toetsing achtergrondinfo alternatieven en oplossingen
5. Verkeersonderzoek beschrijving verkeersmodel
6. Gebiedsanalyse stap 1 inventarisatie
7. Gebiedsanalyse stap 2 analyse
8. omgevingsproces resultaten participatie

Risico's

Risico behorend bij advies 2:

De planning voorziet in een ruimtelijk besluit genomen door de provincie in 2023-2024. De verwachting is dat de Omgevingswet dan in werking is getreden. Dat zou kunnen betekenen dat er andere instrumenten zijn dan nu het geval is en dat we daarop dan moeten participeren.

Het is nog niet bekend hoe het één en ander zich tot elkaar gaat verhouden. M.n. het m.e.r. deel in relatie tot een ruimtelijk besluit van een provincie. We zullen dit in de volgende fase gaan uitwerken en lopende weg meer helderheid moeten krijgen over de toekomstige wetgeving.

Tekst openbare besluitenlijst

Onderwerp: concept Notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD) voor Gedeeltelijke verdubbeling N34.

Gedeputeerde Staten hebben de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 vastgesteld en leggen deze gedurende zes weken ter inzage. Iedereen kan hierop reageren. In de NRD staat welke alternatieven voor de verdubbeling van de N34 en het verbeteren van de doorstroming op het verkeersplein Gieten onderzocht gaan worden. Na definitieve vaststelling in november dit jaar door Provinciale Staten, zal het onderzoek uitgevoerd worden. Daarna volgt een besluit over welk alternatief het wordt en daarna moet het projectbesluit nog worden vastgesteld. In 2026 zou het werk dan kunnen aanvangen.

Verzenden

Aan:
de voorzitter en leden van
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, @
Ons kenmerk @
Behandeld door [redacted] en [redacted]
Onderwerp: Gedeeltelijke verdubbeling N34
Status: Ter informatie

Geachte voorzitter/leden,

Met de vaststelling (juni 2018) van de startnotitie ‘gedeeltelijke verdubbeling N34’ heeft u de opdracht en afbakening bepaald om de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 verder te onderzoeken. Daarmee werd de initiatieffase opgestart. Inmiddels is deze initiatieffase afgerond. Met deze brief informeren wij u over de resultaten en het vervolg.

Proces
De afronding van de initiatieffase betekent dat de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ter inzage wordt gelegd. Na verwerking van de zienswijzen en onze reactie daarop zal de NRD aan u worden aangeboden voor definitieve vaststelling in de PS-vergadering van november. Tijdens het proces om te komen tot deze concept NRD, als eerste stap in het hele m.e.r. proces, is intensief overleg geweest met de omgeving, naast het overleg met de betrokken gemeenten. Hiervoor is onder andere gebruik gemaakt van een klankbordgroep. In deze klankbordgroep zitten belangenorganisaties vanuit dorpen, ondernemers, recreatie, natuur/landschap, transport, landbouw, openbaar vervoer en gebruikers. Doel was af te stemmen over het proces en de inhoud van het verkeersonderzoek en de gebiedsanalyse, waarbij de leden werd gevraagd vanuit hun kennis inbreng te leveren en vanuit een algemeen belang mee te kijken. Zowel voor het verkeersonderzoek als de gebiedsanalyse is kennis gehaald, output gedeeld en zijn beide onderzoeken intensief besproken. In totaal zijn er tien bijeenkomsten met de klankbordgroep geweest. Voor de input ten aanzien van het verkeersplein Gieten is een focusgroep ingericht met inwoners uit Gieten en Eext. De focusgroep is twee keer gevraagd om input. In een derde bijeenkomst is terugkoppeling gegeven over het resultaat (wat is er met de input gedaan). Naast de klankbordgroep zijn ten behoeve van input en halen van kennis voor de gebiedsanalyse twee bijeenkomsten voor de collegae (kernkwaliteiten)

georganiseerd. De colleges van de gemeenten Borger-Odoorn, Aa en Hunze en Tynaarlo zijn ook geïnformeerd over voorliggende NRD en de keuze voor een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Ook zijn de betrokken gemeenteraden uitvoerig geïnformeerd. Dit heeft geleid tot instemming over de aanpak en de voorlopige uitkomsten behoudens de gemeenteraad van Aa en Hunze. Deze reactie gaat over zaken na de vaststelling van de NRD en zullen we meenemen in het verdere proces ter beantwoording.
Vervolgens hebben we het grote publiek geïnformeerd met twee inloopbijeenkomsten. Deze hebben laten zien dat er draagvlak is voor de aanpak en de te onderzoeken alternatieven voor wat betreft het verkeersplein Gieten. Voor de te verdubbelen wegvakken bleek dat hoe noordelijker, hoe kritischer de bezoekers waren. Een totaal overzicht/verslag van het participatieproces is bij de NRD gevoegd.

Resultaten verkeersonderzoek
Uit de verkeerskundige analyse blijkt dat de N34 op een aantal aspecten niet voldoet aan de geldende normen. De belangrijkste 'problemen' zijn de (frontale) ongevallen, de doorstromingsproblematiek bij verkeersplein Gieten (zeker bij de verder groeiende verkeersaantallen) en de toekomstige kwaliteit van het openbaar vervoer. Hierdoor kan de weg zijn functie in het ruimtelijk economisch systeem niet optimaal vervullen. Daarom is het nodig om de verkeersveiligheid, de doorstroming en de kwaliteit van het openbaar vervoer op de N34 te verbeteren.

In het verkeersonderzoek zijn diverse mogelijkheden onderzocht om de doelstellingen ten aanzien van verkeersveiligheid, doorstroming en openbaar vervoer te bereiken. Daaruit blijkt dat de mogelijkheden om de doorstroming te verbeteren door in te grijpen in ruimtelijke ordening of door te sturen via prijsbeleid of mobiliteitsmanagement beperkt zijn. Daarnaast is de verwachting dat er te weinig blijvend effect voor de verkeersveiligheid optreedt indien alleen wordt ingezet op educatie, regelgeving en handhaving. Ook een combinatie van maatregelen biedt te weinig soelaas om de problemen het hoofd te bieden en de doelstellingen te bereiken. De reconstructie van de N34 met specifieke aandacht voor de doorstroming op het verkeersplein Gieten en op wegvakniveau gericht op een betere (veiligere) inrichting en vormgeving van de weg op het hele traject, biedt de beste aanknopingspunten voor het behalen van de doelstellingen ten aanzien van veiligheid, doorstroming en openbaar vervoer.

Wij komen tot negen kansrijke alternatieven waarbij in alle gevallen sprake is van een gedeeltelijke verdubbeling, in combinatie met een ongelijkvloerse hoofdrijbaan van de N34 ter hoogte van verkeersplein Gieten. Deze staan beschreven in de verkeersstudie N34.

Resultaten gebiedsanalyse
Uit de gebiedsanalyse blijkt dat er op het hele traject belangrijke natuur- en landschapswaarden liggen. Dit zit in een stapeling van kernkwaliteiten op de Hondsrug: landschap, cultuurhistorie, natuur, archeologie, aardkundige waarden en rust. Het traject gaat door het Nationaal Park Drentsche Aa en het UNESCO Geopark Hondsrug. De waarde van beide gebieden zit in een sterke samenhang tussen de kernkwaliteiten. Een zorgvuldige landschappelijke inpassing is van groot belang.

M.e.r.-procedure en projectbesluit.

Het voornemen om de N34 gedeeltelijk te verdubbelen en het verkeersplein Gieten te reconstrueren kan mogelijk nadelige milieugevolgen hebben. Daarom worden de negen alternatieven verder onderzocht in een m.e.r.-procedure. De milieugevolgen worden in het milieueffectrapport (of m.e.r.) systematisch transparant en objectief in beeld gebracht. Daarnaast worden maatregelen beschreven om negatieve gevolgen te voorkomen of te beperken. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de zogeheten 'moederprocedure'. Met de invoering van de Omgevingswet (staat gepland in 2021) zal dit een projectbesluit[1] zijn met de provincie Drenthe als bevoegd gezag.

Notitie reikwijdte en detailniveau
De eerste stap in de m.e.r.-procedure is de kennisgeving en de terinzagelegging van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau. wordt het voor belanghebbenden mogelijk een zienswijze in te dienen op de concept NRD. Daarnaast worden betrokken bestuursorganen aangeschreven om een zienswijze in te dienen. Dat zijn o.a. de betrokken gemeenten. Ook wordt de commissie MER gevraagd om advies op de concept NRD.

Besluitvorming Provinciale Staten
In het najaar 2020, rond november, zullen wij uw Staten het voorstel doen om, met inachtneming van de binnengekomen zienswijzen en adviezen, de volgende fase in te gaan om de alternatieven verder uit te werken en het Milieueffectrapport op te stellen. Uiteraard zullen wij vooraf de betrokken gemeenteraden ook "horen" en houden wij een informatiebijeenkomst voor u.

Financieel
In de Voorjaarsnota 2018 heeft u de structurele lasten voor investeringen verkeer en vervoer vanaf 2021 verhoogd met 3 miljoen. Om in te spelen op (en alvast te sparen voor) een aantal projecten als de gedeeltelijke verdubbeling van de N34, het verbeteren van de doorstroming op knooppunt Gieten en de wegenruil met Emmen. Gedurende 2020 wordt door ons een nieuw investeringsprogramma Verkeer en vervoer 2021 – 2030 opgesteld, waarin bovenstaande projecten zijn opgenomen, waarbij aangetekend dat het college een maximale investering rond de N34/Gieten van 90 miljoen (jaarlast ca. 4,5 miljoen) voorstaat, het bedrag dat is gebruikt in de scenariostudies.
Provinciale staten zullen naarmate de varianten in de planvorming meer uitgewerkt zijn concrete voorstellen van ons krijgen. Waarbij we meer inzicht kunnen geven in het beslag op de vrije ruimte in latere jaren. In de Voorjaarsnota 2021 werken we dit uit.

Vervolg
Na de vaststelling door u aan het einde van dit jaar zullen we de onderzoeken gaan uitvoeren zoals deze in de Notitie zijn benoemd. Ruwweg ziet de planning er dan als volgt uit:

m.e.r. (incl. onderzoeken)	jan 2021 – dec 2021
Voorkeursvariant	jan 2022 – juni 2022
Opstellen en vaststellen projectbesluit	aug 2022 – aug 2024
Aanbesteding	sept 2024 – juni 2025
Uitvoering	jan 2026 – juni 2028

De genoemde data zijn exclusief gerechtelijke procedures en eventuele onteigening van gronden. Als gevolg hiervan kan het noodzakelijk blijken om de planning bij te stellen.

Opgemerkt wordt dat het PIP als instrument verdwijnt en opgevolgd wordt door het projectbesluit als gevolg van het inwerking treden van de Omgevingswet begin 2021. De planning blijft daardoor ongewijzigd, maar het één en ander kan mogelijk leiden tot een iets andere besluitvorming: PS in plaats van GS bijvoorbeeld of andersom.

Wij hopen u op deze wijze voldoende te hebben geïnformeerd.

, voorzitter , secretaris

Bijlagen:
0. Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34
1. Verkeersonderzoek N34 oplegnotitie verkeersonderzoek
2. Verkeersonderzoek N34 deel 1 nut en noodzaak
3. Verkeersonderzoek N34 deel 2 alternatieven
4. Verkeersonderzoek N34 toetsing achtergrondinfo alternatieven en oplossingen
5. Verkeersonderzoek beschrijving verkeersmodel
6. Gebiedsanalyse stap 1 inventarisatie
7. Gebiedsanalyse stap 2 analyse
8. omgevingsproces resultaten participatie

Agendapunt voor de vergadering van Gedeputeerde Staten van Drenthe

Statenbrief

Algemene gegevens	
Opstellers	, l tst.)
Team	Verkeer en Vervoer
Datum	10 februari 2020
Uiterste behandeldatum in GS: *Toelichting:*	

Teammanager
Eddy Diekema
Paraaf *Bespreken:* ED

Verwijzing naar speerpunt collegeakkoord/programma begroting
4. Mobiliteit en bereikbaarheid: slim en veilig. Goede doorstroming en verkeersveilige infrastructuur.

Akkoord portefeuillehouder
Cees Bijl

Intern voorbereid met
1. (RO)
2. (FPC)

Akkoord provinciesecretaris
Wim Brenkman

Archivering	
Soort overeenkomst: *Looptijd overeenkomst:*	
Datum:	Registratienummer:
25-2-2020	nr. 5.5/20200002g1
	nr.

Communicatie
Openbaar: Ja
Persbericht: *Ja*
Bekendmaking: Algemene bekendmaking Provinciaal blad

Onderwerp

Gedeeltelijke verdubbeling N34

Advies

1. De concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Gedeeltelijke verdubbeling N34 vast te stellen en gedurende zes weken ter inzage te leggen
2. De gedeeltelijke verdubbeling van de N34 ter zijner tijd te realiseren middels een projectbesluit
3. Kennisgeving te doen van het opstellen van een MER ten behoeve van een projectbesluit met het daarbij inmiddels ingezette participatie- en omgevingsproces
4. De Commissie m.e.r. te vragen om een richtlijnenadvies
5. In te stemmen met de brief aan Provinciale Staten

Beslissing GS

Gewijzigd vastgesteld

Inleiding

a. Algemeen.
Middels de vaststelling (juni 2018) van de startnotitie 'gedeeltelijke verdubbeling N34' hebben Provinciale Staten de opdracht en afbakening bepaald om de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 verder te onderzoeken. Daarmee werd de initiatieffase opgestart. Inmiddels is de initiatieffase afgerond en het resultaat is de concept Nota Reikwijdte en Detailniveau met bijlagen zoals deze nu voorliggen ter besluitvorming.

Uit de verkeerskundige analyse blijkt dat de belangrijkste 'problemen' de volgende zijn: (frontale) ongevallen op de wegvakken, de doorstromingsproblematiek bij verkeersplein Gieten en de toekomstige kwaliteit van het openbaar vervoer. Aanbeveling is om deze te verbeteren om te kunnen voldoen aan in de startnotitie Verdubbeling N34 genoemde doelstellingen.

In het onderzoek zijn diverse mogelijkheden onderzocht om de doelstellingen, verbetering van de verkeersveiligheid, verbetering van de doorstroming en verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer, te bereiken. Oplossingen zonder aanpak van de infra, zoals mobiliteitsmanagement of prijsbeleid, zullen niet leiden tot voldoende effect. Daarnaast is de verwachting dat er te weinig blijvend effect voor de verkeersveiligheid optreedt indien alleen wordt ingezet op educatie en regelgeving / handhaving. Een combinatie van maatregelen biedt ook te weinig soelaas om de problemen het hoofd te bieden en de doelstellingen te bereiken.

De reconstructie van de N34 met specifieke aandacht voor de doorstroming op het verkeersplein Gieten en op wegvakniveau gericht op een betere (veiligere) inrichting en vormgeving van de weg op het hele traject, biedt de beste aanknopingspunten voor het behalen van de doelstellingen.

Uit bijgevoegde concept Nota Reikwijdte en Detailniveau blijkt dat er negen kansrijke alternatieven zijn voor een gedeeltelijke verdubbeling van de N34 in combinatie met de aanpak van verkeersplein Gieten. Hierdoor zal ook het OV verbeteren.

Uit de gebiedsanalyse blijkt dat er op het hele traject belangrijke natuur- en landschapswaarden liggen. Dit zit in een stapeling van kernkwaliteiten op de Hondsrug: landschap, cultuurhistorie, natuur, archeologie, aardkundige waarden en rust. Daarnaast gaat het traject door het Nationaal Park Drentsche Aa en het UNESCO Geopark Hondsrug. De waarde van beide gebieden zit in een sterke samenhang tussen de kernkwaliteiten. Een zorgvuldige landschappelijke inpassing is ook daarom van groot belang.

b. Europese aspecten.
Niet van toepassing.

c. Economie/werkgelegenheid.
De gedeeltelijke verdubbeling en verbetering van het verkeersplein Gieten zal bijdragen aan een gunstiger vestigingsklimaat van bedrijven. Maar ook andersom; personeel zal eerder bereid zijn om de afstand dagelijks te overbruggen. Van economisch belang voor een deel van de krimpregio. Hierdoor kunnen bedrijven wel het geschikte personeel vinden, eventueel vanuit een verder gelegen gebied.
Daarnaast biedt het project ook zelf werkgelegenheid.

d. Participatie.

Tijdens het proces om te komen tot bovengenoemde negen alternatieven is intensief overleg geweest met de omgeving. In de klankbordgroep zitten belangenorganisaties vanuit dorpen, ondernemers, recreatie, natuur/landschap, transport, landbouw, openbaar vervoer en gebruikers. Doel was om te klankborden over het proces en de inhoud van het verkeersonderzoek en de gebiedsanalyse, waarbij de leden werd gevraagd vanuit hun kennis en leefomgeving inbreng te leveren en vanuit een algemeen belang mee te kijken. Zowel voor het verkeersonderzoek als de gebiedsanalyse is kennis gehaald, output gedeeld en zijn beide onderzoeken intensief besproken. In totaal zijn er tien bijeenkomsten met de klankbordgroep geweest.
Voor de input ten aanzien van het verkeersplein Gieten is een focusgroep ingericht met inwoners uit Gieten en Eext. De focusgroep is twee keer gevraagd om input. In een derde bijeenkomst is terugkoppeling gegeven over het resultaat (wat is er met de input gedaan).
Naast de klankbordgroep zijn ten behoeve van input en halen van kennis voor de gebiedsanalyse twee bijeenkomsten voor de interne stakeholders (kernkwaliteiten) georganiseerd.
De betrokken colleges van de gemeenten Borger-Odoorn, Aa en Hunze en Tynaarlo zijn ook geïnformeerd over voorliggende concept NRD en de keuze voor een Provinciaal Inpassingsplan (PIP)/projectplan. Ook zijn de betrokken gemeenteraden uitvoerig geïnformeerd. Dit heeft geleid tot instemming over de aanpak en de voorlopige uitkomsten behoudens de gemeenteraad van Aa en Hunze. Deze reactie gaat over zaken na de vaststelling van de NRD en zullen we meenemen in het verdere proces ter beantwoording.

De twee pas gehouden inloopbijeenkomsten hebben laten zien dat er draagvlak is voor de aanpak en alternatieven voor wat betreft het verkeersplein Gieten. De aanpak van de wegvakken kennen ook draagvlak, maar hoe noordelijker, hoe kritischer de bezoekers waren.

Een totaal overzicht / verslag van het participatieproces is bij de concept NRD gevoegd.

Bij de m.e.r. van de gedeeltelijke verdubbeling N34 heeft provincie Drenthe de rol van initiatiefnemer en van bevoegd gezag. Daarom wordt gewerkt volgens een passende scheiding van functies.

Advies

1. De concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Gedeeltelijke verdubbeling N34 vast te stellen en gedurende zes weken ter inzage te leggen.
2. De gedeeltelijke verdubbeling van de N34 ter zijner tijd te realiseren middels een projectbesluit.
3. Kennisgeving te doen van het opstellen van een MER ten behoeve van een projectbesluit met het daarbij inmiddels ingezette participatie- en omgevingsproces.
4. De Commissie m.e.r. te vragen om een richtlijnen advies.
5. In te stemmen met de brief aan Provinciale Staten.

Doelstelling uit de begroting

4.1.01 Realiseren en versterken van het regionale netwerk voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer

Argumenten

1.1 Dit is de eerste stap in de te volgen procedure van een m.e.r.
De wetgever heeft omschreven hoe de procedure in grote lijnen dient te verlopen. Als eerste dient de kennisgeving die vervolgens wordt gevolgd door het ter inzage leggen van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De reikwijdte heeft betrekking op welke alternatieven en welke milieuaspecten onderzocht gaan worden in het m.e.r. Het detailniveau geeft inzicht in het beoordelingskader en de manier waarop (kwantitatief of kwalitatief) dat wordt toegepast bij het beoordelen van de effecten van kansrijke alternatieven.

2.1 Het is een project met een provinciaal belang.
De N34 is een weg met een provinciaal belang en is eigendom van de provincie Drenthe. De scope van het te onderzoeken tracé tussen aansluiting N381 en aansluiting De Punt A28 is 40,2 kilometer lang. Het doorkruist daarmee vier gemeenten, waarbij het inhoudelijke project in drie gemeenten ligt (deel gemeente Emmen is slechts 2500 meter lang en aansluitend aan bestaande verdubbeling is niet voorzien om te gaan verdubbelen). De maatregelen op de N34 en het verkeersplein Gieten dienen in samenhang te worden beschouwd. Aangezien het project gemeentegrenzen overschrijdt en niet als afzonderlijke delen beschouwd kan worden kunnen in het kader van de afweging omtrent de besluitvorming ten aanzien van het voorkeursalternatief onduidelijke situaties ontstaan. Met het opstellen en vaststellen van een PIP of vergelijkbaar ruimtelijk besluit wordt dit voorkomen.

2.2 Doordat het ruimtelijke besluit gekoppeld is aan een m.e.r. dient het bevoegde gezag dezelfde te zijn.
De overheid die de m.e.r. doorloopt en vaststelt dient ook het ruimtelijke besluit te nemen. Doordat wij de m.e.r. doorlopen vanwege het bredere belang en gemeente overstijgend, kan de provincie niet anders dan ook het besluit nemen, in dit geval het ruimtelijke besluit. Doordat de omgevingswet rond die tijd inwerking zal treden ligt het voor de hand om een projectbesluit vast te stellen i.p.v. het dan vervallen PIP.

3.1 Het project is m.e.r.-plichtig.
De gedeeltelijke verdubbeling van de N34 heeft mogelijk negatieve milieugevolgen voor de omgeving. Afhankelijk van de exacte lengte en locatie van de verdubbeling en de wijze waarop de reconstructie wordt uitgevoerd is de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 m.e.r.-plichtig.
De milieugevolgen worden in het milieueffectrapport (of m.e.r.) systematisch, transparant en objectief in beeld gebracht. Daarnaast worden maatregelen beschreven om negatieve gevolgen te voorkomen of te beperken.

3.2 Dit is een vereiste in het kader van de m.e.r.-procedure.
In de Wet Milieubeheer is deze stap in de procedure voorgeschreven. Voordat gestart wordt met het opstellen van het m.e.r. moet kennis worden gegeven van het voornemen om een m.e.r. op te stellen. Daarnaast is het bevoegd gezag (provincie) verplicht om alle betrokken bestuursorganen om advies te vragen over de reikwijdte en het detail niveau van het onderzoek in het m.e.r. Alle betrokkenen dienen redelijkerwijs te begrijpen wat de inhoud en de opzet van het op te stellen m.e.r. gaat worden. De afbakening van het onderzoek, ofwel het bepalen van de reikwijdte en het detailniveau is belangrijk voor het op te stellen m.e.r.

3.3 Dit is een vereiste van de op handen zijnde inwerkingtreding van de Omgevingswet.
In de Omgevingswet is deze stap in de procedure voorgeschreven. Vooruitlopend op deze wetgeving voldoen we op deze wijze aan het wettelijke gestelde.

4.1 Hiermee wordt bijgedragen aan de zorgvuldigheid en objectiviteit van het onderzoek.

Het raadplegen van de Commissie m.e.r. is in deze fase niet verplicht. Vanwege het willen doorlopen van een zorgvuldig proces wordt de Commissie m.e.r. gevraagd om een richtlijnen advies over de reikwijdte en het detailniveau van het onderzoek.

5.1 Hierin worden Provinciale Staten geïnformeerd over procedurestappen in het besluitvormingsproces.

Tijdsplanning

Besluitvorming Gedeputeerde Staten	25 Februari 2020
Ter inzage legging concept NRD Advies Commissie m.e.r.	Maart – April 2020
Nota van beantwoording concept NRD	Mei – Juni 2020
Besluitvorming Provinciale Staten over NRD, nota van beantwoording en opstarten m.e.r.	Oktober/November 2020

Na deze fase ziet de planning er als volgt uit:

m.e.r. (incl. onderzoeken)	jan 2021 – dec 2021
Voorkeursvariant	jan 2022 – juni 2022
Opstellen en vaststellen projectbesluit	aug 2022 – aug 2024
Aanbesteding	sept 2024 – juni 2025
Uitvoering	jan 2026 – juni 2028

De genoemde data zijn exclusief gerechtelijke procedures en eventuele onteigening van gronden. Als gevolg hiervan kan het noodzakelijk blijken om de planning bij te stellen.

Financiën

In de Voorjaarsnota 2018 heeft u de structurele lasten voor investeringen verkeer en vervoer vanaf 2021 verhoogd met 3 miljoen. Om in te spelen op (en alvast te sparen voor) een aantal projecten als de gedeeltelijke verdubbeling van de N34, het verbeteren van de doorstroming op knooppunt Gieten en de wegenruil met Emmen. Gedurende 2020 wordt door ons een nieuw investeringsprogramma Verkeer en vervoer 2021 – 2030 opgesteld, waarin bovenstaande projecten zijn opgenomen, waarbij aangetekend dat het college een maximale investering rond de N34/Gieten van 90 miljoen (jaarlast ca. 4,5 miljoen) voorstaat, het bedrag dat is gebruikt in de scenariostudies.
Provinciale staten zullen naarmate de varianten in de planvorming meer uitgewerkt zijn concrete voorstellen van ons krijgen. Waarbij we meer inzicht kunnen geven in het beslag op de vrije ruimte in latere jaren. In de Voorjaarsnota 2021 werken we dit uit.

Bijlagen

0. Statenbrief
0. concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34
0.1 Kennisgeving opstellen m.e.r. t.b.v. kranten en PB
1. Verkeersonderzoek N34 oplegnotitie verkeersonderzoek
2. Verkeersonderzoek N34 deel 1 nut en noodzaak

3. Verkeersonderzoek N34 deel 2 alternatieven
4. Verkeersonderzoek N34 toetsing achtergrondinfo alternatieven en oplossingen
5. Verkeersonderzoek beschrijving verkeersmodel
6. Gebiedsanalyse stap 1 inventarisatie
7. Gebiedsanalyse stap 2 analyse
8. omgevingsproces resultaten participatie

Risico's

Risico behorend bij advies 2:

De planning voorziet in een ruimtelijk besluit genomen door de provincie in 2023-2024. De verwachting is dat de Omgevingswet dan in werking is getreden. Dat zou kunnen betekenen dat er andere instrumenten zijn dan nu het geval is en dat we daarop dan moeten participeren.

Het is nog niet bekend hoe het één en ander zich tot elkaar gaat verhouden. M.n. het m.e.r. deel in relatie tot een ruimtelijk besluit van een provincie. We zullen dit in de volgende fase gaan uitwerken en lopende weg meer helderheid moeten krijgen over de toekomstige wetgeving.

Tekst openbare besluitenlijst

Onderwerp: concept Notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD) voor Gedeeltelijke verdubbeling N34.

Gedeputeerde Staten hebben de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de gedeeltelijke verdubbeling van de N34 vastgesteld en leggen deze gedurende zes weken ter inzage. Iedereen kan hierop reageren. In de NRD staat welke alternatieven voor de verdubbeling van de N34 en het verbeteren van de doorstroming op het verkeersplein Gieten onderzocht gaan worden. Na definitieve vaststelling in november dit jaar door Provinciale Staten, zal het onderzoek uitgevoerd worden. Daarna volgt een besluit over welk alternatief het wordt en daarna moet het projectbesluit nog worden vastgesteld. In 2026 zou het werk dan kunnen aanvangen.

Verzenden

provincie Drenthe

MEMO

Aan : Cees Bijl
Afschrift :
Van : (toestelnummer:
Datum : 28 oktober 2019
Onderwerp : Voorbereiding klankbordgroep

Beste Cees,

Ter voorbereiding op de klankbordgroep een samenvatting / opsomming over wat de rol en inbreng van de klankbordgroep tot nu toe is geweest.

Morgen (29 oktober 2019) komt de klankbordgroep voor de 10e keer bij elkaar. De eerste was op 26 februari dit jaar. In de oorspronkelijke planning was 17 september de laatste (7e) bijeenkomst voorzien. Zoals bekend waren we inhoudelijk nog niet ver genoeg om de klankbordgroep goed mee te kunnen nemen. Daarom zijn er drie extra bijeenkomsten gepland. Men stelde dit op prijs maar in de praktijk kom het er op neer dat men alle stukken (drie (deel)rapporten en de NRD) in zeer korte tijd moest doornemen om ons tijdig van commentaar te kunnen voorzien!

Hier een woord van dank. Ieder krijgt een IRIS check.

Voor deze fase is vandaag de laatste bijeenkomst voor de klankbordgroep. Voor de volgende fase moet nog een passend omgevingsproces worden ingericht. Dit proces zal meer gericht zijn op de verschillende locaties (focusgroepen) maar is t.b.v. het overall-beeld ook een rol voor de klankbordgroep denkbaar. We gaan vanavond checken hoe zij dit zien.

Samenstelling klankbordgroep
De klankbordgroep bestaat uit verschillende belangenorganisaties die te maken (kunnen) krijgen met de te nemen maatregelen op de N34. We zochten een brede vertegenwoordiging met verschillende belangen; zakelijk, natuur en landbouw, omwonenden en gebruikers. Om een goede verdeling te krijgen is in eerste instantie in overleg met de gemeenten (ambtelijk) gekeken naar welke verenigingen van dorpsbelangen uit te nodigen. Hierbij rekening houdend met een goede verdeling over het traject. Lopende het proces heeft de gemeente Aa en Hunze aangegeven deelname van alle direct betrokken verenigingen op prijs te stellen (zelfs een motie over aangenomen). Dit heeft geresulteerd in een grote vertegenwoordiging van dorpsbelangen (14) in de klankbordgroep. Een aantal zitten er neutraal in (zoals ook bedoeld in deze fase) anderen zijn vooral gefocust op het (terugkerend) aandragen van alternatieven anders dan gedeeltelijk verdubbelen en 'not in mine backyard'.

Helaas waren de belangenorganisaties die een belang hebben bij de verdubbeling vaak niet aanwezig. De enkeling die er wel was, vond het lastig om tegenwicht te bieden. Voor de laatste twee bijeenkomsten hebben we deze organisatie benaderd om toch aanwezig te zijn ondanks dat hun belang met de verdubbeling wel zal worden gehonoreerd.

Doel klankbordgroep
Met de inrichting van deze klankbordgroep wil de projectorganisatie/provincie drie dingen bereiken:
1. openheid in het onderzoeksproces en de onderzoeksresultaten
2. lokale kennis ophalen
3. klankborden

provincie Drenthe

Doel is niet om iedereen tevreden te stellen over de uitkomst – dit kan ook niet omdat de belangen tegenstrijdig zijn – maar wel om de belangen over en weer te horen en hiervoor begrip te krijgen zodat de mogelijkheid bestaat dat er ideeën ontstaan die meerdere belangen dienen.

Resultaat tot nu toe
De openheid en 'het meenemen' wordt gewaardeerd. De (deel)rapporten die tot nu toe zijn opgeleverd geven volgens de meeste leden van de klankbordgroep goed inzicht in het proces en hoe de keuzes zijn gemaakt en onderbouwd. Er blijft echter een gevoel bij een aantal leden dat er niet oprecht is gekeken / onderzocht naar andere alternatieven dan gedeeltelijk verdubbelen. Wel is men het er over eens dat het verkeersplein Gieten moet worden aangepakt.

Wat kun je verwachten?
In de agenda is op jouw verzoek geen ruimte voor het stellen van vragen opgenomen. De kans is groot dat men volgende thema's / vragen toch aan de orde zal stellen.

Waardering voor de mogelijkheid om goed mee te kunnen lezen / kijken, maar een aantal tegenstanders zullen aangeven dat ze teleurgesteld zijn (niet serieus naar andere alternatieven gekeken). Het gaat dan o.a. om alternatieven als volledig inhaalverbod, traject controle, technologische ontwikkelingen, snelheid terug naar 80 km/h.

Vraag over stikstofbeleid. Wat betekent dit voor het project? Waarom nu niet eerst wachten?

Verdere issues zijn geluid, worden de doelstellingen wel (voldoende) gehaald met deze investering, inrichting van de weg betekent dat men harder dan 100 km/h gaat zoals op de N33 is te zien (stikstof), ongevallen blijven, ook dat laat N33 midden zien.

Mocht bovenstaande nog (nieuwe) vragen opleveren, kunnen we dit vooraf nog wel bespreken. Ik ben om 18.30 uur aanwezig.

Met vriendelijke groet,

Verslag Ambtelijke begeleidingsgroep gedeeltelijke verdubbeling N34

Locatie: Provinciehuis, Westerbrink 1 te Assen – kamer: A.0.04

Datum: 10 september 2019

Tijd: 11.00 uur – 12.30 uur

Aanwezigen:
1. [redacted] – provincie Drenthe (vz)
2. [redacted] – provincie Drenthe
3. [redacted] – provincie Drenthe (verslag)
4. [redacted] – provincie Drenthe
5. [redacted] – provincie Drenthe
6. [redacted] – gemeente Aa en Hunze
7. [redacted] – gemeente Aa en Hunze
8. [redacted] gemeente Tynaarlo
9. [redacted] – gemeente Tynaarlo
10. [redacted] gemeente Borger-Odoorn
11. [redacted] – gemeente Borger-Odoorn
12. [redacted] – SWECO
13. [redacted] - SWECO
14. [redacted] – RWS

Afwezig: 1. [redacted] – provincie Drenthe

Agenda

1) **Welkom en vaststelling agenda**

2) **Vaststelling verslag en actielijst ambtelijke begeleidingsgroep 25-06-2019 (bijlage 1)**

3) **Omgevingsmanagement i.r.t. planning**
Wij doen een uitgebreid omgevingsproces met belanghebbenden, organisaties, dorpsbelangen en andere belangenverenigingen. Onderdeel van het omgevingsproces is de klankbordgroep. In de klankbordgroep zijn verschillende belangen vertegenwoordigd en heeft als doel om te klankborden over de inhoudelijke resultaten van de verschillende onderzoeken. In de klankbordgroep zijn signalen afgegeven dat de stap richting kansrijke oplossingen (verkeersonderzoek) nu relatief snel gaat. Wij nemen dit signaal serieus. Daarom hebben wij besloten om extra stappen in het omgevingsproces te doen. Dit kan ons helpen om tot heldere en navolgbare besluitvorming over de gedeeltelijke verdubbeling te komen.
De planning was dat Provinciale Staten in december 2019 een besluit konden nemen over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Deze planning kan niet meer gehaald worden. Wij richten ons nu op een besluit in april 2020.

Provinciale Staten worden in de commissievergadering van 18 april hierover geïnformeerd.
Nadien wordt afstemming gezocht met de griffies van de gemeenteraden over het plannen van een datum voor de bijeenkomsten voor de gemeenteraden.

4) **Voortgang verkeersonderzoek N34**
Toelichting voortgang (presentatie SWECO)

5) **Voortgang Gebiedsanalyse**

CONCEPT

Op 24 september wordt de ambtelijke werkgroep samen met het Kernkwaliteiten Team van de provincie Drenthe meegenomen in de eerste resultaten van de gebiedsanalyse.

6) **Voortgang Duurzaamheid**
Binnenkort wordt een Prestatie Risico Sessie georganiseerd. Vanuit de gemeenten worden daar de duurzaamheid coördinatoren voor uitgenodigd. *De gemeenten geven aan [redacted] ([redacted]@drenthe.nl) aan wie daarvoor uitgenodigd kunnen worden.*

7) **Notitie Reikwijdte en Detailniveau**
   a. Voortgang NRD (toelichting projectleider [redacted])
   --

8) **Planologische procedure**
Door de provincie Drenthe is een notitie opgesteld waarin beschreven staat waarom de provincie het plan vast wil laten stellen middels een procedure. Ook staat daarin beschreven op welke manier de provincie Drenthe zoveel mogelijk inbreng vanuit de gemeenteraden wil faciliteren. Deze notitie is nog niet besproken in de colleges van B&W. In november 2019 staat een nieuw bestuurlijk overleg gepland.

De gemeenten hebben toegezegd dat de colleges voor die tijd helderheid hebben over de positie die B&W en de gemeenteraad hierover innemen.

9) **Vooruitblik omgevingsmanagement en communicatie**
   a. Communicatiekalender (bijlage 4)
   --

10) **Bestuurlijke begeleidingsgroep**

Concept verslag is verstuurd (zie bijlage 5): zijn er ambtelijk opmerkingen of aanvullingen op het concept verslag?
Niet besproken.

11) **Planning**
--

12) **Wat verder ter tafel komt en afsluiting**
--

Actielijst:

Datum:	Onderwerp:	Actie:	Wie:	Deadline:
10-09-2019	Bijeenkomst gemeenteraden (afzonderlijk)	Na bijeenkomst PS (18 april) bijeenkomsten inplannen	[redacted]	
10-09-2019	Duurzaamheid: Prestatie Risico Sessie	Wie uitnodigen? Doorgeven aan [redacted] ([redacted]@drenthe.nl)	Allen	Z.s.m.
10-09-2019	Planologische procedure	De gemeenten hebben toegezegd dat de colleges voor die tijd helderheid hebben over de positie die B&W en de gemeenteraad hierover innemen.	Allen	Vóór november 2019

CONCEPT

Van:
Aan:
Cc: ;
Onderwerp: FW: N34 verdubbeling
Datum: woensdag 20 maart 2019 15:10:22
Bijlagen: Aandachtspunte N34.pdf

Hoi ,
Voor de zekerheid ook even doorgestuurd naar jouw rechtstreekse emailadres. Ik check nog even of de STAR-ongevallenkaart gebruik maakt van dezelfde broninformatie. Ik vermoed dit wel, omdat VIA de software heeft ontwikkeld. Zij zijn namelijk ook de ontwikkelaar van de programmatuur die wij zelf gebruiken.
Gr.

Van:
Verzonden: woensdag 20 maart 2019 14:54
Aan: Provincie Drenthe
CC:
Onderwerp: N34 verdubbeling
Aan:
Omgevingsmanager gedeeltelijke verdubbeling N34
cc: Sweco
Geachte mevrouw ,
Hierbij mijn input voor het onderzoek van Sweco.
Gegevens van Star ongevallenkaart:
Met vriendelijke groet,

Natuurplatform Drentsche Aa



Natuurplatform Drentsche Aa
Mail: natuurplatformdretscheaa@kpnmail.nl

Initiatieffase partiële verdubbeling N34 Emmen - De Punt

Aandachtspunten voor verkeerskundige onderzoek van Sweco rond de N34 problematiek

Aard van het autoverkeer:	Vracht, forens, overig per dagdeel.
Lengte van het traject:	Hoeveelheid verkeer dat bij iedere aansluiting de N34 op gaat en afslaat. Maar 20% zou het hele traject Emmen-Groningen afleggen. Hoe zien de tussenliggende trajecten er uit? Dus hoe wordt de weg gebruikt door de bewoners van de streek waar ze doorheen loopt. Waar komen de Mense die De Punt passeren vandaan?? Kan je dit per kenteken volgen?
Ongelukken:	Tijdstip van de dag, plaats, oorzaak; roekeloos, dier, weer, invoegen, inhalen, file, schade, letsel, doden.
Partiële verdubbeling:	risico's bij invoegen van 2 naar 1 baan. Hoeveel auto's kunnen een vrachtauto inhalen in het verdubbelde traject. Is dat meerwaarde van de verdubbeling.

Invloed spoor Emmen-Groningen: Welk deel van het autoverkeer zal voor de trein kiezen?

Hoe is de weg afgeschermd met rasters voor dieren langs natuurgebieden?

Wat is het voordeel voor OV van partiële verdubbeling.

Als OV 100 mag rijden zijn dan gordels verplicht?

Wat is de extra geluidshinder door verdubbeling?

Als verdubbeling zorgt voor snellere doorstroming, wat is dan de invloed op de invoeg problematiek bij De Punt? Maar ook vlak voor de stad Groningen. Opnamecapaciteit van Groningen is beperkt. Snellere aanvoer geeft daar meer Problemen.

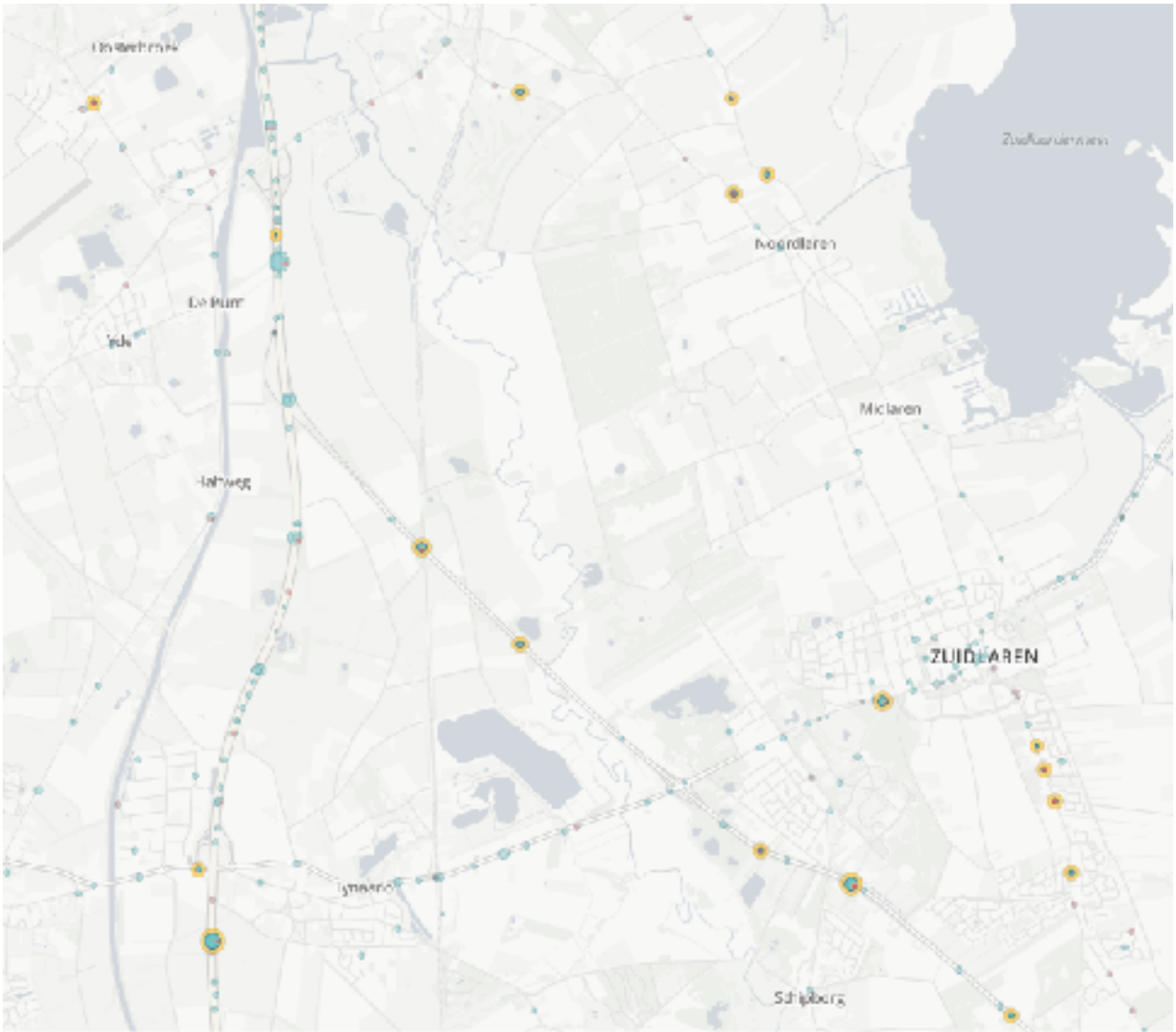
Wat is er op tegen de N34 op bepaalde trajecten naar 80KM te halen? Kosten?

Opvallend is dat zich relatief veel ongelukken voordoen waar de weg omhoog gaat, voor de spoorlijn (bij Okkenveen) of de kruising met de Borgweg bij Westlaren en de op- en afrit

bij Westlaren. Als de weg omhoog gaat is er minder goed zicht op tegemoetkomend verkeer. Ongelukken worden daar aangemerkt met “gevaarlijk rijgedrag”. Hoe kan dat veiliger gemaakt worden?

Invoeg gebied N34/A28 telt ruim 50 ongelukken in 5 jaar. Daar gaat het bij invoegen om grote snelheidsverschillen tussen 130 en 80 a 100 km/u. A28 op lagere snelheid zetten in de spits?

20 mrt 2019



provincie Drenthe

partiële verdubbeling N34

traject Emmen – de Punt



gedeputeerden VV en RO 12 april 2018

provincie Drenthe

vragen



- ambitie/doelstellingen (nog scherpstellen)
- tijdspad
- breder kijken dan de bereikbaarheidsopgave? (fase1)
- hele N34 bij MER in beeld
- bestuurlijke afstemmingsgroep
- pip vs bestemmingsplan
- financiering eerst op 90 miljoen houden
- Staten: informeren over proces: afspraak later

provincie Drenthe

aanleiding

Hoe zat het ook al weer?

Staten: wat te doen met de corridor Emmen-Groningen?

- economisch van belang
- specifiek : ongevallen/doorstroming

Collegeakkoord:

- onderzoek treinverbinding en aanpak
- Verkeersplein Gieten

Besloten: breed onderzoek

provincie Drenthe

conclusie



- spoor kostbaar en lost problemen N34 niet op
- dus N34: 2x1 niet, enz. niet toekomstgericht
- geheel dubbel: MKBA ook negatief en te duur

- Dus deels N34 no regret maatregelen

  4 stukken van ongeveer 3 km lengte incl. Gieten (collegeprogramma)

provincie Drenthe

wat heeft GS/PS besloten?

Gedeputeerde Staten:

- onderschrijft uitkomsten notitie en MKBA
- verkenning starten partiele verdubbeling Emmen – de Punt
- geen spoorverbinding

Staten:

- onderschrijven rapportages en ondersteunt besluit GS
- OV ook meenemen
- zomer 2018 terug in Staten…

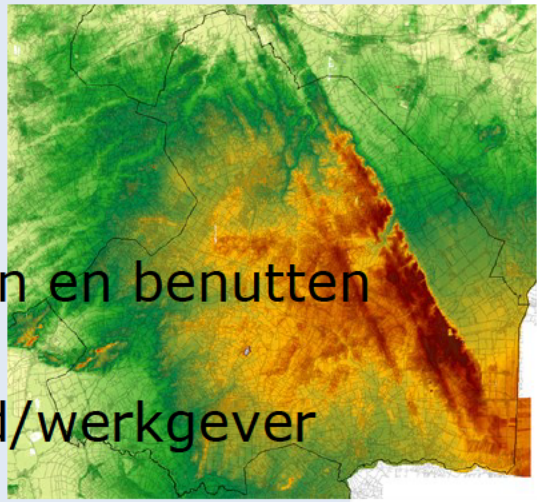
PROJECTPLAN



provincie Drenthe

ambities/doelstellingen

- verkeersongevallen met 50% verbeterd
- doorstroming verbeterd met 2 minuten op gehele afstand
- verkeerplein Gieten filevrij voor de komende 20 jaar
- best renderende busverbinding van Nederland



- spraakmakend wegontwerp
- gebiedsontwikkeling: meerwaarde creëren en benutten koppelkansen
- techniek/overheid interessante vakgebied/werkgever

provincie Drenthe

met wie?

Inwoners
Bewoners langs de N34
grondeigenaren
Plaatselijke belangen
Grondeigenaren
Rijkswaterstaat
Provinciale Staten
Wethouders Verkeer en Vervoer
Wethouders Ruimte/planologie
Automobilisten
Vervoersbedrijven
Belangenvereniging TLN
ANWB
Werkgeversverenigingen
Ondernemersverenigingen
Hunnebedmuseum
Geoparc de Hondsrug
Geopark de Hondsrug
Drentse Aa
Gasunie
Colleges van Burgemeester en Wethouders
Gemeenteraden
Medewerkers VV en RO van gemeenten
College van Gedeputeerde Staten
Gedeputeerde Verkeer en Vervoer
Gedeputeerde Ruimte
Scholen BO, VO, MBO, HBO, Universiteiten
Fietsersverenigingen
Busreizigers
ROVER
Consumentenplatform OV reizigers
OV bureau
Gemeenteraden
Plaatselijke belangen
Interne collega's: water, bodem, flora fauna, verkeer en vervoer, OV, ect.
Etc.

provincie Drenthe

organogram

Provincie Drenthe

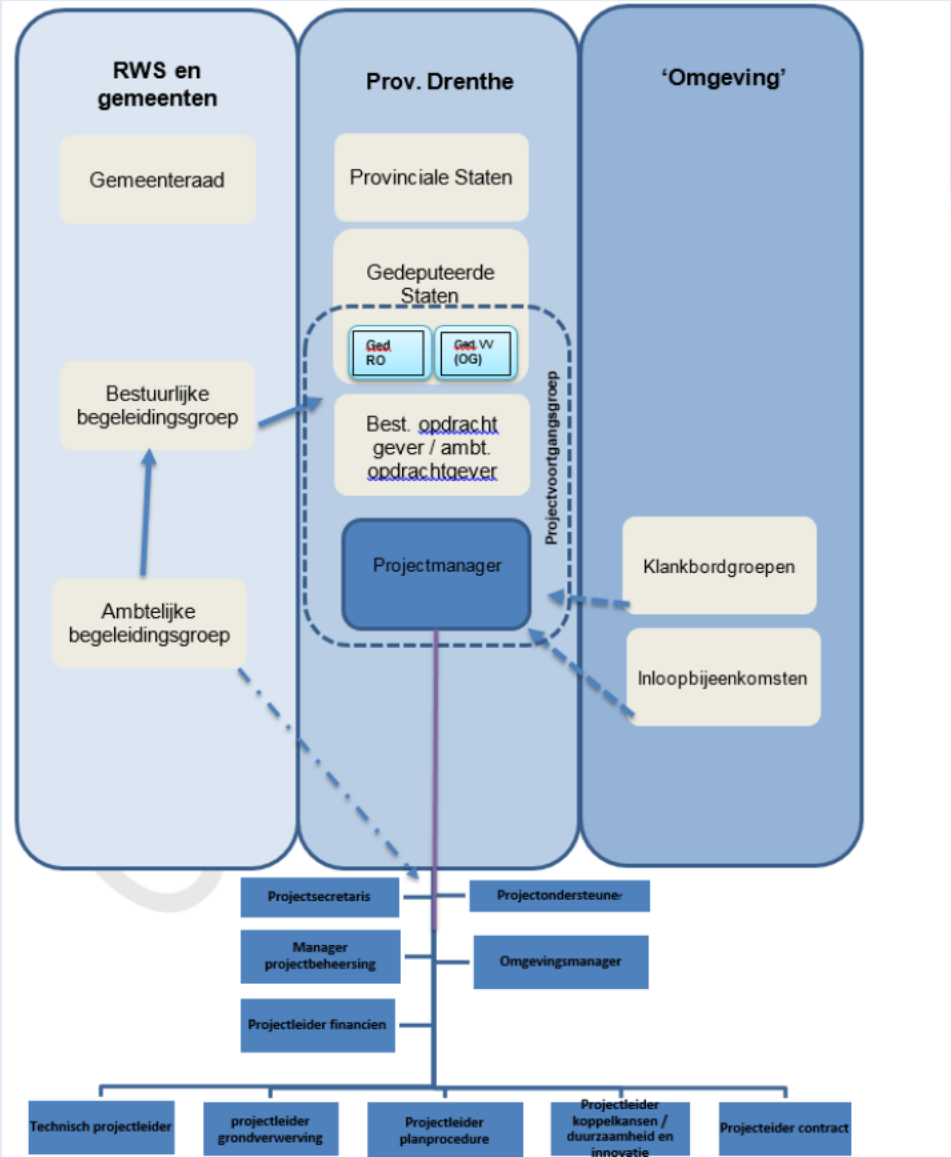
- GS: initiatiefnemer
  - Ged. VV = Opdrachtgever
- PS: bevoegd gezag formele vaststelling PIP
- Informele proj. voortgangsgroep:
  - Ged. RO, Ged VV, ambt. Opdrachtgever / nemer
- Projectmanager + projectteam: verantwoordelijk voor uitvoering projectopdracht.

RWS en gemeenten

- Gemeenteraad: formeel geen rol → wel goed informeren / meenemen
- Bestuurlijke begeleidingsgroep: adviserende rol aan GS
- Ambtelijke begeleidingsgroep: bereiden best. begeleidingsgroep voor en adviseren direct aan projectteam

'Omgeving'

- Klankbordgroepen adviseren kernteam
- Inloopbijeenkomsten



gedeputeerden VV en RO 12 april 2018

fasering en planning

Fase	Wat	Wanneer
1: verkenning	Eisen + wensen ophalen t.a.v. projectopdracht	juni 2018 – juli 2019
	Besluitvorming: randvoorwaarden vaststellen	
2: MER	Varianten opstellen tbv NRD	sept 2019 – sept 2020
	Varianten uitwerken en toetsen	
	Besluitvorming: Vaststelling voorkeursvariant	
3: Bestemmingsplan-procedure	Uitwerken voorkeursvariant naar DO	Oktober 2020 – Oktober 2021
	Besluitvorming: provinciaal inpassingsplan + MER	
4: technische voorbereiding	Voorbereidingen ten behoeve van uitvoering	Oktober 2021 – oktober 2023
5: Uitvoering	Uitvoering	2024 – 2026
6: Nazorg	Nazorg	-

provincie Drenthe

proces

- aanpak/ambities delen met college, Staten, dorpen, colleges en gemeenteraden

- daarna verschillende werkgroepen instellen

  - Bestuurlijke begeleidingsgroep (RO,VV,RWS)
  - Klankbordgroep (TLN,ANWB,automobilisten,werkgevers, hunnebedmuseum, Geopark)
  - Business groep
  - Focusgroepen aanwonenden (dorpsbelangen)
  - Ambtelijke werkgroep (extern)
  - Ambtelijke Expertgroep (intern)
  - Kernteam: omgevingsmanagent, financieel, planning, risico's, procedures, ect.

  Fase bepaald samenstelling kernteam

provincie Drenthe

vragen

- ambitie/doelstellingen (nog scherpstellen)
- tijdspad
- breder kijken dan de bereikbaarheidsopgave? (fase1)
- hele N34 bij MER in beeld
- bestuurlijke afstemmingsgroep
- pip vs bestemmingsplan
- financiering eerst op 90 miljoen houden
- Staten: informeren over proces: afspraak later

