

Date : 9-7-2021 11:46:48

From : "

To : " dewoldenhoogeveen.nl

Subject : RE: memo raad N375

Attachment : image001.png;

Hallo [redacted]

De memo is gisteravond naar Cees gestuurd. Ik heb hem gisteravond weer van Cees ontvangen en hem laten weten dat ik bij het opstellen betrokken ben geweest en dat de door mij aangegeven wijzigingen en aanvullingen tot mijn tevredenheid zijn verwerkt.

De secretaresse van Cees heeft inmiddels bij jullie onderstaand datumvoorstel voor een bestuurlijk overleg neergelegd:

Woensdag 25 augustus : na 15 uur

Donderdag 26 augustus : 9-10 uur

Maandag 13 september : tussen 14-16 uur

Groeten,

Van: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>

Verzonden: vrijdag 9 juli 2021 11:17

Aan: [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>; [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

Onderwerp: FW: memo raad N375

Dag [redacted]

Bijgaand de definitieve versie van de memo N375. Veel van jouw aanvullingen zijn verwerkt. De wethouder wil de eerder vermelde tabel met de kosten van de varianten later tijdens de raadsvergadering in september gaan melden. De tabel is dus niet in de memo opgenomen, wel zijn het budget en de kosten van de voorkeursvarianten tekstueel genoemd. De wethouder heeft de pers inmiddels gesproken en ze heeft de memo vanmorgen ook aan Cees Bijl gestuurd. Als er ontwikkelingen zijn hebben we contact.

Alvast een prettige vakantie!

Met vriendelijke groet,

[redacted] gemeente De Wolden

dewoldenhoogeveen.nl

0528 / 06

Bereikbaar ma t/m do



Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u niet de geadresseerde bent en toch dit bericht heeft ontvangen, verzoeken wij u vriendelijk contact met de afzender op te nemen en het e-mailbericht te verwijderen.

Date : 9-7-2021 07:58:50

From : "[REDACTED]"

To : "Cees Bijl" [REDACTED]@drenthe.nl

Subject : RE: memo raad N375 raad De Wolden

Hallo Cees,

Ik heb gistermiddag de memo in concept ontvangen. De wethouder wilde de memo voor de raadsvergadering van gisteravond gereed hebben. Ik heb gisteren nog enkele wijzigingen doorgegeven. Deze zijn correct verwerkt.

Wij hebben op 29 juni en 7 juli de leden van de werkgroepen van respectievelijk Gijssesterweg en Berghuizen op de hoogte gesteld van de stand van zaken. Beide werkgroepen gaven aan vast te willen houden aan de voorkeursvariant (kosten circa 5.1.2b [REDACTED]). De leden van de werkgroep Berghuizen konden zich niet vinden in een rotonde. Met name het aspect geluidsoverlast (remmen en optrekken) was daarbij de belangrijkste reden.

Groeten,

[REDACTED]

Van: Cees Bijl [REDACTED]@drenthe.nl>

Verzonden: donderdag 8 juli 2021 22:13

Aan: [REDACTED] <[REDACTED]@drenthe.nl>

CC: [REDACTED] <[REDACTED]@drenthe.nl>

Onderwerp: Fwd: memo raad N375 raad De Wolden

Dag [REDACTED]

Heb jij nog opmerkingen over dit memo ?

Gr Cees

Verstuurd vanaf mijn iPad

Begin doorgestuurd bericht:

Van: "Mulder, Hilda" [REDACTED]@dewolden.nl>

Datum: 8 juli 2021 om 21:59:07 CEST

Aan: Cees Bijl <[REDACTED]@drenthe.nl>

Onderwerp: memo raad N375 raad De Wolden

Geachte heer Bijl,

In de bijlage de memo zoals ik deze wil voorleggen aan onze Woldense gemeenteraad. Ik heb deze memo vanavond tijdens de raadsvergadering aangekondigd. Morgenochtend wordt de memo verzonden naar de raad. [REDACTED] is betrokken bij het opstellen ervan. Ons college is akkoord met de inhoud.

Ik heb de Meppeler Courant eind vd middag gesproken n.a.v. opmerkingen die hij vanuit Berghuizen heeft ontvangen. Dit zal morgenavond in de krant staan, maar al eerder in de online media. Dus er kunnen meer persvragen komen.

Het is een flinke puzzel. In Gijssester is de variant rotonde ook weer in beeld hoorde ik vanuit omwonenden. In Berghuizen wordt nu vooral vastgehouden aan tunnel met hoop op extra geld.

Hopelijk kunnen we na de vakantie spoedig als stuurgroep N375 om tafel om uitkomst gesprekken werkgroepen te bespreken, gewenste koers en het vervolg richting raad en Staten te bepalen.

Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u niet de geadresseerde bent en toch dit bericht heeft ontvangen, verzoeken wij u vriendelijk contact met de afzender op te nemen en het e-mailbericht te verwijderen.

Date : 1-7-2021 09:22:32

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Subject : panelen werkgroep Gijssesterweg

Attachment : 20210629 panelen werkgroep Gijssesterweg.pdf;image001.png;

Hallo [redacted]

Hierbij de panelen van de Gijssesterweg. Kan jij deze naar alle genodigden sturen?

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted] [drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

N375 Duurzaam Veilig

Gijsselterweg

Voorkeursvariant



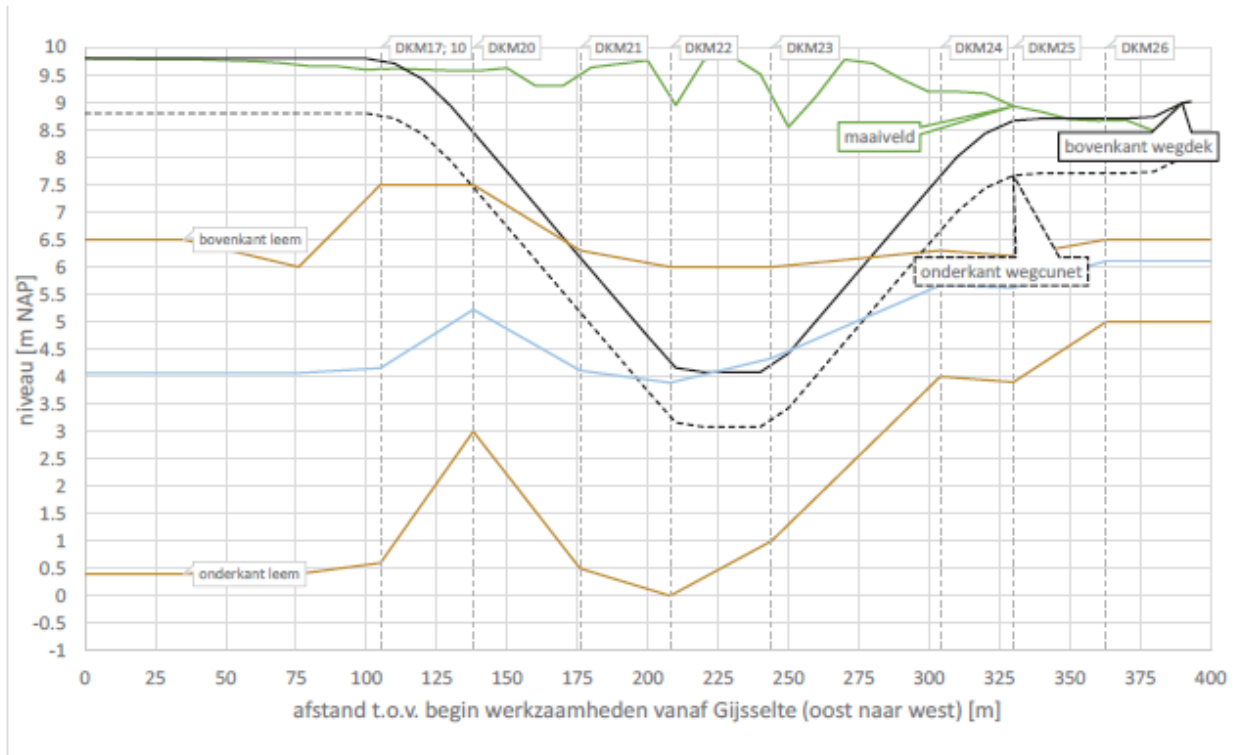
Aandachtspunten:

- sociale veiligheid
- veiligheid van de fietsers (plateau's en fietsers in de voorrang)
- aansluiting Postweg Zuid met Gijsselterweg (landbouwverkeer)
- aansluiting Postweg Noord met Gijsselterweg
- doorzicht bocht ten noorden van de tunnel
- snelheidsbeperkende maatregelen
- beperking impact op de omgeving
- betrekken omwonenden en gebruikers

N375 Duurzaam Veilig

Gijsselterweg

Voorkeursvariant



Conclusies:

- maatgevende grondwaterstand circa 8 m+ NAP
- geen relatie tussen waterstand Suikerveen en grondwaterpeil
- onderzijde keileem varieert tussen 0 m- NAP en 4,5 m+ NAP
- onderkant tunnel 3 m+ NAP
- keileem als afsluitende laag tunnel
- keileem lijkt niet te worden doorgraven
- geen volledig beeld keileem
- kortdurende spanningsbemaling en drainage
- permanente situatie geen invloed op omgeving

N375 Duurzaam Veilig

Gijsselterweg

Second-opinion

- voorgestelde bouwmethode en ontwerp
 - schuine kruising met N375 is kostenverhogend
 - passeerhavens op diepste punt zijn kostenverhogend
 - passeerhavens vervangen door VRI
 - onzekerheid over aanwezigheid, laagdikte en samenstelling keileem
 - ligging t.o.v. bestaande fietstunnel (ruimtebeslag en kans op schade)
- kostenraming
 - kosten substantieel hoger (€^{5.1.2b} i.p.v. € 1,5 miljoen excl. btw)
 - kosten alternatief met hoogte- en snelheidsbeperking €^{5.1.2b} excl. btw

Vervolg:

- Terugkoppelen reacties werkgroep aan stuurgroep
- Informatiebijeenkomst september 2021
- Aanvullend geotechnisch onderzoek en conditionerende onderzoeken 2e helft 2021
- Planologische procedures & vergunningen 2022
- Planuitwerking en voorbereiding 2022
- Realisatie vanaf 2023

Date : 15-6-2021 10:32:54

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Subject : RE: Borden informatie bijeenkomst N375

Attachment : image002.png;image003.png;

Hoi [redacted]

Graag even telefonisch contact over onderstaande tabel. Wij hebben deze aspecten nog nooit met elkaar beoordeeld. Daarnaast vraag ik mij af of alle criteria wel benoemd zijn. Bv verkeersveiligheid, grondvererving..... Wij zouden met de werkgroep wel een beoordeling van de diverse aspecten kunnen doen. Dit hebben we volgens mij eind 2019 ook gedaan voor de overige varianten.

Aspect/oplossing	tunnel	fietsbrug	rotonde
bouwmethode			
complexiteit	-	+	+
overlast gebied	-	+	+
uitvoeringsduur	-	+ (-2,5)	+ + aanleg fietsbrug kost meer tijd dan een rotonde
bereikbaarheid			
fietsers	+	-/+	+
auto	+	-	+
landbouw	+	-	+
impact omgeving			
planologie	+ (2)	+ (2)	+ (2) alle oplossingen passen niet binnen het bestemmingsplan
landschap	+	-	+
waterhuishouding	-	+	- (2) waarom scoort een rotonde negatief op dit aspect
Grondvererving	+	-	-
Verkeersveiligheid			
Fietsers	+	-/+	-/+

Van: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>

Verzonden: maandag 14 juni 2021 16:25

Aan: [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

Onderwerp: FW: Borden informatie bijeenkomst N375

Dag [redacted]

Zie hierna. Kun je dit opnemen in het 3^e paneel Berghuizen, hiermee beantwoorden we de suggestie van [redacted]

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Gemeente De Wolden
Tel. 0528 [redacted]



Van: [redacted]

Verzonden: maandag 14 juni 2021 16:22

Aan: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>

Onderwerp: RE: Borden informatie bijeenkomst N375

Hartstikke mooie uitwerking! Dit geeft mensen houvast. En natuurlijk gaat het om de toelichting. Maar dit geeft structuur. Groet.

Van: [redacted]

Verzonden: maandag 14 juni 2021 14:08

Aan: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>

Onderwerp: Borden informatie bijeenkomst N375

Dag [redacted]

Ik heb als voorbeeld een matrix gemaakt. De oplossingen zijn echter onderling niet vergelijkbaar, het gaat om andere grootheden. Daarom kijkt mij beter de verschillen tussen de oplossingen mondeling toe te lichten.


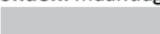

Aspect/oplossing	tunnel	fietsbrug	rotonde
bouwmethode			



complexiteit	-	+	+
overlast gebied	-	+	+
uitvoeringsduur	-	+	+
bereikbaarheid			
fietser	+	-/+	+
auto	+	-	+
landbouw	+	-	+
impact omgeving			
planologie	+	+	+
landschap	+	-	+
waterhuishouding	-	+	-

Met vriendelijke groet,

 gemeente De Wolden
dewoldenhoogeveen.nl
 0528  / 06
 Bereikbaar ma t/m do





Van: 
Verzonden: maandag 14 juni 2021 12:04
Aan:  <@dewoldenhoogeveen.nl>
Onderwerp: RE: Borden informatie bijeenkomst N375

Ha  ja als hij er kolommen van maakt met voor en nadeel? Groet, 

Van: 
Verzonden: maandag 14 juni 2021 11:26
Aan:  <@dewoldenhoogeveen.nl>
Onderwerp: Borden informatie bijeenkomst N375

Dag 

N375. Ik heb onderstaande aanvulling voor de panelen Berghuizen naar  gemaild.  wil de aanvulling toevoegen. Wat mij betreft voorziet dit in de kanttekeningen van Hilda en van jou. Akkoord?

Groet,



- standaard uitvoering tunnel niet mogelijk
- oorzaak: ongunstige waterhuishouding en bodemsamenstelling
- ongewenste gevolgen voor omgeving (natuur en gebouwen)
- zeer gecompliceerde en ingrijpende bouwmethode
- permanente gevolgen waterhuishouding omgeving waarschijnlijk
- meerdere alternatieven beoordeeld (fietsbrug, aanpassen tunnel, rotonde, enz.)
- rotonde lijkt beste oplossing

Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u niet de geadresseerde bent en toch dit bericht heeft ontvangen, verzoeken wij u vriendelijk contact met de afzender op te nemen en het e-mailbericht te verwijderen.

Date : 14-6-2021 07:58:37

From : "

To : " de woldenhoogeveen.nl

Subject : FW: VV-W2106 149-Borden informatie bijeenkomst N375

Attachment : VV-W2106 149-Borden informatie bijeenkomst N375

LR.pdf;image001.png;image002.png;image003.png;image004.png;image005.png;

Hoi

Kan je aangeven op welke panelen de wijzigingen moeten worden doorgevoerd. Bijgevoegd de concept ontwerpen van de 'Vormgevers'. Ik wil de wijzigingen zsm doorgeven, zodat zij de panelen kunnen afdrukken.

Groeten,

Van: < > drenthe.nl>

Verzonden: vrijdag 11 juni 2021 10:55

Aan: < > drenthe.nl>

Onderwerp: FW: VV-W2106 149-Borden informatie bijeenkomst N375

Hoi

De vormgevers hebben de proef van de borden al klaar. Wil jij er even naar kijken?

Alvast een fijn weekend!

Groetjes,

Van: < > [drenthe.nl](mailto: >@drenthe.nl)>

Verzonden: donderdag 10 juni 2021 15:28

Aan: < > [drenthe.nl](mailto: >@drenthe.nl)>

Onderwerp: VV-W2106 149-Borden informatie bijeenkomst N375

Hi

Bijgaand de proef van de borden, graag jullie reactie.

Met vriendelijke groet,

Team communicatie

provincie Drenthe

+31 592

[drenthe.nl](mailto: >@drenthe.nl)

werkdagen: maandag t/m donderdag

Westerbrink 1 | Postbus 122, 9400 AC Assen

+31 592 365555 | post@drenthe.nl

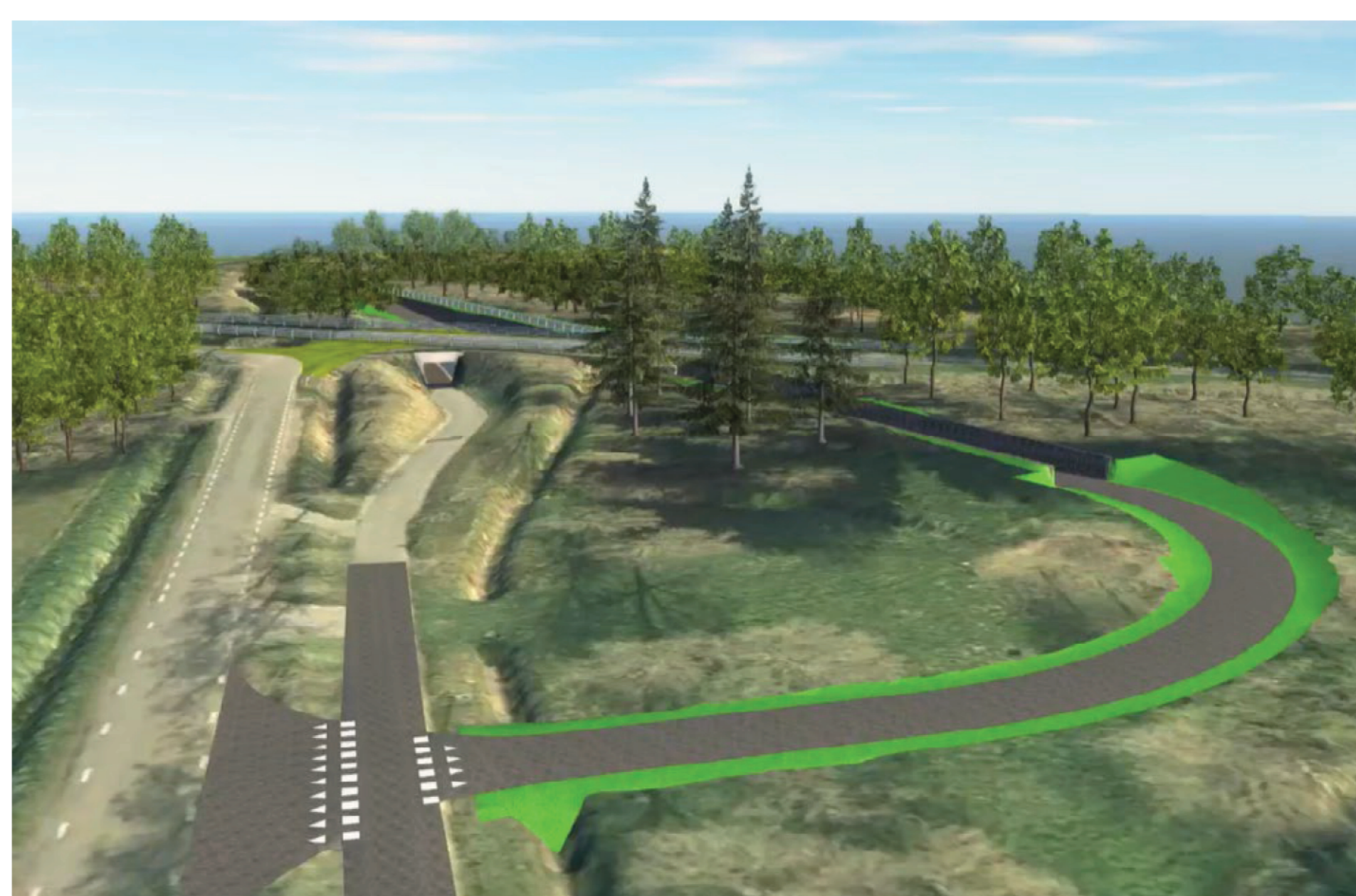
www.provincie.drenthe.nl

Volg ons op    

N375 Duurzaam Veilig

Gijsselterweg

Voorkeursvariant



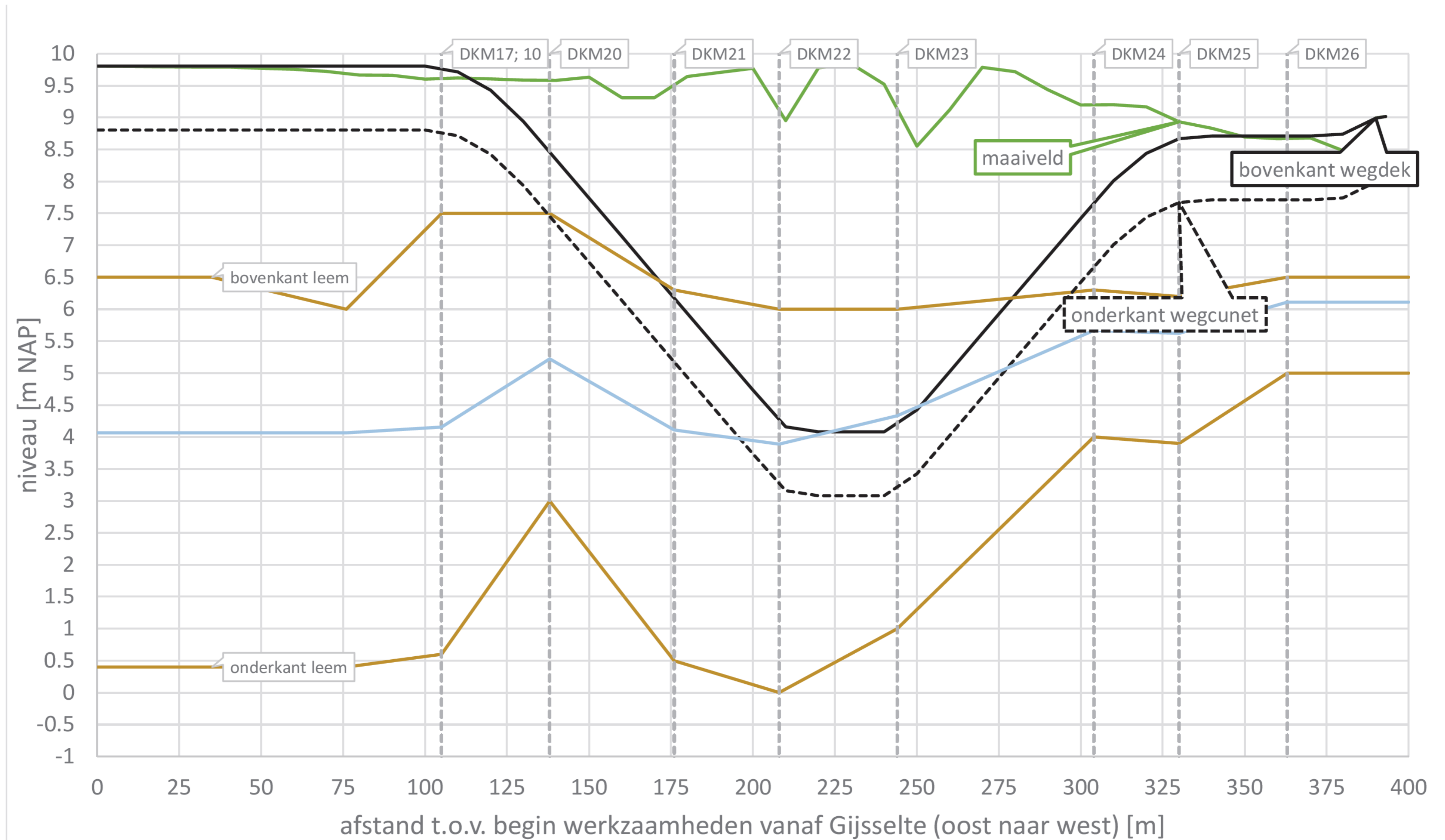
Aandachtspunten:

- sociale veiligheid
- veiligheid van de fietsers (plateau's en fietsers in de voorrang)
- aansluiting Postweg Zuid met Gijsselterweg (landbouwverkeer)
- aansluiting Postweg Noord met Gijsselterweg
- doorzicht bocht ten noorden van de tunnel
- snelheidsbeperkende maatregelen
- beperking impact op de omgeving
- betrekken omwonenden en gebruikers

N375 Duurzaam Veilig

Gijsselterweg

Voorkeursvariant



Conclusies:

- maatgevende grondwaterstand circa 8 m+ NAP
- geen relatie tussen waterstand Suikerveen en grondwaterpeil
- onderzijde keileem varieert tussen 0 m- NAP en 4,5 m+ NAP
- onderkant tunnel 3 m+ NAP
- keileem als afsluitende laag tunnel
- keileem lijkt niet te worden doorgraven
- geen volledig beeld keileem
- kortdurende spanningsbemaling en drainage
- permanente situatie geen invloed op omgeving

N375 Duurzaam Veilig

Gijsselterweg

Second-opinion

- voorgestelde bouwmethode en ontwerp
 - schuine kruising met N375 is kostenverhogend
 - passeerhavens op diepste punt zijn kostenverhogend
 - passeerhavens vervangen door VRI
 - onzekerheid over aanwezigheid, laagdikte en samenstelling keileem
 - ligging t.o.v. bestaande fietstunnel (ruimtebeslag en kans op schade)
- kostenraming
 - kosten substantieel hoger (€ ^{5.1.2b} [redacted] i.p.v. € 1,5 miljoen excl. btw)
 - kosten alternatief met hoogte- en snelheidsbeperking ^{5.1.2b} [redacted] excl. btw

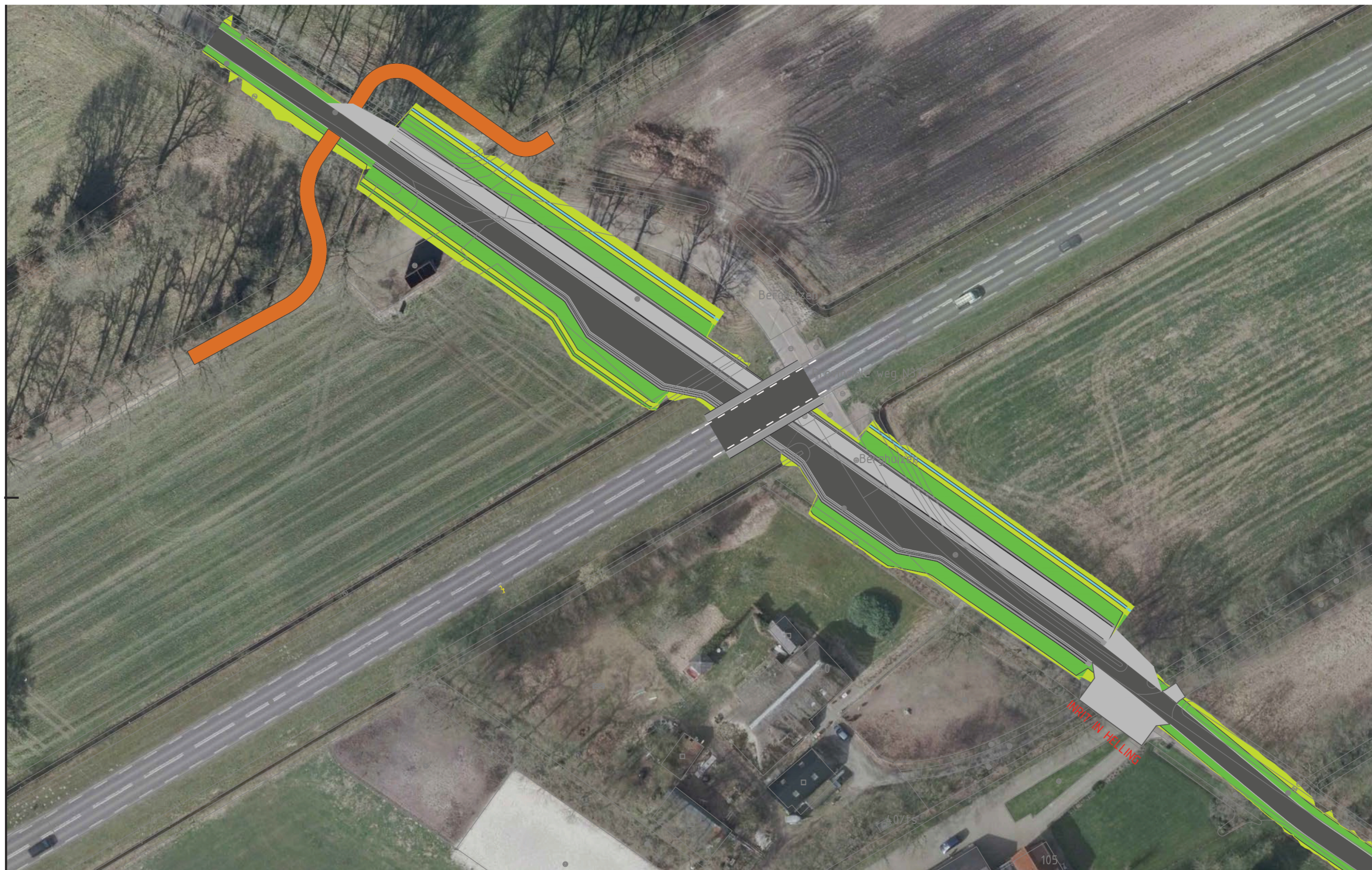
Vervolg:

- Terugkoppelen reacties werkgroep aan stuurgroep
- Informatiebijeenkomst september 2021
- Aanvullend geotechnisch onderzoek en conditionerende onderzoeken 2e helft 2021
- Planologische procedures & vergunningen 2022
- Planuitwerking en voorbereiding 2022
- Realisatie vanaf 2023

N375 Duurzaam Veilig

Berghuizen

Voorkeursvariant



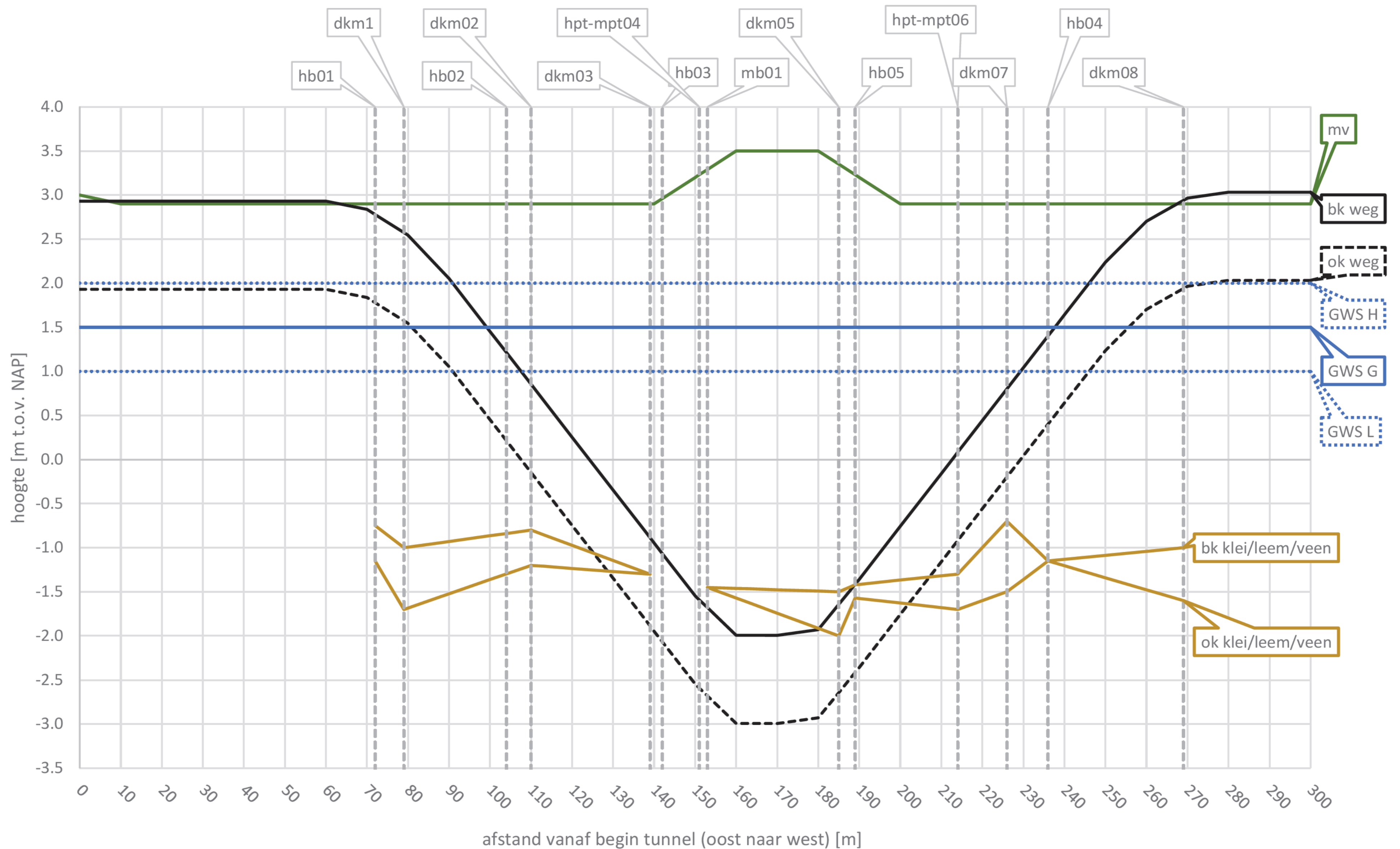
Aandachtspunten:

- zicht vanuit passeerhavens
- helling fietsers
- ontsluiting percelen
- impact op omgeving
- betrekken omwonenden en gebruikers

N375 Duurzaam Veilig

Berghuizen

Geotechnisch- en hydrologisch onderzoek



Conclusies:

- geen aangesloten afsluitende laag aanwezig
- onderkant constructie tunnel ligt op ca. 3 m- NAP
- maatgevend hoogste grondwaterstand ca. 2,3 m+ NAP
- tijdens de bouw verlaging grondwaterstand met 6 m
- grote invloed bemaling in de omgeving
- bouwmethode met een korte bouwtijd en een beperkte invloed op de omgeving

N375 Duurzaam Veilig

Gijsselterweg

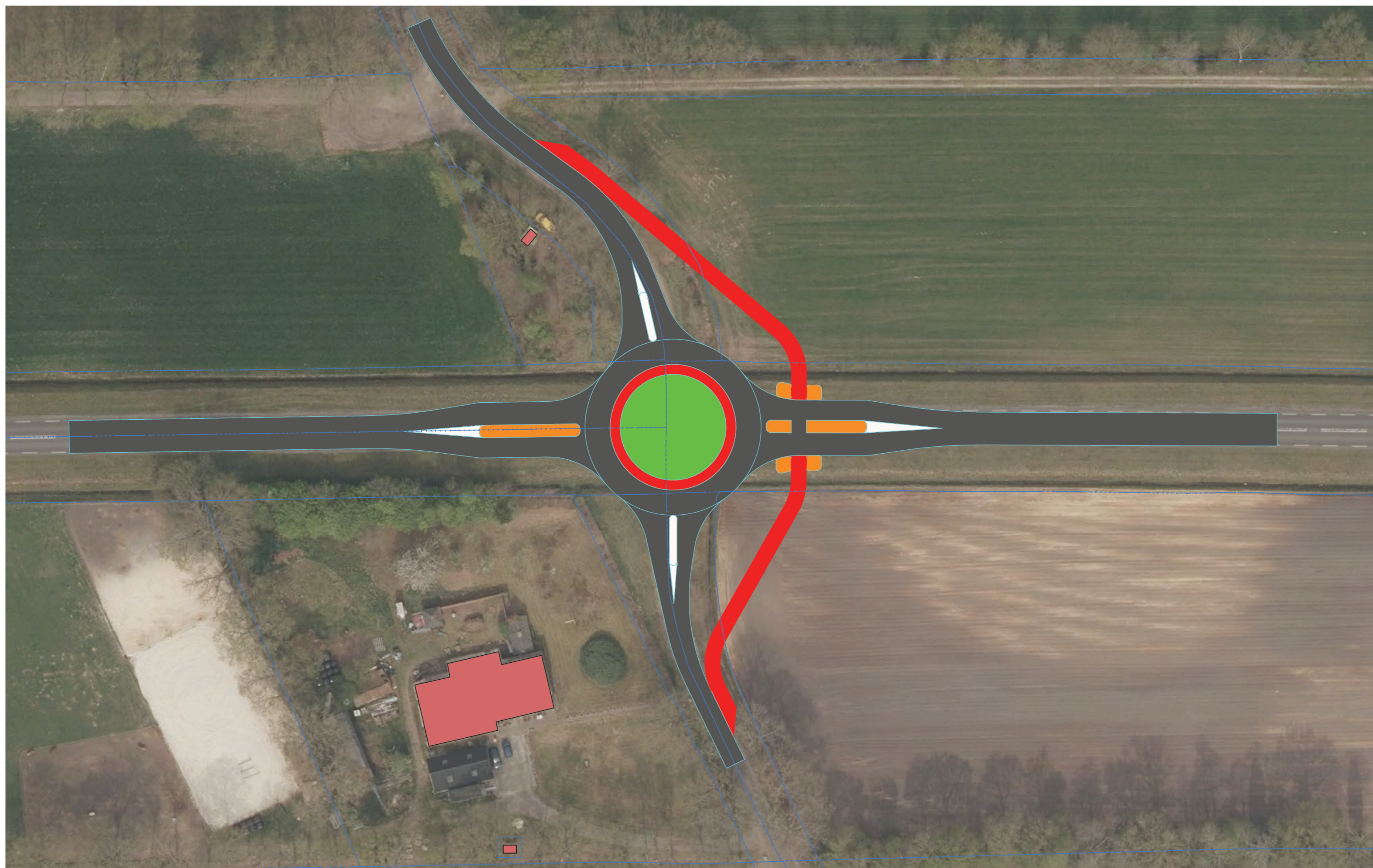
Second-opinion

- voorgestelde bouwmethode en ontwerp
 - uitvoering met 'onderwaterbeton' zeer kostbaar
 - uitvoering 'injectielaag' kansrijk
 - maatregelen 'opdrijven' noodzakelijk
 - passeerhaven op diepste punt zijn kostenverhogend
 - eenzijdige positionering passeerhavens niet optimaal
 - passeerhavens vervangen door VRI
- kostenraming
 - kosten substantieel hoger ^{5.1.2b} [redacted] i.p.v. € 2,4 miljoen excl. btw)
 - kosten alternatief met hoogte- en snelheidsbeperking ^{5.1.2b} [redacted] excl. BTW
 - (fietsers op de rijbaan)

N375 Duurzaam Veilig

Berghuizen

Rotonde



Resultaten onderzoek:

- verkeerskundige effecten beperkt
- toename verkeersgeluid afremmen en optrekken
- overstek fietsers verbeterd t.o.v. huidige situatie
- onbelemmerde overstek voor gemotoriseerd verkeer
- enige verschuiving verkeer naar Koekanger Dwarsdijk
- snelheidsremmende maatregelen (plateaus) Koekanger Dwarsdijk
- inpasbaar binnen beschikbaar budget

N375 Duurzaam Veilig

Berghuizen

Vervolg:

- Terugkoppelen reacties werkgroep aan stuurgroep
- Informatiebijeenkomst september 2021
- Opstellen advies richting B&W en GS
- Aanvullende conditionerende onderzoeken 2e helft 2021
- Planologische procedures & vergunningen 2022
- Realisatie vanaf 2023

Date : 10-6-2021 13:19:33

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Subject : RE: panelen werkgroepen

Attachment : 20210609 panelen werkgroepen Berghuizen en Gijssesterweg.docx;image001.png;image002.png;

[redacted]

Kan je aangeven op welke panelen je de aanvullingen/wijzigingen wenst?

Ik stuur je de laatste versie, zoals deze naar onze vormgevers is gegaan.

Groeten,

Van: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>

Verzonden: donderdag 10 juni 2021 12:23

Aan: [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

Onderwerp: RE: panelen werkgroepen

Dag [redacted]

Ik ben het inhoudelijk met je eens. Maar we gaan naar de werkgroep. Het is volgens het gemeentebestuur beter bij de inwoners de focus te leggen op de technische knelpunten ipv budget. Geld is vooral een afweging voor het bestuur. Technische problemen gaan over de uitvoering van het plan.

Met vriendelijke groet,

[redacted] gemeente De Wolden

[\[redacted\]@dewoldenhoogeveen.nl](mailto:[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl)

0528 [redacted] / 06 [redacted]

Bereikbaar ma t/m do



Van: [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

Verzonden: donderdag 10 juni 2021 12:14

Aan: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>

Onderwerp: RE: panelen werkgroepen

Hallo [redacted]

Ik heb vanwege de planning bij onze vormgevers de concepten al aangeleverd. Wij ontvangen nog een opgemaakt concept. Ik stel voor dat we dan deze aanvullingen meenemen. Ik ben het overigens niet met haar eens dat geld geen belangrijke afweging is. Wij handelen vanuit een bestuursovereenkomst met een **taakstellend** budget. Volgens de overeenkomst moeten wij bij overschrijding van dit budget op zoek naar versoeringen.

Ik neem tzt bij de proefdrukken even contact met je op. De door [redacted] aangeleverde voorstellen moeten we even op de juiste panelen aanbrengen.

Groeten,

Van: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>

Verzonden: donderdag 10 juni 2021 10:28

Aan: [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>; [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

Onderwerp: FW: panelen werkgroepen

Dag [redacted]

Zoals aangegeven heb ik de opzet van de panelen naar de wethouder gestuurd. Onder deze mail haar reactie. Zij verzoekt om bij Berghuizen de technische knelpunten meer belichten. Eerder heeft zij aangegeven dat geld niet de belangrijkste afweging zijn, maar de complexe technische uitvoering en gevolgen voor de omgeving. Hierna een voorstel van mij om de teksten Berghuizen daarmee aan te vullen:

- standaard uitvoering tunnel niet mogelijk
- oorzaak: ongunstige waterhuishouding en bodemsamenstelling
- ongewenste gevolgen voor omgeving (natuur en gebouwen)
- zeer gecompliceerde en ingrijpende bouwmethode
- permanente gevolgen waterhuishouding omgeving waarschijnlijk
- meerdere alternatieven beoordeeld (fietsbrug, aanpassen tunnel, rotonde, enz.)
- rotonde lijkt beste oplossing

Met vriendelijke groet,

[redacted] gemeente De Wolden
[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl
0528 [redacted] / 06 [redacted]
Bereikbaar ma t/m do



Van: Mulder, Hilda

Verzonden: woensdag 9 juni 2021 13:38

Aan: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>; [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>

Onderwerp: Re: panelen werkgroepen

Eerste reactie: mbt tunnel Berghuizen graag de technische beperkingen zoveel mogelijk belichten, dus daar focus op ipv op het geld. Wat betekent bijv grindwaterdaling van 6 meter voor omwonenden en agrarisch grondgebruik? Wat voor overlast geeft de bemaling.

Nu staat de rotonde als enig alternatief, maar er zijn er meer bijv. afsluiten (evt icm fietsbrug).

Ben vooral benieuwd hoe belangrijk omwonenden de oversteek überhaupt vinden en of ze extra verkeer door hun straat prefereren boven een stuk omrijden om aansluiting N375 en overzijde dorp te halen.

[redacted] [redacted]: graag ook jouw reactie!

Hartelijke groet,

Hilda Mulder
wethouder gemeente De Wolden

Van: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>

Verzonden: Wednesday, June 9, 2021 12:37:00 PM

Aan: Mulder, Hilda <[redacted]@dewolden.nl>; [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>

Onderwerp: panelen werkgroepen

Dag Hilda en [redacted]

Bijgaand het voorstel voor de panelen voor de bijeenkomst met de werkgroepen N375. Mochten jullie nog opmerkingen hebben graag bericht naar mij of [redacted]

Met vriendelijke groet,

[redacted] en [redacted]
Samenwerkingsorganisatie De Wolden Hoogeveen
0528 [redacted]

Van: [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

Verzonden: dinsdag 1 juni 2021 16:35

Aan: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>; [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>; [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

Onderwerp: panelen werkgroepen

Hallo allemaal,

Bijgevoegd de aangepaste opzet voor de panelen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]



Postbus 122, 9400 AC Assen
Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen
Telefoonnummer: (0592) [redacted]
E-mail: [redacted]@drenthe.nl

Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u niet de geadresseerde bent en toch dit bericht heeft ontvangen, verzoeken wij u vriendelijk contact met de afzender op te nemen en het e-mailbericht te verwijderen.

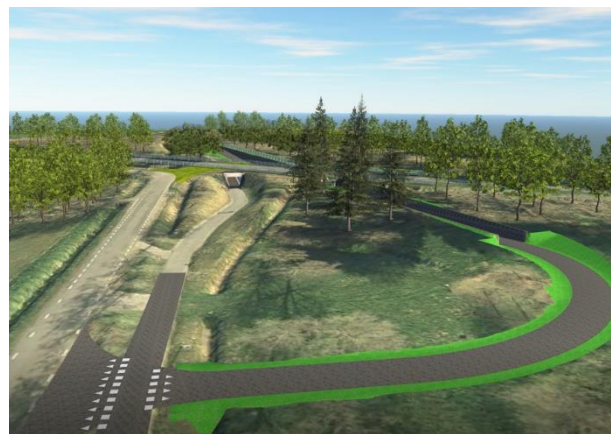
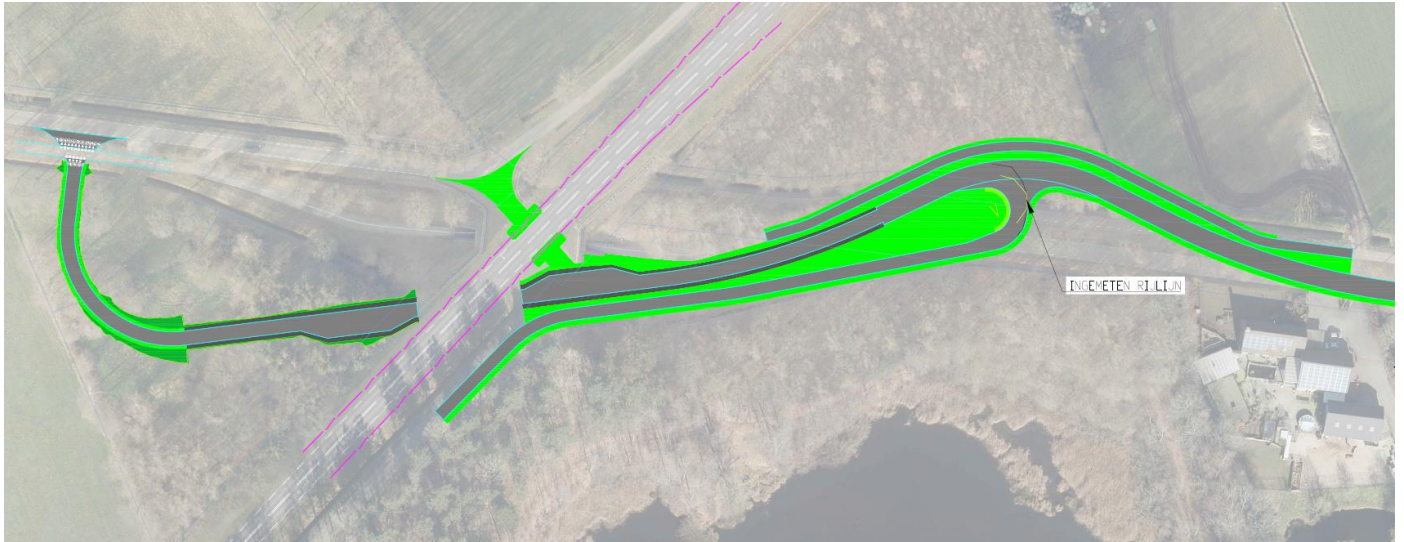
Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u niet de geadresseerde bent en toch dit bericht heeft ontvangen, verzoeken wij u vriendelijk contact met de afzender op te nemen en het e-mailbericht te verwijderen.

N375 Duurzaam Veilig

GIJSSELTERRWEG

(Paneel 1)

Voorkeursvariant



Aandachtspunten:

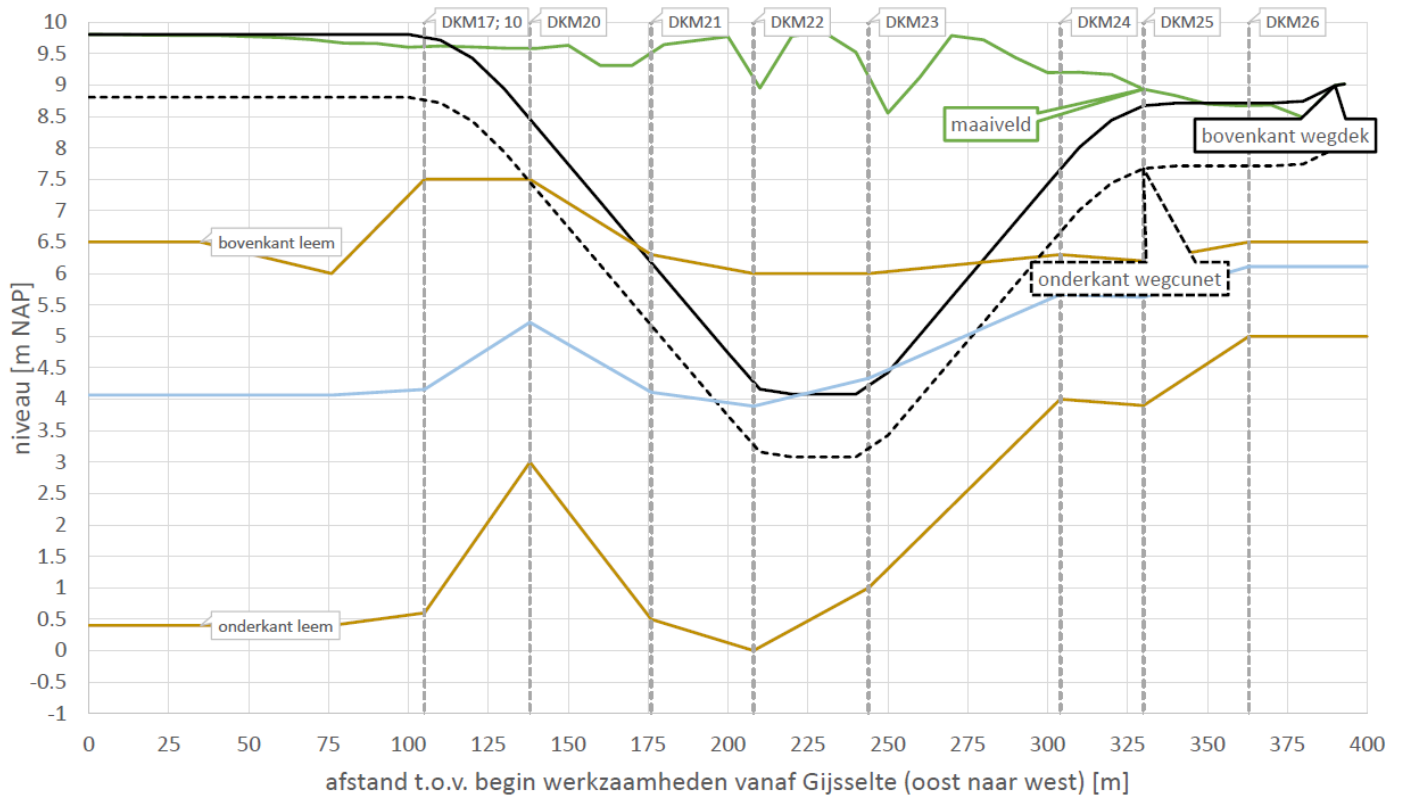
- sociale veiligheid
- veiligheid van de fietsers (plateau's en fietsers in de voorrang)
- aansluiting Postweg Zuid met Gijsselterweg (landbouwverkeer)
- aansluiting Postweg Noord met Gijsselterweg
- doorzicht bocht ten noorden van de tunnel
- snelheidsbeperkende maatregelen
- beperking impact op de omgeving
- betrekken omwonenden en gebruikers

N375 Duurzaam Veilig

GIJSSELTERRWEG

(Paneel 2)

Geotechnisch- en hydrologisch onderzoek



Conclusies:

- maatgevende grondwaterstand circa 8 m+ NAP
- geen relatie tussen waterstand Suikerveen en grondwaterpeil
- onderzijde keileem varieert tussen 0 m- NAP en 4,5 m+ NAP
- onderkant tunnel 3 m+ NAP
- keileem als afsluitende laag tunnel
- keileem lijkt niet te worden doorgraven
- geen volledig beeld keileem
- kortdurende spanningsbemaling en drainage
- permanente situatie geen invloed op omgeving

N375 Duurzaam Veilig

GIJSSELTERRWEG

(Paneel 3)

Second-opinion

- voorgestelde bouwmethode en ontwerp
 - schuine kruising met N375 is kostenverhogend
 - passeerhavens op diepste punt zijn kostenverhogend
 - passeerhavens vervangen door VRI
 - onzekerheid over aanwezigheid, laagdikte en samenstelling keileem
 - ligging t.o.v. bestaande fietstunnel (ruimtebeslag en kans op schade)
- kostenraming
 - kosten substantieel hoger 5.1.2b i.p.v. € 1,5 miljoen excl. btw)
 - kosten alternatief met hoogte- en snelheidsbeperking 5.1.2b excl. btw

Vervolg

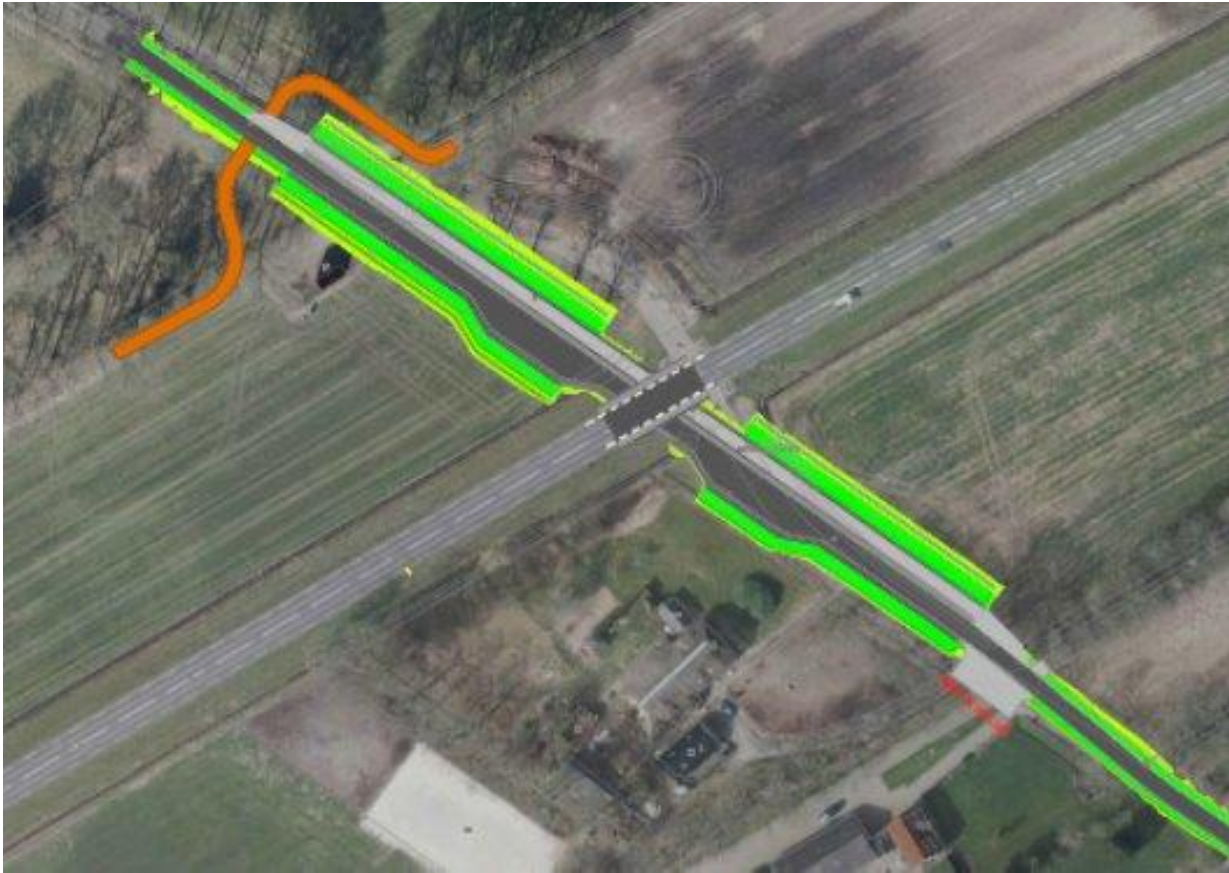
- Terugkoppelen reacties werkgroep aan stuurgroep
- Informatiebijeenkomst september 2021
- Aanvullend geotechnisch onderzoek en conditionerende onderzoeken 2^e helft 2021
- Planologische procedures & vergunningen 2022
- Planuitwerking en voorbereiding 2022
- Realisatie vanaf 2023

N375 Duurzaam Veilig

BERGHUIZEN

(Paneel 4)

Voorkeursvariant



Aandachtspunten:

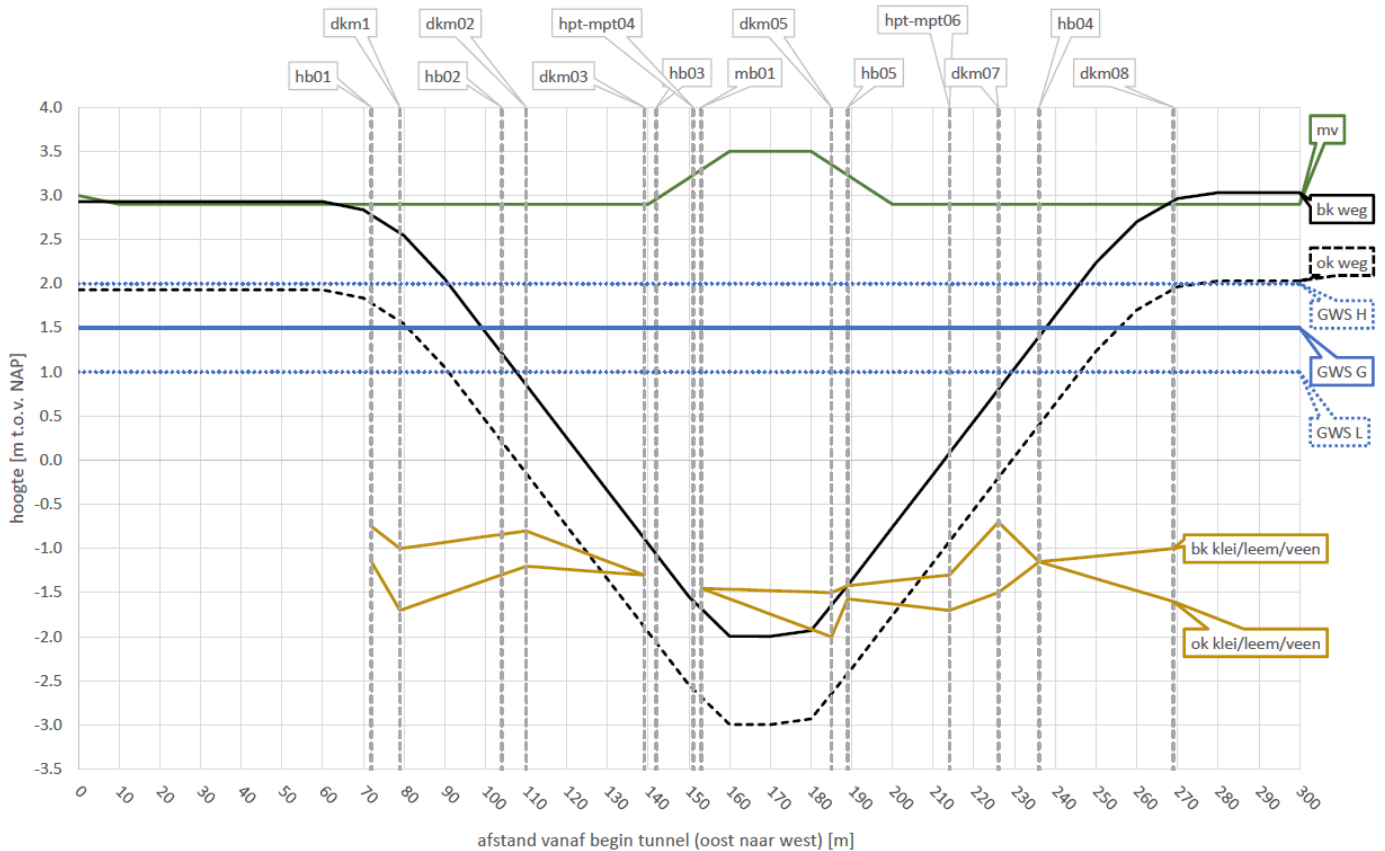
- zicht vanuit passeerhavens
- helling fietsers
- ontsluiting percelen
- impact op omgeving
- betrekken omwonenden en gebruikers

N375 Duurzaam Veilig

Berghuizen

(Paneel 5)

Geotechnisch- en hydrologisch onderzoek



Conclusies:

- geen aangesloten afsluitende laag aanwezig
- onderkant constructie tunnel ligt op ca. 3 m⁻ NAP
- maatgevend hoogste grondwaterstand ca. 2,3 m⁺ NAP
- tijdens de bouw verlaging grondwaterstand met 6 m
- grote invloed bemaling in de omgeving
- bouwmethode met een korte bouwtijd en een beperkte invloed op de omgeving

N375 Duurzaam Veilig

BERGHUIZEN

(Paneel 6)

Second-opinion

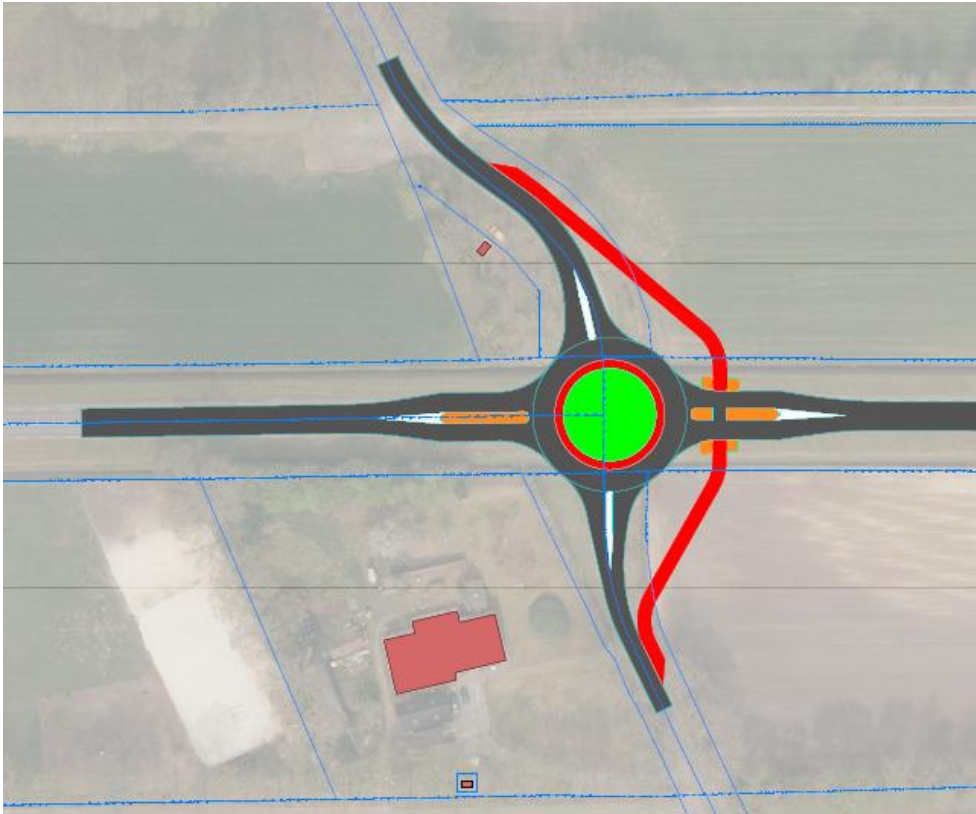
- voorgestelde bouwmethode en ontwerp
 - uitvoering met 'onderwaterbeton' zeer kostbaar
 - uitvoering 'injectielaag' kansrijk
 - maatregelen 'opdrijven' noodzakelijk
 - passeerhaven op diepste punt zijn kostenverhogend
 - eenzijdige positionering passeerhavens niet optimaal
 - passeerhavens vervangen door VRI
- kostenraming
 - kosten substantieel hoger 5.1.2b i.p.v. € 2,4 miljoen excl. btw)
 - kosten alternatief met hoogte- en snelheidsbeperking 5.1.2b excl. btw (fietsers op de rijbaan)

N375 Duurzaam Veilig

BERGHUIZEN

(Paneel 7)

Rotonde



Resultaten onderzoek

- verkeerskundige effecten beperkt
- toename verkeersgeluid afremmen en optrekken
- oversteek fietsers verbeterd t.o.v. huidige situatie
- onbelemmerde oversteek voor gemotoriseerd verkeer
- enige verschuiving verkeer naar Koekanger Dwarsdijk
- snelheidsremmende maatregelen (plateaus) Koekanger Dwarsdijk
- inpasbaar binnen beschikbaar budget

N375 Duurzaam Veilig

BERGHUIZEN

(Paneel 8)

Vervolg

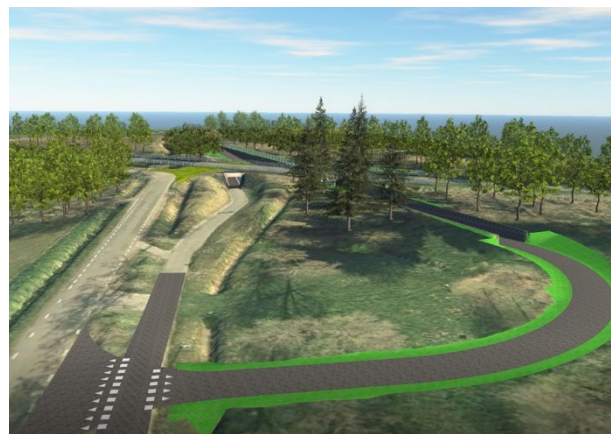
- Terugkoppelen reacties werkgroep aan stuurgroep
- Informatiebijeenkomst september 2021
- Opstellen advies richting B&W en GS
- Aanvullende conditionerende onderzoeken 2^e helft 2021
- Planologische procedures & vergunningen 2022
- Realisatie vanaf 2023

N375 Duurzaam Veilig

GIJSSELTERRWEG

(Paneel 1)

Voorkeursvariant



Aandachtspunten:

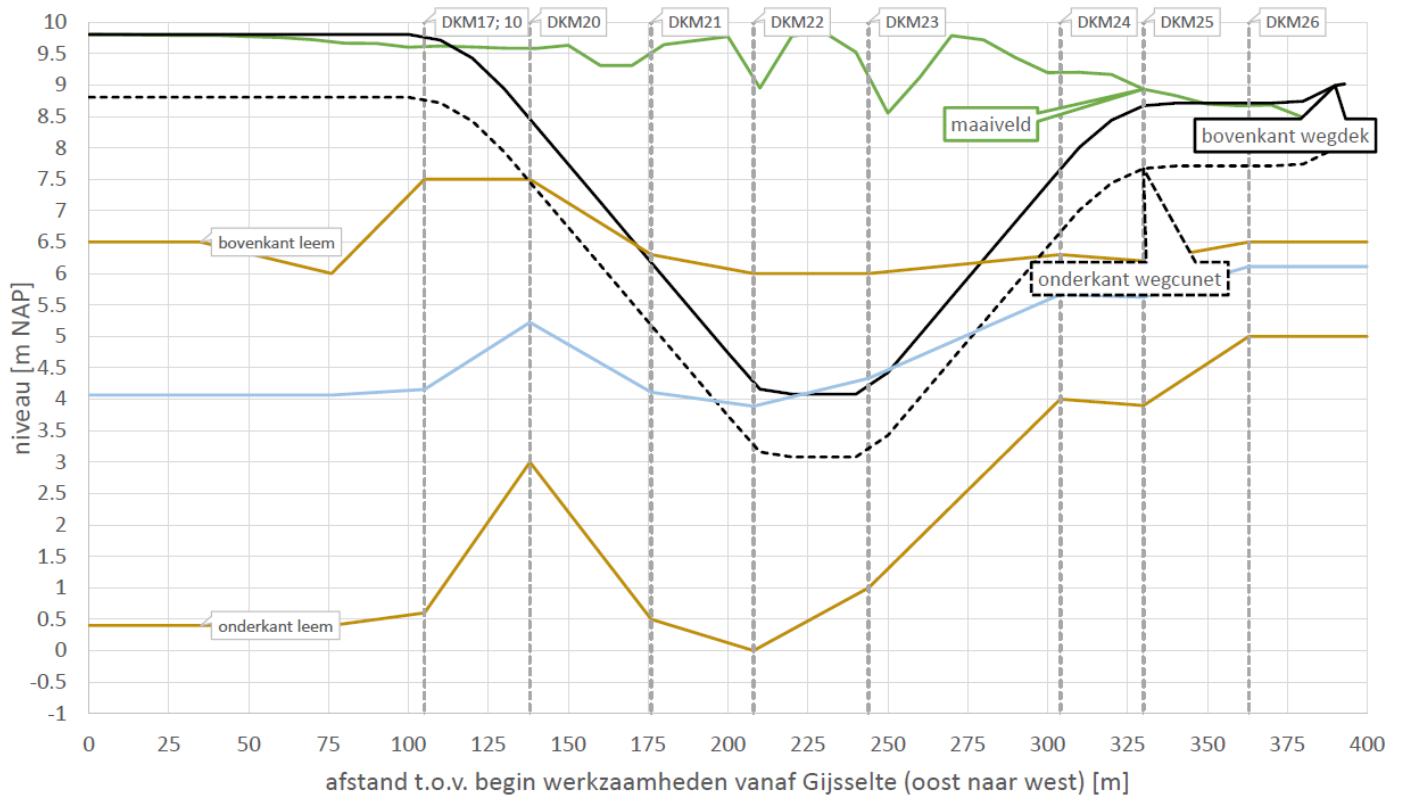
- sociale veiligheid
- veiligheid van de fietsers (plateau's en fietsers in de voorrang)
- aansluiting Postweg Zuid met Gijsselterweg (landbouwverkeer)
- aansluiting Postweg Noord met Gijsselterweg
- doorzicht bocht ten noorden van de tunnel
- snelheidsbeperkende maatregelen
- beperking impact op de omgeving
- betrekken omwonenden en gebruikers

N375 Duurzaam Veilig

GIJSSELTERRWEG

(Paneel 2)

Geotechnisch- en hydrologisch onderzoek



Conclusies:

- maatgevende grondwaterstand circa 8 m+ NAP
- geen relatie tussen waterstand Suikerveen en grondwaterpeil
- onderzijde keileem varieert tussen 0 m- NAP en 4,5 m+ NAP
- onderkant tunnel 3 m+ NAP
- keileem als afsluitende laag tunnel
- keileem lijkt niet te worden doorgraven
- geen volledig beeld keileem
- kortdurende spanningsbemaling en drainage
- permanente situatie geen invloed op omgeving

N375 Duurzaam Veilig

GIJSSELTERRWEG

(Paneel 3)

Second-opinion

- voorgestelde bouwmethode en ontwerp
 - schuine kruising met N375 is kostenverhogend
 - passeerhavens op diepste punt zijn kostenverhogend
 - passeerhavens vervangen door VRI
 - onzekerheid over aanwezigheid, laagdikte en samenstelling keileem
 - ligging t.o.v. bestaande fietstunnel (ruimtebeslag en kans op schade)
- kostenraming
 - kosten substantieel hoger ^{5.1.2b} i.p.v. € 1,5 miljoen excl. btw)
 - kosten alternatief met hoogte- en snelheidsbeperking ^{5.1.2b} excl. btw

Vervolg

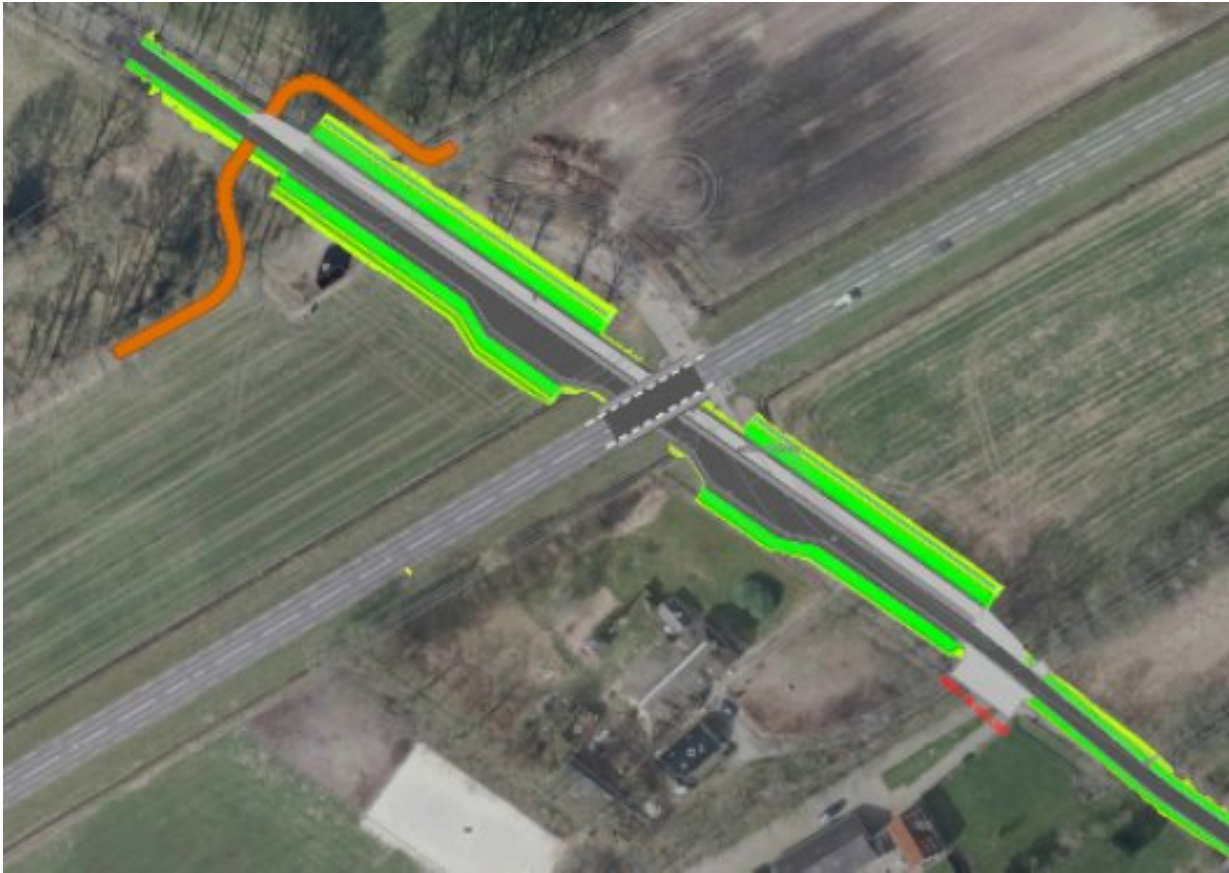
- Terugkoppelen reacties werkgroep aan stuurgroep
- Informatiebijeenkomst september 2021
- Aanvullend geotechnisch onderzoek en conditionerende onderzoeken 2^e helft 2021
- Planologische procedures & vergunningen 2022
- Planuitwerking en voorbereiding 2022
- Realisatie vanaf 2023

N375 Duurzaam Veilig

BERGHUIZEN

(Paneel 4)

Voorkeursvariant



Aandachtspunten:

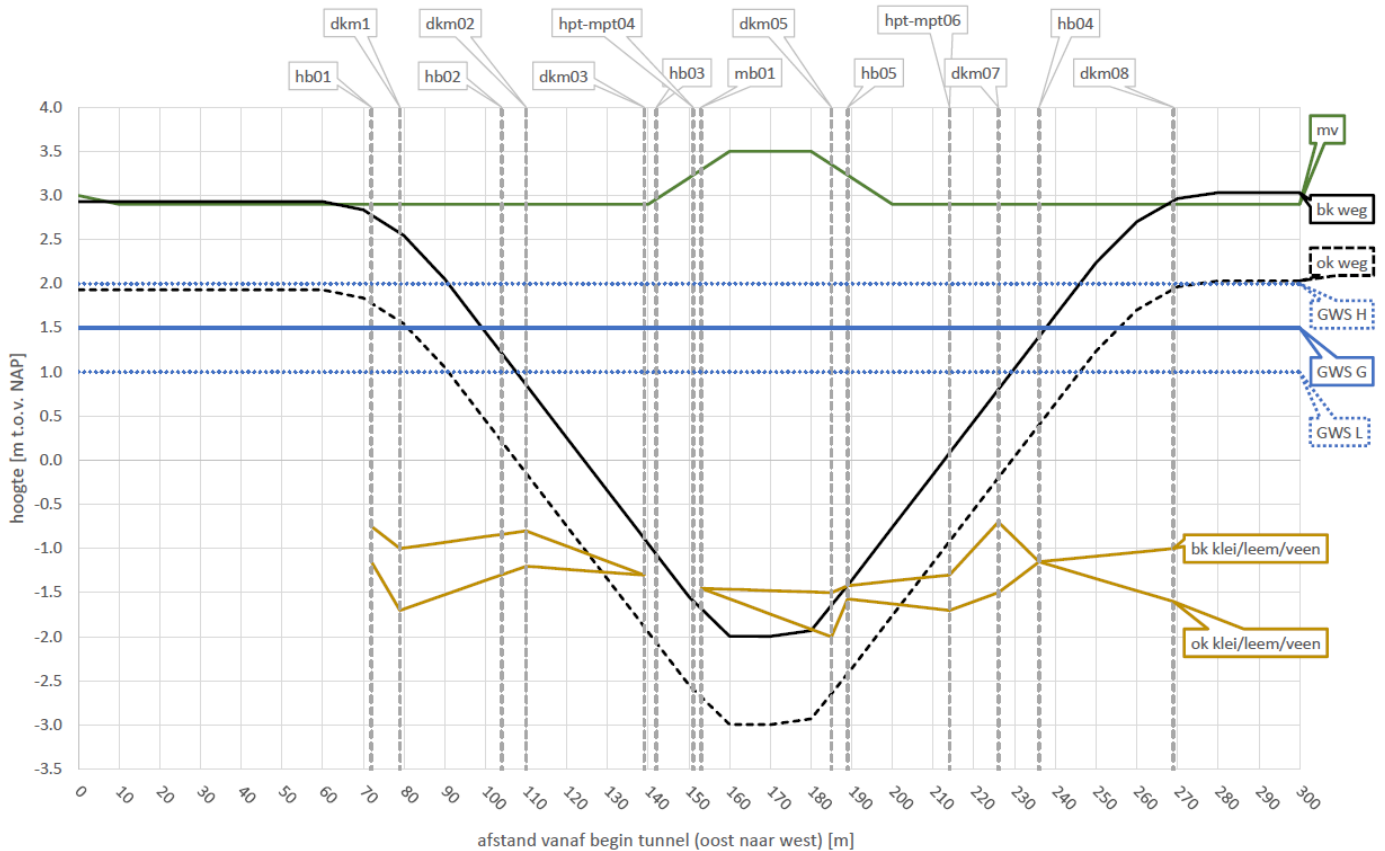
- zicht vanuit passeerhavens
- helling fietsers
- ontsluiting percelen
- impact op omgeving
- betrekken omwonenden en gebruikers

N375 Duurzaam Veilig

Berghuizen

(Paneel 5)

Geotechnisch- en hydrologisch onderzoek



Conclusies:

- geen aangesloten afsluitende laag aanwezig
- onderkant constructie tunnel ligt op ca. 3 m⁻ NAP
- maatgevend hoogste grondwaterstand ca. 2,3 m⁺ NAP
- tijdens de bouw verlaging grondwaterstand met 6 m
- grote invloed bemaling in de omgeving
- bouwmethode met een korte bouwtijd en een beperkte invloed op de omgeving

N375 Duurzaam Veilig

BERGHUIZEN

(Paneel 6)

Second-opinion

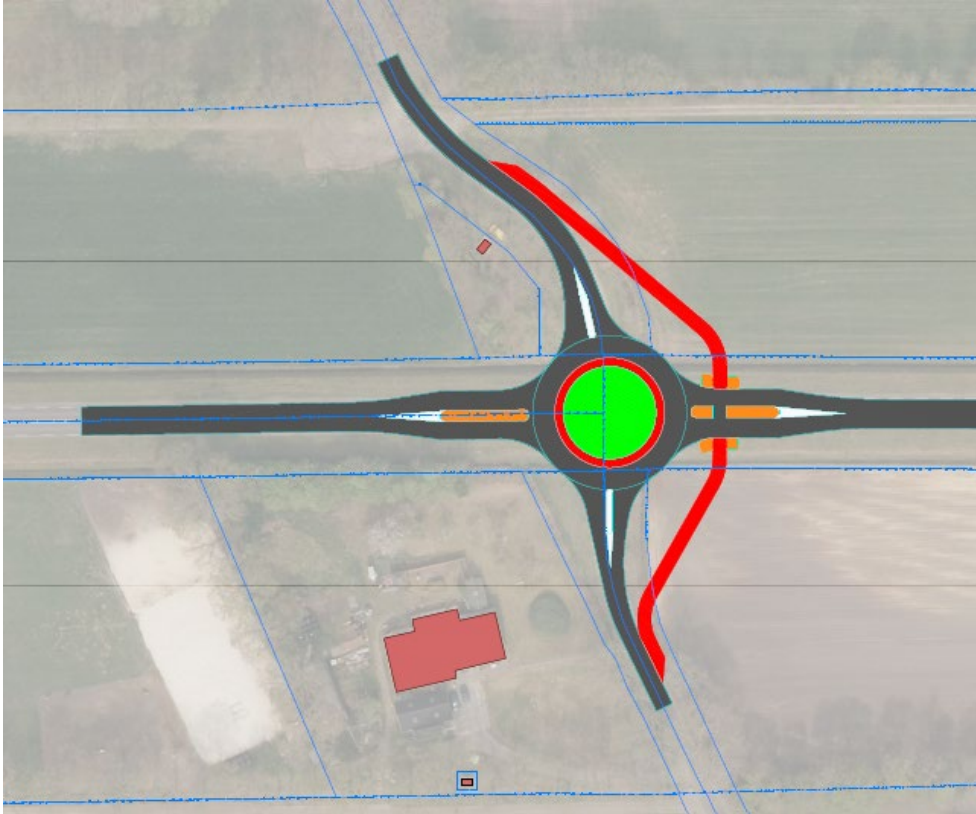
- voorgestelde bouwmethode en ontwerp
 - uitvoering met 'onderwaterbeton' zeer kostbaar
 - uitvoering 'injectielaag' kansrijk
 - maatregelen 'opdrijven' noodzakelijk
 - passeerhaven op diepste punt zijn kostenverhogend
 - eenzijdige positionering passeerhavens niet optimaal
 - passeerhavens vervangen door VRI
- kostenraming
 - kosten substantieel hoger ^{5.1.2b} i.p.v. € ^{5.1.2b} excl. btw)
 - kosten alternatief met hoogte- en snelheidsbeperking ^{5.1.2b} excl. btw (fietsers op de rijbaan)

N375 Duurzaam Veilig

BERGHUIZEN

(Paneel 7)

Rotonde



Resultaten onderzoek

- verkeerskundige effecten beperkt
- toename verkeersgeluid afremmen en optrekken
- oversteek fietsers verbeterd t.o.v. huidige situatie
- onbelemmerde oversteek voor gemotoriseerd verkeer
- enige verschuiving verkeer naar Koekanger Dwarsdijk
- snelheidsremmende maatregelen (plateaus) Koekanger Dwarsdijk
- inpasbaar binnen beschikbaar budget

N375 Duurzaam Veilig

BERGHUIZEN

(Paneel 8)

Vervolg

- Terugkoppelen reacties werkgroep aan stuurgroep
- Informatiebijeenkomst september 2021
- Opstellen advies richting B&W en GS
- Aanvullende conditionerende onderzoeken 2^e helft 2021
- Planologische procedures & vergunningen 2022
- Realisatie vanaf 2023

Date : 1-6-2021 11:56:52

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Subject : RE: overzicht budget, verplichtingen en betalingen N375 Duurzaam Veilig

Attachment : Overzicht budget-verplichtingen-betalingen N375 Duurzaam Veilig per 1 juni 2021.pdf;image001.png;

Hallo [redacted]

Hierbij een nieuw overzicht van het budget, de gemaakte kosten en verplichtingen. Ik heb de budgetten van de rotonde Berghuizen (5.1.2b ipv 5.1.2b) en tunnel Gijsselte (5.1.2b ipv 5.1.2b) verhoogd en het geheel aan laten sluiten op het totaalbudget van 4 miljoen. Wij hebben nog geen raming van de rotonde. Verdeling van het budget over de verschillen onderdelen is een aanname. Nadat de ramingen van de landbouwsluizen in de Defensieweg en de Slagenweg hebben ontvangen, kunnen we het overzicht weer aanpassen. Voor deze landbouwsluizen ben ik nu van de SSK-ramingen van 2017 uitgegaan. De Engineeringkosten voor de rotonde zijn in verhouding hoog. Dit komt natuurlijk omdat we relatief veel kosten al hebben gemaakt voor o.a. het geotechnisch onderzoek en de second-opinion. Deze kosten heb ik na rato investeringskosten verdeeld over Gijsselte en Berghuizen.

Groeten,

Van: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>

Verzonden: dinsdag 1 juni 2021 09:23

Aan: [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

Onderwerp: FW: overzicht budget, verplichtingen en betalingen N375 Duurzaam Veilig

Van: [redacted]

Verzonden: dinsdag 3 november 2020 08:17

Aan: [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

Onderwerp: RE: overzicht budget, verplichtingen en betalingen N375 Duurzaam Veilig

Dag [redacted]

In de bijlage de door De Wolden betaalde kosten ivm zaalhuur bijeenkomsten participatie.

Groet,

Van: [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

Verzonden: maandag 2 november 2020 14:13

Aan: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>; [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>; [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

Onderwerp: overzicht budget, verplichtingen en betalingen N375 Duurzaam Veilig

Hallo allemaal,

Ik heb op basis van de kostenramingen van 2019 een overzicht van het budget (4 miljoen) opgesteld. In het rechter deel van de tabel zien jullie de betalingen en de verplichtingen (restant opdrachtsom). In totaal hebben wij € 5.1.2b besteed en staat er nog voor € 5.1.2b 0 aan verplichtingen open (Sweco en Fugro). De betalingen zijn als volgt opgebouwd:

€ 5.1.2b	Procesregie ([redacted])
€ 5.1.2b	Archeologisch onderzoek (Antea)
€ 5.1.2b	Geotechnisch en geohydrologisch onderzoek (Fugro)
€ 5.1.2b	Onderzoeken adviezen Berghuizen (Sweco)
€ 5.1.2b	Totaal

Resterend budget is € 5.1.2b excl. btw. Op basis van de rapportage van Fugro m.b.t. bemaling en bouwmethode, stellen wij een nieuwe kostenraming op. Deze zal ik in het overzicht verwerken, waarna we het zicht hebben op het ontbrekende budget.

Met vriendelijke groet,

 provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted]@drenthe.nl

Werkdagen: maandag t/m vrijdag

Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u niet de geadresseerde bent en toch dit bericht heeft ontvangen, verzoeken wij u vriendelijk contact met de afzender op te nemen en het e-mailbericht te verwijderen.

Date : 19-5-2021 08:50:27

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Cc : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl, " [redacted] [redacted] drenthe.nl

Subject : RE: communicatie werkgroep

Attachment : Memo Communicatie werkgroepen N375 opm [redacted].docx;image001.png;

Hallo [redacted]

Zie mijn aanvullingen/opmerkingen.

Ik heb jullie gisteren de laatste versie van de rapporten van Goudappel gestuurd. Ik heb gisteren nog met een adviseur van Goudappel over het rapport van de Gijsselterweg gesproken. Hij is van mening dat de rotonde de meest geschikte oplossing is. Volgens hem is het vreemd veel geld te investeren in een tunnel en vervolgens beperkende maatregelen door te voeren om het gebruik er van te ontmoedigen.

Een rotonde heeft volgens hem een voordeel voor de bewoners van de Postweg en de Echtenseweg. Voor enkele bewoners langs de Achterma/Gijsselterweg zal het leiden tot extra verkeer. Het is wel van belang de snelheid op de Gijsselterweg te verlagen (veel eenzijdige ongelukken, o.a. door de aanwezige bomen). De kosten van de benodigde snelheid remmende maatregelen wegen wel op tegen de kosten van de tunnel.

Ik wil jullie vragen de laatste versie van het rapport aandachtig te lezen en dan na overleg te kijken wat we met dit rapport moeten. Ik heb wel een opmerking laten opnemen dat de rotonde niet past binnen het advies van de werkgroep (2018) en de bestuursovereenkomst.

Groeten,

[redacted]

Van: [redacted] <[redacted]@dewoldenhoogeveen.nl>

Verzonden: dinsdag 18 mei 2021 13:56

Aan: [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

Onderwerp: communicatie werkgroep

Hoi,

Zoals afgesproken de memo die ik donderdag bespreek met de wethouder. Mocht je aanvullingen hebben.....

Met vriendelijke groet,

[redacted] gemeente De Wolden

dewoldenhoogeveen.nl

0528 [redacted] / 06 [redacted]

Bereikbaar ma t/m do



Memo Communicatie werkgroepen N375

Datum 18 mei 2021
Aan wethouder Hilda Mulder
Van [redacted] en [redacted]
[redacted]

Op 21 februari 2021 is de raad geïnformeerd over de geconstateerde knelpunten door de bodemsamenstelling en waterhuishouding bij de in de N375 geprojecteerde tunnels bij Berghuizen en Gijsselte.

Technisch onderzoek

In het bijzonder is de situatie bij Berghuizen technisch problematisch. De noodzakelijke maatregelen om aanleg van een tunnel mogelijk te maken (voorzieningen bodem en water) blijken zeer ingrijpend, complex en kostbaar. Gevolg is dat de bouwkosten van Berghuizen sterk toenemen en het project N375 niet meer binnen het beschikbaar gestelde budget van 5,1.2b kan worden uitgevoerd. In bestuursovereenkomst is vastgelegd dat mocht bij een kans op overschrijdingen versoberingen van het project worden onderzocht.

Met opmerkingen [redacted] Er is budget van 4 miljoen beschikbaar

werkgroepen

In december 2020 zijn de leden van de werkgroepen Gijsselte en Berghuizen via een rapportage en telefoongesprek (coronabeperkingen) geïnformeerd over de uitkomsten van de geotechnische onderzoeken en de eerste verkenning van de bouwmethoden. De werkgroepen is wel medegedeeld dat de bodemopbouw complex is. Tijdens het telefoongesprek is aangegeven dat een bureau zou worden ingeschakeld voor een second-opinion naar het uitgevoerde onderzoek, de voorgestelde bouwmethoden en de kostenramingen. Op dat moment waren de maatregelen om de uitkomsten van de onderzoeken op te vangen nog niet vastgesteld. Door de vertegenwoordigers van de projectgroep is aan de leden van de werkgroep aangegeven dat dit in een later stadium zou worden besproken.

Met opmerkingen [redacted] Wat bedoel je daar mee.

Heroriëntatie oplossing Berghuizen

Voor Berghuizen moet worden afgevraagd of de realisatie van een tunnel 5.1.2b (euro) op deze locatie maatschappelijk verantwoord is. De aanleg van een rotonde kost ca. 5.1. . Samen met een tunnel in Gijsselte en de overige maatregelen kan het project dan binnen het beschikbare budget van 5,1.2b euro worden uitgevoerd. Probleem is dat de werkgroep Berghuizen unaniem heeft geadviseerd bij Berghuizen een tunnel aan te leggen. Dit besluit is overgenomen, waarna de voorbereiding is opgestart. De uitkomsten van de voorbereiding (onderzoeken bodem en waterhuishouding) en de heroriëntatie-~~second-opinion~~ oplossing Berghuizen maakt dat beide werkgroepen op korte termijn willen gaan informeren. Ook is nagegaan voor zowel Berghuizen als Ruinen wat de verkeerstechnische gevolgen zijn van een rotonde. De verkeerstechnische uitkomsten dienen tevens gepresenteerd te worden. Voor Berghuizen is een rotonde volgens bureau Goudappel mogelijk, maar bij Gijsselte is dit ongewenst door het effect op de verkeersafwikkeling en veiligheid. Een aantal werkgroepleden heeft aangegeven niet deel te nemen aan digitale bijeenkomsten. Met inachtneming van de

Met opmerkingen [redacted] Voorkeursvariant van de werkgroep is door Sweco geraamd op € 5.1.2b excl btw. De 'versoberde variant' is geraamd op € 5.1.2b. Zie memo stuurgroep.

Met opmerkingen [redacted] Lees de laatste versie van het rapport van Goudappel van Gijsselte nog maar eens goed door. Ik heb de adviseur gesproken. Hij is van mening dat de rotonde een prima oplossing is. Zeker kostentechnisch. Wel zullen er maatregelen op de Gijsselterweg nodig zijn (60 km/uur), volgens Goudappel is dat passend bij het type weg en het feit dat er veel bomen langs de weg staan.

coronabeperkingen is een andere vorm en een gepaste "bijeenkomst" met de werkgroepen noodzakelijk.

Tunnel Gijssesterweg

Door Sweco is tevens een second-opinion naar de tunnel in de Gijssesterweg uitgevoerd. Grote onzekerheid bij de tunnel in de Gijssesterweg is de keileemlaag. Is deze overal aanwezig en is dikte na aanleg van de tunnel nog voldoende om als afsluitende laag te dienen. De kosten van de voorkeursvariant zijn door Sweco geraamd op 5.1.2b ██████████,- excl. btw (raming 2017: 5.1.2b ██████████,- excl. Btw). Daarbij is uitgegaan van het feit dat de aanwezige keileemlaag voldoende afsluitend is. Mocht dit niet het geval zijn, dan is een betonnen onderafdichting noodzakelijk, hetgeen een toename van de kosten tot gevolg heeft. Door Sweco zijn tevens de kosten van een 'versoberde' variant geraamd (€ 5.1.2b ██████████,- excl. Btw).

bijeenkomst

Voorstel is om in juni fysieke bijeenkomsten te organiseren bij het dorps huis De Barge (Berghuizen) en bij het Neie Punt (Ruinen). De bijeenkomst kan buiten worden gehouden. Daarbij dient de onderlinge afstand 1,5 meter te worden aangehouden en het dragen van mondkapjes wordt aangeraden. Via panelen kunnen de werkgroepleden kennis nemen van het gevolgde proces, uitwerkingen, onderzoeken (bodem/water/verkeer), uitkomsten en maatregelen en de waarschijnlijke heroriëntatie op het project.

Na een plenaire opening en het beoordelen van de panelen kunnen de werkgroepleden in gesprek gaan met leden van de project. Daarbij dienen de meningen van de leden over de heroriëntatie vastgelegd te worden. Van de bijeenkomsten wordt een samenvattend verslag opgesteld.

college/raad

Gelet op de aandacht die het project heeft, wordt voorgesteld deze memo over de aanpak te bespreken in het college en de raad te informeren over de bijeenkomsten via een brief. Na de bijeenkomsten worden de uitkomsten voorgelegd aan het college en wordt zonodig een persbericht opgesteld.

Date : 18-5-2021 15:43:03

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl, " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl,
" [redacted] drenthe.nl

Subject : FW: Verkeerskundige effecten rotondes N375 (Berghuizen en Gijssesterweg) - Definitief

Attachment : Notitie quick scan effecten rotonde Gijssesterweg (009456.20210503.N1.03).pdf;Notitie 'Quick scan effecten rotonde Berghuizen' (009385.20210503.N1.03).pdf;image001.png;

Hallo allemaal,

Hierbij de definitieve rapportages.

Groeten,

Van: [redacted] goudappel.nl>

Verzonden: dinsdag 18 mei 2021 14:36

Aan: [redacted] <[redacted]> drenthe.nl>

CC: [redacted] <[redacted]> goudappel.nl>

Onderwerp: Verkeerskundige effecten rotondes N375 (Berghuizen en Gijssesterweg) - Definitief

Beste [redacted]

Hierbij stuur ik je de definitieve notities van ons onderzoek naar de verkeerskundige effecten van een rotonde in plaats van een tunnel in de N375 bij Berghuizen en de Gijssesterweg. De opmerkingen op de concept notities hebben we hierin verwerkt.

Wij gaan er van uit dat we het project hiermee naar tevredenheid hebben afgerond. Mochten er toch nog vragen zijn dan horen we dat graag.

Dank voor deze interessante projecten!

Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]
M +31 (0) 6 [redacted]

T +31 (0) 570 [redacted]

[redacted] [@goudappel.nl](mailto:[redacted]@goudappel.nl)

werkdagen: maandag t/m donderdag



Wij werken vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer,
Eindhoven, Leeuwarden, en via partners in het buitenland

Opdrachtgever	Provincie Drenthe
Datum	3 mei 2021
Onderwerp	Quick scan effecten rotonde Berghuizen (009385.20210503.N1.01)
Kenmerk	009385.20210503.N1.01
Pagina	1/12

1. Inleiding

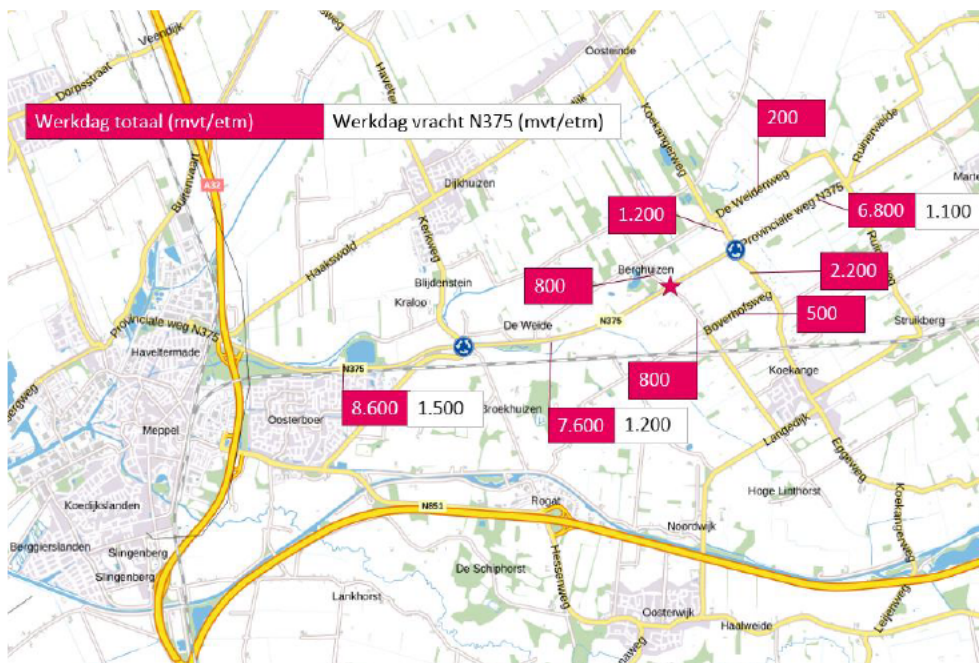
In de periode 2017-2019 heeft de provincie Drenthe onderzocht of de oversteek Berghuizen met de N375 op een kosteneffectieve wijze kan worden gereconstrueerd. Inmiddels blijkt dat ongelijkvloerse oplossingen niet binnen het budget kunnen worden gerealiseerd. De provincie Drenthe wil daarom de optie van een gelijkvloerse oplossing d.m.v. een rotonde heroverwegen. Aan Goudappel is de vraag gesteld om op basis van bestaande onderzoeksresultaten en bronnen, de mogelijke effecten beknopt in beeld te brengen. In voorliggende notitie worden de resultaten van de vraagstukken beschreven.

2. Verkeersstromen

2.1 Overzicht verkeersintensiteiten op relevante wegen

Figuur 1 toont de verkeersintensiteiten van al het gemotoriseerd verkeer (roze tekstvakjes) en vrachtverkeer (witte tekstvakjes, alleen bekend voor de N375). De verkeersintensiteiten van de N375 zijn uit 2019, de verkeersintensiteiten op het onderliggend wegennet zijn uit de periode 2000-2016. Recentere cijfers zijn voor zover bekend niet beschikbaar. Er is geen reden om aan te nemen dat de cijfers uit een recent jaar een totaal ander beeld zullen laten zien.

Op de N375 rijden per etmaal op dit traject 6.800 motorvoertuigen (ten oosten van de rotonde Weerwille) tot 8.600 motorvoertuigen (ten westen van de rotonde Broekhuizen/Oosterbroekenweg). Circa 17% van dit verkeer is vrachtverkeer. Op het onderliggend wegennet zijn de intensiteiten laag; op Weerwille/Prinsesseweg rijden ruim 2.000 motorvoertuigen per etmaal.



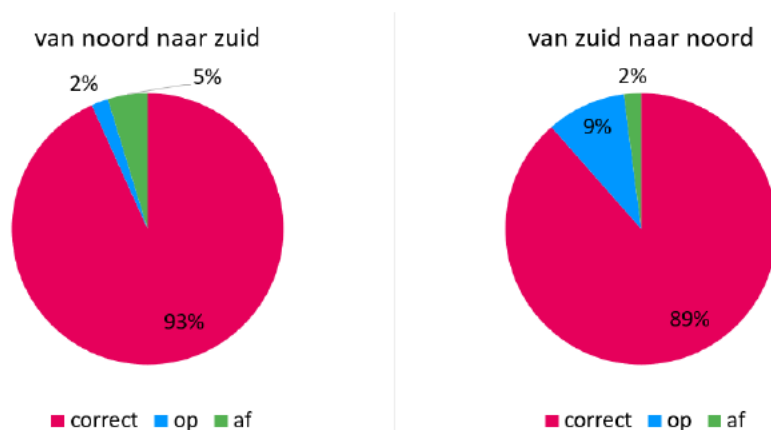
Figuur 1: Overzicht relevante verkeersintensiteiten

2.2 Intensiteiten oversteek Berghuizen

GEMOTORISEERD VERKEER

In het najaar van 2015 zijn voor alle oversteeken van de N375 tellingen aan beide zijden uitgevoerd. Direct ten noorden en zuiden van de N375 rijden gemiddeld 425 motorvoertuigen per werkdag (totaal van beide richtingen). Opvallend is dat de telcijfers 50% lager zijn dan de aangeleverde gemeentelijke tellingen.

In het participatietraject voor de aanpassingen van oversteek Berghuizen is op basis van deze tellingen een schatting gemaakt van het aantal op- en afdraaiers (voertuigen die niet de N375 recht oversteeken, maar afslaan van/naar de N375). De taartdiagrammen in figuur 2 tonen een verbeterde versie van deze berekeningen (enkele kleine foutjes zijn verbeterd).



Figuur 2: Passages oversteek Berghuizen

Bij deze berekening dient een kritische noot gemaakt te worden, namelijk dat het aandeel afslagbewegingen met deze gegevens niet met zekerheid bepaald kan worden. Wat feitelijk berekend wordt is het minimum aandeel afslagbewegingen. Toelichting op berekening van noord naar zuid (fictieve aantallen):

- Telling 1: Ten zuiden van de N375 rijden 100 voertuigen (richting zuid);
- Telling 2: Ten noorden van de N375 rijden 82 voertuigen (richting zuid);
- Verondersteld wordt dat er $100 - 82 = 18$ voertuigen van de N375 afgeslagen zijn richting het zuiden.
- Echter, in theorie is het ook mogelijk dat er 82 voertuigen vanuit het noorden de N375 zijn opgedraaid en dat er 100 voertuigen van de N375 afgedraaid zijn richting het zuiden, dus 182 op-/afdraaiers.

In de praktijk zal de waarheid tussen beide waarden inliggen, hoogstwaarschijnlijk dicht bij de berekende waarden van de derde bullet, maar dat kun je met deze telgegevens nooit met zekerheid zeggen.

FIETSVERKEER

In juni 2017 is het fietsverkeer op de oversteek Berghuizen gedurende acht dagen geteld. Op werkdagen en op zaterdag passeerden circa 120 fietsers, op zondag passeerden 240 fietsers (totaal beide richtingen).

2.3 Beschouwing verkeersnetwerk zuidwest Drenthe

GEBRUIK N375

Figuur 3 toont een globaal overzicht van de verkeerintensiteiten in zuidwest Drenthe (bron: Mobiliteitspectrum).



Figuur 3: Impressie verkeersstromen

Er zijn in feite drie hoofdverbindingen:

- A28/A32 Oost/midden Nederland – Friesland
- A28 Nederland – Groningen/Drenthe
- A28/A37 Nederland – zuidoost Drenthe

De N375 is de stroomweg die de dorpen in het gebied ontsluit, maar vormt door de min of meer parallelle ligging met de A28 tussen Meppel en Hoogeveen ook een alternatief voor de snelweg. De route via de N375 is een paar kilometer korter, en onder rustige omstandigheden voor personenauto's een paar minuten trager.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Figuur 4: Reistijden via A28 en N375

Met name bij congestie op de A28 tussen Meppel en Hoogeveen v.v. vormt de N375 een aantrekkelijk alternatief voor de A28. De enige andere substantiële weg tussen Meppel en Assen, de N371 takt pas bij Assen aan op de A28, waardoor dit geen alternatief is voor de N375 of A28.

OVERSTEEK BERGHUIZEN

De oversteek Berghuizen vormt via Berghuizen en Koekanger Dwarsdijk een verbinding tussen Berghuizen en Koekange. Circa 1 kilometer oostelijker loopt parallel de verbinding Koekangerweg/Weerwille/Prinsesseweg, wat via de rotonde de primaire ontsluiting van Koekange is. Er zijn geen andere substantiële verkeerstromen dan van/naar Koekange waarvoor de verbindingen een alternatieve route vormen.



Figuur 5: Alternatieve routes

3. Verkeerskundige effecten

De provincie Drenthe heeft aangegeven dat de oorspronkelijke voorkeursvariant, het vervangen van de oversteek Berghuizen door een tunnel, veel duurder uitvalt dan voorzien en daardoor niet realistisch is. De provincie wil weten wat de verkeerskundige effecten zijn als in plaats van een tunnel een rotonde wordt aangelegd.

Er kunnen op hoofdlijnen drie effecten optreden:

- Reistijdverlies voor het verkeer op de N375
- Route-effecten (verschuiving van verkeer dat nu via een andere routes rijdt).
- Verkeersveiligheidseffecten

3.1 Reistijdverlies voor het verkeer op de N375

Een nauwkeurige simulatie van de reistijdverliezen die het verkeer op de N375 zal ervaren als een rotonde wordt aangelegd valt buiten de scope van dit onderzoek. In plaats daarvan is een globale berekening van het reistijdverlies uitgevoerd op basis van acceleratie en deceleratie van personenauto's en vrachtwagens en de verliestijd t.g.v. het voorrang verlenen aan verkeer op de rotonde (inclusief schijnconflicten)

Hieruit volgt dat een doorgaande personenauto op de N375 circa 10 seconde extra reistijd heeft als gevolg van afremmen en optrekken en een vrachtwagen circa 40 seconde. Als een voertuig ook nog voorrang moet verlenen zal de verliestijd nog wat groter zijn, namelijk gemiddeld circa 5 seconden per voertuig.

Op een gemiddelde werkdag leidt dit voor de rotonde Berghuizen tot ruim 21 verliesuren per dag voor het doorgaande verkeer. Tweederde daarvan heeft een relatie met het passerende vrachtverkeer.

3.2 Route-effecten (verschuiving van verkeer vanaf andere routes)

DOORGAAND VERKEER

Een gevolg van de extra reistijd zou kunnen zijn dat het verkeer van de N375 een andere route kiest. Zoals in paragraaf 2.3 aangegeven is de A28 de enige alternatieve route. Als verkeer al een andere route kiest dan zal het dus via een hogere orde weg gaan rijden en niet via een lagere orde weg, wat positief is voor bijvoorbeeld de verkeersveiligheid.

LOKAAL VERKEER

Naast het doorgaande verkeer op de N375 kan een rotonde er ook toe leiden dat lokaal verkeer een andere route kiest. Zoals in paragraaf 2.3 aangegeven, leidt een nieuwe rotonde bij Berghuizen niet tot een nieuwe verbinding in dit gebied, met uitzondering voor verkeer van/naar Koekange. De som van de intensiteiten op de Koekanger Dwarsdijk en Weerwille/Prinsesseweg zal niet significant toenemen.

Verkeer van/naar Koekange krijgt een alternatief voor de rotonde Weerwille, met name naar/vanuit Meppel. De reistijd zal niet veel verschillen met Weerwille/Prinsesseweg, de reisafstand is afhankelijk van de herkomst/bestemming in Koekange 400 - 1.000 m korter. Ook is het karakter van beide routes anders. De route via rotonde Weerwille is grotendeels binnen de bebouwde kom (maximumsnelheid 50 km/h) en uitgevoerd met fietssuggestiestroken en voorrangskruispunten met plateaus. De route via rotonde Berghuizen (Koekanger Dwarsdijk) is hoofdzakelijk een rechte weg met een maximumsnelheid van 60 km/h, een gemengd profiel en nog landelijkere uitstraling.

Omdat de route via rotonde Berghuizen korter is, moet er rekening mee gehouden worden dat er een verschuiving van verkeer van Weerwille/Prinsesseweg naar de Koekanger Dwarsdijk op zal treden. Dat een rotonde Berghuizen voor een deel van het verkeer aantrekkelijker is dan de rotonde Weerwille blijkt ook uit het feit dat nu al een kleine 10% van het noord/zuid-verkeer de N375 op- of afdraait bij de oversteek Berghuizen.

Hoe groot de verschuiving zal zijn is moeilijk te voorspellen, maar gezien de intensiteiten van 2.200 voertuigen per etmaal via Weerwille/Prinsesseweg en 400-800 via de Koekanger Dwarsdijk zullen de intensiteiten op de Koekanger Dwarsdijk niet ongewenst hoog worden. Waarschijnlijk zal het verkeer richting Meppel zich meer gelijkmatig verdelen tussen beide routes.

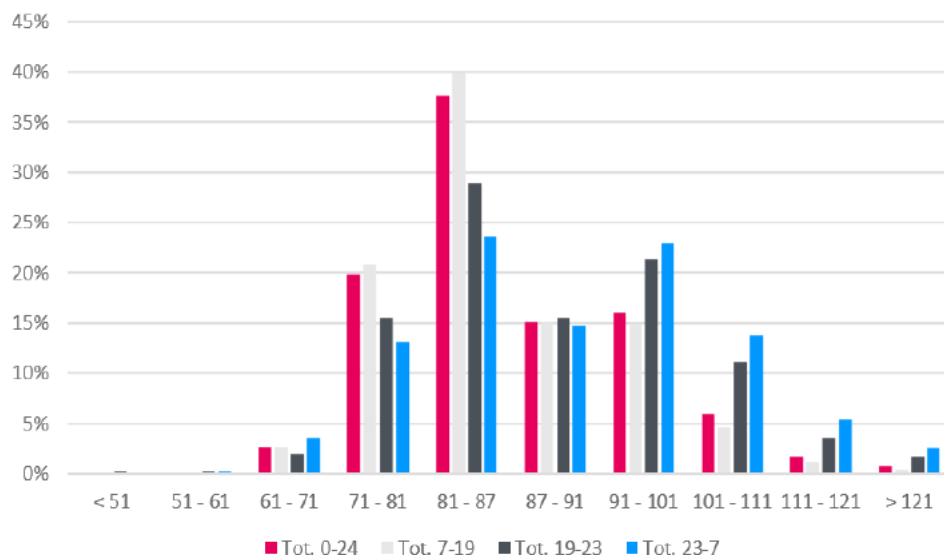
3.3 Verkeersveiligheidseffecten

Er kunnen vier groepen onderscheiden worden wat betreft verkeersveiligheidseffecten:

- Doorgaand verkeer op de N375
- Kruisend verkeer met de N375
- Afslaand verkeer van/naar de N375
- Verkeer op het onderliggend wegennet

DOORGAAND VERKEER OP DE N375

Ten opzicht van een tunnel (en ook ten opzichte van de huidige situatie) zullen alle voertuigen af moeten remmen, om de rotonde comfortabel en veilig te kunnen passeren. Dit is gunstig voor de verkeersveiligheid. Er zijn geen snelheidsmetingen ter plaatse van Berghuizen beschikbaar, maar uit snelheidsmetingen tussen Ruinen en de A28 blijkt dat er op de N375 structureel te hard gereden wordt.



Figuur 6: Gemeten snelheden N375 tussen Ruinen en Pesse (bron: provincie Drenthe)

Circa 77% van de automobilisten rijdt harder dan de maximumsnelheid, 40% rijdt meer dan 10% te hard, 8% rijdt harder dan 100 kilometer per uur.

KRUISEND VERKEER MET DE N375

Voor zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer (automobilisten, landbouwverkeer) zijn de oversteken met de N375 potentieel gevaarlijk. De snelheden op de N375 zijn hoog en er is geen middenberm/-eiland, waardoor met verkeer uit twee richtingen rekening gehouden moet worden. Vergeleken met de huidige situatie verbetert de verkeersveiligheid, doordat de snelheden van het N375 verkeer ter plaatse van het kruispunt veel lager zullen worden. Bovendien hoeft nog maar met verkeer uit een richting rekening gehouden te worden. Vergeleken met de tunnel is een rotonde uiteraard minder veilig, aangezien bij de tunnel beide verkeersstromen volledig gescheiden worden.

AFSLAAND VERKEER VAN/NAAR DE N375

Uit de tellingen blijkt dat bij de oversteek Berghuizen minimaal circa 10% van het verkeer niet oversteekt maar op-/afdraait. Voor dit verkeer wordt het vergeleken met de huidige situatie veel veiliger met een rotonde. Vergeleken met een tunnel is er geen effect, omdat verkeer dat de N375 op-/af wil draaien in de tunnelvariant gebruik zal maken van rotonde Weerwille.

VERKEER OP HET ONDERLIGGEND WEGENNET

Naar verwachting zal een verschuiving optreden van verkeer van Weerwille/Prinsesseweg naar de Koekanger Dwarsdijk. Deze verschuiving is op zich geen probleem, de Koekanger Dwarsdijk kan de verwachte toename van verkeer prima aan. De weg nodigt echter uit om harder dan 60 km/h te rijden, wat een verhoogd risico is op ongevallen voor de automobilisten zelf (bomen langs de weg), maar vooral ook op aanrijdingen met aanwonenden en fietsers. Zonder snelheidsremmende maatregelen is de verschuiving van verkeer negatief voor de verkeersveiligheid en de verschuiving zou er niet zijn bij een tunnel.

4. Mitigerende maatregelen

De effecten die optreden door de realisatie van de rotonde Berghuizen kunnen deels worden gemitigeerd.

REISTIJDVERLIES VOOR HET VERKEER OP DE N375

Een rotonde zorgt voor reistijdverliezen. Door te kiezen voor een ander type vormgeving, kan de verliestijd worden beperkt. Een voorbeeld daarvan is de zogenaamde katapult-rotonde. Bij dit type rotonde hoeft het verkeer alleen af te remmen als het naar de rotonde toerijdt. Vervolgens kan met hoge snelheid het kruisingsvlak worden gepasseerd. Een voorbeeld van een dergelijke oplossing is weergegeven in figuur 7.



Figuur 7: Katapult-rotonde op N354 nabij Sneek (bron: StreetSmart)

ROUTE-EFFECTEN

Het voorkomen van ongewenste route-effecten, vergt diverse maatregelen. Naast traditionele maatregelen zoals bewegwijzering, (verkeersveiligheids-)maatregelen op de alternatieve route moeten vooral de basisinformatie van routeplanners-software op orde worden gebracht. Het gaat hierbij specifiek om wettelijke snelheden en eventuele breedte en/of hoogtebeperkingen (i.v.m. routeplanners voor vrachtverkeer).

De 'gelegenheids'-passant kan vanaf de N375 worden geweerd door een afwijkende vormgeving van de takken Berghuizen en Koekangerdwardijk. In figuur 8 is een voorbeeld opgenomen waarbij de provinciale weg op een reguliere wijze is aangetakt (rechts in beeld) en de zijweg door middel van uitritbanden (links in beeld).



Figuur 8: Afwijkende vormgeving om hiërarchie in wegen te benadrukken (bron: StreetSmart)

VERKEERSVEILIGHEIDSEFFECTEN

Extra verkeer op het onderliggend wegennet wat de reguliere route via de rotonde Weerwille gaat mijden, kan vanwege de rijsnelheid voor verkeersonveilige situatie zorgen. Het gemeentelijk wegennet ten noorden van de N375 heeft grotendeels al een 30 of 60 km/uur vormgeving. Aanvullend maatregelen zijn daar niet nodig. De enige locatie die extra aandacht behoeft is de kruising Koekangerweg - De Weidenweg, waarbij in de vormgeving de route richting de huidige rotonde Weerwille beter kan worden benadrukt. Het wegennet ten zuiden van de N375 heeft buiten de bebouwde kom formeel de status van 60 km/uur-gebied. In de vormgeving van de infrastructuur komt dit nauwelijks tot uiting. Op het lange en relatief rechte tracé van de Koekangerdwardsdijk zijn aanvullende maatregelen nodig om de snelheid van het gemotoriseerde verkeer in te perken. Mogelijke locaties zijn plateaus op kruisingsvlakken met de zijwegen Boverhofsweg, Broekhuizen, Stationsweg en Kerklaan en eventueel een 'uitritplateau' ter hoogte van de Langedijk.

5. Conclusie

De provincie Drenthe heeft besloten de oversteek Berghuizen met de N375 niet te laten vervallen. Een tunnel op deze locatie is financieel niet haalbaar. Uit deze quick-scan blijkt dat het alternatief -de realisatie van een rotonde- naast de positieve verkeersveiligheidseffecten een beperkt aantal negatieve effecten met zich meebrengt die grotendeels zijn te mitigeren.

Date : 21-4-2021 15:40:53

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl, " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl"

[redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Cc : " [redacted] drenthe.nl

Subject : N375 Duurzaam Veilig

Attachment : image001.png;

Hallo [redacted] en [redacted]

Op 4 mei a.s. bespreken wij de resultaten van het onderzoek naar de gevolgen van een rotonde bij Berghuizen. De resultaten van dit onderzoek en de eerder uitgevoerde onderzoeken naar de tunnel dienen aan de werkgroep te worden voorgelegd. Hilda Mulder wil de uitkomsten van het overleg met de werkgroep betrekken bij haar afwegingen. Zoals vandaag besproken lijkt een digitaal overleg met de werkgroep minder wenselijk. Wellicht is een bijeenkomst in een 'open lucht' over circa 3 a 4 weken mogelijk.

De realisatie van de tunnel in de Gijssesterweg lijkt binnen het budget realiseerbaar. Aandachtspunt is de aanwezigheid en waterdichtheid van de keileemlaag. Aanvullend onderzoek is hiertoe noodzakelijk. Binnen de werkgroep is, ondanks dat de werkgroep nagenoeg unaniem voor de voorkeursvariant heeft gestemd, sprake van drie groepen. Voor volledige afsluiting, een rotonde of een tunnel. Afspraak is dat we de voorkeursvariant verder uitwerken. Inmiddels is het geotechnisch onderzoek en het onderzoek naar de mogelijke bouwmethoden uitgevoerd. Binnenkort (mei/juni) willen wij starten met de diverse conditionerende onderzoeken. Wij moeten de werkgroep binnenkort (moment afstemmen met bijeenkomst in Berghuizen) nader informeren. Een digitale bijeenkomst lijkt niet geschikt.

Gezien het feit dat de gemeente dicht bij de burger staat, is overeengekomen dat de gemeente zorg draagt voor een zorgvuldig proces met de omgeving. Kunnen jullie een voorstel maken voor de bijeenkomsten met de werkgroepen Gijssesterweg en Berghuizen? Bv. In de 'open lucht'? Bijeenkomsten zouden in de 2^e helft van mei kunnen worden gepland.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted] [drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

Date : 20-4-2021 16:44:32

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Subject : concept-verslag BO N375

Attachment : concept Verslag BO N375 dd 22 maart 2021.docx;image001.png;

Hallo [redacted]

Hierbij het concept-verslag van het BO in Word.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted] [drenthe.nl](mailto:[redacted]@drenthe.nl)

Date : 15-4-2021 09:22:32

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl, " [redacted] [redacted] drenthe.nl

Cc : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Subject : Overleg communicatie & participatie N375 Duurzaam Veilig

Attachment : notitie stuurgroep N375 Duurzaam Veilig 22-3-22_1.pdf;notitie proces stavaza en vervolg N375 Duurzaam veilig 20210324.pdf;Bestuursovereenkomst N375 Duurzaam Veilig (getekende versie).pdf;image001.png;

Hallo [redacted] en [redacted]

Volgende week staat het overleg over de communicatie & participatie van het project N375 Duurzaam Veilig gepland.

Gemeente en provincie hebben op 8 maart 2019 een bestuursovereenkomst gesloten. In deze overeenkomst (zie bijlage) zijn de volgende maatregelen opgenomen:

- Slagenweg: landbouwsluizen. De Slagenweg is in de gemeente Hoogeveen gelegen. Onlangs is door de gemeenten de Wolden en Hoogeveen en de provincie een addendum getekend. Daarbij worden de verplichtingen van de Wolden uit de bestuursovereenkomst overgedragen aan de gemeente Hoogeveen
- Defensieweg: (landbouw)sluizen, welke toegankelijk zijn voor de munitietransporten
- Ruinerveldweg: kavelruil of landbouwsluis
- Gijsselterweg: eenzijdige tunnel voor landbouwverkeer en motorvoertuigen. De bestaande fietstunnel blijft gehandhaafd.
- Berghuizen: eenzijdige tunnel voor fietsers, landbouwverkeer en motorvoertuigen.

Voor de realisatie van bovenstaande maatregelen is een taakstellend budget van € 4 miljoen, exclusief btw beschikbaar. Voor de realisatie van de tunnels is circa € 3,85 miljoen exclusief btw beschikbaar.

De gemeente is volgens de bestuursovereenkomst verantwoordelijke voor een zorgvuldig omgevingsproces.

Vanaf september 2019 t/m juni/juli 2020 is met de werkgroepen Gijsselterweg en Berghuizen gewerkt aan de variantenstudie voor de tunnels. Uiteindelijk hebben beide werkgroepen een voorkeursvariant gekozen.

Tussen juni en september 2020 is het bodemkundig onderzoek tbv de tunnels uitgevoerd. De uitkomsten van dit onderzoek hebben grote gevolgen voor de bouw en de daaruit voortvloeiende kosten. De geraamde kosten 5.1.2b [redacted], excl. btw) voor beide tunnels liggen ruim boven het beschikbare budget. Door Sweco is een second opinion uitgevoerd. Daarbij zijn het uitgevoerde onderzoek, de kostenramingen en de voorgestelde bouwmethoden beoordeeld. Daarnaast heeft Sweco voor beide tunnels een 'versoberde' variant uitgewerkt.

Op 22 maart j.l. hebben we de ontstane situatie met wethouder Hilda Mulder en gedeputeerde Cees Bijl besproken. Binnen het huidige budget lijken de volgende opties haalbaar:

1. Aanleg rotonde bij Berghuizen en de tunnel volgens het voorstel van de werkgroep in de Gijsselterweg
2. Aanleg rotonde bij Berghuizen en een 'versoberde' tunnel in de Gijsselterweg.

Voor de andere opties zijn aanvullende middelen nodig.

Wethouder Hilda Mulder heeft aangegeven de (ongewenste) effecten van de rotonde bij Berghuizen in kaart te willen hebben. Dit onderzoek is begin april gestart. De resultaten van dit onderzoek zijn naar verwachting in de eerste week van mei beschikbaar.

Wij gebruiken de uitgevoerde onderzoeken, second opinion en het onderzoek naar de rotonde voor de terugkoppeling naar de werkgroepen.

[redacted] en ik willen graag volgende week met jullie over de terugkoppeling richting de werkgroepen van gedachten wisselen. Hoe gaan we dit organiseren, rekening houdende met de huidige coronamaatregelen?

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted]@drenthe.nl

Werkdagen: maandag t/m vrijdag

N375 Duurzaam veilig; Oversteken Gijssesterweg en Berghuizen

1. VISIE

Tijdens het bestuurlijk overleg van 11 december 2015 is, mede naar aanleiding van het verzoek van de gemeenraad van de Wolden (november 2014) aan de provincie een visie op de oversteken te maken, gesproken over de wegvisie voor de N375. Tijdens het overleg heeft gedeputeerde Brink aangegeven dat deze visie vanuit een breder kader zal worden opgesteld waarbij de volgende onderwerpen aan de orde zullen komen:

- (verkeers)veiligheid;
- doorstroming N375;
- leefbaarheid dorpen.

1.1 Gemeentelijke analyse N375

In opdracht van de gemeente de Wolden is in 2016 een analyse van de N375 opgesteld. De belangrijkste conclusies zijn:

- de huidige functie van Gebiedsontsluitingsweg (GOW) en het snelheidsregime (80 km/h) passen bij de N375;
- uit de participatie blijkt dat de inwoners van de Wolden landbouwverkeer op de N375 absoluut niet zien zitten;
- er is meer controle op snelheid en het illegaal de N375 op/afrijden vanaf de oversteken nodig;
- de oversteken vervullen een belangrijke functie voor het lokale verkeer in de Wolden. Ze zijn belangrijk voor de leefbaarheid in het buitengebied en het (toeristisch) fietsverkeer. Afsluiten is hierom ongewenst;
- de bereikbaarheid van de kern Berghuizen is suboptimaal. Een directe aansluiting op de N375 verbetert de bereikbaarheid van deze kern en het achterliggende gebied;
- rotondes zijn een veilige oplossing van kruisende wegen in een GOW. Uit de participatie blijkt dat rotondes ook een gedragen maatregel zijn;
- er zijn onevenredig veel parkeerplaatsen langs de N375. Vooral de parkeerplaats in het bos (tussen Koekangerveldweg en rotonde Ruinerweg) zorgt voor onveiligheid doordat auto's hier illegaal rondrijden tussen de parkeerplaatsen.

1.2 Wegvisie N375

In 2017 is de wegvisie 'N375 Duurzaam Veilig' door de provincie opgesteld. In de visie worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- Opheffen of duurzaam veilig inrichten van gelijkvloerse oversteken;
- Bermen obstakelvrij maken;
- Aanpak onveilige situatie parkeerplaatsen tussen rotonde Ruinerweg/Echtenseweg en rotonde Koekangerveld.

Op basis van de wegvisie, de gemeentelijke analyse en het bestuurlijk overleg op 19 januari 2017 (Jan ten Kate, Jan van t Zand, Henk Brink, [REDACTED] en [REDACTED] is vanaf 2017 gestart met een proces om de gelijkvloerse oversteken op te heffen of duurzaam veilig in te richten. De gelijkvloerse oversteken zijn de Slagenweg, Defensieweg, Ruinerveldweg, Gijssesterweg en Berghuizen.

Voorliggende notitie heeft betrekking op het proces, de stand van zaken en het vervolg van de maatregelen in de Gijssesterweg en Berghuizen.

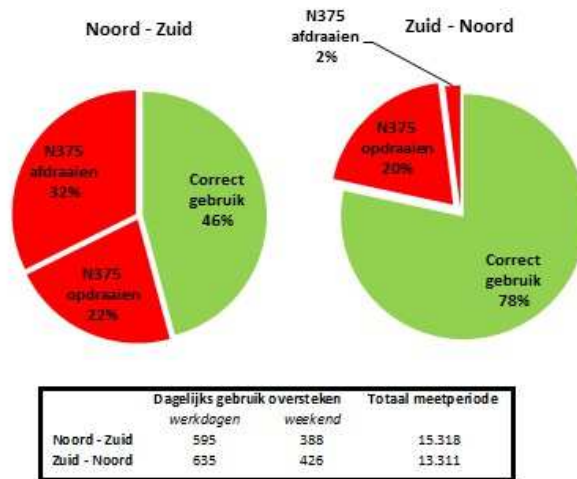
2. FEITEN EN CIJFERS

2.1 Gijssesterweg

In 2015 zijn ter plaatse van de oversteek in de Gijssesterweg verkeerstellingen uitgevoerd. Op werkdagen maken ca. 1.250 motorvoertuigen gebruik van de oversteek. Er is een duidelijk spitsprofiel zichtbaar. Ca. 50% van het verkeer vindt plaats in de ochtend- en avondspits.

De Gijssesterweg is een belangrijke verbindingsweg/route voor doorgaand landbouwverkeer en maakt volgens LTO/Cumela, net als de rotonde in de Echtenseweg, onderdeel uit van het hoofdnetwerk voor het landbouwverkeer voor het kruisen van de N375. De oversteek wordt gebruikt voor recreatief verkeer naar o.a. het Vogelpark en de Marke van Ruinen.

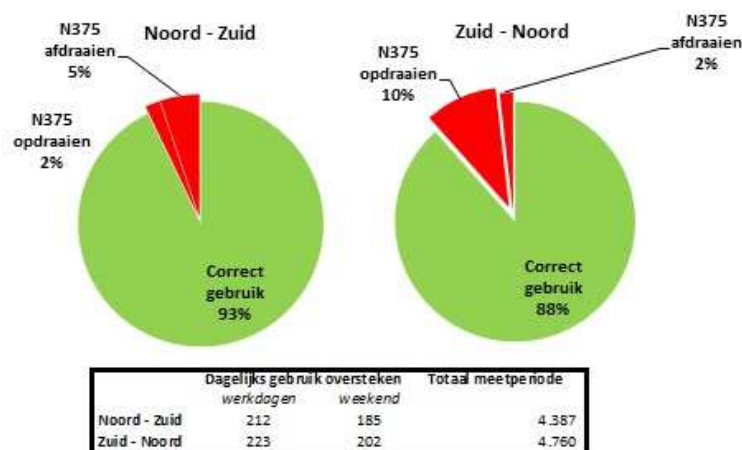
Tijdens de tellingen in 2015 is, met name naar en uit de noordelijke richting, een aanzienlijk percentage (54%) weggebruikers geteld dat foutief op- en afdraaide van de N375. Leden van de werkgroep hebben aangegeven zich niet in dit percentage te herkennen. In werkelijkheid zou dit aanzienlijk lager liggen. In de periode 2005 t/m 2017 hebben er 3 ongevallen plaatsgevonden.



2.2 Berghuizen

De oversteek is van belang voor de sociale samenhang van de kern Berghuizen en de sociale binding met de kern Koekange (kerk, school sport en winkels). De oversteek wordt ook gebruikt door landbouwverkeer. oofdrouthenetwerk voor het landbouwverkeer. De oversteek maakt deel uit van het Maarten van Rossumpad (lange afstand wandelroute).

In 2017 zijn verkeerstellingen uitgevoerd. Op werkdagen maken ca. 450 motorvoertuigen gebruik van de oversteek. Er is een duidelijk spitsprofiel zichtbaar. Ca. 40% van het verkeer vindt plaats in de ochtend- en avondspits. Er geen significant verschil tussen het gebruik op werkdagen en weekenden. Circa 10% draait foutief op en af. Vooral in de richting Meppel. Dagelijks wordt de oversteek door ca. 125 fietsers gebruik. In de periode 2005 t/m 2017 hebben er 6 ongevallen plaatsgevonden.



3. PROCES

3.1 Algemeen

Tijdens een bijeenkomst in dorps huis de Schakel in Koekange op 3 april 2017 hebben de gemeente en de provincie een toelichting op de gezamenlijke visie gegeven. Bij het opstellen van deze visie zijn de inrichting, verkeersgegevens, knelpunten, beleving en de samenhang onderzocht. Na toetsing van de huidige situatie aan de visie blijkt dat er maatregelen nodig zijn.

Deze mogelijke maatregelen zouden bestaan uit:

- Gijsselterweg: de realisatie van landbouwsluizen, geschikt maken van een parallelle verbinding bij de Postweg of de aanleg van een landbouw tunnel. Een rotonde lijkt niet gewenst of mogelijk vanwege de benodigde ruimte en kans op sluijverkeer
- Berghuizen: (landbouw)tunnel . Een rotonde lijkt hier minder gewenst i.v.m. sluijverkeer en de nabijheid van de rotonde Weerwille.

Tijdens de bijeenkomst is een aangegeven dat de provincie als procesbegeleider het bureau Royal Haskoning gaat inschakelen voor de verdere uitwerking met de werkgroepen.

3.2 Gijsselterweg

3.2.1 Werkgroep 2017

Tijdens het proces is gebleken dat er onder de bevolking (en in de werkgroep) sterke tegenstellingen zijn. Een groot deel van de bevolking van Ruinen en directe omgeving wenst de verbinding via de Gijsselterweg in stand te houden. Daarbij worden met name argumenten als het feit dat de Gijsselterweg een belangrijke verbinding voor het landbouwverkeer vormt en het feit dat deze verbinding van oudsher al in gebruik is aangevoerd. Andere bewoners geven juist aan dat de oversteek kan worden opgeheven en dat de route via de N375 en de A28 aansluit bij de visie van de provincie (PVVP) en gemeente (GVVP).

In opdracht van de provincie is tussen 17 juli en 21 november 2017 onder begeleiding van RHDHV met de werkgroepen 'Ruinen' gewerkt aan de maatregelen voor o.a. de oversteek in de Gijsselterweg (Ruinen). Tijdens het proces zijn, naast de op 3 april 2017 genoemde maatregelen, aanvullende maatregelen onderzocht en zijn de voor- en nadelen en de kosten in kaart gebracht. Tijdens het proces werd duidelijk dat de werkgroep sterk verdeeld is.

3.2.2 Brief Dorpsbelangen Rune (19 maart 2018) en brief 'Actievoerders' (20 juni 2018)

In een brief aan de provincie, gemeente de Wolden, de procesbegeleider en de leden van de werkgroep geeft dorpsbelangen Rune aan zich niet te kunnen vinden het gevoerde proces en de samenstelling van de werkgroep. Verder wijst dorpsbelangen op de handtekeningenactie van [REDACTED] [REDACTED] heeft in een brief aan het college van B&W, de gemeenteraad, Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten een brief gestuurd. In deze brief wordt ingegaan op drie mogelijke maatregelen. Onderstaand is dit beknopt weergegeven:

- Afsluiting van de oversteek en omleiding van het verkeer via de Postweg zou leiden tot sluijverkeer door Echten en Pesse. Verder zou de verbreding van de Postweg leiden tot overlast voor de aanwonenden, hoge kosten (verleggen kabels en leidingen) en het kappen van bomen;
- De aanleg van een tunnel zou nadelige gevolgen hebben voor het Suikerveen (bemaling) en hoge kosten met zicht mee brengen;
- De aanleg van een rotonde zou de beste en meest voordelig optie zijn.

Aan de bewoners van het buurtschap Gijsselte en het dorp Ruinen is de stelling 'Bij het afsluiten van de oversteeken wordt de N375 veiliger. En alle wegen eromheen onveiliger' voorgelegd.

Bij de brief (d.d. 20 juni 2018) zijn de handtekeningen van circa 85 personen uit het buurtschap Gijsselte en het dorp Ruinen toegevoegd. Uit de enquête blijkt dat deze inwoners van Ruinen de verbinding bij de Gijsselterweg in de N375 in stand willen houden.

3.2.3 Brief [REDACTED] [REDACTED] (3 april 2018)

In een brief hebben [REDACTED] [REDACTED] (leden van de werkgroep) gereageerd op de enquête van [REDACTED] [REDACTED]. Volgens de heren zouden de mensen eenzijdig en onvolledig zijn geïnformeerd en zou de enquête een vertekend beeld geven.

In de brief gaan de heren verder in op de functie van de diverse wegen (PVVP en GVVP) en het aantal ongevallen ter plaatse van de oversteek (tussen 2010 en 2018: 3 ongevallen) en diverse ongevallen op de Gijsselterweg. Dit mede naar aanleiding van de bewering van [REDACTED] [REDACTED] dat er op oversteek nooit iets zou zijn gebeurd.

3.2.4 Participatieproces gemeente (voorjaar 2018)

Mede door het moeizaam verlopen proces uit 2017 (zie reactie brief Dorpsbelangen Rune) en de hiervoor benoemde brieven heeft de gemeente besloten een onafhankelijke procesbegeleider [REDACTED] in te huren.

Deze procesbegeleider heeft met een (deels) aangevulde samenstelling van de werkgroep twee bijeenkomsten georganiseerd. Tijdens de eerste bijeenkomst zijn meningen uitgewisseld, de gevolgen van afsluiten en openhouden van de verbinding bekeken en alternatieve oplossingen besproken.

Tijdens de tweede bijeenkomst zijn deze uitgewerkt tot vier oplossingsrichtingen:

- A. Geen nieuwe verbinding voor autoverkeer;
- B. Een nieuwe verbinding voor een beperkte groep gebruikers;
- C. Een verbinding voor iedereen met verkeer ontmoedigende belemmeringen en
- D. Een onbelemmerde verbinding voor iedereen.

In alle oplossingsrichtingen wordt de bestaande oversteek opgeheven en de fietsverbinding gehandhaafd.

Na uitgebreide discussie heeft de werkgroep besloten oplossingsrichtingen B en D ter besluitvorming voor te dragen. Oplossingsrichting D heeft de voorkeur van het bestuur van Dorpsbelangen Rune, omdat hierin de mening van het merendeel van de inwoners van Ruinen naar voren komt.

Uiteindelijk bleken de standpunten en argumenten tijdens het proces te ver uiteen te lopen om een compromis te forceren.

De werkgroep heeft er bewust voor gekozen om niet met technische oplossingen te komen, bijvoorbeeld bij B de wijze van het uitwerken van beperkingen en bij D de keuze voor bijvoorbeeld een tunnel of rotonde. De werkgroep heeft de gemeente gevraagd, na een principebesluit voor een oplossingsrichting, dit weer ter uitwerking aan de werkgroep voor te leggen.

Er is wel gezamenlijke overeenstemming vanuit de werkgroep over de volgende punten:

- Een keuze heeft invloed op de omgeving. Beperk ongewenste gevolgen;
- De N375 is als GOW(GebiedsOntsluitingsWeg) de hoofdverbinding;
- Op de Gijsselterweg en Domeinweg wordt met onverantwoord hoge snelheden gereden.
- Op de Gijsselterweg kunnen maatregelen worden getroffen;
- Maatregelen nemen om een toename van het verkeer door Echten op te vangen;
- De oplossing mag niet onveiliger worden;
- iets doen aan de sociale veiligheid en
- Belangrijk is handhaving.

3.2.5 Bestuurlijk overleg 11 juli 2018

Bestuurders besluiten op basis van onderstaande informatie uit het omgevingsproces over de maatregelen die bij het opheffen van de oversteeken worden gerealiseerd:

- presentatie uitkomsten omgevingsproces (RHDHV, 2017);
- brief Dorpsbelangen Rune d.d. 19 maart 2018;
- brief [REDACTED] d.d. 3 april 2018;
- eindverslag [REDACTED]
- brief actievoerders Gijsselterweg d.d. 20 juni 2018.

Uit de extra bijeenkomsten is volgens de gemeente gebleken dat de omgeving wil dat de oversteek ten minste voor een beperkte groep weggebruikers behouden blijft. De oversteek heeft een functie voor landbouwverkeer en een aantal aangrenzende percelen (bijvoorbeeld het Vogelpark). Historisch gezien loopt de route van Ruinen naar Hoogeveen via de oversteek. Gemeente en provincie zijn het er over eens dat de verkeerskundig wenselijke route van Ruinen loopt via de N375 naar Hoogeveen via rotonde Echten.

Aan de orde komen de volgende drie opties:

- Volledig afsluiten;
- Landbouwsluis;
- Tunnel.

Fietsers hebben in de huidige situatie al een duurzaam veilige overstekmogelijkheid via de fietstunnel. De provincie en de gemeente willen de bestaande fietstunnel behouden zodat fietsers niet tussen de motorvoertuigen hoeven te rijden. Een (sociaal) veilige situatie voor fietsers is een belangrijk aandachtspunt in de technische uitwerking.

De gemeente pleit voor het realiseren van een tunnel voor het gemotoriseerd verkeer. De provincie is bereid mee te werken aan het realiseren van een enkelzijdige tunnel voor landbouw- en autoverkeer separaat aan de huidige fietstunnel. De provincie en gemeente zijn het er over eens dat een tunnel niet bedoeld is om de route Ruinen–Hoogeveen te stimuleren. Een tunnel zal enkelzijdig/eenrichting worden uitgevoerd en werpt daarmee een beperking op voor het verkeer.

3.2.6 *Bestuursovereenkomst 8 maart 2019*

Op 8 maart 2019 hebben provincie en gemeente de bestuursovereenkomst 'Duurzaam veilige inrichting N375' getekend. In deze overeenkomst is vastgelegd dat ter plaatse van de Gijssesterweg een eenzijdige tunnel voor landbouw- en motorvoertuigen zal worden gerealiseerd. Verder is vastgelegd dat de bestaande fietstunnel wordt gehandhaafd en dat er binnen een straal van ca. 100 m uit het hart van de N375 verkeersbeperkende maatregelen zullen worden gerealiseerd.

Verder zijn in de bestuursovereenkomst afspraken gemaakt over het te volgen participatieproces.

3.2.7 *Participatieproces 2019-2020*

Vanaf september 2019 zijn met een (deels) nieuw samengestelde werkgroep diverse varianten voor de, in de bestuursovereenkomst (eenzijdige tunnel voor landbouw- en motorvoertuigen) genoemde maatregel, onderzocht. Dit onder onafhankelijk voorzitterschap van [REDACTED] [REDACTED]. In de diverse werkgroepen was constant sprake van verschil van inzicht tussen twee groepen. De ene groep is voorstander van het in stand houden van de verbinding via de Gijssesterweg. De andere groep is voorstander van volledige afsluiting, of voor een (zeer) beperkte toegankelijkheid (bv. buiten de spits of alleen voor landbouwverkeer).

De laatste groep bestaat uit enkele bewoners van de Gijssesterweg. Tijdens de vergadering van 30 juni 2020 heeft de werkgroep, onder voorwaarden, ingestemd met een voorkeursalternatief. Dit alternatief zal in overleg met de werkgroep verder worden uitgewerkt.

3.2.8 *WOB-verzoek en Brandbrief*

Op 29 oktober 2018 is door een aantal bewoners van de Achterma en de Gijssesterweg een WOB-verzoek ingediend. Aansluitend is op 17 november 2019 door nagenoeg dezelfde groep bewoners een zogenaamde Brandbrief aan Gedeputeerde Staten gestuurd. Tijdens de vergadering van de Statencommissie Omgevingsbeleid heeft [REDACTED] namens de opstellers van de brandbrief ingesproken.

3.3 **Berghuizen**

3.3.1 *Werkgroep 2017*

In opdracht van de provincie is tussen 4 juli en 21 november 2017 onder begeleiding van RHDHV met de werkgroepen 'Berghuizen' gewerkt aan de maatregelen voor o.a. de overstek in de weg Berghuizen/Koekanger Dwarsdijk.

De werkgroep is van mening dat het behoud van de verbinding voor al het verkeer een breed gedragen oplossing binnen de omgeving is omdat:

- verbinding belangrijk is voor sociale samenhang tussen Berghuizen-Ruinerwold-Koekange, met name de relatie tussen Berghuizen en Koekange is erg sterk;
- afsluiten van de verbinding leidt tot een isolatie en doorsnijding van de kern Berghuizen en gaat de sociale samenhang verloren;
- afsluiten van de verbinding leidt tot een toename van verkeer (auto en landbouw) op de Weidenweg/Weerwilleweg en door Koekange/Weerwille. De huidige inrichting van deze wegen is

daarvoor zeer ongeschikt, auto en landbouwverkeer moeten dan veelvuldig gebruik maken van de berm. Door medegebruik van het fietsverkeer neemt de kans op verkeersonveilige situatie toe;

- afsluiten van de verbinding tussen Berghuizen en Koekange leidt daarmee juist tot ontstaan van nieuwe knelpunten.

Tijdens het proces zijn de volgende maatregelen in beeld gebracht:

- Eenzijdige tunnel voor alle verkeer met uitwijkhavens;
- (landbouw) tunnel. Door de steile helling niet geschikt voor fietsers;
- Fietstunnel.

In een notitie d.d. 21 maart 2018 heeft de werkgroep, na raadpleging van de achterban, in willekeurige volgorde haar voorkeur voor de volgende maatregelen te hebben:

- tunnel d.m.v. het verlagen N375
- tunnel d.m.v. verlagen weg Berghuizen/Koekanger Dwarsdijk.
- rotonde

Naar mening van de werkgroep is er geen enkel uitgewerkt voorstel van de genoemde opties, zodat het maken van een keuze onmogelijk is.

3.3.2 Bestuurlijk overleg 11 juli 2018

Bestuurders besluiten op basis van onderstaande informatie uit het omgevingsproces over de maatregelen die bij het opheffen van de oversteeken worden gerealiseerd:

- presentatie uitkomsten omgevingsproces (RHDHV, 2017);
- notitie werkgroep Berghuizen;
- reacties inwoners Berghuizen.

Het opheffen van de oversteek, waarbij het dorp doorsneden wordt, is volgens de gemeente vanwege de sociale samenhang, kerk en school ongewenst. De provincie is van mening dat dit voor langzaam verkeer een ongewenste situatie is. Naar mening van de provincie is de omrijtijd en – afstand voor landbouwverkeer en motorvoertuigen via de rotonde bij Weerwille beperkt. De gemeente is van mening dat deze route niet geschikt is voor extra landbouwverkeer en dat dit zonder maatregelen zal leiden tot onveilige situaties. Dat kan ondervangen worden door bij de oversteek een landbouwsluit te plaatsen. Hiermee blijft echter een gelijkvloerse kruising in stand. Het is de provincie ook wat waard om het gelijkvloerse kruisen bij de oversteek eruit te halen door in plaats van een fietstunnel een enkelzijdige tunnel voor al het verkeer te maken.

Gemeente en provincie zetten in op het realiseren van het realiseren van een enkelzijdige tunnel voor al het verkeer. Het verlagen van de N375, zoals door leden van de werkgroep is voorgesteld, is gezien de hoge investeringskosten niet aan de orde.

3.3.3 Participatieproces 2019-2020

Vanaf september 2019 zijn met de werkgroep diverse varianten voor de, in de bestuursovereenkomst (eenzijdige tunnel voor landbouw- en motorvoertuigen) genoemde maatregel, onderzocht. Dit onder onafhankelijk voorzitterschap van [REDACTED]. Tijdens de vergadering van 16 december 2019 heeft de werkgroep ingestemd met een voorkeursalternatief. Dit alternatief zal in overleg met de werkgroep verder worden uitgewerkt.

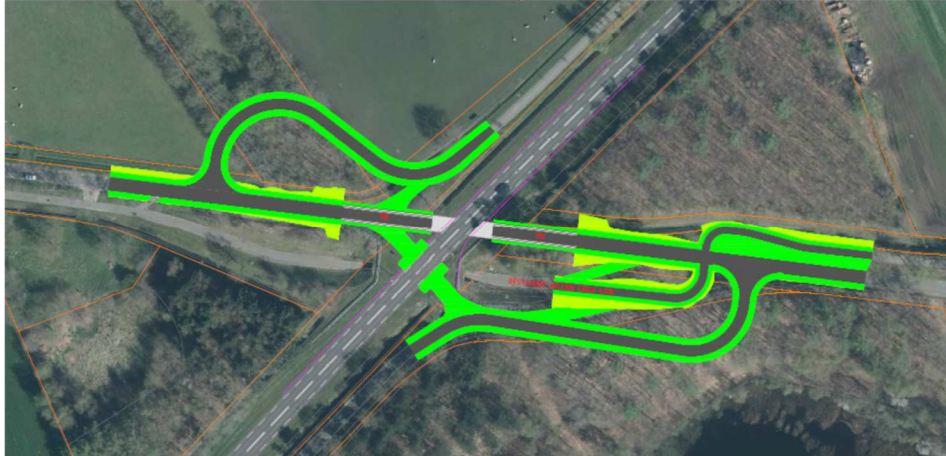
Op 2 juli 2020 zijn de 3D-uitwerkingen van het voorkeursalternatief en de uitgevoerde onderzoeken met de werkgroep besproken.

4. ONTWERP EN ONDERZOEK

4.1 Gijssesterweg

4.1.1 Ontwerp

In 2017 is n.a.v. het overleg met de werkgroepen onderstaand schetsontwerp voor een eenzijdige tunnel voor landbouwverkeer en motorvoertuigen gemaakt. Op basis van dit ontwerp is een kostenraming (ca. 5.1. [redacted] exclusief btw) opgesteld, welke mede de basis heeft gevormd voor de, in de bestuursovereenkomst gemaakte financiële afspraken.



De (ruimtelijke) impact van het hierboven afgebeelde ontwerp op de natuur (NNN) is enorm. Staatsbosbeheer (eigenaar bospercelen en Suikerveen) heeft aangegeven geen medewerking aan de realisatie van dit ontwerp te zullen verlenen. De impact op met name de omgeving van het Suikerveen is volgens Staatsbosbeheer onacceptabel. Verder is de impact op het perceel van [redacted] ((bos)perceel NO-zijde) onacceptabel.

Tijdens de bijeenkomst van de werkgroep op 30 juni 2020 is het hieronder afgebeelde voorkeursalternatief vastgesteld. De door verschillende leden van de werkgroep zijn de volgende aandachts-/verbeterpunten aangegeven:

- sociale veiligheid;
- rekening houden met de veiligheid van de fietsers door bijvoorbeeld plateau's aan te brengen en de fietsers in de voorrang te brengen;
- aansluiting Postweg Zuid op de Gijssesterweg. Aansluiting (T-aansluiting) zo ruim mogelijk ontwerpen. Eventueel met grasbetonstenen overrijdbaar maken;
- tijdens het ontwerpproces vertegenwoordigers van de gebruikers (landbouwers, loonbedrijf) en omwonenden betrekken;
- mogelijkheden voor snelheidsbeperking op de Postweg-Zuid en de Gijssesterweg meenemen;
- aansluiting Gijssesterweg met de Postweg Noord optimaliseren;
- doorzicht in de bocht in de Gijssesterweg ten noorden van de tunnel optimaliseren (lage taluds en het verwijderen van beplanting);
- zo weinig mogelijk de natuur belasten en impact op de waterhuishouding beperken.



4.1.2 Onderzoek

In juni en augustus 2020 is door Fugro ter plaatse van de beoogde tunnel een geotechnisch en geohydrologisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn tijdens de vergadering op 30 juni 2020 en in de voortgangsrapportage van 30 november 2020 aan de werkgroep gepresenteerd.

Gebleken is dat de keileemlaag, op basis van de uitgevoerde sonderingen, ter plaatse van de nieuwe tunnel niet lijkt te worden doorbroken (zie onderstaande langsdoorsnede). Hierbij moet worden opgemerkt dat er plaats van het bosperceel (NW-zijde) vanwege de aanwezigheid van veel bomen en begroeiing geen sonderingen zijn uitgevoerd. Verder ontbreekt op dit moment nog een goed beeld van de samenstelling van de keileemlaag (dichtheid/weerstand).

Uit dit onderzoek is gebleken dat de bouwputbemaling een grote impact zou kunnen hebben op de omgeving (zettingen, schade aan gewassen en natuur). Dit vanwege de grote hoeveelheden bemalingswater en de duur van de bemaling.

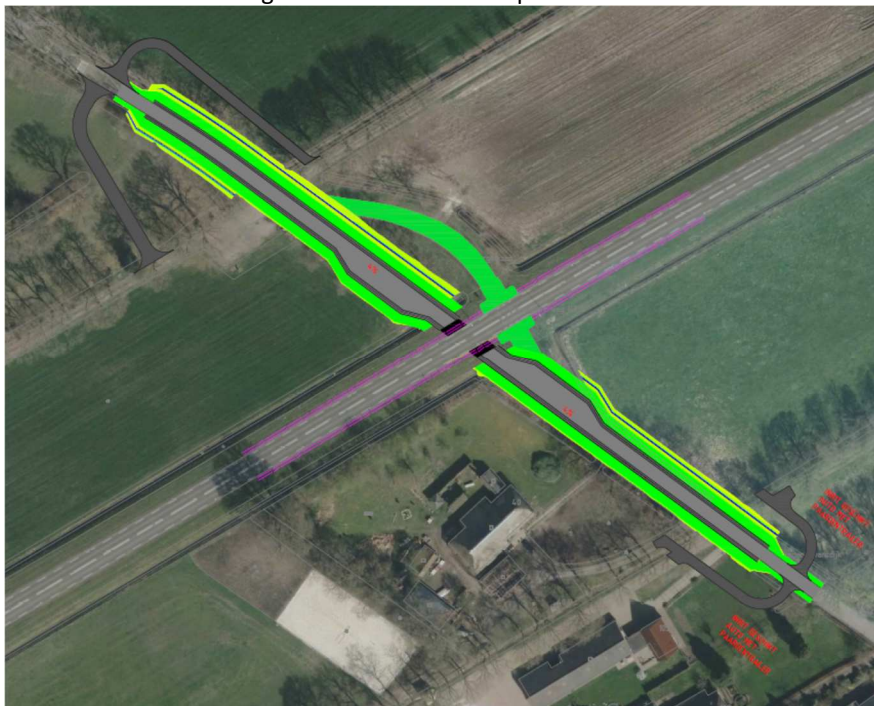
Vanwege verwachte onttrekkingshoeveelheden is een kortstondige bemaling noodzakelijk om negatieve effecten op met name de bomen te voorkomen. Negatieve effecten op de waterstand in het Suikerveen lijken verwaarloosbaar, door de hoge weerstand van de bodem van het Suikerveen (waterstand ca. 1 m hoger dan de grondwaterstand).

Als de keileemlaag niet wordt doorbroken en deze voldoende beschikt over voldoende dichtheid/weerstand, zal er tijdens de gebruiksfase uitsluitend sprake van de geringe afvoer van regen- en kwelwater. Geadviseerd wordt een aanvullend onderzoek te verrichten naar aanwezigheid (t.p.v. het bosperceel aan de NW-zijde), de laagdikte (en diepteligging) en de samenstelling van keileemlaag.

4.2 Berghuizen

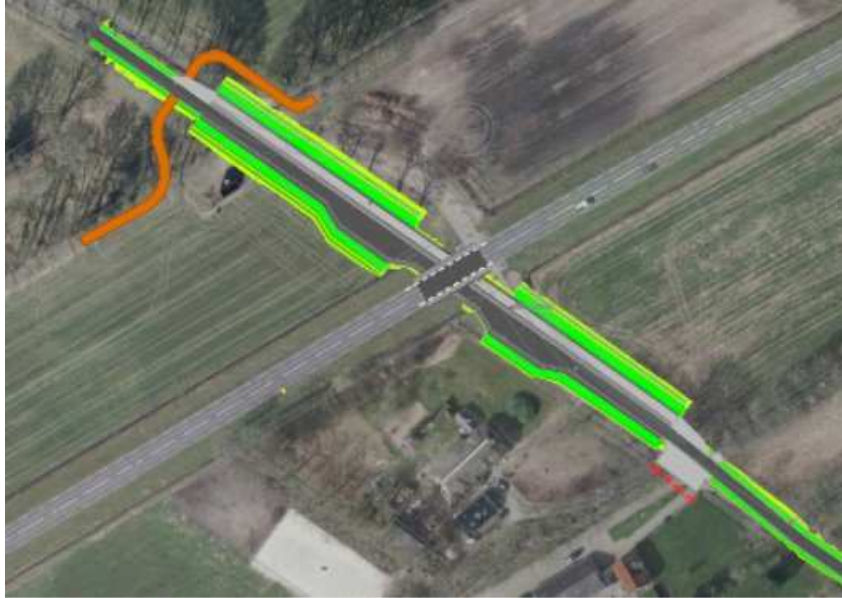
4.2.1 Ontwerp

In 2017 is n.a.v. het overleg met de werkgroepen onderstaand schetsontwerp voor een eenzijdige tunnel voor landbouwverkeer, motorvoertuigen en fietsers gemaakt. Op basis van dit ontwerp is een kostenraming (ca. 5 miljoen exclusief btw) opgesteld, welke mede de basis heeft gevormd voor de, in de bestuursovereenkomst gemaakte financiële afspraken.



Doordat de fietsers is op de rijdbaan door de tunnel fietsen worden de hellingen van de tunnel (hellingspercentage fietsen 3,5%) erg land. Dit heeft een onacceptabele impact op de ontsluitingen van woningen en percelen.

Met de werkgroep is gewerkt aan een beter inpasbaar ontwerp, waarbij de fietsers op een hoger gelegen (en daardoor afgescheiden) deel in de tunnel rijden. Daardoor worden hellingen korter en blijven de woningen en percelen bereikbaar. Nadeel van deze oplossing is dat de wachtplaatsen, door het verhoogde afgescheiden fietspad aan één zijde zijn gesitueerd. Dit is voor de verkeersveiligheid niet optimaal. Onderzocht wordt een oplossing met VRI's bovenaan de tunnel, waarmee het verkeer door de tunnel wordt geregeld. Op de volgende pagina is het aangepaste ontwerp afgebeeld.



4.2.2 Onderzoek

In juni en augustus is door Fugro een geotechnisch en geohydrologisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn tijdens de vergadering op 2 juli j.l. aan de werkgroep gepresenteerd. Samengevat komen deze neer op:

- geen aangesloten afsluitende laag aanwezig;
- onderkant constructie van de tunnel ligt op ca. 3 m⁺ NAP (zie langsdoorsnede);
- tussen 1 en 2m⁺ NAP komt veen, klei en leem voor. De laag is niet aaneengesloten;
- tijdens de bouw van de tunnel dient de grondwaterstand met 6 m te worden verlaagd. Deze bemaling heeft een invloed op de grondwaterstandsverlaging in de omgeving;
- er dient een bouwmethode te worden gekozen met een korte bouwtijd en een beperkte invloed op de omgeving (bebouwing, infrastructuur, natuur en gewassen);
- de tunnel kan 'op staal' (zonder palen) worden gefundeerd. Plaatselijk is er wel een grondverbetering noodzakelijk.

Uit dit onderzoek is gebleken dat de bouwputbemaling een grote impact zou kunnen hebben op de omgeving. Dit vanwege de grote hoeveelheden bemalingswater en de duur van de bemaling.

5. KOSTEN

5.1 Ramingen

Op basis van de uitkomsten van het geotechnisch en geohydrologisch onderzoek is in september 2020 voor beide tunnels een nieuwe kostenraming opgesteld. Uit deze kostenraming is gebleken dat de realisatie van de twee tunnels in totaal ruim 5.1.2b duurder uitvalt. Dit is tijdens het bestuurlijk overleg van 21 september 2020 medegedeeld. Een belangrijk deel van de toename van de kosten kan worden verklaard door de uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek en de daaruit voortvloeiende maatregelen teneinde de risico's voor de omgeving (schade aan bebouwing, gewassen en natuur) te beperken. Daarnaast zijn de diverse opslagpercentages als gevolg van de ontstane onzekerheden (door het uitgevoerde onderzoek) en het detailniveau van het ontwerp verhoogd en is een bedrag voor de tijdelijke omleidingen opgenomen. Nader onderzoek naar de bouwmethoden en detaillering van het ontwerp moeten meer inzicht in de kosten geven en daarmee de onzekerheden verkleinen.

Fugro is gevraagd, rekening houdende met het beperken van risico's voor de omgeving voor de bouw van de tunnels enkele bouwmethoden te benoemen en te toetsen aan de haalbaarheid.

Voor de tunnel bij de Gijsselterweg is Fugro uitgegaan van het feit dat de kleileemlaag als afsluitende laag van de tunnel kan dienen, waardoor de tunnel dus geen betonvloer heeft. Verder wordt de ontgraving deels onder talud en deels binnen damwanden uitgevoerd. Deze damwanden blijven in de permanente fase achter en dienen als tunnelwand.

Bij Berghuizen ontbreekt een afsluitende laag. Om te voorkomen dat er enorme hoeveelheden grondwater worden opgepompt, dient er een onderafdichting te worden aangebracht. Deze kan bestaan uit onderwaterbeton of een injectielaag. De ontgraving vindt binnen een damwandconstructie plaats. Deze kan ook in de permanente fase als tunnelwand worden gebruikt. Een andere optie is het aanbrengen van prefab tunnelementen.

Op basis van het advies van Fugro zijn in november en begin december de kosten van beide tunnels opnieuw geraamd. Het aanvullende advies heeft wel meer inzicht in de bouwmethode en risico's opgeleverd, maar geen afname in de investeringskosten. Met name de kosten voor de tunnel bij Berghuizen zijn fors toegenomen. Dit veroorzaakt door de voorgestelde bouwmethode (onderwaterbeton). Door het aanbrengen van het onderwaterbeton wordt de bouwput aan de onderzijde afgedicht en worden negatieve effecten voor de omgeving, ten gevolge van het onttrekken van grondwater voorkomen. Een groot deel van de kosten (ruim 5.1.2b) is nodig voor de bouwput.

Onderstaande tabel geeft de kostenramingen van 2017, september 2020 en november/december 2020 weer.

KOSTENSOORTEN	BERGHUIZEN			GIJSELTERWEG		
	2017	sept. 2020	dec. 2020	2017	sept. 2020	nov. 2020
Benoemde directe bouwkosten	€ 1.151.369	5.1.2b		€ 697.950	5.1.2b	
Nader te detailleren	€ 115.137			€ 69.795		
Directe bouwkosten	€ 1.266.506			€ 767.745		
Indirecte bouwkosten	€ 245.513			€ 148.828		
VOORZIENE BOUWKOSTEN	€ 1.512.019			€ 916.573		
Niet benoemd object risico	€ 226.803			€ 137.486		
BOUWKOSTEN	€ 1.738.822			€ 1.054.059		
Vastgoedkosten	€ 62.013			€ 56.238		
Engineeringkosten	€ 196.562			€ 119.154		
Overige bijkomende kosten	€ 379.052			€ 271.557		
TOTALE INVESTERINGSKOSTEN (EXCL. BTW)	€ 2.376.449			€ 1.501.008		

Gezien het feit dat de geraamde kosten ver boven het taakstellende budget liggen, dienen en we overeenkomstig artikel 6, lid 2 van de bestuursovereenkomst mogelijkheden te onderzoeken welke kunnen leiden tot versoering om binnen het taakstellende budget te blijven.

5.2 Second opinion

Vanaf januari 2021 is advies- en ingenieursbureau Sweco gestart met een second opinion. Tijdens het onderzoek komen de volgende aspecten aan de orde:

- beoordeling uitgevoerd geotechnisch- en geohydrologisch onderzoek;
- beoordeling voorgestelde bouwmethoden;
- beoordeling opgestelde kostenramingen;
- advisering m.b.t. andere bouwmethoden, optimalisatie in ontwerp en mogelijke versoeringen;
- advisering t.a.v. aanbestedingsvormen.

5.2.1 *Second opinion onderzoek en bouwmethoden*

Op 25 januari j.l. zijn door Sweco de eerste resultaten van de beoordeling gepresenteerd. De bevindingen komen in het kort neer op:

Gijsselterweg

- De toepassing van AZ-12 damwanden. Deze damwanden worden zelden gebruikt en er bestaat een groot risico dat deze niet op diepte zijn te brengen in een harde keileemlaag;
- Opbouw en dikte keileemlaag varieert sterk. De haalbaarheid van een natuurlijke polderconstructie geeft een grote onzekerheid. Mogelijke optimalisatie is het aanleggen van een onderdoorgang met een beperkte doorrijhoogte, waardoor de kans op het doorsnijden van de keileemlaag wordt verkleind;
- Plaatsing van parkeerhavens ongunstige locatie (diepste punt);
- Schuine kruising van de onderdoorgang is constructief en kostentechnische niet ideaal. Voorkeur zou zijn om de N375 loodrecht te kruisen;
- De nieuwe tunnel ligt dicht op de bestaande fietstunnel wat een risico op schade tijdens de realisatie meeneemt.

Berghuizen

- Plaatsing van parkeerhavens ongunstige locatie (diepste punt).
- De toepassing van AZ-12/AZ-14 damwanden. Deze damwanden worden zelden gebruikt en een groot risico dat deze niet op diepte te brengen zijn in de zandlaag.
- Impact van het toepassen van onderwaterbeton is groot op de uitvoerbaarheid en kosten.
- Grondwaterstanden zijn alleen beschikbaar over de droge periode (juni – oktober).
- Door het toepassen van een onderdoorgang met een doorrijhoogte van 4,6m wordt de constructie duur als gevolg van de hoge grondwaterstand. Mogelijke optimalisatie is een onderdoorgang ontwerpen met een beperkte doorrijhoogte.

5.2.2 *Second Opinion SKK-ramingen:*

Op 5 februari j.l. heeft Sweco de second-opinion op de door de provincie Drenthe opgestelde SKK-ramingen opgeleverd. Sweco concludeert dat:

Gijsselterweg

- Er ontbreken posten in de ramingen, bijvoorbeeld damwanden en een voorbouwlocatie van de tunnel.
- De eenheidsprijzen van verschillende kostenposten zijn te laag opgenomen.
- De percentages voor indirecte bouwkosten en engineeringkosten zijn aan de lage kant.

GIJSSELTHERWEG	
Directe kosten benoemd	5.1.2b
Directe kosten Nader te detailleren	
Indirecte kosten	
Voorziene kosten	
Risicoreservering	
Investeringskosten, excl. BTW	

Berghuizen

- Er ontbreekt een voorzieningenpost om de stalen damwanden waterdicht te maken.
- De eenheidsprijzen van verschillende kostenposten zijn te laag opgenomen.
- De percentages voor indirecte bouwkosten en engineeringkosten zijn aan de lage kant.

BERGHUIZEN	
Directe kosten benoemd	5.1.2b
Directe kosten Nader te detailleren	
Indirecte kosten	
Voorziene kosten	
Risicoreservering	
Investeringskosten, excl. btw	

De totaal geraamde kosten (circa 5.1.2b) liggen ruim boven het beschikbare budget (€ 3,85 miljoen) uit.

5.3 Optimalisatie ontwerp (versoering)

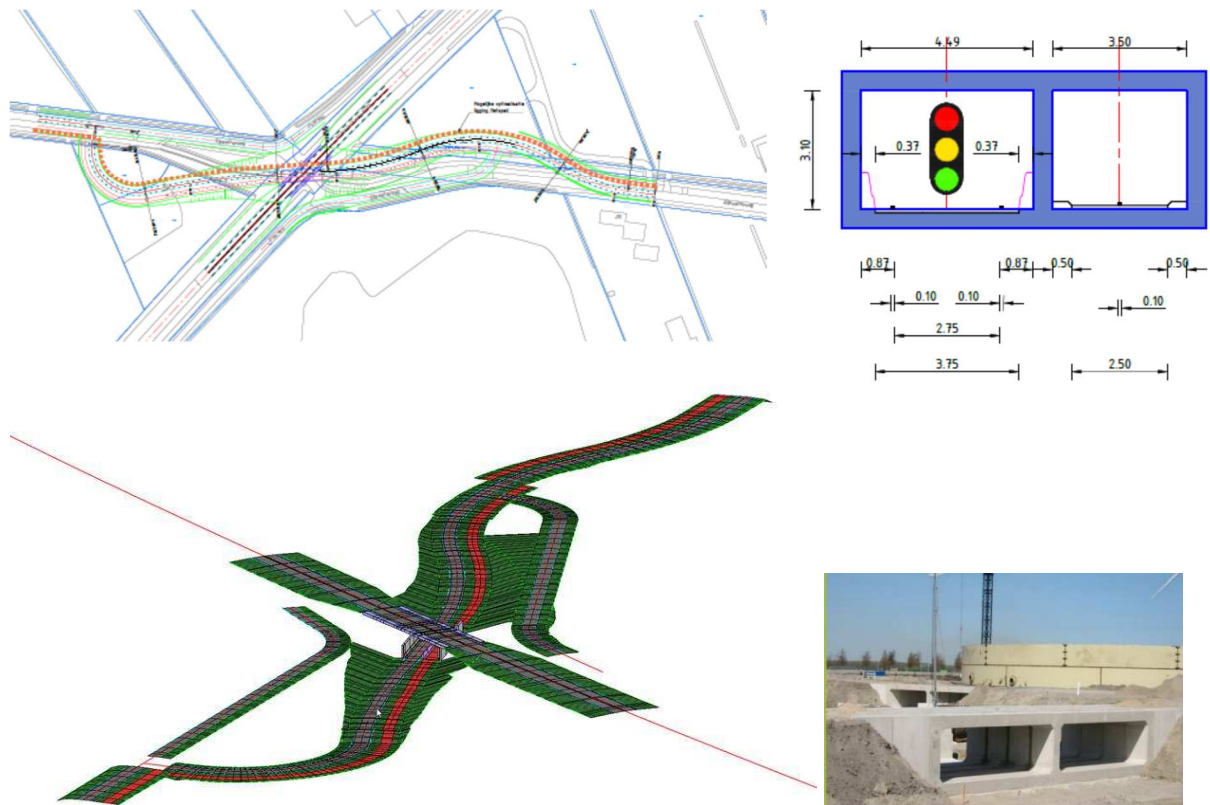
5.3.1 Algemeen

Door Sweco zijn voor zowel de tunnel in de Gijsselterweg, als de tunnel bij Berghuizen schetsontwerpen gemaakt en de kosten geraamd voor een versoerde variant. Deze versoering bestaat o.a. uit een verlaagde doorrijhoogte (maximale doorrijhoogte 2,5 m) en een ontwerpsnelheid van 30 km/uur. Naar verwachting kan meer dan 80% van alle verkeer gebruik maken van de nieuwe tunnel (personenauto's, bestelwagens (ca. 2 m hoog) en de gemiddelde tractor (2,5 m hoog). Moderne tractoren (hoogte van ca. 2,95 m), landbouwverkeer met hoge aanhangers, vrachtagens en ander hoger materieel kunnen geen gebruik maken van de tunnel.

De ontwerpsnelheid (30 km/uur) komt tot uiting in de zogenaamde top- en voetbogen van de tunnel. Door de ontwerpsnelheid worden deze 'afrondingen' onder en bovenaan de helling scherper, hetgeen een kortere tunnel tot gevolg heeft.

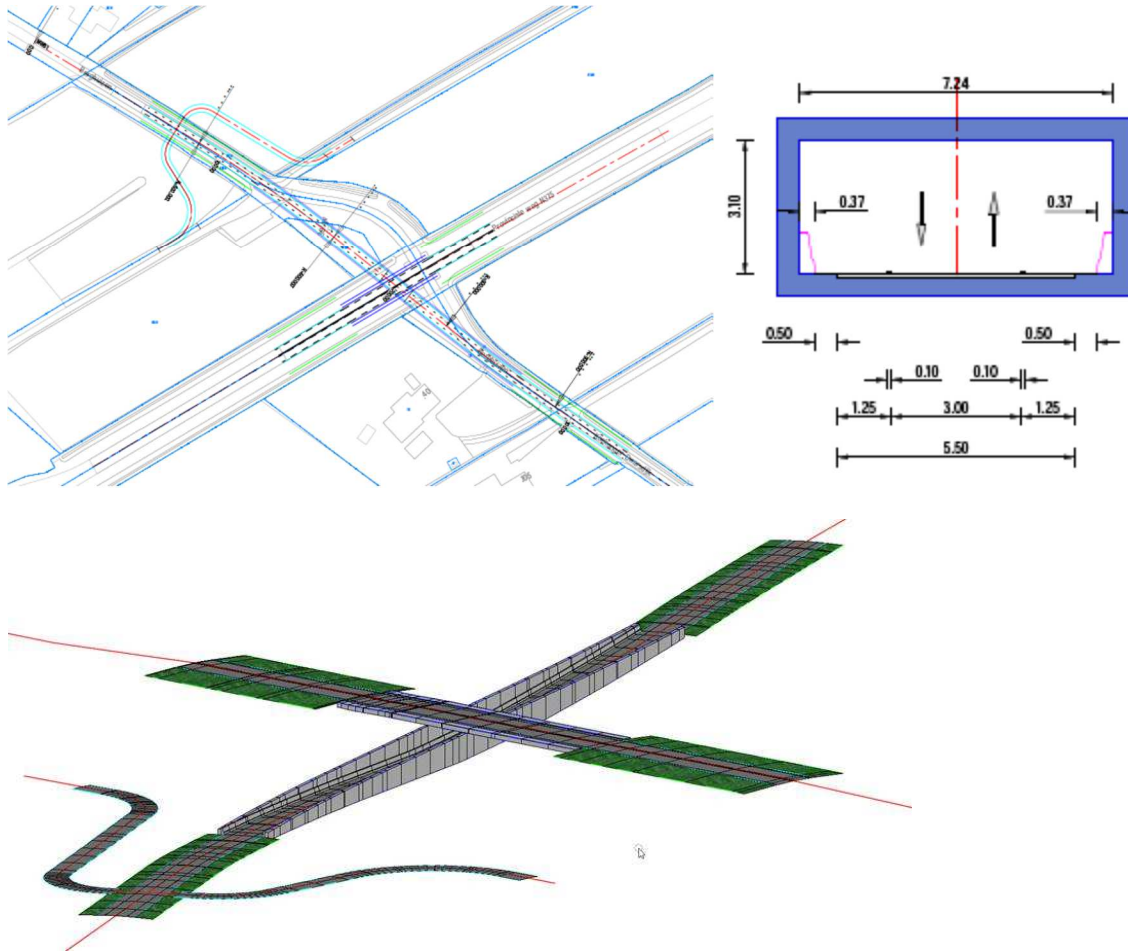
5.3.2 Gijsselterweg

De passeerhavens vervangen door een VRI. De positionering van passeerhavens onder in de tunnel is voor de kosten van de tunnel zeer ongunstig. Sweco heeft een schetsontwerp gemaakt voor een eenzijdige tunnel met een rijbaanbreedte van 2,75 m en een inwendige hoogte van 3,1 m. Vanwege de optimalisatie van de ligging van de tunnel wordt de bestaande fietstunnel gesloopt en opgenomen in de nieuwe tunnel (zie dwarsdoorsnede). De tunnel is niet voor alle verkeer toegankelijk (maximale doorrijhoogte 2,5 m). Moderne tractoren (hoogte van ca. 2,95 m), landbouwverkeer met hoge aanhangers, vrachtagens en ander hoger materieel kunnen geen gebruik maken van de tunnel. Dit verkeer kan via de rotonde in de Echtenseweg en de Postweg of via de N375 en vervolgens A28 rijden.



5.3.3 Berghuizen

Door Sweco is een 'versoberde' variant uitgewerkt. De passeerhavens komen te vervallen. Er is gekozen voor een rijbaanbreedte van 5,5 m met aan weerszijden schampstroken (2 x 0,5 m). De fietsers maken samen met het overige verkeer van dezelfde rijbaan. De hoogte van de tunnel is 3,1 m (zie dwarsdoorsnede). De tunnel is niet voor alle verkeer toegankelijk (maximale doorrijhoogte 2,5 m). Moderne tractoren (hoogte van ca. 2,95 m), landbouwverkeer met hoge aanhangers, vrachtagens en ander hoger materieel kunnen geen gebruik maken van de tunnel. Dit verkeer dient gebruik te maken van de rotonde bij Weerwille.



5.3.4 Kosten

Sweco heeft op basis van de uitgevoerde onderzoeken en de schetsontwerpen de kosten van de geoptimaliseerde ('versoberde') varianten geraamd. In onderstaande tabel zijn de geraamde kosten voor zowel de tunnel in de Gijsselterweg, als bij Berghuizen weergegeven.

	"Versoberde variant"
Gijsselterweg	5.1.2b
Berghuizen	5.1.2b

Alle bedragen excl. btw.

5.4 Conclusies

De door de werkgroep voorgestelde voorkeursvarianten voor de tunnels bij Berghuizen en in de Gijsselterweg kunnen niet binnen het taakstellende budget worden gerealiseerd. Er is sprake van een substantiële overschrijding van dit budget (kosten ca. €5.1.2b ; budget ca. € 3,85 miljoen). Als verklaring voor deze overschrijding kunnen de volgende verklaringen worden aangedragen:

- het taakstellende budget is gebaseerd op schetsontwerpen uit 2017. Het detailniveau van deze schetsen was zeer beperkt. Mede daardoor lijken de geraamde kosten te optimistisch ingeschat;
- de in 2017 opgestelde schetsontwerpen bleken tijdens het proces met de werkgroepen niet uitvoerbaar. Noodzakelijke aanpassingen aan het ontwerp hebben geleid tot extra kosten.
- uit het geotechnisch en geohydrologisch onderzoek is gebleken dat, zonder de noodzakelijke maatregelen, de overlast voor de omgeving (schade aan bebouwing, gewassen en natuur) aanzienlijk zal zijn. Dit resulteert in bepaalde bouwmethoden en maatregelen, welke sterk kostenverhogend zijn.

5.5 RISICO'S EN AANDACHTSPUNTEN

5.5.1 *Risico's*

- De maatgevende freatische grondwaterstand en maatgevende stijghoogtes zijn aannames. Er is nog geen langjarig beeld van de fluctuatie in de grondwaterstanden. De grondwaterstanden worden vanaf juni 2020 continue gemeten;
- In het ontwerp en de kostenramingen van de tunnel in de Gijsselterweg is geen rekening gehouden met het aanbrengen van een betonnen onderafdichting ter plaatse van de hellingen. Deze uitvoeringsmethode komt overeen met de huidige fietstunnel;
- De laagdikte en verticale doorlatendheid van de keileemlaag kan sterk variëren. Aanvullend onderzoek naar deze factoren is noodzakelijk. Uit dit onderzoek zou kunnen blijken dat een betonnen onderafdichting noodzakelijk is.

5.5.2 *Aandachtspunten vervolg*

- Optimaliseren tussenberm;
- Digitale terrein inmeting;
- 3D wegontwerp;
- Kabels en leidingen;
- Mogelijkheid noordelijke variant fietspad;
- Uitwerking kruispunt oplossing;
- Ontsluiting percelen;
- Grondwaterstanden vanaf december t/m maart beschouwen, periode waarin de hoogste grondwaterstanden voorkomen;
- Beschouwing drainkoffers versus kwelscherm(folie) Gijsselterweg. In de huidige raming voor de Gijsselterweg zijn investeringskosten meegenomen voor drainkoffers, zoals in de huidige situatie bij de fietstunnel ook van toepassing is;
- Onderzoek naar verticale doorlatendheid keileemlaag in verband met zeer grillig verloop, doorlaatfactor van grote invloed op kweldebiet;
- Een beschouwing bij de Gijsselterweg of een wegomleiding van de N375 mogelijk is, zodat de onderdoorgang in situ gebouwd kan worden in plaats van op een voorbouwlocatie;
- De geotechnische beschouwing is gemaakt op basis van expert judgement. In een volgende fase dienen keuzes onderbouwd te worden met behulp van berekeningen.

6. AFWEGINGEN EN KEUZES

6.1 *Afwegingen*

Het beschikbare budget (ca. € 3,85 miljoen) is niet toereikend voor de realisatie van beide door de werkgroep voorgestelde voorkeursvarianten voor de tunnels bij Berghuizen en in de Gijsselterweg. Er zullen derhalve keuzes moeten worden gemaakt. Deze keuzes kunnen bestaan uit alternatieve maatregelen of het beschikbaar stellen van aanvullende financiële middelen. Bij deze afwegingen dient rekening te worden gehouden met de onderstaande aspecten per locatie.

6.1.1 *Berghuizen*

Het opheffen van de oversteek, waarbij het dorp doorsneden wordt, is volgens de gemeente vanwege de sociale samenhang, kerk en school ongewenst. De provincie is van mening dat dit voor langzaam verkeer een

ongewenste situatie is. Naar mening van de provincie is de omrijtijd en – afstand voor landbouwverkeer en motorvoertuigen (maximaal 4 km) via de rotonde bij Weerwille beperkt. De gemeente is van mening dat deze route niet geschikt is voor extra landbouwverkeer en dat dit zonder maatregelen zal leiden tot onveilige situaties.

6.1.2 Gijsselterweg

Uit de extra bijeenkomsten is volgens de gemeente gebleken dat de omgeving wil dat de oversteek ten minste voor een beperkte groep weggebruikers behouden blijft. De oversteek heeft een functie voor landbouwverkeer en een aantal aangrenzende percelen (bijvoorbeeld het Vogelpark). Historisch gezien loopt de route van Ruinen naar Hoogeveen via de oversteek. Gemeente en provincie zijn het er over eens dat de verkeerskundig wenselijke route van Ruinen loopt via de N375 naar Hoogeveen via rotonde Echten.

6.2 Keuzes

Onderstaand zijn de diverse keuzes en mogelijkheden weergegeven.

1. Binnen het beschikbare budget (ca. € 3,85 miljoen exclusief btw)
 - a. Het realiseren van een rotonde (kosten ca. 5.1.2b excl. btw) bij Berghuizen. In een eerdere stadium is deze optie afgefallen vanwege de beperking van de doorstroming op de N375, de toename van brandstofverbruik en het feit dat de rotonde bij Weerwille op ca. 1,1 km afstand ligt;
 - b. Het realiseren van een eenzijdige tunnel voor landbouw- en gemotoriseerd verkeer, zoals voorgesteld door de werkgroep (kosten ca. 5.1.2b excl. btw conform raming Sweco). Opgemerkt dient te worden dat er twijfels bestaan over de waterdichtheid van de keileemlaag. Het aanbrengen van een eventueel noodzakelijk onderafdichting (beton) brengt extra kosten met zich mee.
2. Binnen het beschikbare budget (ca. € 3,85 miljoen exclusief btw)
 - a. Het realiseren van een rotonde (kosten ca. 5.1.2b excl. btw) bij Berghuizen;
 - b. Het realiseren van een 'versoberde' eenzijdige tunnel voor landbouw- en gemotoriseerd verkeer, gecombineerd met een nieuwe fietstunnel (kosten ca. 5.1.2b excl. btw conform raming Sweco). Niet alle verkeer kan door de hoogte beperking gebruik maken van de tunnel. Naar verwachting kan 80% van alle verkeer gebruik maken van de tunnel. Doordat de tunnel minder diep wordt aangelegd neemt het risico voor het doorbreken van de keileemlaag af. Het aanbrengen van een eventueel noodzakelijk onderafdichting (beton) brengt extra kosten met zich mee.
3. Verhoging van het budget met ca. 5.1.2b exclusief btw;
 - a. Het realiseren van een 'versoberde' tunnel voor fietsers, landbouw- en motorvoertuigen bij Berghuizen (kosten ca. 5.1.2b excl. btw conform raming Sweco). Niet alle verkeer kan door de hoogte beperking gebruik maken van de tunnel. Naar verwachting kan 80% van alle verkeer gebruik maken van de tunnel;
 - b. Het realiseren van een landbouwsluit in de Gijsselterweg en het verbreden (grasbetonstenen) van de Postweg-Zuid (kosten circa 5.1.2b excl. btw). Verkeer kan via de rotonde in de Echtenseweg via de N375 en A28 richting o.a. Hoogeveen. Provincie en gemeente Hoogeveen werken aan de verbetering van de verkeerssituatie bij de op- en afritten Fluitenberg. Of het verkeer kan via de rotonde in de Echtenseweg-Postweg-Zuid en de Gijsselterweg in de richting van o.a. Fluitenberg/Hoogeveen rijden. Deze oplossing zal leiden tot extra verkeer over de Postweg-Zuid. Verder neemt de bereikbaarheid van o.a. het Vogelpark af;
4. Verhoging van het budget met ca. 5.1.2b exclusief btw (totaal benodigd 5.1.2b excl. btw) ten behoeve van de 'versoberde' tunnels;
 - a. Het realiseren van een 'versoberde' tunnel voor fietsers, landbouw- en motorvoertuigen bij Berghuizen (kosten ca. 5.1.2b excl. btw conform raming Sweco). Niet alle verkeer kan door de hoogte beperking gebruik maken van de tunnel. Naar verwachting kan 80% van alle verkeer gebruik maken van de tunnel;
 - b. Het realiseren van een 'versoberde' eenzijdige tunnel voor landbouw- en gemotoriseerd verkeer, gecombineerd met een nieuwe fietstunnel (kosten ca. 5.1.2b excl. btw conform raming Sweco). Niet alle verkeer kan door de hoogte beperking gebruik maken van de tunnel. Naar verwachting kan 80% van alle verkeer gebruik maken van de tunnel. Doordat de tunnel minder diep wordt aangelegd neemt het risico voor het doorbreken van de

keileemlaag af. Het aanbrengen van een eventueel noodzakelijk onderafdichting (beton) brengt extra kosten met zich mee.

5. Maximaal verhoging van het budget met ca. 5.1.2b exclusief btw (totaal benodigd 5.1.2b excl. btw) ten behoeve van de 'versoberde' tunnels;
 - a. Het realiseren van een eenzijdige tunnel voor fietsers, landbouw- en motorvoertuigen, zoals voorgesteld door de werkgroep (kosten ca. 5.1.2b excl. btw conform raming Sweco);
 - b. Het realiseren van een eenzijdige tunnel voor landbouw- en gemotoriseerd verkeer, zoals voorgesteld door de werkgroep (kosten ca. 5.1.2b excl. btw conform raming Sweco). Opgemerkt dient te worden dat er twijfels bestaan over de waterdichtheid van de keileemlaag. Het aanbrengen van een eventueel noodzakelijk onderafdichting (beton) brengt extra kosten met zich mee.

Gijsselterweg

	Voorkeursvariant	Versoberde variant	Afsluiten (landbouwsluit)	Rotonde
Functionaliteit	Eenzijdig Regulering: passeerhavens	Eenzijdig Regulering: d.m.v. VRI	Oversteek voor landbouwverkeer	Vormt een extra ontsluiting voor de omgeving op de N375
Doorijhoogte	4,6 m	3,1 m	Onbeperkt	Onbeperkt
Fietsers	Bestaande tunnel en helling	In nieuwe tunnel gescheiden van mvt. Hellingspercentage: 3,5% Fietser kruisen de Gijsselterweg	Via bestaande tunnel	Via oversteken bij de rotonde of door bestaande tunnel
Sociale veiligheid	Zicht op fietspad en -tunnel verbeterd	Zicht op fietspad en -tunnel verbeterd	Minder verkeer. Dus neemt af.	- Bij gelijkvloerse oversteek fietsers: beter - fietstunnel: meer verkeer. Dus meer sociale controle
Verkeersveiligheid	Snelheid remmende maatregelen noodzakelijk Zicht passeerhavens beperkt	Ontwerpsnelheid 30 km/uur Voldoende zicht door de tunnel Toegangsregeling VRI	Meer verkeer over de Postweg-Zuid	Rotonde is veilige optie in de N375, maar zorgt mogelijk wel voor een afname van de verkeersveiligheid op de Achterma en Gijsselterweg. Oversteek bij rotondes voor fietsers aandachtspunt.
Impact op omgeving	Impact op NNN (kap bomen en m2) Mogelijke geringe toename verkeer op de Achterma/Gijsselterweg	Impact op NNN (kap bomen en m2) Mogelijke geringe toename verkeer op de Achterma/Gijsselterweg	Geen impact op NNN Verkeersintensiteit op Achterma/Gijsselterweg neemt fors af. Toename verkeer via Postweg-Zuid.	Impact op NNN beperkt (minder dan bij de tunnel) Toename verkeer op de Achterma en Gijsselterweg door directe aansluiting op N375
Beperking	Geen. Voor zeer groot (landbouw)verkeer is de aansluiting Postweg-Zuid met de Gijsselterweg erg krap	Groter en zwaarder verkeer moet via de rotonde Echtenseweg rijden	Autoverkeer via rotonde Echtenseweg en Postweg-Zuid	Beperking voor doorstroming op N375 en meer afremmen en optrekken verkeer (toename brandstofverbruik, emissies en geluid)
Kosten	5.1.2b		incl. aanpassingen Postweg	Ca. 5.1.2b excl. aanpassingen aan overige infra

Berghuizen

	Voorkeursvariant	Versoberde variant	Fietstunnel	Afsluiten (landbouwsluit)	Rotonde
Functionaliteit	Eenzijdig Regulering: passeerhavens	Tweezijdig	Alleen voor fietsers. Gemotoriseerd verkeer moet via Weerwille omrijden	Oversteek voor landbouwverkeer	Vormt een extra ontsluiting voor de omgeving op de N375
Doorrijhoogte	4,6 m Gemotoriseerd verkeer 2,6 m Fietsers	3,1 m	2,6 m	Onbeperkt	Onbeperkt
Fietsers	Fietsers op gescheiden gedeelte in de tunnel. Hellingspercentage: 3%	In nieuwe tunnel op de rijbaan met overige verkeer. Hellingspercentage: 3,5%	Door de tunnel	Via de oversteek	Via oversteken bij de rotonde
Sociale veiligheid	Minder doordat fietser door de tunnel rijdt.	Minder doordat fietser door de tunnel rijdt.	Neemt af. Geen gemengd verkeer en fietsers rijden door tunnel.	Minder verkeer. Dus neemt af.	Goed
Verkeersveiligheid	Snelheid remmende maatregelen Passeerhavens aan één zijde, daardoor beperkt zicht vanuit de passeerhavens	Ontwerpsnelheid 30 km/uur Voldoende zicht door de tunnel	Meer verkeer via de Boverhofsweg-Weerwille en Buitenhuizerweg en langs bebouwing Berghuizen en Weerwille.	Geen veilige oversteek voor fietsers. Meer verkeer via de Boverhofsweg-Weerwille en Buitenhuizerweg en langs bebouwing Berghuizen en Weerwille.	Rotonde is veilige optie in de N375, maar zorgt mogelijk wel voor een toename van het verkeer op o.a. de Koekanger Dwarsdijk-Berghuizen. Oversteek bij rotondes voor fietsers aandachtspunt.
Impact op omgeving	Er moeten bestaande bomen worden gekapt. Marginale impact op NNN	Er moeten bestaande bomen worden gekapt. Marginale impact op NNN	Dorp wordt al doorsneden door N375. Opheffen verbinding voor gemotoriseerd verkeer is zeer slecht voor sociaal-maatschappelijke structuur	Dorp wordt al doorsneden door N375. Opheffen verbinding voor gemotoriseerd verkeer is zeer slecht voor sociaal-maatschappelijke structuur	Ruimtelijke inpassing (Berghuizen 40) Toename verkeer op de Koekanger Dwarsdijk-Berghuizen??
Beperking	Geen.	Groter en zwaarder verkeer moet via de rotonde Weerwille rijden	Fietstunnel is niet geschikt voor gemotoriseerd verkeer. Negatief effect op sociaal-maatschappelijke structuur	Landbouwsluit is niet toegankelijk voor auto's. Voor fietsers blijft situatie ongewijzigd. Negatief effect op sociaal-maatschappelijke structuur	Beperking voor doorstroming op N375 en meer afremmen en optrekken verkeer (toename brandstofverbruik, emissies en geluid)
Kosten Excl. btw	5.1.2b		excl. (berm)maatregelen onderliggend wegennet	Ca. 5.1.2b,- excl. (berm)maatregelen onderliggend wegennet	Ca. 5.1.2b excl. aanpassingen aan overige infra

Date : 1-4-2021 09:15:55

From : "

To : " goudappel.nl

Cc : " dewoldenhoogeveen.nl, " dewoldenhoogeveen.nl

Subject : oversteek Gijssesterweg

Attachment : image001.png;

Hallo

De provincie en gemeente hebben afspraken gemaakt over de maatregel in de Gijssesterweg bij de N375. De huidige oversteek wordt vervangen door een eenzijdige tunnel. Binnen de werkgroep heerst grote verdeeldheid. Een deel van de werkgroep (bewoners Gijssesterweg en Achterma) willen bij voorkeur helemaal geen verbinding meer. Zij zijn bang voor extra verkeersoverlast, toename verkeersonveiligheid (route met veel bomen langs de weg) en slachtoffers onder de dieren (dassen, reeën etc). Anderen ('oud Ruiners') willen een volledige verbinding. Zij zien de route over de Gijssesterweg richting Hoogeveen als een oude route, welke al generatieslang wordt gebruikt. Ondanks het feit dat de N375-A28 deze functie heeft overgenomen. Gemeente Hoogeveen, provincie en Rijk werken samen aan de verbetering van de afslag Fluitenberg (A28). Door de aanleg van een rotonde zal de doorstroming verbeteren en zullen problemen op de afrit oplossen.

Onder onafhankelijk voorzitterschap is de werkgroep in 2018 tot een compromis gekomen. Een maatregel met een beperking. Dit is tot uitdrukking gekomen in een eenzijdige tunnel met snelheid remmende maatregelen. Deze tunnel lijkt binnen het budget realiseerbaar.

Bij de eigenaar van het Vogelpark en Dorpsbelangen bestaat ook nog wel de optie voor een rotonde. De provincie heeft altijd aangegeven hier geen rotonde te willen. Het zorgt voor een beperking van de dorstroming en op korte afstand (ca. 1,2 km) is een rotonde in de Echtenseweg aanwezig. Verkeer vanuit Ruinen kan hier de N375 richting Pesse of Meppel opdraaien. Verder ontstaat er een directe toegang tot het Vogelpark en o.a. de Marke van Ruinen (recreatiepark wordt uitgebreid) dit zal leiden tot een toename van verkeer op de Gijssesterweg en Achterma.

Wij willen toch graag de effecten van een rotonde in de Gijssesterweg in beeld hebben. Dit vanwege het feit dat enkele leden van de werkgroep zullen vragen waarom een rotonde bij Berghuizen wel mogelijk is. Kan jij op een vergelijkbare wijze als bij Berghuizen (in een afzonderlijke rapportage) de effecten van een rotonde op de Gijssesterweg in beeld brengen? Kan jij hiervoor een aanvullende offerte opstellen?

Ik stuur je vandaag de beschikbare gegevens.

Met vriendelijke groet,

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592)

E-mail: [drenthe.nl](mailto:@drenthe.nl)

Werkdagen: maandag t/m vrijdag

Date : 1-4-2021 08:09:44

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl, " [redacted] [redacted] drenthe.nl, " [redacted]

[redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Subject : FW: N375 ODG: ontwerpnotitie + bijlagen

Attachment : Bijlagen SWNL0274849.zip;SWNL0274849 SO-ontwerpnnotitie rev1.0_definitief.pdf;image002.jpg;

Hallo allemaal,

Bijgevoegd treffen jullie de rapportage van de second-opinion, incl. bijlagen aan.

Groeten,

Van: [redacted] sweco.nl>

Verzonden: donderdag 1 april 2021 7:27

Aan: [redacted] <[redacted]@sweco.nl> drenthe.nl>

CC: [redacted] sweco.nl>

Onderwerp: N375 ODG: ontwerpnotitie + bijlagen

Goedemorgen [redacted]

Hierbij de definitieve ontwerpnotitie, inclusief alle bijlagen behorend bij de notitie.

Volgens mij zou het pakket compleet moeten zijn met de tekeningen, ramingen en notitie. Mocht ik toch iets vergeten zijn of er is iets onjuist, dan hoor ik dat graag.

Bedankt voor de samenwerking.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
De Bilt
M+31 6 [redacted]

[redacted] [sweco.nl](mailto:[redacted]@sweco.nl)

Sweco Nederland B.V.

De Holle Bilt 22

3732 HM De Bilt

T +31 88 811 66 00

Handelsregister 30129769

www.sweco.nl

SWECO 

Date : 30-3-2021 15:31:58

From : "

To : " dewoldenhoogeveen.nl" dewoldenhoogeveen.nl, "

dewoldenhoogeveen.nl, " drenthe.nl

Subject : overleg N375

Attachment : notitie proces stavaza en vervolg N375 Duurzaam veilig 20210324.pdf;Bestuursovereenkomst N375 Duurzaam Veilig (getekende versie).pdf;image001.png;

Hallo allemaal,

Sinds begin 2019 werken wij aan de uitvoering van de bestuursovereenkomst 'N375 Duurzaam Veilig' (zie bijlage). In 2019 en in de eerste helft van 2020 hebben we met werkgroepen (Gijsselte en Berghuizen) aan de variantenstudie voor de tunnels gewerkt en zijn we tot voorkeursvarianten gekomen. In het afgelopen half jaar hebben we onderzoeken naar de bodemopbouw uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek hebben we vertaald naar bouwmethoden en deze op kosten gezet. Wij komen tot de conclusie dat de bodemopbouw bij Berghuizen zeer ongunstig is en dat de kosten niet binnen het overeengekomen taakstellend budget passen. Wij zullen, overeenkomst de afspraken in de bestuursovereenkomst, op zoek moeten naar versoeringen. Deze zouden bv kunnen bestaan uit een rotonde bij Berghuizen en een (versoerde)tunnel bij Gijsselte. Op korte termijn starten wij een onderzoek naar de effecten van een rotonde bij Berghuizen (toename verkeer). De uitkomsten besproken met de wethouder. Aansluitend willen wij de werkgroepen op de hoogte stellen van de stand van zaken. Dit zal waarschijnlijk medio mei het geval zijn. Naar het zich laat aanzien is het dan nog niet mogelijk dit overleg fysiek te laten plaatsvinden.

en ik willen graag jullie bijpraten over de stand van zaken en van gedachten wisselen over het vervolg (communicatie en participatie).

Past dat op:

7 april: hele dag

14 april: hele dag

15 april: tussen 8.30 en 9.30 uur

20 april: 's middags

21 april: hele dag

22 april: tussen 8.30 en 9.30 uur

In de bijlage heb ik een notitie gevoegd, welke een inzicht geeft in het verloop van het project vanaf 2017.

Met vriendelijke groet,

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592)

E-mail: drenthe.nl

Werkdagen: maandag t/m vrijdag

Date : 16-3-2021 16:25:09

From : "

To : "Cees Bijl" drenthe.nl

Cc : " drenthe.nl, "Eddy Diekema" drenthe.nl

Subject : Bestuurlijk overleg N375 Duurzaam veilig

Attachment : notitie stuurgroep N375 Duurzaam Veilig 22-3-22.pdf;notitie proces stavaza en vervolg N375 Duurzaam veilig 20210315.pdf;image001.png;

Hallo Cees,

Op 22 maart a.s. staat het BO met wethouder Hilda Mulder gepland. In de bijlage tref je de volgende notities aan:

- Notitie 'stand van zaken'. Ik heb hierin getracht het gehele proces vanaf eind 2015 tot heden weer te geven. Dit dient meer als achtergrond informatie, mede voor de te maken keuzes;
- Notitie 'N375 Duurzaam Veilig BO 22 maart 2021'. In deze notitie heb ik de uitkomsten van de diverse onderzoeken en bevindingen zo beknopt mogelijk getracht weer te geven.

Het komt er op neer dat we veel te weinig budget hebben voor de realisatie van de voorkeursvarianten in Berghuizen en Gijsselte. De totale kosten bedragen ca. 5.1.2b excl. btw (budget ca. € 3,85 miljoen excl btw). De hogere kosten kunnen worden verklaard door:

- het taakstellende budget is gebaseerd op schetsontwerpen uit 2017. Het detailniveau van deze schetsen was zeer beperkt. Mede daardoor lijken de geraamde kosten te optimistisch ingeschat;
- de in 2017 opgestelde schetsontwerpen bleken tijdens het proces met de werkgroepen niet uitvoerbaar. Noodzakelijke aanpassingen aan het ontwerp hebben geleid tot extra kosten.
- uit het geotechnisch en geohydrologisch onderzoek is gebleken dat, zonder de noodzakelijke maatregelen, de overlast voor de omgeving (schade aan bebouwing, gewassen en natuur) aanzienlijk zal zijn. Dit resulteert in bepaalde bouwmethoden en maatregelen, welke sterk kostenverhogend zijn. Dit is met name het geval in Berghuizen (geraamde kosten 2017: 5.1.2b en 2021: 5.1.2b

Wij hebben ook per locatie een 'versoberde' tunnel onderzocht. Deze versobering komt met name tot uitdrukking in de inwendige hoogte (3,1 m). Dit resulteert in een maximale doorrijhoogte van ca. 2,5 m. Naar verwachting kan ca. 80% van alle verkeer gebruik maken van deze tunnel. Hogere landbouwvoertuigen en vrachtwagens moeten via de rotondes bij Weerwille of in de Echtensweg rijden. De versobering levert wel een besparing in de kosten op (totaal geraamd: 5.1.2b excl. btw), maar leidt nog niet tot een investering binnen het taakstellende budget.

Teneinde binnen het taakstellende budget te blijven, blijven er naar mijn mening de volgende opties reële opties over:

1. Realisatie rotonde bij Berghuizen (kosten ca. 5.1.2b excl. btw) en een eenzijdige tunnel volgens de voorkeursvariant van de werkgroep (kosten 5.1.2b excl. btw). Opgemerkt dient te worden dat de rotonde bij Weerwille op ca. 1,1 km van de oversteek bij Berghuizen is gelegen en dat een extra rotonde niet gunstig is voor de doorstroming op de N375 en het brandstofverbruik. Een volledige afsluiting van de oversteek bij Berghuizen is niet gewenst en een fietstunnel zou leiden tot extra verkeer over de gemeentelijke wegen richting de rotonde bij Weerwille. Deze wegen zijn volgens de gemeente niet ingericht op een toename van de intensiteit en zou vooral voor de fietsers leiden tot gevaarlijke situaties op deze wegen. In de kostenraming van de tunnel bij Gijsselte is ter plaatse van de hellingen geen rekening gehouden met onderaflichting (bv. beton). De aanwezige keileemlaag kan deze afdichtende functie invullen, mits deze van voldoende dikte en samenstelling (waterdoorlatendheid) is. Wij hebben nog geen volledig beeld van de dikte en samenstelling. Dit komt mede doordat we in het bosperceel aan de noordwestzijde niet hebben kunnen sonderen door de vele bomen. Er bestaat dus een kans dat we wel aanvullende maatregelen (onderaflichting met bv beton) moeten aanbrengen en we daarmee het budget overschrijden;
2. Realisatie rotonde bij Berghuizen en een 'versoberde tunnel' bij Gijsselte (geraamde kosten ca. 5.1.2b excl. btw). Door de hoogtebeperking moet een deel van het verkeer (vrachtwagens en hoger landbouwverkeer) via de rotonde in de Echtensweg rijden. De Postweg-Zuid wordt hierdoor mogelijk extra belast. In de praktijk blijkt dit verkeer vaak de oversteek te mijden en ook via de Postweg te rijden. De maatregelen kunnen ruim binnen het beschikbare budget worden gerealiseerd, waardoor er ruimte is voor tegenvallers (eventuele onderaflichting tunnel) of extra maatregelen langs de Postweg (bv grasbetonstenen). Door de geringe doorrijhoogte (1,5 m minder hoog) is de kans dat we de leemlaag doorgraven of in dikte minimaliseren een stuk kleiner geworden.

Het aanbrengen van een rotonde lijkt mij wel verdedigbaar (richting Gijsselte/Ruinen). Immers:

- De oversteek bij Berghuizen is voor de samenhang in het dorp van belang. Daardoor is volledige afsluiting of een landbouwsluit geen optie;
- Een fietstunnel (kosten ca. 5.1.2b excl. btw) zou een optie voor het langzaam verkeer kunnen zijn. Het overige verkeer dient dan via de gemeentelijke wegen (maximaal 4 km omrijden) te rijden. Dit zou volgens de gemeente kunnen leiden tot gevaarlijke situaties
- Een eenzijdige tunnel voor fietsers, landbouw- en motorvoertuigen is erg kostbaar en gezien het geringe gebruik (ca. 550 mvt/etmaal) maatschappelijk niet wenselijk.

De situatie bij Gijsselte is anders. De oversteek is niet binnen het dorp gelegen en maakt deel uit van een doorgaande verbinding tussen Ruinen en Hoogeveen. Een rotonde in de Gijsselterweg heeft een aanzienlijke impact op de omgeving (NNN) en vormt een extra aansluiting op de N375,

waardoor het verkeer op de Gijsseltweg en de Achterma zal gaan toenemen. De werkgroep heeft in 2018 een verbinding met een beperking voorgedragen. Deze beperking bestaat uit de eenzijdigheid van de tunnel en aanvullend te nemen snelheid remmende maatregelen in de Gijsselterweg. Een rotonde past dus niet binnen deze afspraken.

Ik ligt donderdag graag e.e.a nader toe.

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [Redacted]

E-mail: [Redacted]@drenthe.nl

Werkdagen: maandag t/m vrijdag

Date : 12-3-2021 15:15:02

From : "

To : " [redacted]@drenthe.nl, " [redacted]@dewoldenhoogeveen.nl

Subject : FW: N375 ODG: ontwerpnotitie + ramingen

Attachment : 377107-W502-10-NOT-02 SO-ontwerpnotitie, rev1.0.docx;Bijlage 5_SSK ODG Berghuizen A2 10-03-2021.pdf;Bijlage 8_SSK ODG Gijssesterweg A2 10-03-2021.pdf;image001.jpg;

Hallo [redacted] en [redacted]

Bijgevoegd treffen jullie de concept-ontwerpnotitie (uitgevoerde werkzaamheden Sweco) en de aangepaste ramingen. Er bleek iets niet goed te zitten in de ramingen. Er blijkt een nieuw SSK-model te zijn, met nieuwe codes. De kostendeskundige was hier nog niet helemaal in thuis, waardoor er dubbelingen in zaten. Verder hebben ze de uitgangspunten van hun ramingen (o.a. straatwerk) afgestemd op de ramingen van [redacted]

Sweco kijkt nog even vluchtig naar de optie de N375 op te hogen. Naar verwachting levert dit niet veel op. De N375 moet over ruim 300 m worden opgehoogd en gedurende langere tijd worden afgesloten. De ruimtelijke impact is aanzienlijk. Vooral bv de woning van [redacted]. Dit kan je wellicht ondervangen door een 'verticale constructie'. Hierdoor wordt het ruimtebeslag kleiner, maar zullen de kosten toenemen. Verder moeten er na alle waarschijnlijkheid geluidswerende maatregelen langs de N375 aangebracht worden. De ophoging en de schermen vormen een aanzienlijke aantasting van de ruimtelijke kwaliteit. Overigens lopen we ook mogelijk het risico dat het als een reconstructie van de N375 dient te worden aangemerkt en dat we ook op nadere plaatsen langs de N375 maatregelen moeten nemen. Al met al lijkt de financiële besparing niet groot, maar is de impact op de omgeving erg groot. [redacted] (Sweco) oriënteert zich intern nog even op het geluidaspect.

De tunnels Berghuizen (ca. 5.1.2b [redacted]) en Gijssesterweg (ca. 5.1.2b [redacted]) kunnen niet binnen het beschikbare budget (ca. 5.1.2b [redacted]) worden gerealiseerd. Er moeten dus keuzes worden gemaakt.

Groeten,

Van: [redacted] <[redacted]@sweco.nl>

Verzonden: donderdag 11 maart 2021 14:59

Aan: [redacted] <[redacted]@drenthe.nl>

CC: [redacted] <[redacted]@sweco.nl>

Onderwerp: N375 ODG: ontwerpnotitie + ramingen

Goedemiddag [redacted]

Bij deze de ontwerpnotitie en de investeringsramingen van Gijssesterweg en Berghuizen.

We komen uit op de volgende investeringskosten:

- Berghuizen: 5.1.2b [redacted]
- Gijssesterweg: 5.1.2b [redacted]

Morgenochtend kunnen we een en ander toelichten en doorspreken.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
De Bilt
M+31 6 [redacted]
[redacted] sweco.nl

Sweco Nederland B.V.
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
T +31 88 811 66 00
Handelsregister 30129769
www.sweco.nl



Date : 22-2-2021 14:15:59

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl, " [redacted] [redacted] drenthe.nl, " [redacted]

[redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Subject : Berghuizen en Gijssesterweg

Attachment : 377104-W502-11-01-01-A0.2.pdf;377104-W502-11-01-02-A0.2.pdf;image001.png;image002.png;

Hallo [redacted] en [redacted]

Bijgevoegd treffen jullie de schetsontwerpen van Berghuizen en Gijssesterweg aan. Op basis van deze schetsontwerpen gaat Sweco de damwanden en bemaling bepalen en de kosten ramen.

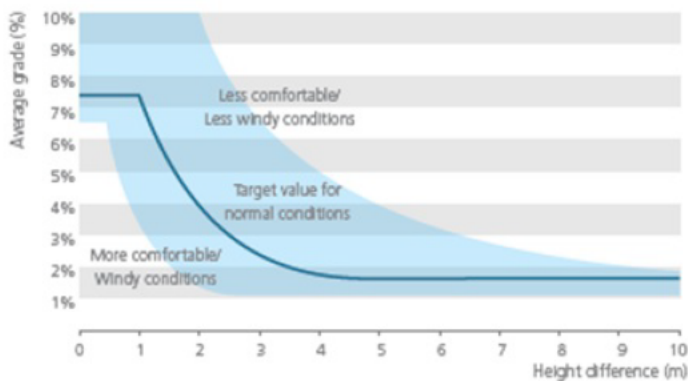
Uitgangspunt voor beide tunnels is een verlaagde doorrijhoogte (3,1 m). Verder heb ik aangegeven dat er uitgegaan kan worden van een maximumsnelheid van 30 km/uur. Dit i.v.m. de top- en voetbogen (lengte hellingen).

Bij de Gijssesterweg was het nog steeds enorm puzzelen. Door de beperkte ruimte en de aansluiting met de bestaande infrastructuur, ontkomen we niet aan een schuine kruising met de N375. Bij het Suikerveen dienen we binnen het bestaande profiel (in ieder geval niet verder dan de droge berm-sloot) te gaan. Verder dienen de aansluitingen met de Postweg aan zowel de Noord, als de Zuidzijde goed te worden vormgegeven en dient het huis van de familie Smit bereikbaar te zijn. Sweco gaat nu uit van een eenzijdige tunnel (met VRI) met een afzonderlijk ruimte voor de fiets. De bestaande fietstunnel wordt gesloopt.

Bij Berghuizen was het ook enorm puzzelen. De fietsers zitten nu op de rijbaan. Maximum hellingspercentage voor de fietsers (3,5%; was in eerste ontwerp 3%). Door deze maatregelen (maximum snelheid 30 km/uur, beperkte doorrijhoogte en iets steilere helling) slagen we er in de percelen goed te ontsluiten. Wij hebben de breedte van de huidige weg (tunnel dus in twee-richtingen) aangehouden. Dit hebben we ook gedaan vanwege het feit dat de fietsers op de rijbaan zitten.

Zoals aangegeven zal Sweco eind week 9 haar resultaten opleveren. Deze wil ik tijdens ons overleg op 9 maart bespreken. Op 22 maart is het bestuurlijk overleg gepland. Tussen 9 en 22 maart kunnen wij de oplegnotitie voor het BO maken en aanleveren.

Onderstaande figuur kwam ik tegen in een rapport van IPV Delft. Het geeft bij een hoogte verschil en hellingspercentage het comfort weer.



Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

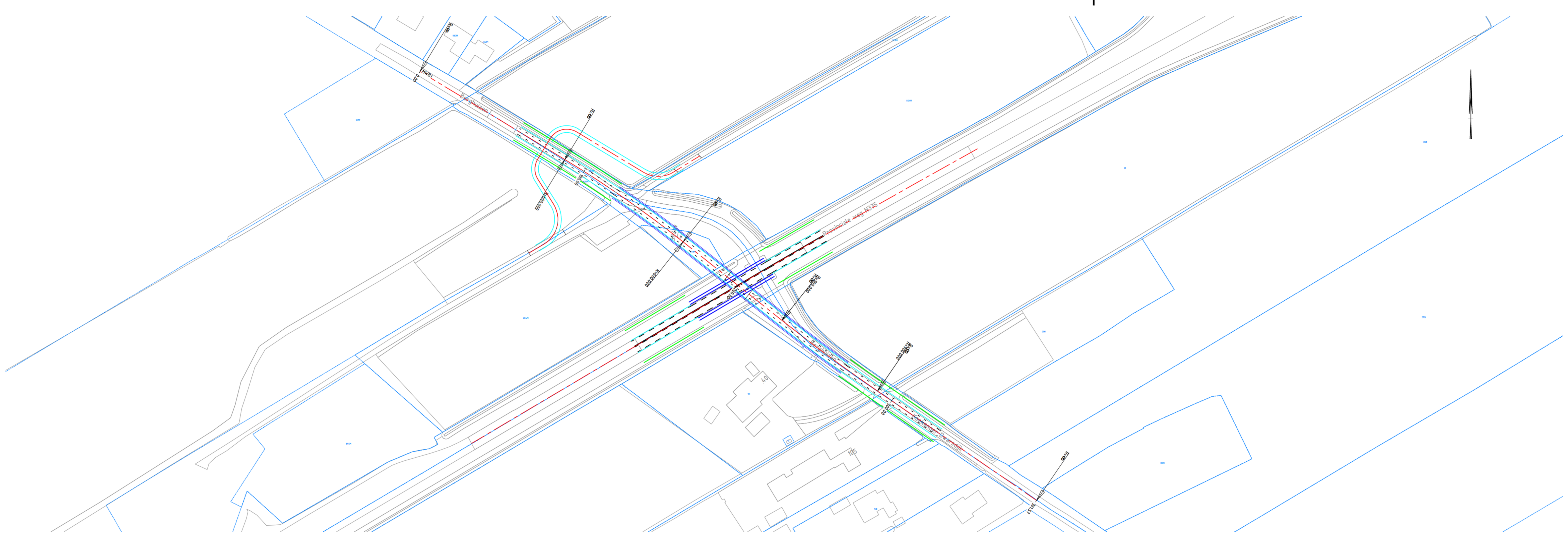
Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

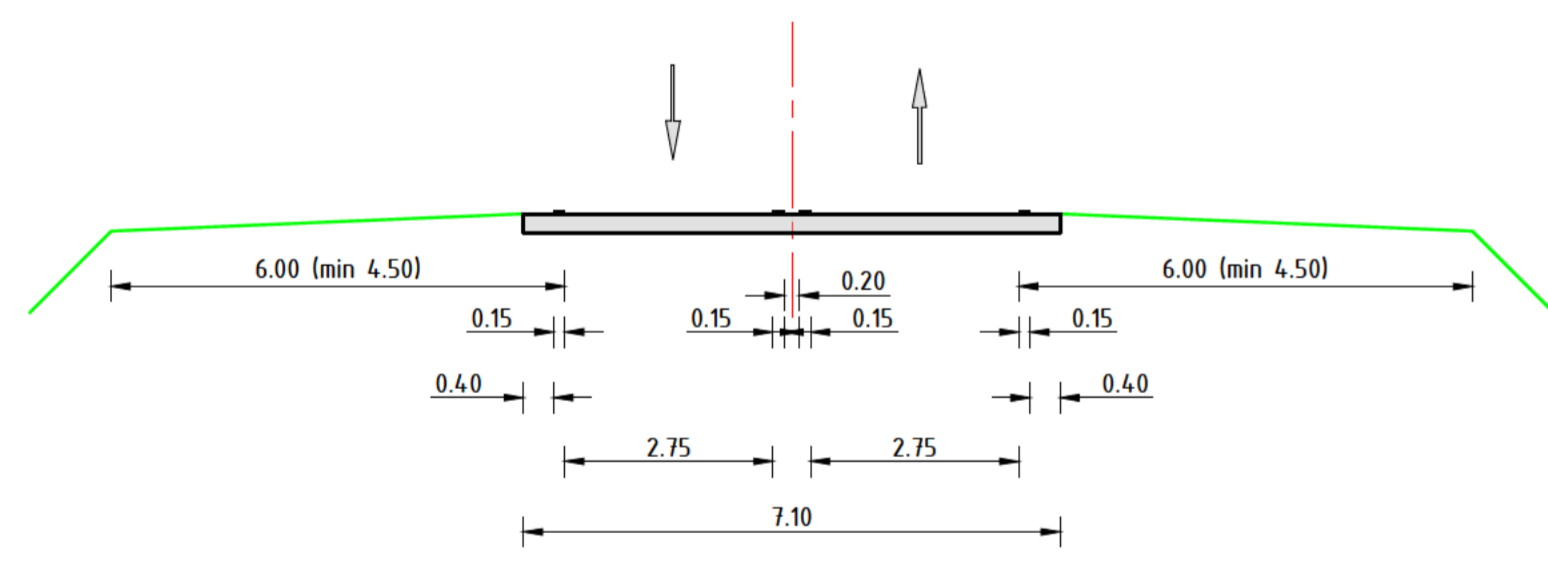
Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted] drenthe.nl

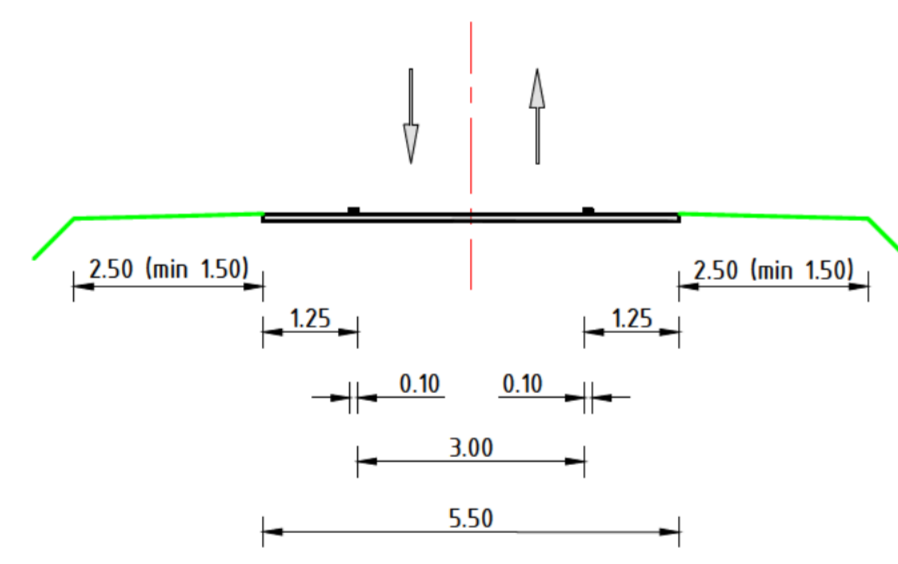
Werkdagen: maandag t/m vrijdag



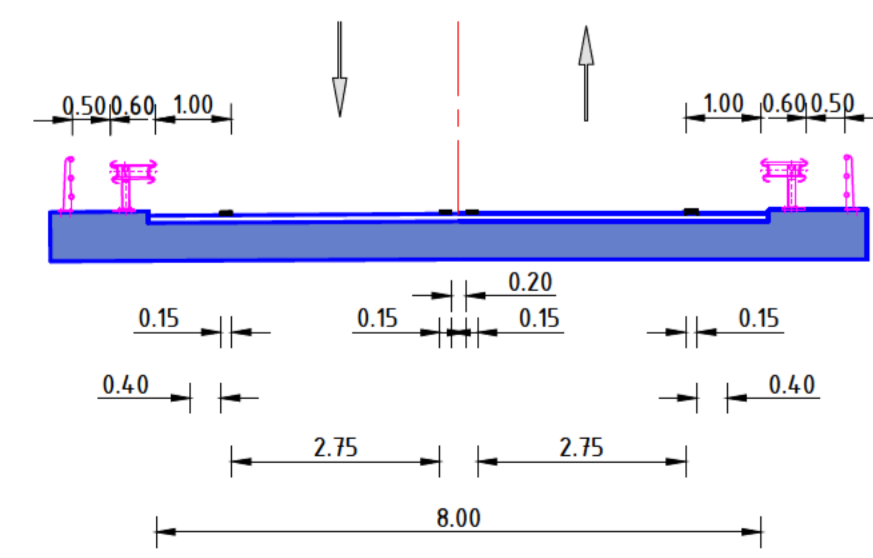
Situatie
Schaal 1:1000



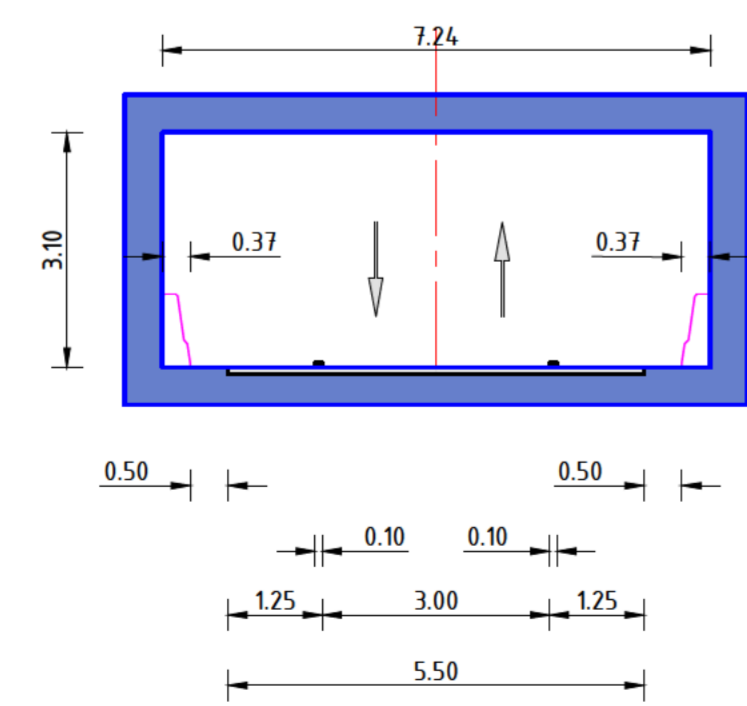
N375 Gebiedsontsluitingsweg 1x2



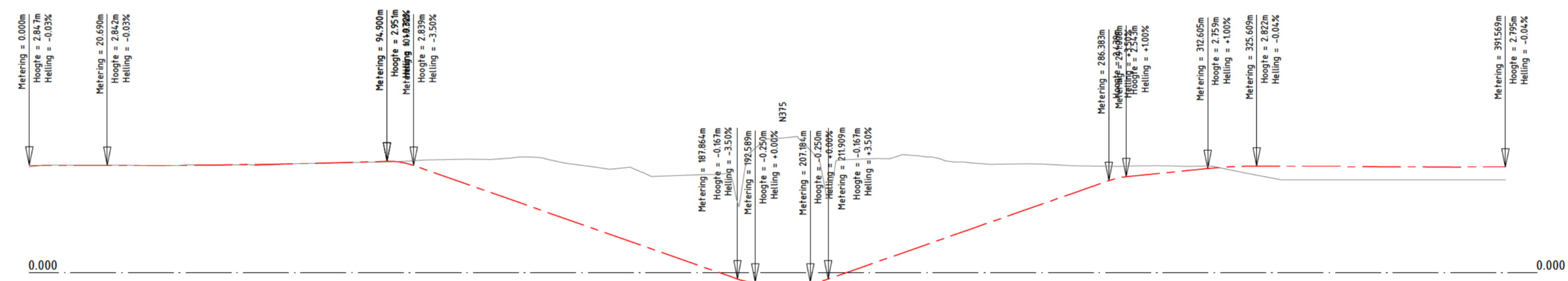
ETW+suggestiestroken



N375 Gebiedsontsluitingsweg 1x2 t.p.v. kunstwerk



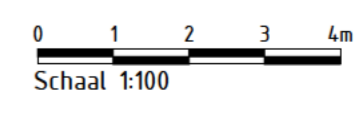
ETW+suggestiestroken t.p.v. kunstwerk



Metering	0.000	10.000	20.000	30.000	40.000	50.000	60.000	70.000	80.000	90.000	100.000	110.000	120.000	130.000	140.000	150.000	160.000	170.000	180.000	190.000	200.000	210.000	220.000	230.000	240.000	250.000	260.000	270.000	280.000	290.000	300.000	310.000	320.000	330.000	340.000	350.000	360.000	370.000	380.000	390.000		
Ontwerphoogte	2.846	2.845	2.842	2.841	2.845	2.854	2.861	2.864	2.890	2.905	2.936	2.991	2.958	2.928	3.001	3.093	2.949	2.798	2.370	2.567	2.601	2.851	3.373	2.802	3.006	3.076	3.051	2.790	2.878	2.871	2.831	2.820	2.832	2.833	2.820	2.814	2.804	2.842	2.842	2.842	2.842	2.796
Bestaande hoogte	2.846	2.845	2.842	2.841	2.845	2.854	2.861	2.864	2.890	2.905	2.936	2.991	2.958	2.928	3.001	3.093	2.949	2.798	2.370	2.567	2.601	2.851	3.373	2.802	3.006	3.076	3.051	2.790	2.878	2.871	2.831	2.820	2.832	2.833	2.820	2.814	2.804	2.842	2.842	2.842	2.842	2.796
Horizontaal	R=∞		R=∞		R=∞		R=∞		R=∞		R=∞		R=∞		R=∞		R=∞		R=∞		R=∞		R=∞		R=∞		R=∞		R=∞		R=∞		R=∞		R=∞		R=∞		R=∞			
Verticaal	Helling=-0.03% i=10.000		R=2125.375 i=74.209		R=190.000 i=17.071		Helling=-3.50% i=85.946		R=135.000 i=4.725		R=135.000 i=4.725		Helling=3.50% i=74.539		R=190.000 i=17.071		Helling=1.00% i=100.000		R=900.000 i=61.908		R=900.000 i=61.908		R=190.000 i=17.071		Helling=-0.64% i=65.960		R=190.000 i=17.071		R=190.000 i=17.071		R=190.000 i=17.071		R=190.000 i=17.071		R=190.000 i=17.071		R=190.000 i=17.071		R=190.000 i=17.071			

Lengteprofiel
Schaal 1/1000 / 1:100

Dwarsprofielen
Schaal 1:100



Maten in meters, tenzij anders aangegeven
Materialen in millimeters
Hoogtematen in meters i.o.v. N.A.P.

CONCEPT

Uitvoerder
Provincie Drenthe
Project
N375 ODG (stap 3)
Onderdeel
Situatie Berghuizen

Projectnummer 377104	Tekeningnummer 377104-W502-11-01-02	Visie A0.2	Datum van uitgave 19-02-2021	Ontwerp Schetsontwerp	Controllenummer
Titel 02	Van 02	Schaal 1:100	Formaat A1.0 (594X1198)	Kleur De Bit	Get. <input type="checkbox"/> Gec. <input type="checkbox"/> Acc. <input type="checkbox"/>

www.sweco.nl
© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

SWECO

Date : 9-2-2021 12:09:29

From : "

To : "Cees Bijl" [redacted]@drenthe.nl

Cc : "Eddy Diekema" [redacted]@drenthe.nl, [redacted]@drenthe.nl, [redacted]@drenthe.nl

Subject : N375 Duurzaam Veilig

Attachment : notitie proces stavaza en vervolg N375 Duurzaam veilig.pdf;image001.png;

Hallo Cees,

Tijdens de vergadering van de stuurgroep N375 Duurzaam Veilig op 24 september j.l. heb ik al aangegeven dat de geraamde kosten voor de beide tunnels (Gijssleterweg en Berghuizen) ruim boven het beschikbare budget uit komen. Dit werd in belangrijke mate veroorzaakt door de ongunstige bodemopbouw. Wij hebben, zoals afgesproken, adviesbureau Fugro gevraagd onderzoek te verrichten naar geschikte bouwmethoden welke tot een minimale invloed op de omgeving zullen leiden. Op basis van het advies van Fugro hebben wij de kosten opnieuw berekend. De geraamde kosten vielen nog hoger uit.

Teneinde achteraf discussie te krijgen over de wijze waarop deze kosten zijn berekend, hebben wij Sweco gevraagd een second opinion op te stellen. Daarin zijn de volgende aspecten onderzocht:

- Uitgevoerd geotechnisch en hydrologisch onderzoek en de daar uit voortvloeiende conclusies;
- Voorgestelde bouwmethode;
- Opgestelde kostenramingen;
- Eventuele versobering.

Op 5 februari j.l. heeft Sweco de second-opinion van de kostenramingen opgeleverd. Sweco concludeert dat de kosten te laag geraamd zijn. Sweco concludeert dat voor de realisatie van beide tunnels ca. 5.1.2b [redacted] nodig is. Sweco werkt op korte termijn nog enkele mogelijke versoberingen uit.

Ik heb het gehele proces vanaf 2015/2016 op de rij gezet, om inzicht te krijgen in de wijze waarop wij tot de uiteindelijke keuze voor de twee tunnels zijn gekomen en om te kijken waar de ruimte ligt voor eventuele versoberingen. Ik heb dat in bijgevoegde notitie verwerkt.

Wij kunnen nu concluderen dat we, de door de werkgroepen voorgestelde ontwerpen, niet binnen het taakstellende budget kunnen realiseren. Dus zullen we, overeenkomstig hetgeen in de bestuursovereenkomst is gesteld, op zoek moeten naar versoberingen. Tijdens het overleg op 24 september j.l. is ook gesproken over de eventuele financiering van het tekort. Tot 5.1.2b [redacted] zouden we de extra kosten delen (ieder 5.1.2b [redacted]) en daarboven zou de gemeente de extra kosten moeten dekken.

Ik heb gistermiddag vernomen dat het college van B&W vanmorgen op de hoogte wordt gesteld. De wethouder zal de raad a.s. donderdag op de hoogte stellen. Ik heb gisteren de presentatie aan het college in concept ontvangen. In deze presentatie worden de conclusies naar mijn mening nog niet strak genoeg neergezet. Er wordt uitgegaan van de mogelijkheid dat het onderzoek naar alternatieve bouwmethoden de realisatie binnen het beschikbare budget van ca. 5.1.2b [redacted] wellicht nog mogelijk zou maken. Wij hebben vorige week een Teams-overleg met Sweco gehad. De diverse deskundigen van Sweco hebben aangegeven dat realisatie van de twee tunnels binnen het beschikbare budget niet mogelijk zal zijn. De versoberingen (bv. lagere doorrijhoogte, geen passeerhavens en bij Berghuizen fietsers op de rijbaan) zullen leiden tot lagere investeringskosten. Mogelijk dat we dan ergens tussen de 5.1.2b [redacted] uitkomen. tussen de n Begin maart ontvangen wij de resultaten van dit onderzoek.

Ik ben graag bereid dit hele verhaal even mondeling toe te lichten. Zal ik een afspraak laten plannen?

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted]@drenthe.nl

Werkdagen: maandag t/m vrijdag

N375 Duurzaam veilig; Oversteken Gijssesterweg en Berghuizen

1. VISIE

Tijdens het bestuurlijk overleg van 11 december 2015 is, mede naar aanleiding van het verzoek van de gemeenraad van de Wolden (november 2014) aan de provincie een visie op de oversteken te maken, gesproken over de wegvisie voor de N375. Tijdens het overleg heeft gedeputeerde Brink aangegeven dat deze visie vanuit een breder kader zal worden opgesteld waarbij de volgende onderwerpen aan de orde zullen komen:

- (verkeers)veiligheid;
- doorstroming N375;
- leefbaarheid dorpen.

1.1 Gemeentelijke analyse N375

In opdracht van de gemeente de Wolden is in 2016 een analyse van de N375 opgesteld. De belangrijkste conclusies zijn:

- de huidige functie van Gebiedsontsluitingsweg (GOW) is een goede voor de N375. Het snelheidsregime van 80 km/uur past bij deze functie;
- uit de participatie blijkt dat de inwoners van de Wolden landbouwverkeer op de N375 absoluut niet zien zitten en dat het een goed moment is om het gemeentelijke standpunt te herzien: geen landbouwverkeer op de N375;
- er is meer controle op snelheid en het illegaal de N375 op/afrijden vanaf de oversteken nodig;
- de oversteken vervullen een belangrijke functie voor het lokale verkeer in de Wolden. Ze zijn belangrijk voor de leefbaarheid in het buitengebied en het (toeristisch) fietsverkeer. Afsluiten is hierom ongewenst;
- de bereikbaarheid van de kern Berghuizen is suboptimaal. Een directe aansluiting op de N375 verbetert de bereikbaarheid van deze kern en het achterliggende gebied;
- rotondes zijn een veilige oplossing van kruisende wegen in een GOW. Uit de participatie blijkt dat rotondes ook een gedragen maatregel zijn;
- er zijn onevenredig veel parkeerplaatsen langs de N375. Vooral de parkeerplaats in het bos (tussen Koekangerveldweg en rotonde Ruinerweg) zorgt voor onveiligheid doordat auto's hier illegaal rondrijden tussen de parkeerplaatsen.

1.2 Wegvisie N375

In 2017 is de wegvisie 'N375 Duurzaam Veilig' door de provincie opgesteld. In de visie worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- Opheffen of duurzaam veilig inrichten van gelijkvloerse oversteken;
- Bermen obstakelvrij maken;
- Aanpak onveilige situatie parkeerplaatsen tussen rotonde Ruinerweg/Echtenseweg en rotonde Koekangerveld.

Op basis van de wegvisie is vanaf 2017 gestart met een proces ten aanzien van het opheffen of duurzaam veilig inrichten van gelijkvloerse oversteken in de N375 bij de Slagenweg, Defensieweg, Ruinerveldweg, Gijssesterweg en Berghuizen.

Voorliggende notitie heeft betrekking op het proces, de stand van zaken en het vervolg van de maatregelen in de Gijssesterweg en Berghuizen.

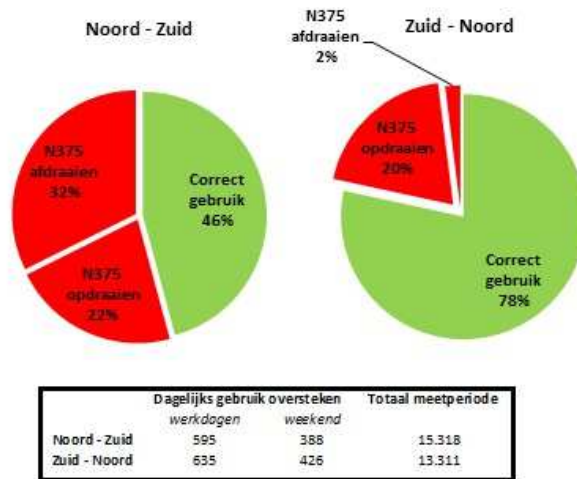
2. FEITEN EN CIJFERS

2.1 Gijssesterweg

In 2015 zijn ter plaatse van de oversteek in de Gijssesterweg verkeerstellingen uitgevoerd. Op werkdagen maken ca. 1.250 motorvoertuigen gebruik van de oversteek. Er is een duidelijk spitsprofiel zichtbaar. Ca. 50% van het verkeer vindt plaats in de ochtend- en avondspits.

De Gijssesterweg is een belangrijke verbindingsweg/route voor doorgaand landbouwverkeer en maakt volgens LTO/Cumela, net als de rotonde in de Echtenseweg, onderdeel uit van het hoofdnetwerk voor het landbouwverkeer voor het kruisen van de N375. De oversteek wordt gebruikt voor recreatief verkeer naar o.a. het Vogelpark en de Marke van Ruinen.

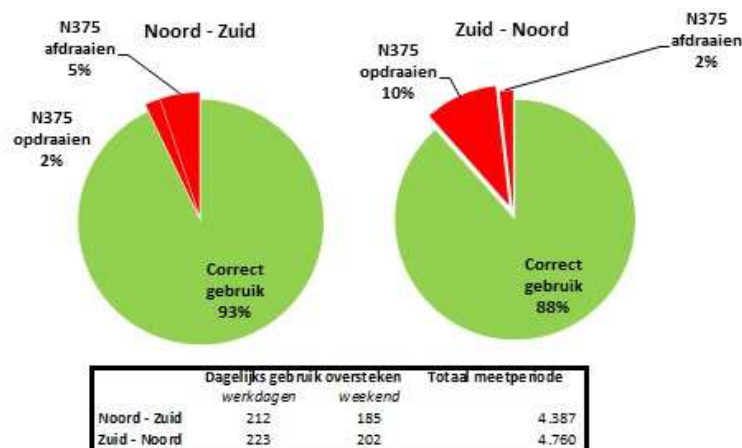
Tijdens de tellingen in 2015 is, met name naar en uit de noordelijke richting, een aanzienlijk percentage (54%) weggebruikers geteld dat foutief op- en afdraaide van de N375. Leden van de werkgroep herkennen zich niet in dit percentage. In werkelijkheid zou dit aanzienlijk lager liggen. In de periode 2005 t/m 2017 hebben er 3 ongevallen plaatsgevonden.



2.2 Berghuizen

De oversteek is van belang voor de sociale samenhang van de kern Berghuizen en de sociale binding met de kern Koekange (kerk, school sport en winkels). De oversteek wordt wel gebruikt door landbouwverkeer, maar maakt geen onderdeel uit van het hoofdnetwerk voor het landbouwverkeer. De oversteek maakt deel uit van het Maarten van Rossumpad (lange afstand wandelroute).

In 2017 zijn verkeerstellingen uitgevoerd. Op werkdagen maken ca. 450 motorvoertuigen gebruik van de oversteek. Er is een duidelijk spitsprofiel zichtbaar. Ca. 40% van het verkeer vindt plaats in de ochtend- en avondspits. Er geen significant verschil tussen het gebruik op werkdagen en weekenden. Circa 10% draait foutief op en af. Vooral in de richting Meppel. Dagelijks wordt de oversteek door ca. 125 fietsers gebruikt. In de periode 2005 t/m 2017 hebben er 6 ongevallen plaatsgevonden.



3. PROCES

3.1 Algemeen

Tijdens een bijeenkomst in dorps huis de Schakel in Koekange op 3 april 2017 hebben de gemeente en de provincie een toelichting op de gezamenlijke visie gegeven. Bij het opstellen van deze visie zijn de inrichting, verkeersgegevens, knelpunten, beleving en de samenhang onderzocht. Na toetsing van de huidige situatie aan de visie blijkt dat er maatregelen nodig zijn.

Deze mogelijke maatregelen zouden kunnen bestaan uit:

- Gijsselterweg: de realisatie van landbouwsluizen, geschikt maken van een parallelle verbinding bij de Postweg of de aanleg van een landbouw tunnel. Een rotonde lijkt niet gewenst of mogelijk vanwege de benodigde ruimte en kans op sluiptverkeer
- Berghuizen: (landbouw)tunnel. Een rotonde lijkt hier minder gewenst i.v.m. sluiptverkeer en de nabijheid van de rotonde Weerwille.

Tijdens de bijeenkomst is een aangegeven dat de provincie een onafhankelijke procesbegeleider voor de verdere uitwerking met de werkgroepen.

3.2 Gijsselterweg

Werkgroep 2017

Tijdens het proces is gebleken dat er onder de bevolking (en in de werkgroep) sterke tegenstellingen zijn. Een groot deel van de bevolking van Ruinen en directe omgeving wenst de verbinding via de Gijsselterweg in stand te houden. Daarbij worden met name argumenten als het feit dat de Gijsselterweg een belangrijke verbinding voor het landbouwverkeer vormt en het feit dat deze verbinding van oudsher al in gebruik is aangevoerd. Andere bewoners geven juist aan dat de oversteek kan worden opgeheven en dat de route via de N375 en de A28 aansluit bij de visie van de provincie (PVVP) en gemeente (GVVP).

In opdracht van de provincie is tussen 17 juli en 21 november 2017 onder begeleiding van RHDHV met de werkgroepen 'Ruinen' gewerkt aan de maatregelen voor o.a. de oversteek in de Gijsselterweg (Ruinen). Tijdens het proces zijn, naast de op 3 april 2017 genoemde maatregelen, aanvullende maatregelen onderzocht en zijn de voor- en nadelen en de kosten in kaart gebracht. Tijdens het proces werd duidelijk dat de werkgroep sterk verdeeld is.

Brief Dorpsbelangen Rune (19 maart 2018) en brief 'Actievoerders' (20 juni 2018)

In een brief aan de provincie, gemeente de Wolden, de procesbegeleider en de leden van de werkgroep geeft dorpsbelangen Rune aan zich niet te kunnen vinden het gevoerde proces en de samenstelling van de werkgroep. Verder wijst dorpsbelangen op de handtekeningactie van mevrouw [REDACTED] Mevrouw [REDACTED] heeft in een brief aan het college van B&W, de gemeenteraad, Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten een brief gestuurd. In deze brief wordt ingegaan op drie mogelijke maatregelen. Onderstaand is dit beknopt weergegeven:

- Afsluiting van de oversteek en omleiding van het verkeer via de Postweg zou leiden tot sluiptverkeer door Echten en Pesse. Verder zou de verbreding van de Postweg leiden tot overlast voor de aanwonenden, hoge kosten (verleggen kabels en leidingen) en het kappen van bomen;
- De aanleg van een tunnel zou nadelige gevolgen hebben voor het Suikerveen (bemaling) en hoge kosten met zicht mee brengen;
- De aanleg van een rotonde zou de beste en meest voordelig optie zijn.

Aan de bewoners van het buurtschap Gijsselte en het dorp Ruinen is de stelling '*Bij het afsluiten van de oversteeken wordt de N375 veiliger. En alle wegen eromheen onveiliger*' voorgelegd.

Bij de brief (d.d. 20 juni 2018) zijn de handtekeningen van circa 85 personen uit het buurtschap Gijsselte en het dorp Ruinen toegevoegd.

Brief de heren [REDACTED] (3 april 2018)

In een brief hebben de [REDACTED] (leden van de werkgroep) gereageerd op de enquête van [REDACTED] Volgens de heren zouden de mensen eenzijdig en onvolledig zijn geïnformeerd en zou de enquête een vertekend beeld zou geven.

In de brief gaan de heren verder in op de functie van de diverse wegen (PVVP en GVVP) en het aantal ongevallen ter plaatse van de oversteek (tussen 2010 en 2018: 3 ongevallen) en diverse ongevallen op de Gijsselterweg. Dit mede naar aanleiding van de bewering van mevrouw [REDACTED] dat er op oversteek nooit iets zou zijn gebeurd.

Participatieproces gemeente (voorjaar 2018)

Mede door het moeizaam verlopen proces uit 2017 (zie reactie brief Dorpsbelangen Rune) en de hiervoor benoemde brieven heeft de gemeente besloten een onafhankelijke procesbegeleider (de heer ██████ in te huren.

Deze procesbegeleider heeft met een (deels) nieuwe samenstelling van de werkgroep twee bijeenkomsten georganiseerd. Tijdens de eerste bijeenkomst zijn meningen uitgewisseld, de gevolgen van afsluiten en openhouden van de verbinding bekeken en alternatieve oplossingen besproken.

Tijdens de tweede bijeenkomst zijn deze uitgewerkt tot vier oplossingsrichtingen:

- A. Geen nieuwe verbinding voor autoverkeer;
- B. Een nieuwe verbinding voor een beperkte groep gebruikers;
- C. Een verbinding voor iedereen met verkeer ontmoedigende belemmeringen en
- D. Een onbelemmerde verbinding voor iedereen.

In alle oplossingsrichtingen wordt de bestaande oversteek opgeheven en de fietsverbinding gehandhaafd.

Na uitgebreide discussie heeft de werkgroep besloten oplossingsrichtingen B en D ter besluitvorming voor te dragen. Oplossingsrichting D heeft de voorkeur van het bestuur van Dorpsbelangen Rune, omdat hierin de mening van het merendeel van de inwoners van Ruinen naar voren komt.

Uiteindelijk bleken de standpunten en argumenten tijdens het proces te ver uiteen te lopen om een compromis te forceren.

De werkgroep heeft er bewust voor gekozen om niet met technische oplossingen te komen, bijvoorbeeld bij B de wijze van het uitwerken van beperkingen en bij D de keuze voor bijvoorbeeld een tunnel of rotonde. De werkgroep heeft de gemeente gevraagd, na een principebesluit voor een oplossingsrichting, dit weer ter uitwerking aan de werkgroep voor te leggen.

Er is wel gezamenlijke overeenstemming vanuit de werkgroep over de volgende punten:

- Een keuze heeft invloed op de omgeving. Beperk ongewenste gevolgen;
- De N375 is als GOW(GebiedsOntsluitingsWeg) de hoofdverbinding;
- Op de Gijsselterweg en Domeinweg wordt met onverantwoord hoge snelheden gereden.
- Op de Gijsselterweg kunnen maatregelen worden getroffen;
- Maatregelen nemen om een toename van het verkeer door Echten op te vangen;
- De oplossing mag niet onveiliger worden;
- iets doen aan de sociale veiligheid en
- Belangrijk is handhaving.

Bestuurlijk overleg 11 juli 2018

Bestuurders besluiten op basis van onderstaande informatie uit het omgevingsproces over de maatregelen die bij het opheffen van de oversteeken worden gerealiseerd:

- presentatie uitkomsten omgevingsproces (RHDHV, 2017);
- brief Dorpsbelangen Rune d.d. 19 maart 2018;
- brief de heren ██████ d.d. 3 april 2018;
- eindverslag de heer ██████
- brief actievoerders Gijsselterweg d.d. 20 juni 2018.

Uit de extra bijeenkomsten is volgens de gemeente gebleken dat de omgeving wil dat de oversteek ten minste voor een beperkte groep weggebruikers behouden blijft. De oversteek heeft een functie voor landbouwverkeer en een aantal aangrenzende percelen (bijvoorbeeld het Vogelpark). Historisch gezien loopt de route van Ruinen naar Hoogeveen via de oversteek. Gemeente en provincie zijn het er over eens dat de verkeerskundig wenselijke route loopt over de N375 via rotonde Echten.

Aan de orde komen de volgende drie opties:

- Volledig afsluiten. De omrijdtijd en -afstand voor gemotoriseerd verkeer bij afsluiten is beperkt en vormt geen doorslaggevend argument om maatregelen voor al het verkeer te treffen. Bij opheffen van de oversteek moet de relatief smalle Postweg worden opgewaardeerd om het extra landbouwverkeer te kunnen verwerken;
- Landbouwsluit. De oversteekmogelijkheid voor het landbouwverkeer blijft behouden
- Tunnel. De gemeente pleit voor het realiseren van een tunnel voor al het verkeer.

Fietsers hebben in de huidige situatie al een duurzaam veilige oversteekmogelijkheid via de fietstunnel. De provincie wil de bestaande fietstunnel behouden zodat fietsers niet tussen de motorvoertuigen hoeven te rijden. Een (sociaal) veilige situatie voor fietsers is een belangrijk aandachtspunt in de technische uitwerking.

De provincie is bereid mee te werken aan het realiseren van een enkelzijdige tunnel voor landbouw- en autoverkeer separaat aan de huidige fietstunnel. De provincie en gemeente zijn het er over eens dat een tunnel niet bedoeld is om de route Ruinen–Hoogeveen te stimuleren. Een tunnel zal enkelzijdig/eenrichting worden uitgevoerd en werpt daarmee een beperking op voor het verkeer.

Bestuursvereenkomst 8 maart 2019

Op 8 maart 2019 hebben provincie en gemeente de bestuursvereenkomst 'Duurzaam veilige inrichting N375' getekend. In deze overeenkomst is vastgelegd dat ter plaatse van de Gijsselterweg een eenzijdige tunnel voor landbouw- en motorvoertuigen zal worden gerealiseerd. Verder is vastgelegd dat de bestaande fietstunnel wordt gehandhaafd en dat er binnen een straal van ca. 100 m uit het hart van de N375 verkeersbeperkende maatregelen zullen worden gerealiseerd.

Verder zijn in de bestuursvereenkomst afspraken gemaakt over het te volgen participatieproces.

Participatieproces 2019-2020

Vanaf september 2019 zijn met een (deels) nieuw samengestelde werkgroep diverse varianten voor de, in de bestuursvereenkomst (eenzijdige tunnel voor landbouw- en motorvoertuigen) genoemde maatregel, onderzocht. Dit onder onafhankelijk voorzitterschap van de heer [REDACTED]. Tijdens de vergadering van 30 juni 2020 heeft de werkgroep, onder voorwaarden, ingestemd met een voorkeursalternatief. Dit alternatief zal in overleg met de werkgroep verder worden uitgewerkt.

WOB-verzoek en Brandbrief

In de diverse werkgroepen was constant sprake van verschil van inzicht tussen twee groepen. De ene groep is voorstander van het in stand houden van de verbinding via de Gijsselterweg. De andere groep is voorstander van volledige afsluiting, of voor een (zeer) beperkte toegankelijkheid (bv. buiten de spits of alleen voor landbouwverkeer). De laatste groep bestaat vooral uit bewoners aan de Achterma en enkele bewoners aan de Gijsselterweg.

Op 29 oktober 2018 is door een aantal bewoners van de Achterma en de Gijsselterweg een WOB-verzoek ingediend. Aansluitend is op 17 november 2019 door nagenoeg dezelfde groep bewoners een zogenaamde Brandbrief aan Gedeputeerde Staten gestuurd. Tijdens de vergadering van de Statencommissie Omgevingsbeleid heeft [REDACTED] namens de opstellers van de brandbrief ingesproken.

3.3 Berghuizen

Werkgroep 2017

In opdracht van de provincie is tussen 4 juli en 21 november 2017 onder begeleiding van RHDHV met de werkgroepen 'Berghuizen' gewerkt aan de maatregelen voor o.a. de oversteek in de weg Berghuizen/Koekanger Dwarsdijk.

De werkgroep is van mening dat het behoud van de verbinding voor al het verkeer een breed gedragen oplossing binnen de omgeving is omdat:

- verbinding belangrijk is voor sociale samenhang tussen Berghuizen-Ruinerwold-Koekange, met name de relatie tussen Berghuizen en Koekange is erg sterk;
- afsluiten van de verbinding leidt tot een isolatie en doorsnijding van de kern Berghuizen en gaat de sociale samenhang verloren;

- afsluiten van de verbinding leidt tot een toename van verkeer (auto en landbouw) op de Weidenweg/Weerwilleweg en door Koekange/Weerwille. De huidige inrichting van deze wegen is daarvoor zeer ongeschikt, auto en landbouwverkeer moeten dan veelvuldig gebruik maken van de berm. Door medegebruik van het fietsverkeer neemt de kans op verkeersonveilige situatie toe;
- afsluiten van de verbinding tussen Berghuizen en Koekange leidt daarmee juist tot ontstaan van nieuwe knelpunten.

Tijdens het proces zijn de volgende maatregelen in beeld gebracht:

- Eenzijdige tunnel voor alle verkeer met uitwijkhavens;
- (landbouw) tunnel. Door de steile helling niet geschikt voor fietsers;
- Fietstunnel.

In een notitie d.d. 21 maart 2018 heeft de werkgroep, na raadpleging van de achterban, in willekeurige volgorde haar voorkeur voor de volgende maatregelen te hebben:

- tunnel d.m.v. het verlagen N375
- tunnel d.m.v. verlagen weg Berghuizen/Koekanger Dwarsdijk.
- rotonde

Naar mening van de werkgroep is er geen enkel uitgewerkt voorstel van de genoemde opties, zodat het maken van een keuze onmogelijk is.

Bestuurlijk overleg 11 juli 2018

Bestuurders besluiten op basis van onderstaande informatie uit het omgevingsproces over de maatregelen die bij het opheffen van de oversteken worden gerealiseerd:

- presentatie uitkomsten omgevingsproces (RHDHV, 2017);
- notitie werkgroep Berghuizen;
- reacties inwoners Berghuizen.

Het opheffen van de oversteek, waarbij het dorp doorsneden wordt, is volgens de gemeente vanwege de sociale samenhang, kerk en school ongewenst. De provincie is van mening dat dit voor langzaam verkeer een ongewenste situatie is. Naar mening van de provincie is de omrijtijd en – afstand voor landbouwverkeer en motorvoertuigen via de rotonde bij Weerwille beperkt. De gemeente is van mening dat deze route niet geschikt is voor extra landbouwverkeer en dat dit zonder maatregelen zal leiden tot onveilige situaties.

Gemeente en provincie zetten in op het realiseren van het realiseren van een enkelzijdige tunnel voor al het verkeer. Het verlagen van de N375, zoals door leden van de werkgroep is voorgesteld, is gezien de hoge investeringskosten niet aan de orde.

Participatieproces 2019-2020

Vanaf september 2019 zijn met de werkgroep diverse varianten voor de, in de bestuursovereenkomst (eenzijdige tunnel voor landbouw- en motorvoertuigen) genoemde maatregel, onderzocht. Dit onder onafhankelijk voorzitterschap van de heer [REDACTED]. Tijdens de vergadering van 16 december 2019 heeft de werkgroep ingestemd met een voorkeursalternatief. Dit alternatief zal in overleg met de werkgroep verder worden uitgewerkt.

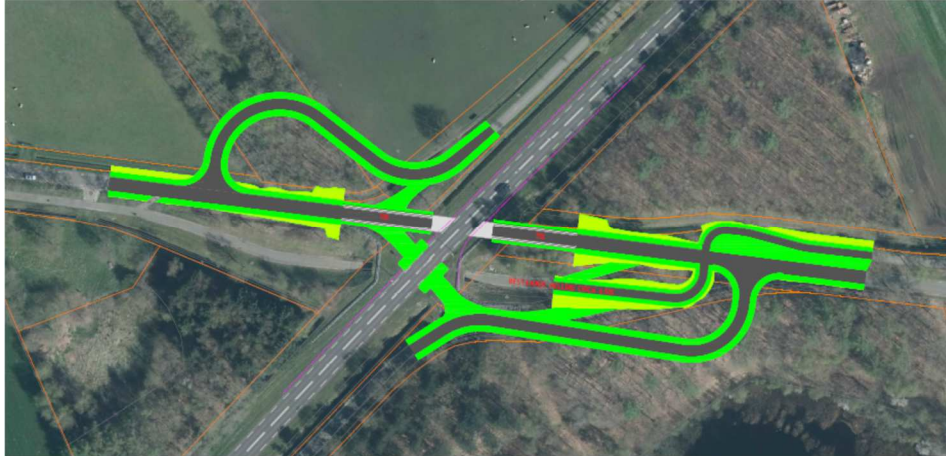
Op 2 juli 2020 zijn de 3D-uitwerkingen van het voorkeursalternatief en de uitgevoerde onderzoeken met de werkgroep besproken.

4. ONTWERP EN ONDERZOEK

4.1 Gijsselterweg

Ontwerp

In 2017 is n.a.v. het overleg met de werkgroepen onderstaand schetsontwerp voor een eenzijdige tunnel voor landbouwverkeer en motorvoertuigen gemaakt. Op basis van dit ontwerp is een kostenraming (ca. 5.1. 5.1.2b exclusief btw) opgesteld, welke mede de basis heeft gevormd voor de, in de bestuursovereenkomst gemaakte financiële afspraken.



De (ruimtelijke) impact van het hierboven afgebeelde ontwerp op de natuur (NNN) is enorm. Staatsbosbeheer (eigenaar bospercelen en Suikerveen) heeft aangegeven geen medewerking aan de realisatie van dit ontwerp te zullen verlenen. De impact op met name de omgeving van het Suikerveen is volgens Staatsbosbeheer onacceptabel. Verder is de impact op het perceel van [REDACTED] ((bos)perceel NO-zijde) onacceptabel.

Tijdens de bijeenkomst van de werkgroep op 30 juni 2020 is het hieronder afgebeelde voorkeursalternatief vastgesteld. De door verschillende leden van de werkgroep zijn de volgende aandachts-/verbeterpunten aangegeven:

- sociale veiligheid;
- rekening houden met de veiligheid van de fietsers door bijvoorbeeld plateau's aan te brengen en de fietsers in de voorrang te brengen;
- aansluiting Postweg Zuid op de Gijsselterweg. Aansluiting (T-aansluiting) zo ruim mogelijk ontwerpen. Eventueel met grasbetonstenen overrijdbaar maken;
- tijdens het ontwerpproces vertegenwoordigers van de gebruikers (landbouwers, loonbedrijf) en omwonenden betrekken;
- mogelijkheden voor snelheidsbeperking op de Postweg-Zuid en de Gijsselterweg meenemen;
- aansluiting Gijsselterweg met de Postweg Noord optimaliseren;
- doorzicht in de bocht in de Gijsselterweg ten noorden van de tunnel optimaliseren (lage taluds en het verwijderen van beplanting);
- zo weinig mogelijk de natuur belasten en impact op de waterhuishouding beperken.



Onderzoek

In juni en augustus 2020 is door Fugro ter plaatse van de beoogde tunnel een geotechnisch en geohydrologisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn tijdens de vergadering op 30 juni 2020 en in de voortgangsrapportage van 30 november 2020 aan de werkgroep gepresenteerd.

Gebleken is dat de keileemlaag, op basis van de uitgevoerde sonderingen, ter plaatse van de nieuwe tunnel niet lijkt te worden doorbroken (zie onderstaande langsdoorsnede). Hierbij moet worden opgemerkt dat er plaatse van het bosperceel (NW-zijde) vanwege de aanwezigheid van veel bomen en begroeiing geen sonderingen zijn uitgevoerd. Verder ontbreekt op dit moment nog een goed beeld van de samenstelling van de keileemlaag (dichtheid/weerstand).

Uit dit onderzoek is gebleken dat de bouwputbemaling een grote impact zou kunnen hebben op de omgeving (zettingen, schade aan gewassen en natuur). Dit vanwege de grote hoeveelheden bemalingswater en de duur van de bemaling.

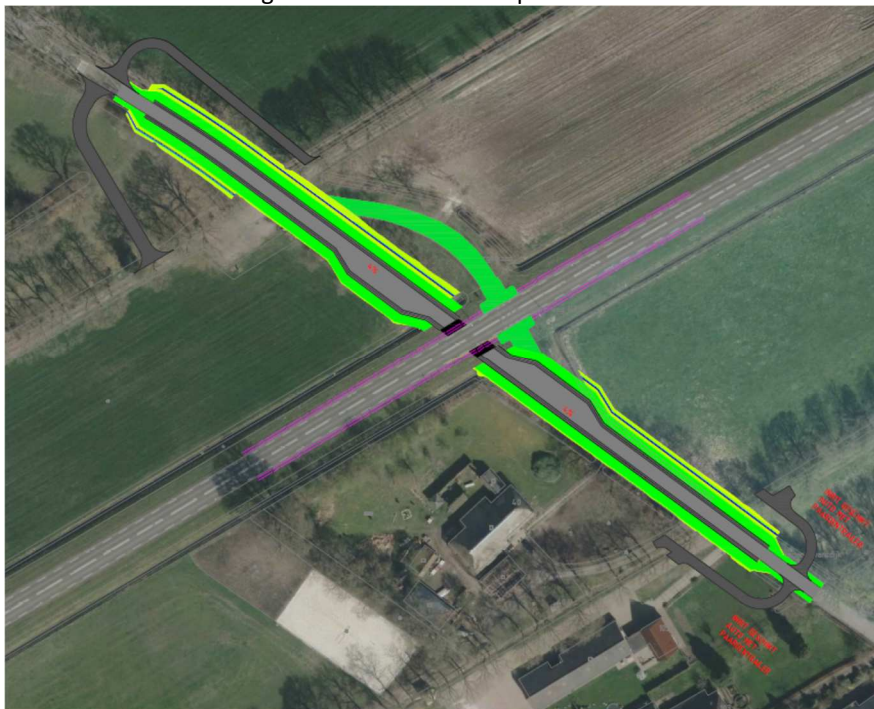
Vanwege verwachte onttrekkingshoeveelheden is een kortstondige bemaling noodzakelijk om negatieve effecten op met name de bomen te voorkomen. Negatieve effecten op de waterstand in het Suikerveen lijken verwaarloosbaar, door de hoge weerstand van de bodem van het Suikerveen (waterstand ca. 1 m hoger dan de grondwaterstand).

Als de keileemlaag niet wordt doorbroken en deze voldoende beschikt over voldoende dichtheid/weerstand, zal er tijdens de gebruiksfase uitsluitend sprake van de geringe afvoer van regen- en kwelwater. Geadviseerd wordt een aanvullend onderzoek te verrichten naar aanwezigheid (t.p.v. het bosperceel aan de NW-zijde), de laagdikte (en diepteligging) en de samenstelling van keileemlaag.

4.2 Berghuizen

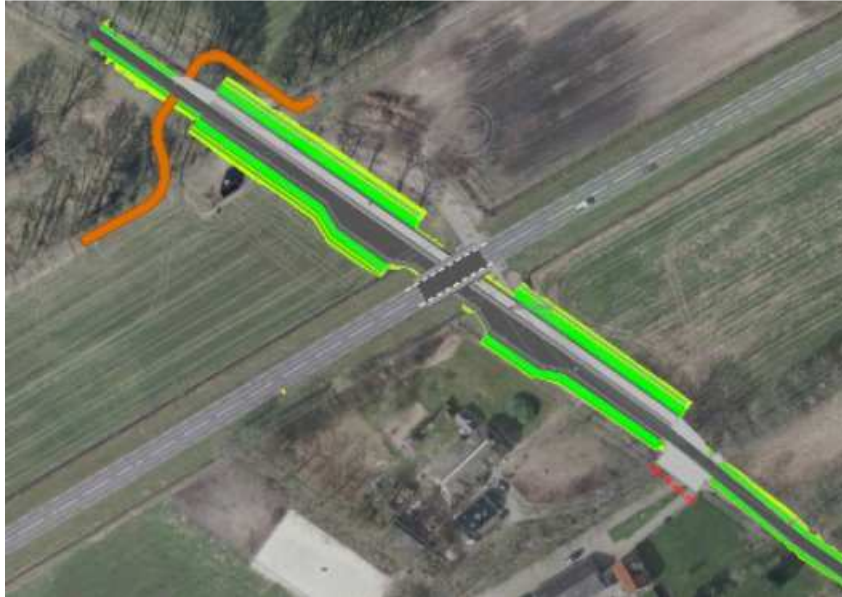
Ontwerp

In 2017 is n.a.v. het overleg met de werkgroepen onderstaand schetsontwerp voor een eenzijdige tunnel voor landbouwverkeer, motorvoertuigen en fietsers gemaakt. Op basis van dit ontwerp is een kostenraming (ca. 5.1.2b exclusief btw) opgesteld, welke mede de basis heeft gevormd voor de, in de bestuursovereenkomst gemaakte financiële afspraken.



Doordat de fietsers is op de rijdbaan door de tunnel fietsen worden de hellingen van de tunnel (hellingspercentage fietsen 3,5%) erg land. Dit heeft een onacceptabele impact op de ontsluitingen van woningen en percelen.

Met de werkgroep is gewerkt aan een beter inpasbaar ontwerp, waarbij de fietsers op een hoger gelegen (en daardoor afgescheiden) deel in de tunnel rijden. Daardoor worden hellingen korter en blijven de woningen en percelen bereikbaar. Nadeel van deze oplossing is dat de wachtplaatsen, door het verhoogde afgescheiden fietspad aan één zijde zijn gesitueerd. Dit is voor de verkeersveiligheid niet optimaal. Onderzocht wordt een oplossing met VRI's bovenaan de tunnel, waarmee het verkeer door de tunnel wordt geregeld. Op de volgende pagina is het aangepaste ontwerp afgebeeld.



Onderzoek

In juni en augustus is door Fugro een geotechnisch en geohydrologisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn tijdens de vergadering op 2 juli j.l. aan de werkgroep gepresenteerd. Samengevat komen deze neer op:

- geen aangesloten afsluitende laag aanwezig;
- onderkant constructie van de tunnel ligt op ca. 3 m⁻ NAP (zie langsdoorsnede);
- tussen 1 en 2m⁻ NAP komt veen, klei en leem voor. De laag is niet aaneengesloten;
- tijdens de bouw van de tunnel dient de grondwaterstand met 6 m te worden verlaagd. Deze bemaling heeft een invloed op de grondwaterstandsverlaging in de omgeving;
- er dient een bouwmethode te worden gekozen met een korte bouwtijd en een beperkte invloed op de omgeving (bebouwing, infrastructuur, natuur en gewassen);
- de tunnel kan 'op staal' (zonder palen) worden gefundeerd. Plaatselijk is er wel een grondverbetering noodzakelijk.

Uit dit onderzoek is gebleken dat de bouwputbemaling een grote impact zou kunnen hebben op de omgeving. Dit vanwege de grote hoeveelheden bemalingswater en de duur van de bemaling.

5. KOSTEN

5.1 Ramingen

Op basis van de uitkomsten van het geotechnisch en geohydrologisch onderzoek is in september 2020 voor beide tunnels een nieuwe kostenraming opgesteld. Uit deze kostenraming is gebleken dat de realisatie van de twee tunnels in totaal ca. 5.1.2b duurder uitvalt. Dit is tijdens het bestuurlijk overleg van 21 september 2020 medegedeeld. Een belangrijk deel van de toename van de kosten kan worden verklaard door de uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek en de daaruit voortvloeiende maatregelen teneinde de risico's voor de omgeving (schade aan bebouwing, gewassen en natuur) te beperken.

Fugro is gevraagd, rekening houdende met het beperken van risico's voor de omgeving voor de bouw van de tunnels enkele bouwmethoden te benoemen en te toetsen aan de haalbaarheid.

Voor de tunnel bij de Gijsselterweg is Fugro uitgegaan van het feit dat de kleileemlaag als afsluitende laag van de tunnel kan dienen, waardoor de tunnel dus geen betonvloer heeft. Verder wordt de ontgraven deels onder talud en deels binnen damwanden uitgevoerd. Deze damwanden blijven in de permanente fase achter en dienen als tunnelwand.

Bij Berghuizen ontbreekt een afsluitende laag. Om te voorkomen dat er enorme hoeveelheden grondwater worden opgepompt, dient er een onderafdichting te worden aangebracht. Deze kan bestaan uit onderwaterbeton of een injectielaag. De ontgraving vindt binnen een damwandconstructie plaats. Deze kan ook in de permanente fase als tunnelwand worden gebruikt. Een andere optie is het aanbrengen van prefab tunnelementen.

Op basis van het advies van Fugro zijn in november en begin december de kosten van beide tunnels opnieuw geraamd. Het aanvullende advies heeft wel meer inzicht in de bouwmethode en risico's opgeleverd, maar geen afname in de investeringskosten. Met name de kosten voor de tunnel bij Berghuizen zijn fors toegenomen. Dit veroorzaakt door de voorgestelde bouwmethode (onderwaterbeton). Door het aanbrengen van het onderwaterbeton wordt de bouwput aan de onderzijde afgedicht en worden negatieve effecten voor de omgeving, ten gevolge van het onttrekken van grondwater voorkomen. Een groot deel van de kosten (ca. 5.1.2b) is nodig voor de bouwput.

Onderstaande tabel geeft de kostenramingen van 2017, september 2020 en november/december 2020 weer.

KOSTENSOORTEN	BERGHUIZEN			GIJSSELTHERWEG		
	2017	sept. 2020	dec. 2020	2017	sept. 2020	nov. 2020
Benoemde directe bouwkosten	€ 1.151.369	5.1.2b		€ 697.950	5.1.2b	
Nader te detailleren	€ 115.137			€ 69.795		
Directe bouwkosten	€ 1.266.506			€ 767.745		
Indirecte bouwkosten	€ 245.513			€ 148.828		
VOORZIENE BOUWKOSTEN	€ 1.512.019			€ 916.573		
Niet benoemd object risico	€ 226.803			€ 137.486		
BOUWKOSTEN	€ 1.738.822			€ 1.054.059		
Vastgoedkosten	€ 62.013			€ 56.238		
Engineeringkosten	€ 196.562			€ 119.154		
Overige bijkomende kosten	€ 379.052			€ 271.557		
TOTALE INVESTERINGSKOSTEN (EXCL. BTW)	€ 2.376.449			€ 1.501.008		

Gezien het feit dat de geraamde kosten ver boven het taakstellende budget liggen, dienen en we overeenkomstig artikel 6, lid 2 van de bestuursovereenkomst mogelijkheden te onderzoeken welke kunnen leiden tot versoering om binnen het taakstellende budget te blijven.

5.2 Second opinion

Vanaf januari 2021 is advies- en ingenieursbureau Sweco gestart met een second opinion. Tijdens het onderzoek komen de volgende aspecten aan de orde:

- beoordeling uitgevoerd geotechnisch- en geohydrologisch onderzoek;
- beoordeling voorgestelde bouwmethoden;
- beoordeling opgestelde kostenramingen;
- advisering m.b.t. andere bouwmethoden, optimalisatie in ontwerp en mogelijke versoeringen;
- advisering t.a.v. aanbestedingsvormen.

Op 25 januari j.l. zijn door Sweco de eerste resultaten van de beoordeling gepresenteerd. De bevindingen komen in het kort neer op:

- Sweco heeft twijfels over het feit dat de keileemlaag voldoende zal zijn voor de onderafdichting van de tunnel in de Gijsselterweg. Er is onvoldoende inzicht in de aanwezigheid en samenstelling van de keileemlaag. De beschikbare sonderingen geven een grillig beeld van de laagdikte en hoogteligging. Daarnaast blijkt uit de sonderingen dat de keileem erg slap is. Verder ontbreken er enkele sondering aan de NW-zijde van de N375. Dit als gevolg van de aanwezigheid van bomen en struiken;
- Sweco is van mening dat de door Fugro voorgestelde bouwmethode (onderwaterbeton) voor de tunnel bij Berghuizen te arbeidsintensief en kostbaar is. Het aanbrengen van een (tijdelijke) injectielaag lijkt meer geschikt. Een andere methode zou kunnen bestaan uit een retourbemaling, waarbij het opgepompte grondwater wordt teruggepompt in dezelfde bodemlaag;
- De wachtplaatsen in de tunnels zijn op het diepste punt van de tunnel gesitueerd. Dit brengt extra kosten met zich mee. Voorstel is deze op een hoger gelegen deel in de tunnel te situeren, of een VRI aan te brengen;
- Sweco is van mening dat enkele onderdelen te laag zijn geraamd of zelfs in de raming ontbreken;
- Sweco is van mening dat de tunnels, op basis van UAV/GC (Design & Construct) binnen de geraamde kosten kunnen worden gerealiseerd;
- Sweco is van mening dat de door de werkgroepen voorgestelde ontwerpen niet binnen het taakstellende budget kunnen worden gerealiseerd.

Second Opinion SKK-ramingen:

Op 5 februari j.l. heeft Sweco de second-opinion op de door de provincie Drenthe opgestelde SKK-ramingen opgeleverd. Sweco concludeert dat;

- De geraamde kosten voor de tunnel in Berghuizen ca. afhankelijke van de afwerking 5.1.2b (damwand als tunnelwand) en 5.1.2b ,- (betonwand) te laag geraamd zijn. Sweco raamt de kosten op respectievelijk op ca. 5.1.2b , exclusief btw;
- De geraamde kosten voor de tunnel in de Gijsselterweg ca. 5.1.2b te laag geraamd zijn. De geraamde kosten bedragen ca. 5.1.2b , exclusief, afhankelijke van de wijze waarop het wegwakruisende gedeelte van de tunnel wordt uitgevoerd.

Daarmee komen de totaal geraamde kosten 5.1.2b) ruim boven het beschikbare budget (€ 3,9) uit.

Sweco werkt de komende tijd aan:

- het maken van een schetsontwerp (incl. optellen kostenraming) voor de tunnel bij Berghuizen. Het betreft een versobering van het door de werkgroep voorgestelde ontwerp. Daarbij wordt uitgegaan van een tunnel met een beperkte doorrijhoogte, waarbij de fietsers op de rijbaan fietsen (er is in Berghuizen geen vrijliggend fietspad). Door de hoogtebeperking is de tunnel niet voor alle landbouw- en vrachtverkeer toegankelijk. Dit verkeer dient gebruik te maken van de rotonde bij Weerwille. Verder wordt uitgegaan van het aanbrengen van een injectielaag en tijdelijke damwandconstructies in plaats van onderwaterbeton. Het op de N375 wordt via een tijdelijke weg om de bouwplaats geleid;
- het maken van een schetsontwerp (incl. kostenraming) voor de tunnel in de Gijsselterweg. Het betreft een versobering van het door de werkgroep voorgestelde ontwerp. Daarbij wordt uitgegaan van een tunnel met een beperkte doorrijhoogte. Door de hoogtebeperking is de tunnel niet voor alle landbouw- en vrachtverkeer toegankelijk. Dit verkeer dient gebruik te maken van de rotonde in de Echtenseweg. De nieuwe tunnel wordt gesitueerd op de locatie van de bestaande fietstunnel. De impact op de omgeving kan daardoor worden beperkt. Daarnaast zijn de hellingen van de bestaande fietstunnel niet voorzien van een onderafdichting. Gezien het feit dat de nieuwe tunnel op zeer korte afstand van de bestaande fietstunnel is gepland, bestaat het risico dat de waterdichtheid van de bestaande fietstunnel negatief wordt beïnvloed. Daarnaast komt de nieuwe tunnel, in het door de werkgroep voorgestelde ontwerp, schuin onder de N375 te liggen. Dit is kostenverhogend. Fietsers kunnen door een tussenwand (dubbele duiker) worden gescheiden van het overige verkeer.



Voorbeeld dubbele duiker

5.3 Conclusies

De door de werkgroep voorgestelde voorkeursvarianten voor de tunnels bij Berghuizen en in de Gijsselterweg kunnen niet binnen het taakstellende budget worden gerealiseerd. Er is sprake van een substantiële overschrijding van dit budget (ca. 5.1.2b in plaats van ca. € 3,9 miljoen). Als verklaring voor deze overschrijding kunnen de volgende verklaringen worden aangedragen:

- het taakstellende budget is gebaseerd op schetsontwerpen uit 2017. Het detailniveau van deze schetsen was zeer beperkt. Mede daardoor lijken de geraamde kosten te optimistisch ingeschat;
- de in 2017 opgestelde schetsontwerpen bleken tijdens het proces met de werkgroepen niet uitvoerbaar. Noodzakelijke aanpassingen aan het ontwerp hebben geleid tot extra kosten.
- uit het geotechnisch en geohydrologisch onderzoek is gebleken dat, zonder de noodzakelijke maatregelen, de overlast voor de omgeving (schade aan bebouwing, gewassen en natuur) aanzienlijk zal zijn. Dit resulteert in bepaalde bouwmethoden en maatregelen, welke sterk kostenverhogend zijn.

6. VERVOLG

Zoals aangegeven is het niet mogelijk de door de werkgroepen voorgestelde oplossingen binnen het taakstellend budget te realiseren. Overeenkomst artikel 6, lid 2 van de bestuursovereenkomst dient er binnen het taakstellend budget naar versoeringsmaatregelen te worden gekeken.

Als eerste schot voor de boeg kom ik op de volgende opties:

Gijsselterweg:

- Versoerde tunnel. Bv. lagere doorrijhoogte. Een deel van het landbouw- en vrachtverkeer moet via de Postweg-Zuid rijden. Veel (zwaarder) landbouw- en vrachtverkeer maakt al geen gebruik van de huidige oversteek en rijdt via de Postweg en de rotonde in de Echtenseweg. Personenauto's en kleinere landbouwvoertuigen kunnen gebruik van de tunnel maken. 50% van het verkeer is spitsverkeer. Dit zullen grotendeels personenauto's of busjes zijn. Die kunnen gebruik maken van de tunnel. Een tunnel met beperkte doorrijhoogte zal voor een groot deel van het verkeer een passende oplossing zijn;
- Vereenvoudigde voorkeursvariant. Nieuwe tunnel (met lagere doorrijhoogte) op de locatie van de huidige fietstunnel. Tunnel uitvoeren in twee 'buizen'. Fietsers worden gescheiden van het overige verkeer. Eventueel de aansluiting voor landbouw- en vrachtverkeer op de tunnel van en naar de Postweg-Zuid achterwege laten. Zwaarder verkeer kan toch niet meer door de tunnel. Voordeel is een compactere oplossing. Geen of weinig aantasting aan de natuur. Nadeel is dat de fietsers het overige verkeer 1 keer moeten kruisen. Dat was overigens bij de voorkeursvariant ook het geval;
- Realisatie van een rotonde. Een nieuwe rotonde op ca. 1,2 km van de rotonde in de Echtenseweg is vanwege de doorstroming op de weg geen goede optie. Verkeer moet op te korte afstand twee keer afremmen en optrekken, hetgeen een toename van het brandstofverbruik, extra uitstoot van schadelijke stoffen en geluidsoverlast met zich meebrengt. De ruimtelijke inpassing van de rotonde is tevens een vraagstuk. Waarschijnlijk is het niet mogelijk de rotonde, met behoud van de fietstunnel, en een minimale impact op het Suikerveen in te passen. Ook ontstaat er door de aanleg van een rotonde een extra aansluiting op de N375. Dit zal een toename van het verkeer via de Gijsselterweg, Achterma en mogelijk Postweg tot gevolg hebben.

- Oversteek afsluiten. Postweg-Zuid opwaarderen. Deze optie ligt slecht bij met name de bewoners van de Postweg en de autochtone bevolking van Ruinen (van oudsher is de Gijsselterweg de verbinding tussen Ruinen en Hoogeveen). Bij de bewoners van de Achterma (en enkele bewoners van de Gijsselterweg zal deze oplossing goed vallen. Veel (zwaarder) landbouw- en vrachtverkeer maakt al geen gebruik van de huidige oversteek en rijdt via de Postweg en de rotonde in de Echtenseweg;
- Landbouwsluit in de Gijsselterweg. Fietzers blijven gebruik maken van de fietstunnel. Autoverkeer moet gebruik maken van de Postweg-Zuid of via de N375 en A28 naar Hoogeveen rijden. De situatie bij de afrit Fluitenberg wordt verbeterd;
- Handhaven huidige situatie. Het handhaven van de huidige situatie is ongewenst en past niet bij een Duurzaam Veilige inrichting van de N375

Berghuizen

- Versoerde tunnel. Bv. lagere doorrijhoogte en fietsers op de rijbaan. De tunnel zal wel breder moeten worden. De weg Berghuizen/Koekanger Dwarsdijk maakt geen deel uit van de hoofdnetwerk van het landbouwverkeer. Landbouwverkeer zal via de rotonde bij Weerwille moeten omrijden. Eerder is aangegeven dat het gemeentelijke wegennet daarvoor dient te worden aangepast (grasbetonstenen). 40% van het verkeer is spitsverkeer. Dit zullen grotendeels personenauto's of busjes zijn. Die kunnen, net als de fietsers, gebruik maken van de tunnel. Een tunnel met beperkte doorrijhoogte zal voor een groot deel van het verkeer een passende oplossing zijn;
- Realisatie rotonde is hier niet aan de orde;
- Oversteek afsluiten. Afsluiten van de oversteek is ongewenst. Dit i.v.m. de sociale structuur van het dorp Berghuizen en de interactie met Koekange. Daarnaast maakt de route deel uit van het Maarten van Rossumpad en is het een belangrijke schoolroute voor fietsers. Door de aanleg van een fietstunnel kunnen de laatste genoemde nadelen worden verholpen;
- Landbouwsluit. Een groot deel van het verkeer bestaat uit auto's en fietsers. De fietsers kunnen gebruik blijven maken van de oversteek. Auto's moeten omrijden en gebruik maken van de rotonde Weerwille in de N375. Dit laatste heeft wel een groot effect voor de sociale structuur van Berghuizen;
- Handhaven huidige situatie. Het handhaven van de huidige situatie is ongewenst en past niet bij een Duurzaam Veilige inrichting van de N375

Naast bovengenoemde opties, zijn er natuurlijk ook combinaties mogelijk. Bv. landbouwsluit en een tunnel bij Berghuizen. Zeer waarschijnlijk is in dit geval de aanleg van de voorkeursvariant van de werkgroep Berghuizen ook nog niet mogelijk. Deze is nu geraamd op ca. 5.1.2b . De aanleg van de landbouwsluit in de Slagenweg, Defensieweg, Ruinerveldweg en Gijsselterweg brengt in totaal zeker ca. 5.1.2b met zich mee. Dan hebben we eventuele maatregelen aan bv de Postweg-Zuid nog niet meegerekend. Het te kort zal dan ergens rond de 5.1.2b zijn. Ik realiseer mij dat iedere keuze die we moeten maken, tot teleurstellingen bij de meeste werkgroepleden zal leiden. Zij zullen zich gaan roeren naar de pers en het bestuur van de gemeente en provincie. Een zorgvuldige afweging is daarom zeer gewenst.

Date : 28-1-2021 16:20:54

From : "

To : " [redacted] dewoldenhoogeveen.nl

Subject : notitie tunnels

Attachment : notitie proces stavaza en vervolg N375 Duurzaam veilig.docx;image001.png;

Hallo [redacted]

Ik heb op basis van de bij mij bekende (archief)stukken en de meest recente info een overzicht van het proces, stand van zaken en vervolg opgesteld. Na afronding van de second-opinion van Sweco zullen wij (jij en ik) een voorstel voor de stuurgroep moeten maken. Wij kunnen nu concluderen dat we de door de werkgroepen voorgestelde ontwerpen niet binnen het taakstellende budget kunnen realiseren. Dus zullen we, overeenkomstig hetgeen in de bestuursovereenkomst is gesteld, op zoek moeten naar versoeringen.

Als eerste schot voor de boeg kom ik op de volgende opties:

Gijsselterweg:

- Versoerde tunnel. Bv. lagere doorrijhoogte. Een deel van het landbouw- en vrachtverkeer moet via de Postweg-Zuid rijden. Veel (zwaarder) landbouw- en vrachtverkeer maakt al geen gebruik van de huidige oversteek en rijdt via de Postweg en de rotonde in de Echtenseweg. Personenauto's en kleinere landbouwvoertuigen kunnen gebruik van de tunnel maken. 50% van het verkeer is spitsverkeer. Dit zullen grotendeels personenauto's of busjes zijn. Die kunnen gebruik maken van de tunnel. Een tunnel met beperkte doorrijhoogte zal voor een groot deel van het verkeer een passende oplossing zijn;
- Vereenvoudigde voorkeursvariant. Nieuwe tunnel (met lagere doorrijhoogte) op de locatie van de huidige fietstunnel. Tunnel uitvoeren in twee 'buizen'. Fietsers worden gescheiden van het overige verkeer. Eventueel de aansluiting voor landbouw- en vrachtverkeer op de tunnel van en naar de Postweg-Zuid achterwege laten. Zwaarder verkeer kan toch niet meer door de tunnel. Voordeel is een compactere oplossing. Geen of weinig aantasting aan de natuur. Nadeel is dat de fietsers het overige verkeer 1 keer moeten kruisen. Dat was overigens bij de voorkeursvarint ook het geval;
- Realisatie van een rotonde. Een nieuwe rotonde op ca. 1,2 km van de rotonde in de Echtenseweg is vanwege de doorstroming op de weg geen goede optie. Verkeer moet op te korte afstand twee keer afremmen en optrekken, hetgeen een toename van het brandstofverbruik, extra uitstoot van schadelijke stoffen en geluidsoverlast met zich meebrengt. De ruimtelijke inpassing van de rotonde is tevens een vraagstuk. Waarschijnlijk is het niet mogelijk de rotonde, met behoud van de fietstunnel, en een minimale impact op het Suikerveen in te passen. Ook ontstaat er door de aanleg van een rotonde een extra aansluiting op de N375. Dit zal een toename van het verkeer via de Gijsselterweg, Achterma en mogelijk Postweg tot gevolg hebben.
- Oversteek afsluiten. Postweg-Zuid opwaarderen. Deze optie ligt slecht bij met name de bewoners van de Postweg en de autochtone bevolking van Ruinen (van oudsher is de Gijsselterweg de verbinding tussen Ruinen en Hoogeveen). Bij de bewoners van de Achterma (en enkele bewoners van de Gijsselterweg zal deze oplossing goed vallen. Veel (zwaarder) landbouw- en vrachtverkeer maakt al geen gebruik van de huidige oversteek en rijdt via de Postweg en de rotonde in de Echtenseweg;
- Landbouwsluit in de Gijsselterweg. Fietsers blijven gebruik maken van de fietstunnel. Autoverkeer moet gebruik maken van de Postweg-Zuid of via de N375 en A28 naar Hoogeveen rijden. De situatie bij de afrit Fluitenberg wordt verbeterd;
- Handhaven huidige situatie. Het handhaven van de huidige situatie is ongewenst en past niet bij een Duurzaam Veilige inrichting van de N375

Berghuizen

- Versoerde tunnel. Bv. lagere doorrijhoogte en fietsers op de rijbaan. De tunnel zal wel breder moeten worden. De weg Berghuizen/Koekanger Dwarsdijk maakt geen deel uit van de hoofdnetwerk van het landbouwverkeer. Landbouwverkeer zal via de rotonde bij Weerwille moeten omrijden. Eerder is aangegeven dat het gemeentelijke wegennet daarvoor dient te worden aangepast (grasbetonstenen). 40% van het verkeer is spitsverkeer. Dit zullen grotendeels personenauto's of busjes zijn. Die kunnen, net als de fietsers, gebruik maken van de tunnel. Een tunnel met beperkte doorrijhoogte zal voor een groot deel van het verkeer een passende oplossing zijn;
- Realisatie rotonde is hier niet aan de orde;
- Oversteek afsluiten. Afsluiten van de oversteek is ongewenst. Dit i.v.m. de sociale structuur van het dorp Berghuizen en de interactie met Koekange. Daarnaast maakt de route deel uit van het Maarten van Rossumpad en is het een belangrijke schoolroute voor fietsers. Door de aanleg van een fietstunnel kunnen de laatste genoemde nadelen worden verholpen;
- Landbouwsluit. Een groot deel van het verkeer bestaat uit auto's en fietsers. De fietsers kunnen gebruik blijven maken van de oversteek. Auto's moeten omrijden en gebruik maken van de rotonde Weerwille in de N375. Dit laatste heeft wel een groot effect voor de sociale structuur van Berghuizen;
- Handhaven huidige situatie. Het handhaven van de huidige situatie is ongewenst en past niet bij een Duurzaam Veilige inrichting van de N375

Naast bovengenoemde opties, zijn er natuurlijk ook combinaties mogelijk. Bv. landbouwsluit en een tunnel bij Berghuizen. Zeer waarschijnlijk is in dit geval de aanleg van de voorkeursvariant van de werkgroep Berghuizen ook nog niet mogelijk. Deze is nu geraamd op ca. 5.1.2b [redacted]. De aanleg van de landbouwsluit in de Slagenweg, Defensieweg, Ruinerveldweg en Gijsselterweg brengt in totaal zeker ca. 5.1.2b [redacted] met zich mee. Dan hebben we eventuele maatregelen aan bv de Postweg-Zuid nog niet meegerekend. Het te kort zal dan ergens rond de 5.1.2b [redacted] zijn. Ik realiseer mij dat iedere keuze die we moeten maken, tot teleurstellingen bij de meeste werkgroepleden zal leiden. Zij zullen zich gaan roeren naar de pers en het bestuur van de gemeente en provincie. Een zorgvuldige afweging is daarom zeer gewenst.

Kortom nog genoeg stof tot nadenken. Zie dit maar als een eerste aanzet.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

provincie Drenthe

Postbus 122, 9400 AC Assen

Bezoekadres: Westerbrink 1, 9405 BJ Assen

Telefoonnummer: (0592) [redacted]

E-mail: [redacted]@drenthe.nl

Werkdagen: maandag t/m vrijdag

Date : 20-1-2021 08:34:23
From : "
To : " dewoldenhoogeveen.nl
Subject : RE: Slagenweg besluit Hoogeveen
Attachment : image001.png;

Hallo

In het addendum staat nu onderstaande passage:

Dit addendum wordt aan de Bestuursvereenkomst N375 gehecht en treedt met terugwerkende kracht in werking op de dag van ondertekening van de Bestuursvereenkomst N375, zijnde 8 maart 2019.

Aldus overeengekomen en ondertekend op te

Gezien het feit dat wij het addendum niet op het zelfde moment zullen tekenen stellen wij de volgende passage voor:

Dit addendum wordt aan de Bestuursvereenkomst N375 gehecht en treedt in werking nadat deze door alle partijen is ondertekend en met terugwerkende kracht op de dag van ondertekening van de Bestuursvereenkomst N375, zijnde 8 maart 2019.

Aldus overeengekomen en ondertekend,	Aldus overeengekomen en ondertekend,	Aldus overeengekomen en ondertekend,
Namens de provincie Drenthe (de heer C.Bijl)	Namens de gemeente de Wolden (mevrouw H. Mulder)	Namens de gemeente Hoogeveen (de heer D. Reneman)
.....
Datum:	Datum:	Datum:

Groeten,

Van: < > dewoldenhoogeveen.nl>
Verzonden: maandag 18 januari 2021 16:58
Aan: < > drenthe.nl>; < > dewoldenhoogeveen.nl>; < > drenthe.nl>
Onderwerp: Slagenweg besluit Hoogeveen

Hoi,

Het college van Hoogeveen heeft eind december ingestemd met het ondertekenen van de Addendum. Dus we kunnen hier verder mee.

Met vriendelijke groet,

Gemeente De Wolden
Tel. 0528



Dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als u niet de geadresseerde bent en toch dit bericht heeft ontvangen, verzoeken wij u vriendelijk contact met de afzender op te nemen en het e-mailbericht te verwijderen.
