



Overleg 2e Focusgroep aansluiting Bargermeer 08 februari 2022

- Aanwezig : Provincie Drenthe: Henk-Jan ten Brink, Thea de Langh en Jan Dik
Gemeente Emmen: Carina Vrij
EOP Oranjedorp
Engie/GZI Next (online)
Gamma (online)
Meubelboulevard
Ondernemend Emmen (online)
EOP Rietlanden
EOP Zuidbarge
Getec Park (online)
- Afwezig : Machinefabriek Emmen, Repak en Bidfood

Opening:

Mevrouw de Langh heet een ieder welkom bij deze 2^e bijeenkomst met de focusgroep (hybrideoverlegvorm) en geeft het woord aan Henk-Jan.

Doel van vanavond:

Ter voorbereiding zijn er documenten toegestuurd naar de leden van de focusgroep.

- Met welke aspecten dienen we rekening te houden?
- Verkennen mogelijke varianten/opties ongelijkvloerse aansluiting
- Opstellen beoordelingskader
- Afspraken verdere verkenning/verdieping
- Vervolgproces

Notulen 16 november 2021

Naar aanleiding van:

- EOP Rietlanden: in verslag staat dat EOP bijgepraat zou worden, dit is niet gebeurd. Tevens merken ze op dat ze geen toename van sluipverkeer willen.
 - EOP Oranjedorp: mist de opmerking van geen extra overlast in het verslag.
- Er wordt aangegeven dat dit een veel gehoorde opmerking was en dat dit geclusterd is in het verslag.

Het verslag wordt vastgesteld.

Kaders en uitgangspunten

- Overeenkomst provincie Drenthe en gemeente Emmen
- 10 jaar gereed (2018-2028)
- Rondweg, N391, stroomweg (verkeerskundig ontwerp 100km/uur)
- Opheffen gelijkvloerse aansluitingen en oversteken
- 1 ongelijkvloerse aansluiting Bargermeer
- Goede verkeersafwikkeling bedrijventerreinen
Er zijn gesprekken met Getec over de ontsluiting.
- Goede verkeersafwikkeling wijken en dorpen
- Goede fietsverbinding

Er wordt aangegeven dat er wordt ontworpen op 100km/uur, maar dat het niet betekent dat de maximumsnelheid ook naar 100 km/uur gaat.

Het verkeersmodel wordt geactualiseerd. Berekeningen worden doorgevoerd op basis van prognose 2040. De diverse maatregelen (N391 en N862) en varianten worden met het verkeersmodel

doorgerekend. Daarbij worden ook de eventuele gevolgen voor het onderliggende wegennet (bv. Oranjedorp, Rietlanden en Zuidbarge) zichtbaar. Verkeersmodel vormt ook de basis voor de geluidsberekeningen.

Wensen/belangen focusgroep

- Goede bereikbaarheid van bedrijven en winkels (ook tijdens de werkzaamheden)
- Rekening houden met overlast sluipverkeer door dorpen
- Voldoende ruimte voor groot/exceptioneel transport
- Korte aanrijroutes naar winkels ('vindbaar')
- Problematiek rotonde Nijbracht/Getec. Hierover is overleg tussen Getec en gemeente.

Vraag:

EOP Zuidbarge: waarom doen we dit? Weegt het op tegen het economisch belang.

Antwoord: Gemeenteraad en Provinciale Staten hebben in gestemd met het Bereikbaarheidsakkoord. Het Bereikbaarheidsakkoord heeft tot doel de bereikbaarheid van o.a. Emmen te verbeteren en daarmee het vestigingsklimaat voor bedrijven. Daarnaast wordt de verkeersveiligheid verbeterd.

EOP Rietlanden: hoe zit het met langzaam verkeer?

Antwoord: uitgangspunt van een stroomweg is dat er geen langzaam verkeer op kan. Er zijn al gesprekken met Cumela/LTO Noord gevoerd en er wordt een werkgroep opgericht. In de werkgroep zitten ook vertegenwoordigers van de hoveniers, aannemers en andere partijen welke gebruik maken van langzaam verkeer. We gaan nu uit van 'Nee, tenzij...'

Er wordt onderzoek naar de huidige routes en bestemmingen en de alternatieve routes (eventueel na aanpassingen) uitgevoerd.

Ondernemend Emmen: is er een rangorde aangegeven in stroomweg en bereikbaarheid?

Antwoord: Er is geen rangorde. Uitgangspunt is de N391 in te richten als stroomweg, waarbij de bereikbaarheid van het bedrijventerrein wordt gewaarborgd en een toename van sluipverkeer door o.a. Zuidbarge en Oranjedorp zoveel mogelijk dient te worden voorkomen.

Getec: er wordt aangegeven dat er overleg tussen gemeente en Getec is. Het laatste overleg was ca 1,5 jaar geleden. Er zijn wel ontwerprichtingen aangegeven, maar is niet verder gekomen. De kosten van de maatregelen en de financiering is nog een lastig punt.

Antwoord: er wordt nagegaan met wie de gesprekken zijn gevoerd.

Omgevingsaspecten

Notitie 'Omgevingsaspecten aansluiting Bargermeer'

- bomen en groen: bomen kunnen gekapt worden, houtwallen zijn beschermd.
- archeologie
- landschap (Es en Hondsrug)
- eigendommen: zijn in beeld
- kabels & leidingen
- bodemopbouw en grondwaterstand
- bodemverontreiniging
- water (Bargermeerkanaal)
- bestaande wegenstructuur
- route gevaarlijke stoffen

Er wordt aangegeven dat langs de bedrijven Bargermeerkanaal veel criminaliteit is of was. Dit wordt bevestigd door Ondernemend Emmen. In het verleden was er veel criminaliteit, dit is door inrichting verbeterd. Wel is er een zeldzame oehoe in het gebied aanwezig.

Lagen benadering

De leden van de focusgroep ontvangen tijdens de vergadering een setje met tekeningen en lagen die je erop kunt leggen. Zo kun je kijken waar de aansluiting zou kunnen komen.

Toelichting op ontwerp

De opdracht vanuit het Bereikbaarheidsakkoord is te komen tot 1 ongelijkvloerse aansluiting voor Bargermeer.

Jan Dik neemt een ieder mee in het ontwerp en de uitdagingen om te komen tot een mogelijke variant. Uitgangspunt voor het ontwerp van de ongelijkvloerse aansluiting is 100 km/uur. De afstand tussen een in- en uitvoegers is overeenkomstig de ontwerprichtlijnen 825m. Dit in verband met de bebording van de afrit. Daardoor is er weinig ruimte voor de nieuwe aansluiting en is een verlegging van de weg van de N391 in noordelijke richting noodzakelijk.

De in- en uitvoegers van de aansluiting met de N862 komen bij een ontwerpsnelheid van 100 km/uur tot voorbij de Phileas Foggstraat (ter hoogte van het kunstwerk) te liggen. Een ongelijkvloerse aansluiting ter hoogte van de Phileas Foggstraat is derhalve niet mogelijk. Ook niet bij een ontwerpsnelheid van 70 km/uur. Dit in verband met de afstand tussen de in- en uitvoegers en de risico's van werving in het verkeer.

Dit probleem doet zich ook voor bij de Abel Tasmanstraat. Daar is echter ook onvoldoende ruimte beschikbaar. De ongelijkvloerse aansluiting zou ook deels op het terrein van de Milling Company en de Gamma komen te liggen. Daarnaast wordt het probleem van de rotonde Nijbracht niet opgelost. Henk-Jan ten Brink toont een ontwerp van een ongelijkvloerse aansluiting (ontwerpsnelheid 70 km/uur) en geeft de knelpunten aan.

Het is van belang dat het verkeer op een goede wijze bij de nieuwe aansluiting kan komen. Dit kan mogelijk door de aanleg van een parallelweg tussen de Abel Tasmanstraat en de Phileas Foggstraat. Aan de noordzijde dient te worden aangesloten op de bestaande wegenstructuur.

Hoofdroutes naar centrum zijn via de Rondweg-Hondsrugweg en de Dordsestraat. Doorgaand verkeer over Bargermeer-Noord via de Glenarvanstraat dient te worden ontmoedigd. Dit mede vanwege het vele vrachtverkeer dat op deze route aanwezig is en in de toekomst door nieuwe vestiging van bedrijven wordt verwacht.

De huidige in- en uitvoegers van de aansluiting met de Hondsrugweg voldoen niet aan de eisen van een stroomweg. Deze zullen moeten worden aangepast.

Vraag:

Ondernemend Emmen: er wordt nu ontworpen op 100 km/uur. Is het ook mogelijk om het 80km te maken.

Antwoord:

Het is nu 70km/uur, het wordt of 100 of 70 km/uur. De varianten worden getoetst aan de beoordelingsmatrix.

Er wordt ook een 70 km/uur variant gemaakt en getoetst aan de beoordelingscriteria.

EOP Oranjedorp: wat als oordeel focusgroep is dat er geen variant te bedenken is? Of er geen draagvlak is?

Antwoord: Indien dit het geval zou zijn, dan wordt dit aan de stuurgroep voorgelegd en eventueel aan het de college's van B&W en GS. Het is wel van belang dat de vertegenwoordigers van de focusgroep naast het persoonlijke of lokale belang ook het algemene belang betrekken bij de afweging. Een gunstig vestigingsklimaat is van belang voor de economische ontwikkeling en daarmee de werkgelegenheid en de maatschappelijke voorzieningen.

Meubelboulevard: vind het een slechte ontwikkeling voor de bedrijven op de meubelboulevard. Vanuit de meubelboulevard en Ondernemend Emmen is in 2011 en 2012 al bezwaar tegen de plannen ingediend.

Ondernemend Emmen: proces, bestuur en ruimte voor bezwaar/zienswijze

Antwoord: gemeenteraad en de staten hebben het bereikbaarheidsakkoord vastgesteld. Wij geven uitvoering aan dit besluit. Indien wij zouden constateren dat de realisatie van dit besluit op onderdelen niet mogelijk is, dan wordt dit in eerste instantie in de stuurgroep aan de orde gesteld. Daarna kan mogelijk een bestuurlijke heroverweging aan de orde zijn. Vooral nog is dat niet aan de orde. In de stuurgroep hebben o.a. de gedeputeerde en twee wethouders van de gemeente zitting. De resultaten vanuit de focusgroep worden via de regiegroep (ambtelijk) gedeeld met de stuurgroep.

Ten behoeve van de realisatie van de diverse onderdelen van het Bereikbaarheidsakkoord dienen ruimtelijke procedures te worden gevolgd en vergunningen te worden aangevraagd. Tegen deze procedures kunnen zienswijzen worden ingediend en bezwaar en beroep worden aangetekend. Er komen div. momenten waarop men bezwaar kan maken.

Beoordelingskader:

De tabel met beoordelingskaders wordt ter vergadering overhandigd en doorgenomen. Rechts kunnen de varianten worden weergegeven en getoetst. Ter illustratie is een fictieve variant 1 getoetst. De toetsing geschiedt ten opzichte van de huidige situatie. Er kunnen nog weegfactoren aan de diverse criteria worden gehangen. De uitgangspunten en randvoorwaarden en de wensen/belangen van de focusgroep vormen hiervoor de basis. De focusgroep wordt gevraagd eventuele aanvulling per email door te geven.

Aanvulling:

Hoofddoel – Bereikbaarheid. Er staat woonboulevard, dit moet meubelboulevard zijn

Consequenties omgeving: Leefbaarheid: Rietlanden wordt toegevoegd.

Omgevingsaspecten: geluid toevoegen

Procedures:

Door een adviesbureau is een advies uitgevoerd met betrekking tot de voeren procedures. De ombouw van de N391 tot stroomweg is niet MER-plichtig. Wel worden er per deelproject MER-beoordeling uitgevoerd.

Vraag:

EOP Rietlanden: is er een go-no-go moment, bv i.v.m. subsidie?

Antwoord: op dit project zit geen subsidie. Het project wordt door gemeente en provincie gefinancierd. De bijdragen van beide partijen maakte deel uit van het besluit van de gemeenteraad en Provinciale Staten.

Meubelboulevard: is er een o-meting? Dan kun je zien voor welke groepen het beter of slechter wordt.

Antwoord: de scores in het beoordelingskader zijn ten opzichte van de huidige situatie.

In het verkeersmodel wordt bekeken waar het verkeer vandaan komt, wat zijn bestuurders en wat zijn bewoners etc. Door RoyalHaskoning DHV is het verkeersmodel gemaakt en zal ook door hen worden geactualiseerd. Met dit model worden alle maatregelen en varianten doorgerekend.

Opdracht:

Kijken naar waar de aansluiting zou kunnen komen. De CROW-norm is geen harde eis, we moeten zo dicht mogelijk bij de norm komen.

Kijk thuis en met de achterban naar mogelijke varianten en koppel deze terug naar ons.

In het volgende overleg zullen we dit dan bespreken.

Planning:

November 2021: 1^e bijeenkomst focusgroep Bargermeer

Februari 2022: 2^e bijeenkomst focusgroep Bargermeer

Maart/april 2022: 3^e bijeenkomst focusgroep Bargermeer

April/mei 2022: 4^e bijeenkomst focusgroep Bargermeer

Mei/juni 2022: 1^e inloopbijeenkomst over schetsplanontwerpen en mogelijke varianten
Augustus 2022: 5^e bijeenkomst focusgroep Bargermeer
Oktober 2022: 2^e inloopbijeenkomst over voorkeursvariant

Eind 2022: Hoofdrichting deelprojecten helder
2023/2024: Uitwerking/ voorbereiding
Vanaf 2025: Realisatie

Wel afhankelijk van proces, corona, procedures en grondaankoop!

Afspraken

- varianten kunnen worden toegestuurd naar mmbereikbaar@drenthe.nl
- aanvullingen op beoordelingsmatrix kunnen worden toegestuurd naar mmbereikbaar@drenthe.nl
- volgend overleg: we komen met een datumvoorstel voor eind maart/begin april. Bijeenkomst zal indien de coronamaatregelen dit mogelijk maken, fysiek plaatsvinden

Sluiting

Een ieder wordt bedankt voor zijn/haar inbreng.
De vergadering wordt gesloten.