

Geachte aanwezigen, in het bijzonder gedeputeerde dhr. Bijl, die de petitie in ontvangst zal nemen, de wethouder Bas Luinge, met in de portefeuille project N34 en de wethouder Henk Heijerman met verkeer in de portefeuille en belangstellingden

Een verschoven Fly-over en een verschoven N34, het lijkt een droom. Ondanks het vele groen, is het geen pretje in de westelijke wijk van Gieten te wonen met die absurd hoge geluidsdruk van het nog steeds toenemende verkeer op de N34, het verkeersplein en de verdubbelde N33.

Ik begrijp achteraf echt niet hoe dat heeft kunnen gebeuren. Ik was er zelf bij en stond machteloos aan de zijlijn. Een prachtige wijk maar waarom zo dicht op de N34 en N33? Was de gemeente niet te inhalig door de buitenste kavels te verkopen.

Dan overkomt de wijk de volgende catastrofe. Gieten krijgt een nieuwe aansluiting op de N34, de N33 verdubbeld en de rotonde ongebouwd tot verkeersplein. Het was een door de provincie geleid project, voorbereid en uitgevoerd onder de regie van het projectenbureau Rijkswaterstaat te Leeuwarden. Aan alles werd gedacht in de projectnotitie, miertjes, piertjes, bloemetjes en bijen. Echter niet niet aan het wel en wee van de bewoners van de aangrenzende wijk. Ook de politiek stond tandenloos aan de zijlijn.

Ook toen lagen de tekeningen ter informatie ter inzage op 2 inloopmiddagen. Ik ben daarheen geweest en verbaasde mij zoals zovelen, zo als zo velen, dat o.a. de diep aangelegde N33 bij het verkeersplein, bij de begraagplaats zeer onlogisch weer ruim boven het maaiveld kwam om de burg. Aalbrechtunnel te accommoderen. Hij had toch laag kunnen blijven het veen in??? Nu werd weer een hele bak geluid over de wijk gekieperd. Dit was het schandelijk negeren van de bevolking, die het met de verdubbeling toch al zwaar voor zijn kiezen zou krijgen. De verdubbelde N33 lag stijf tegen de noordzijde van Gieten, terwijl de verdubbelde weg gemakkelijk 50 meter in Noordelijke richting kon opschuiven. Nu moesten er nodeloos bomen worden gekapt en nauwelijks plaats voor adequate maatregelen tegen het geluid.

Ook de N34 werd niet verdiept aangelegd, zoals gevraagd door mij in een inspraaksessie op een gemeenteraadsvergadering. Een vaag antwoord kwam, "zo diep als mogelijk". Toen raakte dat in het vergeetboek, niets Van de N34 werd verdiept uitgevoerd. Kortom, het plan lag optafel maar er kon niets meer worden gewijzigd onder vage voorwendsels zoals:

- De grondwaterhuishouding liet niet toe de situatie bij de Aalbrechtunnel om te draaien.
- De archeologische waarden van de grond ten Noorden van de N33, lieten niet toe de verdubbeling naar het noorden op te schuiven.

Allemaal drogredenen. De folie gelegd in het verzonken cunet t.p.v. het verkeersplein had gewoon doorgetrokken moeten worden tot waar de Aalbrecht tunnel zou vervangen door een brug over de N33. Grond voor op- en afrit was ruim voorhanden.

Gronden met archeologische waarde mogen best gebruikt worden voor het tracé van een weg, doch met de verplichting dat gelegenheid en budget ter beschikking wordt gesteld voor

archeologisch onderzoek.

Dit zijn missers van de eerste orde. Ik was erbij, kreeg sterk de indruk dat het van Assen onwil was. Binnen het budget voor de verdubbeling van de N33 was echt wel ruinite. Het was in mijn ogen pure onwil. Die Gietenaren moesten het maar slikken. Voor het project bureau was het een ver van mijn bed show, gebrek aan inleving voor de noden van de bewoners. Maar het bed van de bewoners staat wel naast de N33 en het verkeersplein met alle geluidsellende van dien.

Ook bij de aansluiting van de N34 was het slikken of stikken. De waarden van de max toegestane geluidsdruk werd op slinkse wijze met 5 db verhoogd. Dat lijkt niet veel, doch aangezien het een logaritmische schaal is, wordt de toegestane drempel verdubbeld. Met die vervloekte modellen werd de drempelwaarde nog eens opgekrikt door dubbieuze effecten van stil asfalt en minder lawaai van vrachtauto's in de toekomst. Het negatieve effect van de overwegend Westen-wind verdween gemakkelijks halve onder de mat. Nee, hiet ook niet bepaald een fraai staaltje van aanpak en rekening houden met de bevolking.

Op het allerlaatste moment heeft ondergetekende nog flyer doen uitgaan van een petitie En we hebben op de valreep er nog een miezerige landschappelijke wal langs de N34 uit kunnen slepen tegen minimale kosten. Het had zoveel beter gekund. Er was ruimte en volgens de hooduitvoerder in de directieket bij Borger ook ruim voldoende grond. Alles wat teveel was moest worden afgevoerd naar het TT circuit

Nu staan we nog in het voortraject van een nieuw project voor plaatseling verdubbeling en een fly-over vanwege de verkeerscongestie op het verkeersplein in de ochtend- en avondspits. Schrik was echter dat voornamelijk gedacht werd aan een I.I. hoge Fly-over, 8 M boven het maaiveld, over het verkeersplein. De ichten gingen bij veel bewoners van de wijk op rood, donkerrood. Dat betekende immers nog eens een bak lawaai uitgestort over de wijk. Gelukkig kwam één van de kerkgroepen met een zeer bruikbare variant. Schuif de Fly-over op in westelijke richting en laat hem lopen ten W. van de fietsbrug en dan tevens de aansluitende N34 buiten het Gietsen Veentje om. Een ander alternatief, een volledig klaverblad zou veel ruinite vragen en het OV punt zou moeten worden verplaatst. En dan nog zou de afrit voor het afbuigende verkeer naar Veendam bijna door de huiskamer van de woningen lopen.

Toen er signalen kwamen dat de rchte fly-over een redelijke kans zou maken, dach ik bij zelf: DAT NOOIT, NEVER. Ik ga er dwars voor liggen, OVER MY DEAD BODY. Ik spring er boven op en alles uit de kast om de beslissing om te buigen naar het vriendelijker alternatief. Weer een petitie in de vorm van een Flyer opgetuigd. 300 exemplaren, goede response. ingezonden stukken in de krant etc. Gelukkig bood één van de bedenkers van de verschoven variant, Rikus Bartels aan, mij te helpen en samen het comité te vormen: Verschoven Fly-over? JAZEKER. De schrijvende Pers werd ingeschakeld, RTV Drenthe opgetuigd etc.

Na gezamenlijke invenrarisatie zagenn we alleen maar pluspunten:

- De verdiepte aanleg van de verschoven N34 bracht zou onmiddellijk verlichting brengen in de geluidsterreur.

- De door verdiepte aanleg van gewonnen zand kan worden gebruikt voor toe- en afrit van de Fly-over. Geen transporten van zand en dus geen stikstof perikelen.

- Het zand zou ook gebruikt kunnen worden voor landschappelijke inpassing en geluidswal. incl. het doortrekken van de landschappelijke voorbij de Asserstraat en Verlengde Asserstraat, liever nog promoveren tot een echte geluidswal. Weg met dat geluidsgat.

- Met een verschoven Fly-over, veel minder verkeer op het verkeersplein, geen opstoppen en minder lawaai

- Door het verschuiven van de Fly-over kan een mooie groene bufferzone worden gecreëerd met daarin opgenomen het gietserveentje met hoge natuurwaarde.

- Niet onbelangrijk: De uitvoering kan relatief goedkoop. De hooggelegen landbouwgronden, die wel moeten worden aangekocht zijn draagkrachtig en er hoeft geen zand te worden aangevoerd, goe voor de portemonaille en goed voor de stikstofbalans. Het viaduct over de N33 is een relatief eenvoudige constructie en het bestaande verkeersplein blijft gehandhaafd. Geen verkwisting van kapitaal.

Aan de Noordzijde dito. Wel grond aankopen en wellicht verplaatsen van Kabouterland.. Geen aanvoer van zand etc. Wel enkel kleine kunstwerken voor afbuigend verkeer naar Veendam en Assen. Bussen naar naar en van het OV punt. Ik ben er van overtuigd dat de totale uitvoering goedkoper uitvalt dan de vermaladigde hoge Fly-over. Dan moet veel zand worden aangevoerd en het wordt allemaal heel krap bij het Gieterveentje en het OV punt.

Als laatst wil ik een lans breken voor het omdraaien van de Aalbrecht-tunnel in een eenvoudige brug over de N33 voor lokaal verkeer. Daar komt dan ook weer veel zand bij vrij, te gebruiken voor op- en afritten van de nieuw te bouwen brug en aanvullende maatregelen tegen het verkeersgeluid. Wellicht kan de nieuwe brug ook een rol spelen bij het uitbannen van Tractor-verkeer in het centrum en Asserstraat. Daar ontstaan straks gevaarlijke situaties als de tractoren wettelijk 40 Km/hr mogen rijden.

Ik begin van dat alles te juichen, allemaal voordelen en stel voor al vast het glas te heffen op het uitstekende perspectief van de verschoven Fly-over.

Proost.