

## **Zienswijze en reactie op voorliggende Nota Reikwijdte en Detail (NRD) betreffende N34**

Anloo, 24 maart 2020

Betreft: NRD betrekking hebbende op N34, voorliggend besluit tot gedeeltelijke verdubbeling Noordelijke deel tot aan De Punt.

Geachte college van B&W Gemeente Aa en Hunze,

Allereerst onze dank voor de geboden mogelijkheid om in te spreken op dit dossier. In overleg met uw secretariaat is gezien de huidige pandemie echter gekozen voor deze schriftelijke vorm van inbreng.

Mocht de Raadsvergadering geen doorgang vinden en er aldus geen inspraakmogelijkheid meer is, dan dient naar onze mening de besluitvorming te worden opgeschort, ook op provinciaal niveau.

Reeds eerder bereikten u stukken en zienswijzen welke vooruitliepen op de bovengenoemde nota. Elk stuk gecommuniceerd vanuit eigen perspectief en belang.

Namens de “Belangengroep N34 Noord” en Dorpsbelangen Anloo wil ik u het volgende ter overweging geven, u als zijnde gekozen vertegenwoordigers van de bewoners en gebruikers van de N34.

Daarbij wil ik aangeven dat alle argumentatie onderbouwd is met feiten welke wij u graag op eerste verzoek ter beschikking stellen, maar welke naar wij aannemen eveneens bij u bekend zijn.

Tevens wordt alle argumentatie breed gedragen door onze achterban en zullen uw kiezers de besluitvorming nauwkeurig volgen, daarvan zijn wij overtuigd.

Kanttekening is, dat wij helaas de reacties vanuit de zaal tijdens de “klankbordgroepbijeenkomsten” slechts summier dan wel geheel niet terug zagen komen in de conclusies en verslaglegging. Dit doet geen recht aan de doelstelling daarvan, hetgeen wij zeer betreuren. Derhalve brengen wij u onderstaande punten langs deze weg (nogmaals) onder ogen.

### Uitgangspunten:

1. Iedereen wil een veiliger N34, geen discussie.
2. Drenthe's grootste inkomstenbron is toerisme, deze mensen komen voor rust en natuur en gebruiken de N34 alleen buiten de spits.
3. De N34 is alleen in de “spits” een probleem qua doorstroming.
4. De gemiddelde afstand welke automobilisten afleggen op de N34 is rond de 12 km, slecht een zeer klein percentage rijdt dagelijks het gehele traject. De tijdswinst bij de voorliggende plannen is dus een fractie van de berekende 3 minuten.

5. Inmiddels is bewezen dat het enige echte knelpunt de rotonde bij Gieten is.
6. Gedeeltelijke verdubbeling tot meer dodelijke slachtoffers zal lijden.
7. Trajectcontrole bewezen minder doden tot gevolg heeft en dus dient te worden overwogen bij alle opties.
8. De N33 na de verdubbeling geen reductie in letsel- en blikshades laat zien.
9. Op de N33 50% tot 80% van de gebruikers na de verdubbeling te hard rijdt.
10. Gehele verdubbeling van het beoogde traject op de N34 50ha aan natuur kost. Dus 50 hectare minder toerisme...minder inkomsten en werkgelegenheid.
11. In het Sweco onderzoek is in het geheel de stikstofproblematiek buiten beschouwing gelaten, uiteraard komt dit in de MER later aan de orde, maar is zeker van cruciaal belang bij alle overwegingen.
12. Tevens zien wij geheel niet terug welke de al genomen/al geaccordeerde maatregelen rond Emmen/Holsloot en aangrenzende trajecten naar verwachting voor effect gaan hebben, dit maakt conclusies uit het Sweco rapport onbetrouwbaar als basis voor besluitvorming.

Ons voorstel in het kader van “no regret” en ons breed gedragen advies:

1. Alleen knooppunt Gieten aanpakken, daarna te evalueren.
2. Te accepteren dat de huidige weg qua capaciteit, ook volgens Sweco voldoet tot 2040.
3. Te accepteren dat de weg een grotere capaciteit krijgt door het verlagen van de maximum snelheid naar 80 km/h.
4. Te accepteren dat Drenthe zijn aantrekkingskracht behoudt voor toeristen (lees: onze grootste inkomstenbron) door de natuur te koesteren en niet zonder gedegen bewijs op te offeren (meer uitstoot en minder hectares).
5. Uw kiezers te beschermen door toepassen van trajectcontroles en een inhaalverbod. Doe alsnog een aanvraag bij het OM op basis van de daaraan gestelde randvoorwaarden. Nu voldoet de weg niet aan die voorwaarden, maar dit accepteren om geen trajectcontrole in te zetten is een verkeerde en omgekeerde redenatie. Op de N381 gaf controle een evidente reductie in dodelijke ongevallen.
6. Dit inhaalverbod fysiek af te dwingen en elektronisch te monitoren.

Een goed geïnformeerd bestuurder en volksvertegenwoordiger neemt nu zijn verantwoording en beslist op basis van echte argumentatie voor een gefaseerde aanpak van het verbeteren van de doorstroming en veiligheid op de N34. Dus eerst alleen het knooppunt Gieten.

Daarmee blijven de miljoenen voor (gedeeltelijke) verdubbeling beschikbaar voor echt economisch rendement.

Dank voor uw aandacht en inzet in deze!

Namens de projectgroep N34 Noord en Dorpsbelangen Anloo,

R. Oosterlaan