



Bijdrage Hendrikus Loof

Verbinding Emmen-Groningen

6 september 2017

We bespreken de notitie Verbinding Emmen-Groningen en het verzoek van het College om een zienswijze kenbaar te maken. Dat doen we graag en we zijn blij dat dit onderzoek er ligt. Het is goed om het er nu over te hebben en onze gedachten erover te laten gaan. Een besluit over we doen dit of we doen dat, neem je niet zomaar. Het gaat om veel, heel veel geld. Zo'n besluit neem je niet op een achternamiddag.

Voor de PvdA zijn een paar vertrekpunten van belang. Wij hechten om te beginnen aan de natuur in Drenthe. Wij hechten tevens aan goede weg- en spoorverbindingen omdat we ook economische bedrijvigheid willen. We hechten misschien nog wel sterker aan openbaar vervoer, zeker in gebieden als zuidoost Drenthe waar dit van heel groot belang is. Tenslotte hechten we ook aan veiligheid, zeker aan verkeersveiligheid. We willen Drenthe opstoten in de vaart der volkeren, maar niet ten koste van alles. Voor ons is de balans tussen de genoemde vertrekpunten van groot belang.

De PvdA is altijd al warm pleitbezorger van verbetering van openbaar vervoersmogelijkheden in dit deel van Drenthe, inclusief een volwaardige spoorverbinding Emmen-Stadskanaal-Groningen. Het verbetert de bereikbaarheid en het draagt bij aan de economische ontwikkeling van de Veenkoloniën.

Een spoorverbinding is en blijft naar ons idee een heel goede, zo niet de beste bijdrage leveren aan de economisch-maatschappelijke doelstellingen die wij voor de Veenkoloniën zien. Dat wordt ook bevestigd in de conclusies op de pagina's 22 en 23. Tegelijkertijd lezen we dat een spoorverbinding een geduchte concurrent wordt van een goed functionerende buslijn én de verkeersintensiteit op met name de N34 niet zal terugdringen. En dat heeft dan weer vooral te maken met het vrachtverkeer én het feit het spoor maar voor een klein deel van de weggebruikers een alternatief zal zijn. Immers: slechts 17% van de automobilisten legt het gehele traject Emmen-Groningen af. De financiële druk die de keus voor een spoorverbinding nu en in de toekomst op de provincie legt is niet mals. En dan is het nog maar de vraag of het aan de Groningse kant goed gaat met het traject Veendam-Stadskanaal. Een behoorlijk complexe situatie dus.

Vorige week is in Coevorden een rapport gepresenteerd over de spoorlijn Emmen-Rheine. Mede opgesteld in opdracht van de provincie Drenthe. Wij begrijpen dat er goede kansen liggen om deze route binnen enkele jaren gereed te hebben. We hebben ook vernomen dat tijdens deze bijeenkomst de wens is uitgesproken om de treinverbinding van Emmen door te trekken naar Groningen. In de notitie wordt op pagina 16 en 17 uitvoerig uiteengezet wat de stand van zaken is met betrekking tot deze grensoverschrijdende spoorverbinding. In de slotzin wordt – bijna tussen neus en lippen door – gemeld dat ‘wij gaan onderzoeken of er gezien het internationale karakter financieringsmogelijkheden liggen in Europa’. Wat ons betreft beperkt zich zo’n onderzoek niet tot de route Emmen – Rheine alleen.

Wat het openbaar busvervoer betreft: hier liggen kansen voor verbeteringen. Onder het kopje Overwegingen op pagina 20 worden suggesties gedaan en feitelijk wordt er voorgesteld om het OV bureau te vragen een businesscase voor een optimale busdienstregeling Emmen – Groningen op te stellen. Ook dit lijkt ons het onderzoeken meer dan waard, voorzitter.

De verbetering van weginfrastructuur spitst zich in de notitie toe op de N34. Een volledige verdubbeling wijzen wij af, laten we daar dan in ieder geval duidelijk over zijn. Een te hoge investering ten koste van teveel vernietiging van natuur en landschap waarbij de noodzaak ook onvoldoende is aangetoond. Door het opwaarderen van de N391 tot 100 km weg wordt deze route voor een deel van de inwoners, ten oosten van Emmen, aantrekkelijker. De route naar Groningen is weliswaar in kilometers en reistijd aanzienlijk langer dan de N34 maar er kan wel worden doorgereden en je hoeft niet aan te sluiten in de rij op de A28 om de stad Groningen binnen te kunnen komen. Veel inwoners uit andere delen van de stad Emmen kiezen daarnaast al vaak voor de Frieslandroute om de A28 te bereiken.

Een partiële verdubbeling lijkt dan de beste optie, want wij vinden wel dat veiligheid een belangrijk aandachtspunt is. De route in de huidige vorm is niet onveiliger dan vergelijkbare wegen en door borden en andere instrumenten is het rijgedrag wellicht te beïnvloeden. Maar een feit is dat er op de N34 te veel en te vaak ernstige ongevallen voorkomen. De kennelijk onverwoestbare drang van (een deel van de automobilisten) om voortdurend te willen inhalen is bijzonder lastig in te dammen. De gedachte om op een aantal plaatsen gelegenheid te bieden om veilig in te halen kan hier een oplossing voor zijn. De stukken op de route die op tekening worden voorgesteld lijken logisch gekozen.

We vragen ons nog af of het een overweging is om het weggedeelte tussen Emmen-Noord en Klijndijk ook mee te nemen, zodat er mogelijk een andere oplossing voor Klijndijk kan worden gekozen. Naar wat wij begrijpen legt een deel van het dorp zich nog steeds niet neer bij de nu gekozen oplossing, ook al is daarvoor al besloten.

Wij zijn benieuwd naar een verdere uitwerking, uiteraard ook naar de opvattingen van de overige fracties. Wij willen wel meegeven: neem de ervaringen van de N33 goed mee. Hoe is het daar gegaan met de aanliggende gemeenten, met de omwonenden, het geluid, etc.

Ongetwijfeld zijn hier en daar verbeteringen uit te halen die in een toekomstig proces voor dit gebied bruikbaar zijn.

En tenslotte voorzitter nog kort over de economische positie van zuidoost Drenthe in deze discussie. Indirecte economische effecten worden bij een aanpak van de N34 (welke dan ook) weliswaar behaald, maar ten koste van veel. Er moet méér gebeuren om het gebied verder te brengen. We vinden dan ook dat er bij een uitwerking telkens nadrukkelijk een relatie gelegd moet worden met de economische en maatschappelijke situatie in Zuidoost Drenthe.