

Assen, 25 April 2023

Aan wethouder A. Smit van de gemeente Assen
CC griffier @assen.nl

Betreft plan Kloosterveen 3 N371/Balkenweg

Geachte heer Smit,

Ik las dat u de verantwoordelijk wethouder van dit project bent.

Ik ben een weg- en waterbouwkundige , gepensioneerd en ben als gemeenteambtenaar lid geweest van de projectgroep globaal bestemmingsplan Kloosterveen.

IK was belast met het verkeersonderzoek door de Grontmij, heb het plan voor de waterhuishouding opgesteld en heb de kostencalculatie gemaakt van de civieltechnische kosten ten behoeve van de economische haalbaarheid/exploitatieopzet van dit plan.

Mijn hele werkzame leven heb ik gewerkt als een civil servant zoals de Engelsen het zeggen, geprobeerd zowel de burgers als de politiek tevreden te stellen.

Mijn instelling was (en is nog steeds) zorgvuldig omgaan met gemeenschapsgeld. Goede producten maken door zorgvuldig om te gaan met grondstoffen en middelen. Uiteindelijk ben ik daar op vastgelopen. Plannen die ik samen met collega's van andere afdelingen, twintig jaar lang, maakte werden vlot en verstandig gerealiseerd. Omstreeks 1995 veranderende alles. Wensdenken en beeldvorming werden de uitgangspunten bij de planvorming. Er werd gezegd: Als het niet goed is veranderen we het wel weer. Civieltechniek is maar uitvoering. We hebben Civieltechniek niet meer nodig, ingenieursbureaus kunnen het veel beter.

Bureaus adviseren wat hun gevraagd wordt, want hoe meer werk hoe hoger de vergoeding. Er zijn belachelijke dingen gebeurd. Er zijn sindsdien vele, laat ik zeggen, onhandigheden gebeurd die de gemeente veel geld en onnodige werken hebben gekost.

Toen de contouren van Kloosterveen zichtbaar waren heeft de Grontmij omstreeks 1995 een verkeersonderzoek gedaan .

In grote lijnen waren twee keer twee rijstroken nodig vanaf de Maria in Campislaan tot de huidige grens bebouwde kom bij de sterrenbeeldenbuurt met op alle kruisingen links - en rechtsaf stroken en een verkeerslichtinstallatie (VRI). Op de kruising Europaweg West/Balkenweg naar Kloosterveen waren twee rechtsaffers nodig. Op de Balkenweg twee linksaffers naar de Europaweg West. Op de kruising Prof. Prakkeweg/Balkenweg waren twee keer twee doorgaande rijstroken nodig met een links- en rechtsaffer naar Kloosterveen en vanaf Prof. Prakkeweg uit Kloosterveen twee linksaffers naar de Europaweg West en een rechtsaffer richting Smilde. De verkeersregelinstantie zorgde er ook voor dat bewoners van Kloosterveen veilig konden oversteken naar het recreatiegebied Baggelhuizen. De fietsers/voetgangers op de Poolweg kon , indien het te gevaarlijk werd, worden omgeleid naar de veilige oversteek bij de kruising.

De gehele aanleg kon gefaseerd worden uitgevoerd. Vraag het verkeersrapport van de Grontmij maar op uit het archief.

De projectleider wilde daar geen kruising maar een rotonde, de Grontmij verklaarde dat dat niet kon vanwege een te geringe capaciteit. De Grontmij kreeg opdracht om het dan nog maar eens te berekenen , hij wilde een advies met een rotonde!!!! In tweede instantie weigerde de Grontmij weer. Het verkeersrapport is toen door de projectgroep vastgesteld.

De projectleider vertelde dat de Balkenweg binnen de bebouwde kom ging liggen. Ik heb toen aangegeven dat dit niet realistisch was. Een weg van twee keer twee gescheiden ristroken met

middenberm , een stroomfunctie en geen uitwegen van aanliggende bebouwing, daar wordt veel harder gereden.

Later bleek mij dat de 50 km snelheid werd ingegeven door belangen van het Grondbedrijf. Als werkelijk bv. 70 km was gehanteerd voor de geluidsberekening dan had de huidige geluidswal-profiel, wegzijde 4.00 m hoog, taluds 1:1, boven breedte 4.00m en aan de woningzijde 3.00 m hoog misschien wel 1.00 m hoger gemoeten, dat had dan 2.00 m uitgeefbare grond gescheeld.

Hier is dus sprake van voor leken/niet ingewijden niet waarneembaar financieel belang van het grondbedrijf

Als mijn collega de bestektekening voor de uitvoering gaat maken zie ik dat toch een rotonde wordt aangelegd. Ik neem actie bij alle projectgroep leden en de directeur, maar zonder succes. De projectgroep was inmiddels een stille dood gestorven

Ik ben verrast dat ik geen bestemmingsplan voorafgaand aan realisatie heb gezien.

Dan blijkt dat het bestemmingsplan van de Balkenweg samen met de Transportweg **in die** werkgroep is gerealiseerd en de Planetenbuurt afzonderlijk als bestemmingsplan. Of dit vertraging heeft opgeleverd weet ik niet. Balkenweg en Planetenbuurt vormen wel een geheel in de realisatie, de een kan niet zonder de ander.

Balkenweg en Planetenbuurt zijn wel in één bestek gerealiseerd.

De reden voor de gewenste rotonde blijkt later: De autorotonde en de twee gerealiseerde fietsrotondes ter plaats zijn een stedenbouwkundige gebaar. Merkwaardige redenering; de drie rotondes zijn op maaiveldniveau nauwelijks waar te nemen en alleen op een luchtfoto goed zichtbaar. Verkeer wordt ondergeschikt gemaakt aan beeldvorming!

Ongeveer 1,5 jaar later loopt het verkeer vanuit Smilde vast, het moet steeds verkeer uit Kloosterveen voorrang geven. Ik krijg te horen: Assen is een grote stad, dan kun je een file verwachten.

Kort daarna wordt besloten de Balkenweg vanaf de Europaweg tot de Balkendwarsweg te verdubbelen tot twee keer twee rijstroken met uitvoegers

Intern geef ik aan dat dit heel onverstandig is. Twee keer zoveel verkeer naar de kruising sturen en nadien laten samenvoegen naar één rijstrook geeft gegarandeerd problemen. Het wordt gerealiseerd en in de spits loopt de kruising Balkenweg/Balkendwarsweg volledig vast. Ik heb meerdere malen zelfs op de uitvoegstrook van de A 28 stil gestaan.

Dan wordt het restant naar de Balkenrotonde verdubbeld en er wordt een tweede ring om de rotonde gemaakt. Jammer dat het bestemmingsplan daar op een enkele rotonde is gebaseerd. Aan de oostzijde komt de rotonde met berm en bermsloot in de bestemming recreatiegebied Baggelhuizen te liggen.

Mijn collega vraagt, omdat de wegverlaging volledig in het zand ligt hoe de bermen moeten worden afgewerkt. Antwoord, kleine hoeveelheid teelaarde erover strooien, schraal houden. De groenontwerper van stedenbouw bepaalt dat er lindes in de middenberm moeten worden geplant. Op dat zelfde moment stemt B. en W. met de notitie van de dienst Bossen en plantsoenen, dat langs de toegangswegen naar Assen alleen beuken en eiken moeten worden geplant. Ik attendeer de groenontwerper er op. Toch worden er lindes geplant. Een paar jaar later verwijderd de opzichter groen de lindes, graaft in de middenberm een sleuf van 1.00m bij 0.80 m en vult deze met teelaarde en plant er eikenbomen voor terug. De lindes worden langs de prof. Prakkeweg geplant. De een paar jaar eerder geplante narcissen verdwijnen weer grotendeels.

Ik woon in de Planetenbuurt direct tegen de geluidswal, mijn achterbuurman woont spiegelbeeldig. Mijn zuidgevel van de woonkamer met plat dak staat nagenoeg in de teen van de geluidswal, het vervolgens opgaande schuine dak is ongeveer 7 m van de kruin van de wal gelegen. Onder dit dak heb ik mijn werkkamer en ik heb veel hinder van het verkeerslawaai. Ik, en ook meerdere bewoners van

woningen langs de Balkenweg hebben vaak geklaagd over dit lawaai zowel per brief als bij enquêtes. Er wordt veel te hard gereden. De 50 km is niet realistisch. De gemeente doet dit af als: Het is een taak van de politie om de snelheid op de Balkenweg te controleren. Wij vragen geen controle vanwege de verkeerswet maar handhaving van de wet geluidshinder.

Dit gaat een nog grotere rol spelen bij de realisatie van Kloosterveen 3.

Een paar jaar geleden doet zich weer een merkwaardige situatie voor.

Bij het actualiseren van het bestaande bestemmingsplan Kloosterveen krijgen alle woningen uitbreidingsmogelijkheden van 3.00 m aan de achterzijde van de woning. Twee woningen worden uitgezonderd; mijn woning en die van mijn spiegelbeeldig gebouwde woning van mijn achterbuurman.

Ik heb een bezwaar ingediend. Dan krijgt mijn achterbuurman wel de 3.00 m uitbreiding en ik mag zowel aan de voorzijde als aan de achterzijde 1.5 m uitbouwen. Dat is dan weer in strijd met de bestemmingsplan bepalingen die voorschrijven dat 5.00 m ruimte moet zijn tussen de voorgevel en de openbare weg (parkeren op eigen erf). Vervolgens mag ik, na weer een bezwaar, dan wel 3.00 m uitbreiden aan de achterzijde.

Waarom zijn alleen deze twee woningen eerst uitgezonderd van uitbreidingsmogelijkheden? Heeft dat te maken met het gegeven dat deze woningen binnen de geluidscontouren van de Balkenweg liggen en dus niet uitgebreid kunnen worden? Worden we zo voor de gek gehouden alsof het lijkt dat we mogen uitbreiden maar op basis van de wet geluidshinder niet mogen uitbreiden? Mochten deze woningen eigenlijk daar wel worden gebouwd?

Allemaal een gevolg van financiële belangen van het grondbedrijf en streken van stedenbouwkundigen?

Het bovenstaande is een direct gevolg van laakbaar gedrag van ambtenaren die gefocust zijn op beeldvorming, bestuurders weten hier hoogstwaarschijnlijk niet van.

Ik schrijf dit omdat ik het verschrikkelijk gênant vind. Het zijn uitwassen van ambtenaren zonder kennis van zaken en mooi weer spelen op kosten van en ten nadele van de burgers. Ik hoop met deze reactie soortgelijke situaties bij het voorliggende project te voorkomen.

Ik heb destijds de MER rapportage en het globale bestemmingsplan van Kloosterveen 3 uitgebreid gezien. Heb tegen diverse opzetten van het bestemmingsplan bezwaar gemaakt.

Bij het opstellen van de MER rapportage worden de gevolgen van een plan in brede zin voor de omgeving zichtbaar gemaakt. Er worden varianten beoordeeld en het minst nadelige (of gunstige) behoort te worden teruggevonden in het globale bestemmingsplan. Over de civieltechnische kanten wil ik dit slechts zeggen. Ik heb nog nooit zoveel waanzin gezien.

Een voorbeeld: De Provincie geeft aan dat bij enorme wateroverlast van de Drentse hoofdvaart en de Norgervaart (calamiteiten) de waterberging naar het westen, over de Norgervaart weg in de richting van het Fochteloërveen gaat plaatsvinden.

In het bestemmingsplan is opgenomen dat het maaiveld van Kloosterveen 1.60 m moet worden opgehoogd om overstroming van Kloosterveen te voorkomen. Ik denk, dat als je die vrees hebt dan verhoog je toch de kade van de Norgervaart. Alsof het water bij overstroming zich niet via vijvers en singels in het plan verspreidt.

Zo staat er dat rioleringen niet in het grondwater mogen liggen, nou ze liggen nagenoeg overal in het grondwater. Duidelijk is dat er geen civieltechnisch ambtenaar in de projectgroep aanwezig was. Het kan veel voordeliger en slimmer.

Mijn commentaar richt zich echter op andere wezenlijke zaken.

Het verkeersonderzoek van de Grontmij destijds omvatte een groter Kloosterveen dan wat is gerealiseerd. De westzijde van ong. 1350 woningen is niet bebouwd.

Er is eerder nog een detail verkaveling voor dit gebied gemaakt maar nooit in procedure gebracht.

Nu is er voor gekozen een nieuw bestemmingsplan te maken voor het gebied tot aan de Norgervaart.

Voor dit gehele gebied is een MER rapportage gemaakt en een globaal bestemmingsplan.

Er is dus een geheel nieuwe situatie ontstaan waarbij de gevolgen van het verkeer op de bestaande infrastructuur opnieuw moeten worden beoordeeld.

Een van de optredende knelpunten is de huidige Balkenrotonde die n.m.m. de verkeerslast niet kan verwerken. Het gaat dus niet aan de verkeersberekening van destijds de Grontmij te gebruiken voor de huidige plannen. Er is een wezenlijk verschil tussen gedoceed doorstromen middels een VRI of via een turbotronde het af te wikkelen. Het stagneert beslist. Ook zonder de 1350 woningen loopt in het spitsuur de afwikkeling niet vlekkeloos.

Daarnaast voorspel ik problemen op de kruising Europaweg West/ Balkenweg naar Kloosterveen.

Nu al, waarbij rekening is gehouden van een groot Kloosterveen 1 en zonder de extra uitbreiding van Kloosterveen 3 geeft deze route nu problemen waarbij de doorstroming op de Balkenweg vaak moeizaam is/ wordt geblokkeerd door de kort op elkaar gelegen kruisingen met de VRI.

Is een extra rijstrook tussen de Europaweg naar de Balkendwarsweg een oplossing? De ruimte is op een klein gedeelte na, waarvoor oplossingen te vinden zijn, te realiseren.

Overigens, het afgelopen jaar zijn in het hele gebied Kloosterveen verkeerstellingen gedaan, ik ontvang graag deze resultaten. De voor de MER gehanteerde verkeerstellingen dateren van een periode direct na de Coronatijd waarbij aanzienlijk minder verkeer was en dus te laag is.

De laatste verkeerstellingen zullen fors afwijken van de in de MER gehanteerde verouderde tellingen en geven een veel beter inzicht in de te verwachten verkeersafwikkeling.

In de aanpak van Kloosterveen 3 (het globaal bestemmingsplan) lijkt het er op dat de verkeersafwikkeling van dit nieuwe gebied voor ongeveer de helft wordt toegerekend aan de bestaande infrastructuur (Aletta Jacobsweg- Prof. Prakkeweg). De andere helft wikkelt zich af langs de nieuw omgelegde N.371/ en de verdubbelde Balkenweg.

Heel merkwaardig dat nadat beide verkeersstromen bij de Balkenrotonde zijn aangekomen het verder onderzoek stopt en er geen aandacht meer is voor de gevolgen voor de Planetenbuurt. In mijn bezwaarschrift heb ik hier op gewezen en dat dit ook grote gevolgen heeft is erkend.

Toename zoals in de MER rapportage genoemd is nauwelijks terug te vinden in het globale bestemmingsplan.

De woningen langs Aletta Jacobsweg - Prof. Prakkeweg - Balkenweg langs de Planetenbuurt zijn in de MER rapportage allemaal rood gekleurd zijnde ernstige geluidsoverlast te ondervinden. Deze route is ook aangemerkt als "met een maximale verkeersbelasting."

De gemeente doet dit af als "we nemen wel maatregelen zoals stil asfalt."

Daarover het volgende:

Stil asfalt is te realiseren middels open asfalt. Dit asfalt echter moet toegepast worden op autowegen waarop snel wordt gereden. Het vuil wat zich in de open ruimtes ophoopt wordt door de hoge bandensnelheid uit de open ruimtes gezogen door onderdruk achter de band. Geluidwerend asfalt bij lage snelheden vervuult snel en is niet doeltreffend. Stil asfalt bij 50 km/u werkt dus niet. Het alternatief, rubberasfalt slijt heel snel geeft rubberdeeltjes in het milieu en dus vervuiling. De beste oplossing is de woningen voorzien van 3 dubbel glas. Voor de hoge verkeersbelasting/snelheid weet ik zo geen verkeersveilige oplossing.

Tijdens mijn werkzame periode is altijd gesteld dat geluidhinder bij snelheden tot 50 km/u worden veroorzaakt door motorgeluid en boven de 50 km/u door banden geluid. Stil asfalt bij 50 km/u is dus niet effectief.

Ik schrijf dit omdat ik grote zorgen heb over de aanpak van het voorliggende plan N371/Balkenweg. Aandacht voor de OV hub is in de huidige planvorming niet relevant, besteed aandacht aan de werkelijke problemen.

Naar mijn idee moet er eerst een basis document komen waarbij het volgende moet worden onderzocht. We gaan toch niet weer allerlei deelvullingen maken met onvoorziene fouten die later weer opgelost moeten worden?

Alle aanpak van plannen bestaan uit 4 delen.

1 Inventariseren, waar krijg ik mee te maken.

2 Analyseren, wat is belangrijk, welke keuzes maak ik.

Deze twee handelingen moeten transparant worden gedaan, in alle openheid, voor iedereen waarneembaar.

3 Besluiten/realiseren.

4 Evalueren. (dat heb ik bij de gemeente vaak gevraagd maar nooit zien doen.

Of zoals de directeur zei, dan krijg ik ruzie in de tent.)

Aandachtspunten zijn:

Er is een MER en een geheel nieuw bestemmingsplan gemaakt, wat zijn de gevolgen van de realisatie op de bestaande infrastructuur.

De N 371 wordt voorwat het provinciaal deel uitgevoerd in twee keer twee rijstroken met een middenberm, Is dit wel nodig? Vanaf de weg langs de Norgervaart en vanuit Smilde en terug komt nagenoeg geen extra verkeer vanwege Kloosterveen 3. Komende van de weg langs de Norgervaart kan ik ook in het spitsuur goed de huidige kruising met de N 371 oprijden naar Assen. De steeds wisselende snelheden van 80 km/u, 50 km/u, 60 km/u; de hele route vanaf Smilde is erg onrustig.

Om stagnatie in uitbreiding van Kloosterveen 3 te voorkomen kan het, vanwege bezwaren om Kloosterveen 3 in noordelijke richting uit te breiden, noodzakelijk worden het gebied ten westen van de Sterrenbeeldenbuurt naar voren te halen. Houd bij het realiseren van het voorliggende plan hiermee rekening. (geluidwal)

Een weg met dan weer twee keer twee rijstroken en 80 km/u; wat zijn de gevolgen voor het bebouwen van het gebied ten westen van de Sterrenbeeldenbuurt en het vervolg van de Balkenweg. Moet de Balkenweg daar ook 1.00 m verdiept worden aangelegd, dan ligt deze weg ook in een poldertje samen met het bestaande deel van de Balkenweg. Waar vindt de waterberging plaats?

Wat zijn de gevolgen voor wat betreft de extra verkeers-/geluidslast voor de Sterrenbeeldenbuurt, met welke gekozen snelheden wordt gerekend en met welke extra geluidwerende voorzieningen wordt gerekend. Ditzelfde geldt ook voor de Planetenbuurt.

Ontwerp een nieuwe kruising Balkenweg/ Prof Prakkeweg met een VRI zodat ook een veilige oversteek naar Baggelhuizen mogelijk is. Ik weet, de ruimte is nu nagenoeg niet beschikbaar maar een uitbuiging naar de Baggelhuizerplas is nodig. Zorg voor een dubbele linksafer op de Prof Prakkeweg naar de richting Europaweg West.

Kijk naar de kruising Europaweg West/ Balkenweg, voor wat betreft de doorstroming is een extra rijbaan vanaf de Europaweg West naar de Balkendwarsweg gewenst. De ruimte is er met enige aanpassingen mogelijk en uitsluitend voor verkeer naar de A 28 bestemd.

Ik hoop met deze bijdrage stagnatie in de huidige realisatie te voorkomen. Een onzorgvuldige planvoorbereiding en realisatie zal beslist leiden tot bezwaren van betrokken bewoners.

Daarnaast vraag ik u ook de betrokken bewoners van de Planetenbuurt voor het overleg van naar ik heb begrepen op 22 mei a.s. uit te nodigen.

In afwachting van uw reactie.

Vriendelijke groet,

