

VERKEERSONDERZOEK N34

BESPREKING PRODUCT 1 NUT & NOODZAAK MAATREGELEN N34

Klankbordgroep
17 september 2019

1 verkeersonderzoek 2 producten

Product 1: Nut en noodzaak maatregelen N34

- Beleidskader en economisch belang
- Probleemanalyse en doelstellingen
- Afwegingskader verkeersmaatregelen

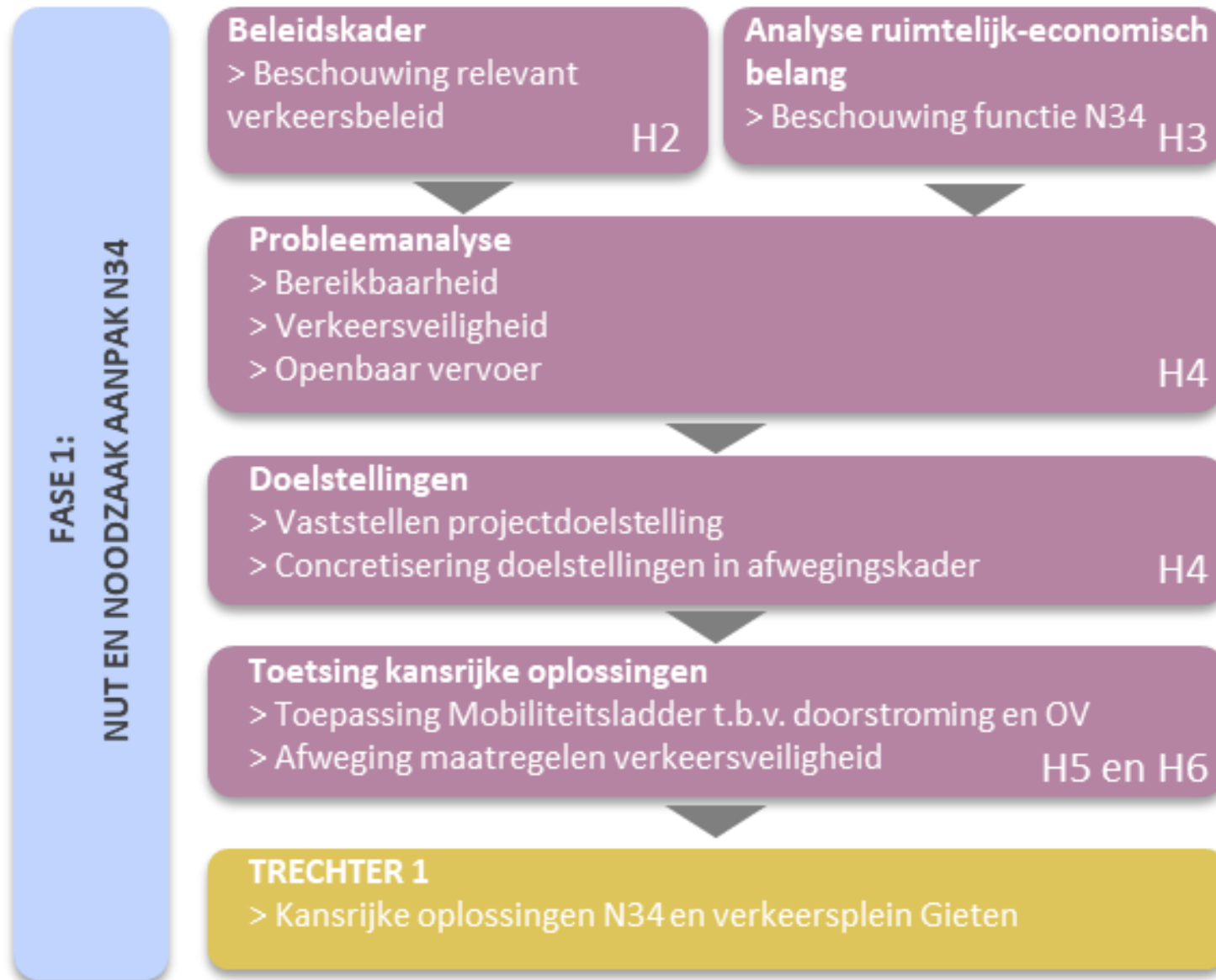
Bespreking vandaag

Product 2: Projectdoelstellingen en maatregelen N34

- Concretisering van doelstellingen naar projectdoelstellingen
- Onderzoek mogelijke oplossingen
- Beoordeling van mogelijke oplossingen
- Selectie van kansrijke varianten

Bespreking volgende keer

Structuur product 1



Referentiekader voor probleemanalyse

- **Beleidskader**

- Landelijk verkeersbeleid
- Provinciaal verkeersbeleid

- **Sociaal economisch belang N34**

- N34 heeft een belangrijke functie in:
 - het dagelijks woon-werkverkeer in de regio (Groningen, Emmen)
 - een aanzienlijke groep studenten maakt gebruik van de N34 voor woon-schoolverkeer
 - in de economische concurrentiekracht (materiaalgeörienteerde bedrijvigheid)
- Er zijn veel recreatieve bestemmingen in het Hondsruggebied. Voor de ontsluiting is de N34 een belangrijke verbinding.
- Toekomstverwachting: lichte groei in verkeersbewegingen en goed openbaar vervoer nodig voor bereikbaarheid gebied.

1. Doorstroming

- Filevorming alleen ter plaatse van verkeersplein Gieten, vooral tijdens de spits (ochtend en avond)
- Traject snelheid N34 van 100 km/h wordt in de regel niet gehaald. Dit geldt voor alle verkeersdeelnemers (auto- en vrachtverkeer en (OV)bussen)

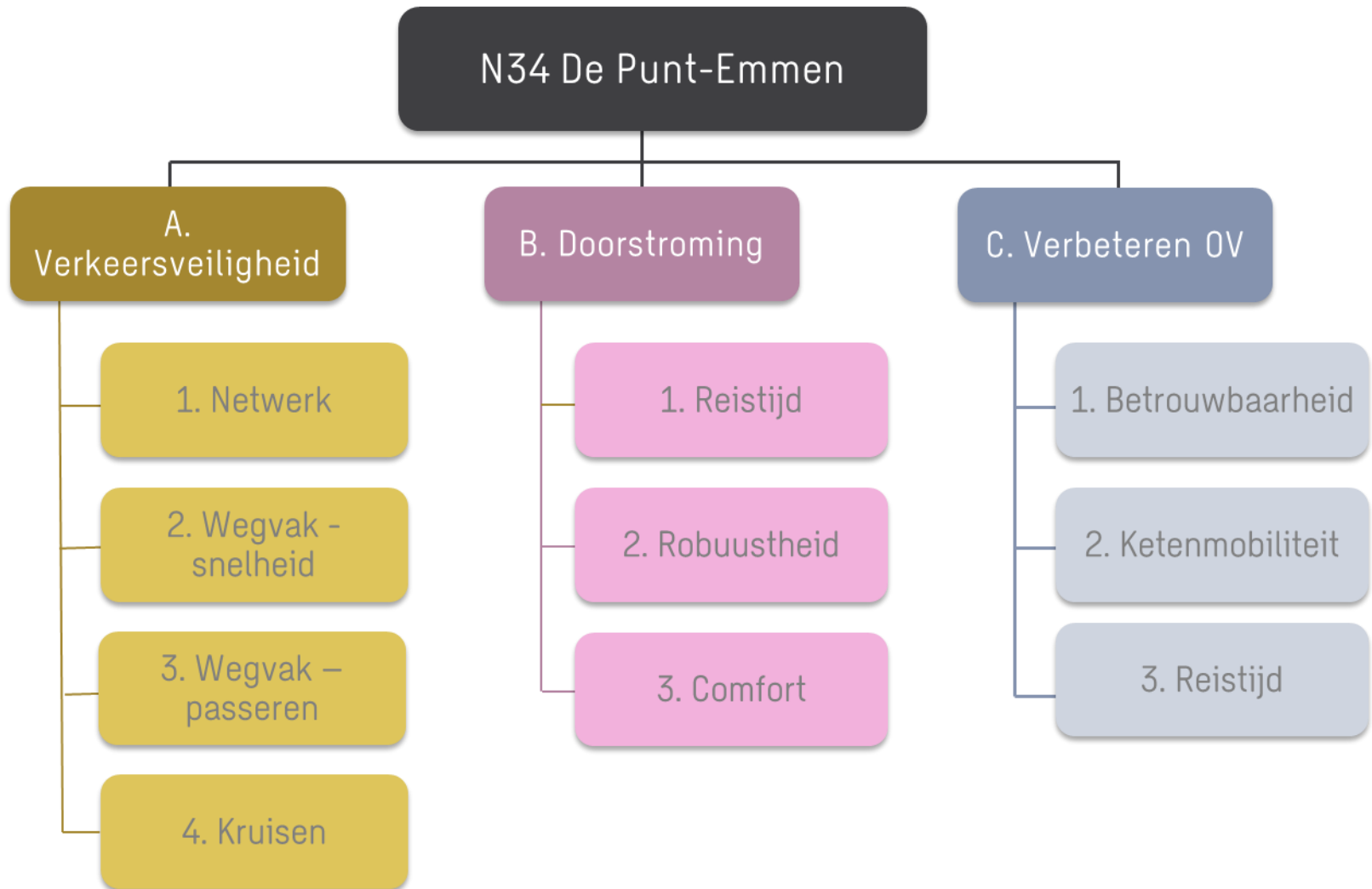
2. Verkeersveiligheid

- Relatief veel ongelukken in relatie tot vergelijkbare stroomwegen
- 32 zware ongevallen, letsel of dodelijke afloop, in periode 2012-2017
- Nagenoeg alle dodelijke ongevallen (totaal 7) door frontale botsingen
- 1/3 van de ongevallen tijdens de spitsen

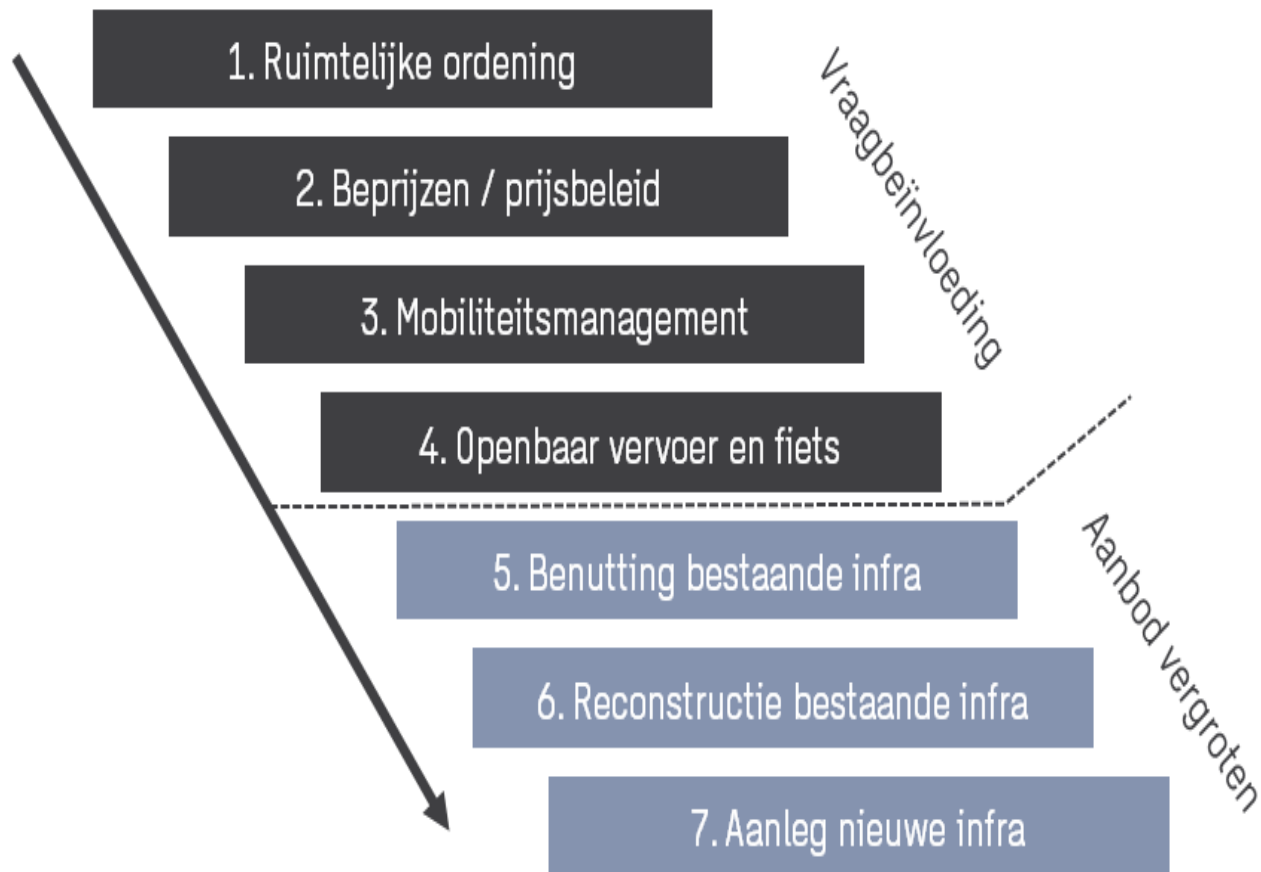
3. Openbaar vervoer

- Vertraging bij Verkeersplein Gieten: gemiddeld 5 minuten richting Groningen in ochtendspits en 3 minuten avondspits; richting Emmen/Stadskanaal: gemiddeld 2 minuten in beide spitsen
- Snelheid '100 km/h bussen' (vanaf dec. 2019) wordt beperkt door overig verkeer
- In zuidelijke richting moeten bussen bij OV-knooppunt Gieten omrijden (1,5 keer rotonde)

Van probleemanalyse naar doelen



Afwegingskader doorstroming en openbaar vervoer



Trede 1: Ruimtelijke ordening

- Rekening houden bij ontwikkeling ruimtelijke visies en programmering met mobiliteitseffecten.
- Mobiliteit beperken of bundelen via ruimtelijke ordening.



- Uitgestrekt verzorgingsgebied, met belang bij goede gebiedsontsluiting.
- Afstanden tussen activiteiten nemen toe door afname dichtheid voorzieningen.
- N34 heeft nu en in de toekomst essentiële bereikbaarheidsfunctie voor de regio.
- Er zijn geen grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op mobiliteit in het gebied.



Deze trede biedt geen realistische aanknopingspunten voor aanpakken problemen N34.

Trede 2: Beprijzen/prijsbeleid

- Beïnvloeden mobiliteitsgedrag door prijs.
- Gedifferentieerd prijsbeleid heeft positieve effecten op reduceren autogebruik.



- In sterk autoafhankelijk Hondsruggebied behoudt auto sterke positie.
- Heffingen dragen niet op een constructieve wijze bij aan de reductie van de groei en de oplossingen van de problemen.
- Prijsbeleid heeft brede consequenties, zaak van het Rijk.



Bepaalde vormen van prijsbeleid kunnen onderdeel zijn van een pakket van aanvullende maatregelen, echter niet voldoende om problematiek aan te pakken.

Trede 3: Mobiliteitsmanagement

- Strategie met als doel een meer efficiënt gebruik van transportmiddelen om uitbreiding van het transportsysteem voor gemotoriseerde transportmiddelen tegen te gaan.
- Gedragsverandering om autogebruik te reduceren.



- Provincie Drenthe stimuleert om andere mobiliteiten dan de auto te gebruiken (carpoolplekken, fietsenstallingen, bushaltes bij op- en afritten, e.d.).
- Situatie van het Hondsruggebied en de N34 leent zich slechts ten dele voor mobiliteitsmanagement.



**Mobiliteitsmanagementmaatregelen moeten
als flankerend worden gezien.**

Trede 4: Fiets en openbaar vervoer

- Optimalisatie van het openbaar vervoer en fietsvoorzieningen biedt voor bepaalde doelgroepen een alternatief voor de auto.



- Fiets: provincie voert actief beleid. Inschatting geringe autoritreductie door autonome ontwikkeling e-fietsgebruik met potentiële opwaardeermaatregelen aan de fietsroute parallel aan de N34.
- Bus: N34 heeft belangrijke verzamelfunctie voor aantal regionale buslijnen. Bussen hebben hinder van de slechte verkeersafwikkeling. Maatregelen gewenst.
- Spoor: onderzochte spoortrajecten hebben geringe oplossende werking en zijn niet kosteneffectief.



Investerings in fiets en openbaar vervoer biedt geringe aanknopingspunten voor aanpakken van de problematiek N34.

Trede 5: Benutting bestaande infra

- Doel capaciteitsvergroting van het wegennetwerk door bestaande infrastructuur op een efficiëntere manier te benutten.



- N34 is de enige hoofdverbinding in het Hondsruggebied (geen regelruimte).
- Snelheid terugbrengen naar 80 km/h is hier geen oplossing
- Smart-mobility: transitie gaande, effecten onzeker



De bijdrage van deze trede aan de oplossing van de problematiek van N34 is beperkt.

Trede 6: Reconstructie bestaande infra

- Doel capaciteitsvergroting van het wegennetwerk door fysieke maatregelen.
- Uitbreiding van de capaciteit van een alternatieve routes: N381 en N391.



<p>Reconstructie N381 / N391 Effect verwaarloosbaar door</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Grootste deel verkeer rijdt niet hele traject. ➤ Routes zijn beduidend langer (12-15 km), weegt niet op tegen vertraging op de N34. 	<p>Reconstructie N34</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verschijningsvorm van de weg en verkeersknooppunt voor groot deel veroorzaker problemen. ➤ Ligging relatief gunstig voor aanpassingen; algemeen voldoende ruimte beschikbaar.
--	--



Reconstructie van de bestaande N34 tussen Emmen-De Punt, incl verkeersplein Gieten is een kansrijke en effectieve oplossingsrichting

Trede 7: Aanleg nieuwe infra

- Niet nader onderzocht. Trede 6 biedt voldoende aanknopingspunten voor het oplossing van de geconstateerde problemen.



- Aanleg nieuwe stroomweg aanzienlijk ingrijpender en kostbaarder dan reconstructie van de bestaande weg.



Trede 7 biedt geen realistische aanknopingspunten voor aanpakken problemen N34.

UIT MOBILITEITSLADDER BLIJKT:

- ➔ OPLOSSEND VERMOGEN VAN VRAAG BEÏNVLOEDENDE MAATREGELEN IS BEPERKT (TREDE 1 – 4)
- ➔ ER ZIJN MAATREGELEN NODIG OM TE ZORGEN VOOR DOORSTROMING VERKEER (TREDE 5 – 7)
- ➔ RECONSTRUCTIE N34 BIEDT DUIDELIJKE AANKNOPINGSPUNTEN VOOR OPLOSSEN PROBLEMATIEK N34.

Afwegingskader oplossingen verkeersveiligheid

- Educatie
- Enforcement (regelgeving/handhaving)
- Engineering

Educatie

- Verkeersveilig en bewust gedrag stimuleren door kennis en informatie
- Geen exacte relatie tussen kennis en motivatie van N34 weggebruiker en geconstateerde verkeersveiligheidsproblemen te leggen
- Zowel Rijk als provincie zetten diverse middelen en momenten in om voldoende kennis en motivatie over veilig weggebruik over te brengen
- Extra inzet op educatie biedt geen aanknopingspunten voor het blijvend verbeteren van de problematiek. Continue aandacht voor dit onderwerp is als aanvullende maatregel wel gewenst



Regelgeving/Handhaving

- Verkeersveilig en bewust gedrag 'afdwingen' door regels en toezicht op naleving
- Verkeersveilig gedrag wordt vergroot bij grotere pakkans bij overtredingen
Nadelen:
 - Effect flitspalen neemt af bij bekendheid locatie palen.
 - Trajectcontroles alleen voor bepaalde periode beschikbaar en geen soelaas bij onveilige inhaalacties
- Handhaving vergt medewerking OM
- Blijvende aandacht voor dit onderwerp is als aanvullende maatregel gewenst






Engineering

- Weginrichting is niet conform richtlijnen Duurzaam Veilig.
 - Geen fysieke rijbaanscheiding
 - Ongelijkvloerse verkeersuitwisseling bij verkeersplein Gieten
- Geconstateerde verkeersveiligheidsproblemen hangen in sterke mate samen met de vormgeving en inrichting van de N34
- Een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid mag worden verwacht bij aanpak van de N34 met de principes van Duurzaam Veilig



UIT AFWEGINGSKADER VERKEERSVEILIGHEID BLIJKT:

-  ER WORDT VEEL GEDAAN OP THEMA'S EDUCATIE EN REGELGEVING/HANDHAVING
INZET OP DEZE THEMA'S BLIJFT NODIG
-  VERWACHTING WEINIG TOT BLIJVEND EFFECT EXTRA
INZET OP EDUCATIE EN REGELGEVING/HANDHAVING
-  AANPASSING VAN INFRASTRUCTUUR BIEDT GOEDE
MOGELIJKHEDEN TOT VERKEERSVEILIGHEIDSWINST

Eindconclusie

De N34 willen we veiliger maken, de doorstroming verbeteren en het openbaar vervoer verbeteren

In zowel het afwegingskader 'doorstroming en openbaar vervoer' als 'verkeersveiligheid' zijn mogelijke maatregelen afgepeld

Om doelstelling te bereiken is de aanpak van de N34 de beste optie

SWECO

