



Verslag 3^e Klankbordgroep gedeeltelijke verdubbeling N34

Locatie: Gemeentehuis Aa en Hunze, Spiekersteeg 1 te Gieten

Datum: 23 april 2019

Tijd: 19.00 – 20.30 uur

Aanwezigen:

1. Provincie Drenthe (2)
2. Natuurplatform Drentsche Aa
3. St. De Hondsrug UNESCO Global Geopark
4. NMFDrenthe
5. Gebruiker (3)
6. Dialooggroep N34 (3)
7. Drpsbl. Drouwen, Bronneger en Bronnegerveen (2)
8. ANWB
9. Qbuzz
10. VPB Emmen
11. Sweco (2)
12. Goudappel Coffeng
20. Dorpsbelangen Borger-Odoorn

Afgemeld:

1. Businessclub Hunebed Highway
2. Gebruiker
3. Plaatselijk belang Gasselte-Kostvliet
4. TLN

1. Welkom

2. Verslag 19 maart 2019

██████████ was bij vorige bijeenkomst niet aanwezig.

Verslag is daarmee vastgesteld.

3. Stand van Zaken Verkeersonderzoek

Presentatie: Doorstroming, Verkeersmodel en Verkeersveiligheid

Plan van aanpak vorig overleg besproken. OV – nog aanvullende gegevens nodig, komt bij volgende overleg aan de orde. Probleemanalyse wordt bij dit overleg besproken.

Vragen en opmerkingen tijdens presentatie:

Relatie cijfers: is dat veel? Geeft aan hoe relaties liggen ook op deelgemeenten.

Recreatiecijfers op basis van 2010 – geen onderdeel van de berekening.

Vervolg:

Hoe lang in de file bij Gieten: (sheet 16 en 17) – verliestijd – niet alleen stilstaand.

Verschil met verkeersregelaars? Niet meegenomen in onderzoek maar heeft tijdens de proeven wel geholpen. Verkeersregelaars inzetten is geen duurzame regeling.

Verkeersmodel – prognose verkeersintensiteit 2040 – gebaseerd op Nederlands regionaal model 2018 – toelichting verkeerscijfers op basis van presentatie.

Vragen:

Uitleg lezing cijfers – per etmaal op werkdagen.

Prognose 2040 – De verdubbeling bij Emmen is in plan meegenomen.

Knooppunt Gieten – file en doorstroming

NRM model – bij situatie Holsloot, heeft daar een evaluatie plaatsgevonden? NRM model wordt jaarlijks bekeken of het klopt. Holsloot niet bekend bij bureau.

Filevorming bij de rotonde: wat is het de duur van de file/tijdsverlies?

Verkeersveiligheid: Drang om minder in te halen, inhalen als de doorstroming verbeterd is? Het is veel breder dan alleen verkeersdrukte, meerdere factoren (smartphones etc.)

Verkeersveiligheid

- BRON – is het gebruikte systeem wat betreft de registratie ongevallen. Geregistreerde ongevallen 2018 bij de start niet beschikbaar, worden nog toegevoegd.
- Registratie ongevallen – niet met zekerheid te melden dat alle ongevallen zijn opgenomen. Categorie wel met zekerheid te melden.
- Rijrichting waarin de ongevallen plaatsvonden worden niet geregistreerd.
- Speelt zicht – bosschages en bocht – een rol in de ongevallen? Bij Borger-Odoorn is een bocht met bosschages waar het zicht slecht in te schatten is.
- Ongevallen: worden deze veroorzaakt door unieke gebruikers of frequente gebruikers?
- Opvallend is dat bij inhaalverbod relatief veel ongelukken plaatsvinden.
- Verduidelijking Trekker = vrachtwagentrekker in het overzicht.
- Rijbaanscheiding – ongevallen (dodelijk) drastisch minder? Naar aanleiding van een onderzoek naar het type weg met rijbaanscheiding is inderdaad het risico lager.

Naar aanleiding van de presentatie een korte opsomming van de opmerkingen en vragen:

1. Verkeersveiligheid – tijdsverlies – naast doorstroming gelegd? Specifiek bij Gieten?
2. Goudappel 2040 getallen: zijn de cijfers krimp meegenomen? Krimp geeft niet altijd minder verkeer. Voorzieningen nemen af maar generen verkeer. Bewonersaantallen kloppen die? Gemeenten leveren aan bij provincies en zij leveren aan bij bureau voor de registratie.
3. Duidelijkheid waar op de N34 de dodelijke en frontale ongevallen plaatsvinden: mogelijkheid om tussenscheiding te plaatsen goed onderzoeken.
4. Spoorlijn – niet meegenomen in dit onderzoek. Spoorverbinding versus weg – lost problematiek N34 niet op. Is in beeld bij noordelijke provincies maar niet in dit onderzoek.

5. Economisch relatie Groningen – Emmen. Komt terug in volgende fase van het verkeersonderzoek.
 6. Telapparatuur – met lussen – vrachtverkeer (auto – vrachtauto's – tijd – rijrichting hierin meegenomen?) Elektrisch rijden meegenomen in de prognose richting 2040.
 7. **Wat is de on- zekerheidsmarge in de cijfers? Hoge scenario gehanteerd. Tellingen nu al boven het lage landelijke scenario. Bandbreedte (onzekerheidsmarge) – advies op basis van het hoge scenario / cijfers. KLE-00006**
 8. Huidige cijfers: is de weg geschikt voor het aantal auto's? Op aantal wegvlakken is het afdoende. Knooppunt Gieten biedt voldoende, echter de uitvoeringen geven vertragingen.
 9. **Beperkte obstakel vrije ruimte is ook reden – gaan we hier ook wat aan doen? KLE-00007** We wachten eerst de uitkomsten uit het onderzoek af, anders lopen we vooruit op de oplossing, maar dit kunnen we meenemen in de aanbeveling.
 10. **Milieu – waardevol natuurgebied. KLE-00008** Natuuraspect is nodig voor de MER. Gaat mee in de verkenning in de volgende fase.
 11. Zie Hunebed Highway toerisme – aantrekken ander soort gebruikers. N34 hiervoor geschikt?
4. Beantwoorden/reactie ingekomen stukken
Komen we het volgende overleg op terug. Alle tijd nodig voor de uitleg van het verkeersonderzoek.
 5. Toelichting uitvraag Gebiedsanalyse door Maurice Wenker
Vragen:
Staatsbosbeheer, waterschappen etc. betrokken? Worden bij de ambtelijke begeleidingsgroep betrokken.
Leden van de Klankbordgroep worden in de uitkomsten van de analyse meegenomen – Drents Landschap is bij de klankbordgroep aangesloten.
 6. Rondvraag
Tafelgesprekken – iedereen heeft de uitnodiging via Ina ontvangen – graag reageren zodat we de gesprekken kunnen inplannen. Graag ook aangeven wie bij het gesprek aanwezig zullen zijn.

Vermelding: Informatiebijeenkomst op 24 april a.s. over het Verkeersplein Gieten. Tijdens deze bijeenkomst zullen omwonenden gevraagd worden om, bij interesse, zich aan te melden voor de focusgroep (max. +/- 20 personen).
 7. Volgende bijeenkomst: 28 mei 2019, tijdstip: 15.00 – 16.30 uur.
Locatie: Provinciehuis, Westerbrink 1 te Assen (kamer: A.0.06)