



Verslag 4^e Klankbordgroep gedeeltelijke verdubbeling N34

Locatie: Provinciehuis, Westerbrink 1 te Assen, kamer: A.0.06

Datum: 28 mei 2019

Tijd: 15.00 – 17.00 uur

Aanwezig: 1. Provincie Drenthe
2. St. De Hondsrug UNESCO Global Geopark
3. NMFDrenthe
4. Businessclub Hunebed Highway
5. Gebruiker
6. Dialooggroep N34
7. ANWB
8. Dorpsbelangen Borger (2)
9. Sweco

Afgemeld: 1. Gebruiker (2)
2. Dialooggroep N34
4. Qbuzz
5. TLN

1. Welkom

2. Mededelingen

a. Terugkoppeling bijeenkomst Gieten

Op 24 april 2019 zijn in het gemeentehuis in Gieten de direct omwonenden en de gemeenteraad geïnformeerd over het project. Hierbij is specifiek ingezoomd op het verkeersplein Gieten.

b. Focusgroep Verkeersplein Gieten

Tijdens de bijeenkomst en via de website is een oproep gedaan om deel te nemen aan de focusgroep. Deze groep van ongeveer 20 personen uit Gieten en Eext, gaat op 4 juni en 4 juli aan de slag met oplossingsrichtingen verkeersplein Gieten. Via de website is ook een bredere uitvraag gedaan naar ideeën. Er zijn 8 reacties binnen gekomen. Deze worden als input bij de uitwerking gebruikt.

c. In verband met afwezigheid van de secretaris wordt het verslag beperkt tot vraag/antwoord bij de sheets van de presentatie.

3. Verslag 23 april 2019

V: Verslaglegging akkoord maar waar vind ik de antwoorden/reacties op de ingebrachte punten.

A: Later in het proces volgt een verwijzing naar of beantwoording

Pagina 1

Achternaam moet zijn [REDACTED]
[REDACTED] is van Goudappel Coffeng, wordt door Sweco ingezet

Pagina 2

V: Klopt het dat Emmen is meegenomen?

A: Ja, harde plannen van 2040 zitten erin als autonome ontwikkeling.

Scope van project is tot aan de rotonde N381, maar in de berekening wordt heel netwerk meegenomen. Effecten gaan verder dan alleen N34

Ook Klijndijk zit als gerealiseerd in het model.

Pagina 3

V: Punt 7, bandbreedte hoog scenario is meegenomen. Waarom voor hoog scenario gekozen en wat is het verschil?

A: Verkeersintensiteit is nu al hoger dan laag scenario. Andere reden is dat hoog scenario nu ook voor de milieueffecten als uitgangspunt wordt genomen.

Wat het verschil is en motivatie nemen we mee in de onderbouwing.

N.a.v.: Waar en hoe wordt de technologie meegenomen naast verdubbeling?

A: Komen we op terug. KLE-00009

Punt 9, Moet zijn beperkte zichtlijnen i.p.v. obstakelvrije ruimte.

4. Stand van zaken Verkeersonderzoek

Aan de hand van de presentatie (zie bijlage) zijn de volgende vragen gesteld / is toelichting gegeven:

V: Dorpsbelangen Borger: **Bij het maken van de GGVP (2018) heeft dorpsbelangen een alternatief uitgedacht (evenwijdig aan de Hondsrug Weerdinge – A37) om de N34 te ontlasten. De gemeente Borger-Odoorn heeft indertijd aangegeven dit tracé bij de provincie Drenthe onder de aandacht te brengen. KLE-00010**

A: We gaan informeren of dit voorstel bekend is bij de provincie.

Naschrift: route is door de gemeente niet bij de provincie onder de aandacht gebracht en is derhalve niet bekend bij de provincie.

V: In de huidige plannen wordt de vraag gesteld “Hoe ga je rond Borger?” KLE-00011

A: Nu nog niet bekend waar de eventuele verdubbeling plaats vindt. Mocht dit nabij Borger zijn, dan moet hier een antwoord op komen.

Sheet 4: Lijnvoering 2019 over N34

Lijn 5 zit vanaf Zuidlaren op de N34

Aandeel OV neemt toe.

V: Hoe zit Westlaren t.o.v. Zuidlaren

A: Mensen die echt in de kern Zuidlaren zitten en bij de carpoolplek (2 bij elkaar op kunnen tellen)

Vandaag geen OV en toch merk je dat nauwelijks op de weg. Aandeel OV dus beperkt (vooral studenten).

Sheet 11: Knelpunten OV

V: Capaciteitsbenutting OV is gering. Waarom zoveel aandacht aan OV.

A: Gaat er om dat de bussen ook verbeteren.

Sheet 15: Verhouding autoverkeer-vrachtverkeer N34

V: Vrachtwagens rijden tegen de 89, waarom op dit soort wegen ook 100 km toelaten.

A: Heeft te maken met technische eisen en massa / remwegen. Lossen we niet op.

Behoorlijk hoog (normaal rond 15%); ook zijn hierin meegenomen.

Doelstellingen

Sheet 20: Verkeersveiligheid:

Oproep aan klankbordgroep: "Kijk of nog wat mist!"

Sheet 21: Doorstroming:

V: Oproep om te kijken wat je met technologie kunt oplossen (b.v. signaalborden). **KLE-0009**

A: Niet onderschatten wat verkeersmanagement betekent voor organisatie.

Navigatie geeft dit ook aan maar geldt nog niet voor iedereen.

Beloningssystemen is alleen geschikt / toegestaan bij wegwerkzaamheden (maximale tijd).

V: Snelle doorstroming van 2 naar 1 = dat wel snelle doorstroming?

A: Ja, gaan we naar kijken.

Sheet OV 22:

Opm.:

- Hubs eenzijdig; heeft als nadeel dat reiziger over moet steken.
- Toerisme goed meenemen ook in OV.

Sheet 23: Aanzet maatregelen

Opm.: Landschap is wat anders dan natuur

Sheet 24: Knooppunt Gieten

Toelichting: Klaverblad is volgens het boekje de beste oplossing; nemen we daarom sowieso mee.

Deze sheet (25) geeft weer wat de impact van een klaverblad is en is OV-knooppunt niet meer mogelijk op de huidige locatie.

Andere is de fly-over; je kunt niet centraal over de rotonde heen

OV-knooppunt noordelijker verplaatsen

Sheet 27; Profielindeling traject N34
Verbreiding lijkt vanuit no-regret geen oplossing.

V: Is een barrier een oplossing

A: 2.20 m middenberm is conform de richtlijnen. Heeft ook met zichtlijnen te maken.

Sheet 28: Partieel verdubbelen

Streepjes zeggen alleen iets over intentietijd

V: Wat is de reistijd winst;

A: Wordt naar gekeken.

5. Stand van zaken Gebiedsanalyse

Stedenbouwkundig Bureau MUST uit Amsterdam gaat de gebiedsanalyse uitvoeren. Om de tussenresultaten te presenteren en af te stemmen met de klankbordgroep is het noodzakelijk een extra klankbordgroep te organiseren:

2 juli Verkeersonderzoek – bespreken alternatieven (exclusief Gieten)

9 juli(extra) Verkeersonderzoek – terugkoppeling uitkomsten focusgroep

Gebiedsanalyse – presentatie bureau MUST

6. Rondvraag

7. Klankbordgroep 2019:

02 juli 2019 (19.00 – 21.00 uur), locatie: Dorpshuis Drouwen, Schoolstraat 10, Drouwen

09 juli 2019 (15.00 – 17.00 uur), locatie: provinciehuis Assen, kamer: A.0.06

17 september 2019 (17.00 – 21.30 uur), locatie volgt

VASTGESTELD