



Verslag 5^e Klankbordgroep gedeeltelijke verdubbeling N34

Locatie: Dorpshuis Drouwen, Schoolstraat 10, Drouwen

Datum: 02 juli 2019

Tijd: 19.00 – 20.30 uur

Aanwezig: 1. Ina de Lange – Provincie Drenthe
2. José Verbrugge – Provincie Drenthe
3. Sweco
4. Leden klankbordgroep

1. Welkom

2. Mededelingen

Sacha Stevens neemt voor Henk Hoekstra waar i.v.m. ziekte.

Volgende week, 9 juli extra bijeenkomst voor de Gebiedsanalyse en een terugkoppeling van de Focusgroep Verkeersplein Gieten, 04 juli a.s.

3. Verslag 28 mei 2019

Opmerking: twee aanwezigen geven aan dat het verslag lastig te lezen is als je niet bij overleg aanwezig was.

A: Er was aangegeven dat i.v.m. afwezigheid van (José) notulist de verslaglegging beperkt zou zijn tot vraag/antwoord bij de sheets van de presentatie.

Pag. 1: akkoord

Pag. 2: punt 7

Bandbreedte hoog scenario variant 2040 of lage scenario terugzien als keuze van de politiek? Lage is nu al te hoog voor huidige verkeersintensiteit. Verzoek om duidelijkheid waarom niet gekozen voor lage scenario. Laag scenario zou kunnen uitwijzen dat verdubbeling niet nodig is. Je kan geen gemiddelde als uitgangspunt nemen maar alleen de lage en/of hoge cijfers doorrekenen. Keuze hoog/laag scenario zou een politieke keuze moeten zijn.

A: Laag scenario is al door de werkelijkheid ingehaald. Er is nu al meer verkeer dan waar dit scenario vanuit gaat.

Dorpsbelangen Borger: Waarom is het ingebrachte alternatieve tracé niet als vraag niet uitgezet bij de provincie?

A: Gemeente geeft aan dat dit alternatief niet is doorgestuurd naar de provincie. Advies is contact op te nemen met contactpersoon van de gemeente. Overigens is door Henk Hoekstra wel al toegezegd dit alternatief te bekijken.

Dorpsbelangen Borger legt het terug bij contactpersoon van de GGVP.

Pag. 3:

Doelstellingen - drie doelstellingen in startnotitie, mee koppelkansen voor innovatie en energie. Niet verwarren met het verkeersonderzoek. Beleidsvoorstellen van grote groep partijen als input van het NRM-model. Onderdeel van NRD: hoe beweeg je mensen uit de auto richting openbaar vervoer en fiets etc. In de Ladder van Verdaas komt dit terug. De hele Ladder van Verdaas komt in de rapportage. NRM is een gebruikte tool voor het verkeersbureau. Vorige keer is de vraag gesteld over smart verkeersgeleide systemen, dit graag terugzien in de uitkomsten van het rapport, net als de afname in verkeer. We weten nu nog niet exact hoe de toekomst eruit zal zien.

Pag. 4.: Barrier oplossing – kan men hiervan afwijken?

A: Ons uitgangspunt is eerst de richtlijnen volgen en dan indien nodig/gewenst kan worden gekeken of gemotiveerd kan worden afgeweken. Dergelijke keuzes komen in een latere fase aan de orde. Mocht dit aan de orde komen, zal altijd de toets worden gedaan of de maatregel (voldoende) blijft bijdragen aan de doelstellingen en randvoorwaarden. In Nederland zijn er wegen waarvan we afwijken en dit werkt goed is de reactie van aanwezigen.

In Zweden gebruikt men draden als rijbaanscheiding. In Nederland is dit geen beleid i.v.m. veiligheid voor de motorrijders.

Waar zijn de richtlijnen te vinden: CROW.

Er is een mail ontvangen door één van de aanwezigen over het niet vaak behalen van de maximale snelheid van 100 km. Het behalen van de maximumsnelheid is geen doel op zich, maar om de doorstroming / comfort te bevorderen.

We streven naar comfort / doorstroming en verkeersveiligheid en daar waar dit kan 100 km/h te kunnen rijden. Daarnaast nog een positief effect voor het OV.

Trajectcontrole als handhaaf methode inzetbaar? Effect bij Emmen – daar geeft men even snel gas. In Duitsland: drie banen, bij einde van de extra strook vaak flitspaal. Tussen Emmen – De Punt maar 2 tot 4 minuten tijdsinst. 17% gebruikt hele traject. Onveiligheid is vooral bij de ongescheiden rijbanen. Zie verder de presentatie van de vorige bijeenkomst waarbij we de verschillende varianten bij langsgaan.

4. Stand van zaken Verkeersonderzoek

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

Sheet 1:

V: Snelheid toch weer belangrijk voor OV?

A: Betrouwbaarheid en reistijd (dienstregeling). Doel is om huidige reizigers te behouden en automobilisten verleiden de bus als alternatief te gebruiken.

Als bus maar frequent zou rijden is het geen probleem. Buslijn 300 en 312 maken gebruik van N34 – houden rekening met aansluitingen. Dit is al eerder aan de orde geweest. Formeel mogen bussen 90 km.

Sheet 10:

V: Hoe ligt de verhouding kosten Verkeersplein Gieten en gedeeltelijke verdubbeling(en) t.o.v. de gestelde 90 miljoen euro?

Focusgroep: de besproken en ingebrachte ideeën voor het verkeersplein Gieten worden uitgewerkt en o.a. op kosten gezet. Dit wordt op 4 juli, volgende bijeenkomst focusgroep, besproken. Daarna verdere uitwerking en wordt helder hoe de verhouding komt te liggen.

Sheet 12 – 13:

V: Lijkt of er al een besluit genomen is

A: Afbeelding laat trechtering zien om te komen tot reële kansrijke alternatieven. Er is nog niets besloten. Alle alternatieven worden geschetst en op kosten gezet.

Ook worden / zijn ze getoetst aan het kader (regionale stroomwet, no regret maatregelen (toekomstbestendig) en taakstellend budget).

Toekomstbestendig: maatregelen mogen verdere verbeteringen in de toekomst niet onmogelijk maken dan wel leiden tot desinvesteringen.

V: Emmen – De Punt 17% voertuigen maken gebruik van het hele traject. Gieten – De Punt: hoeveel mensen en waarvan zwaar verkeer – hoeveel auto's kunnen dan inhalen? Wat is per persoon dan voordeel/ winst?

A: Blijkt uit de analyse. Deze informatie is eerder gepresenteerd en is straks ook in de rapporten weer beschikbaar. Wat de juiste afstand is, wordt nu uitgewerkt.

Sheet 15:

V: Hoeveel vrachtauto's op 1 blok en hoeveel auto's kunnen inhalen? Voor hoeveel gebruikers is er dan hoeveel voordeel?

A: Moet uit de analyse blijken straks.

V: Sluipverkeer Gasselterweg (fietsers) – Borger naar Rolde veel vrachtverkeer – zorgt voor toename op N34 is dit meegenomen?

A: wat de consequenties zijn voor N34 en onderliggende netwerk neemt het bureau mee in de aantallen. Duurzaam veilig → N34 verkeer van onderliggende netwerk af.

V: Na alles naast elkaar te hebben gelegd en varianten berekeningen dan komen er antwoorden op hoeveel en winst.

Weging alle doelstellingen

Veiligheid van 4 naar 2 belangrijk.

A: Nog geen keuzes alleen trechtering, mogelijke varianten. Uitwerking volgende bijeenkomst.

Bij Gieten – erboven deels verdubbelen, wat is effect?

Gescheiden rijbanen vraagt maatregelen voor hulpdiensten. Gescheiden door middenbarrier 85% van de kosten. Ruimtebeslag is niet veel minder.

Waarom voorkeur: genoeg capaciteit meer inzet op OV. Nadruk ligt niet alleen op tijdswinst – ook comfort en veiligheid.

V: Als verkeersplein Gieten goed georganiseerd is dan traject minder interessant.

V: Variant Borger – Annen: dorpsbelang Drouwen meer geluidsoverlast – op kosten zetten van geluidswallen?

V: ambulance – geen paniek bij bestuurders. Moeten de ongevallendiensten de mogelijk bieden om zorg te brengen bij de inrichting van de weg.

- 2 x 1 is weg met midden geleider voor de duidelijkheid opties goed uitleggen.

Planning sheets:

Deel uitkomsten verkeersonderzoek na eerste beoordeling mailen naar Klankbordgroep – kritische reacties. Voorstel: om vooraf aan volgende bijeenkomst de vragen in te dienen?

Datum benoemen als deadline om in te dienen. Allen akkoord.

Geluid/geluidsonderzoeken komen in de volgende fase aan de orde.

We zetten de varianten op kosten om indicatie te hebben waar we het overhebben.

V: Gevoel bij de klankbordgroep is dat er al keuzes gemaakt zijn

A: Opdracht is om onderzoek te doen naar gedeeltelijk verdubbelen van de N34 maar ook het proces daarvoor nog een keer goed te doorlopen en indien daar kansrijke alternatieven uitkomen die voldoen aan de randvoorwaarden, alsnog mee te nemen. We zitten nu in de fase dit te toetsen en daarbij lijken een aantal alternatieven af te vallen. Tijdens de eerdere klankbordgroepen bent u meegenomen in dit proces. In de rapportages kunt u dit straks nog een keer beoordelen en toetsen.

V: PAS

A: Effect van de uitspraak over de PAS is voor dit project nog niet duidelijk. We gaan nu door met verkeersonderzoek en de gebiedsanalyse en zal in de volgende fase a.d.h.v. de m.e.r. meer duidelijkheid moeten geven.

V: in discussie weg zo houden, bij scheiding gevoel dat discussie gestopt als we over hulpdiensten komen.

A: We moeten ons houden aan CROW. We gaan kijken naar de genoemde voorbeelden.

5. Planning en beoordeling concept Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

Zie presentie bijgevoegd bij dit verslag.

6. Rondvraag

Klankbordgroep 9 juli is dezelfde samenstelling om de Gebiedsanalyse te bespreken.

Ervaring geluid bij camping niet meegenomen in N33. Bij N34 mogelijk zelfde probleem?

A: Geluid wordt in de volgende fase meegenomen.

Zijn gescheiden rijbanen niet mogelijk als er camera's neergezet worden?

A: Cameracontrole is handhaving en zal door OM moeten worden uitgevoerd.

Medewerking gaat in principe samen met (plannen om) de weg aanpassen.

Een van de aanwezigen was in verleden hulpverlener bij een ongeval op de N34: heeft aantal punten die hij aan de orde wil stellen:

- Wat is de impact van deze groep op de besluitvorming? Leden van de klankbordgroep breed meenemen in het gehele proces. Willen het proces transparant laten verlopen zonder besluitvorming
- Aantal factoren: Ziet financiën, milieu en reistijd in plaatjes. Impact dodelijk ongeval niet in geld uit te drukken. Belangrijkste factor zit meer in veiligheid, ziet dit te weinig in onderzoek. Financieel nadeel voor betrokkenen van ongevallen en ziet dit niet terug.

Suggestie: Trajectcontrole in Friesland N381: geen dodelijke ongelukken. Na stoppen trajectcontroles weer dodelijk ongeval. Budget voor vanuit Rijk.

Bottleneck doorstroming bij Gieten en verder gedragsverandering. Dodelijke ongevallen niet alleen bij inhalen maar mogelijk ook bij afleiding.

V: No regret stukken als het 2 banen blijven of 2 banen met geleider ertussen.

V: dodelijke ongelukken in bocht of bij heuvel (de Punt) en bij invoegen. Hoe kunnen we deze punten veiliger maken? Bij 4-baans zal dit allemaal verdwijnen is de mening.

V: Koersen op 2-baansweg met veiligheid voor ogen en hulpdiensten de mogelijkheid te bieden?

A: Koersen er niet op maar wordt wel beoordeeld op de te behalen doelstellingen.

V: busbaan/stop bij Drouwen, Drouwenerzand etc.? Staat los van dit onderzoek maar gaan dit voorleggen aan het OV-bureau. Komen we op terug.

V: Bij Annen Qbuzz laadpaal – midden in dorp. Mogelijk een station zoals Gieten.

Voorziening waterstof etc. meegenomen.

V: Inhalen is belangrijk probleem: plaatjes van de te verdubbelingen tracés - leg daar de plaatjes van de ongelukken op

A: Gaan we in de volgende fase om te komen tot een voorkeursalternatief zeker doen en komen we op terug.

7. Klankbordgroep 2019:

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

17 september 2019 (19.00 – 21.00 uur), locatie volgt