



Verslag 7^e Klankbordgroep gedeeltelijke verdubbeling N34

Locatie: Gemeente Aa en Hunze, Spiekersteeg 1, 9461 BH Gieten

Datum: 17 september 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

Vraag binnengekomen over het starttijd, 19.00 uur akkoord.

Suggesties waar we de vervolgoeverleggen kunnen beleggen – Eddy mailen.

Presentielijst gaat rond.

Agenda is vastgesteld.

2. Verslag vergadering 2 juli 2019

Pag. 2 Prognose: groei 1,5 % vertaling naar 2040, ruimte 0.5% groei ruimte. 2014 is basisjaar, 2040 prognose. 2018 is al hoger dan prognose van 2040. Blijft in de toekomst kijken, is een verwachting. Houden ons aan landelijke systematiek.

Zie aantekeningen op papier. Deze komen terug in deel 2 van het rapport en gaan we de volgende klankbordgroep beantwoorden.

Verslag 5^e Klankbordgroep gedeeltelijke verdubbeling N34 van 2 juli 2019 is met aanpassingen vastgesteld.

3. Planning

Terugblik in de tijd waar we ons mee bezig hebben gehouden en hoe de vraag is ontstaan om de knelpunten op de N34 te onderzoeken. Presentatie wordt aan verslag toegevoegd.

V: Hoe lossen we doorstroming en veiligheid op? Wellicht is gedeeltelijke verdubbeling niet nodig.

A: We doen breed onderzoek. Begrijpen de verwarring tussen oplossen of gedeeltelijk verdubbelen.

V: Waarom vooraf geen informatie over de Gebiedsanalyse?

A: Bureau heeft dit besloten. We gaan navragen om toch vooraf te delen.

V: Uitvraag Sweco – wordt er gekeken naar varianten bij Zuidlaren?

A: We kijken wel naar alternatieven. Varianten en alternatieven worden door elkaar gebruikt. Alternatief is ook geen gedeeltelijke verdubbeling.

Zie in de presentatie de wijziging in planning.

4. Toelichting deelrapport: 'Nut en noodzaak maatregelen N34'

Zie presentatie.

Sheet 2: product 2 komt 15 oktober, met varianten. Vervolgens de NRD – hierin staan de Varianten opgenomen die onderzocht zijn. De m.e.r. is volgende stap in de volgende fase.

Sheet 4: Vrachtverkeer toegevoegd.

Sheet 7: Capaciteit voldoende op N34, behalve Verkeersplein Gieten. N34 is een regionale stroomweg 100 km/u. Snelheid bepaald door de voorganger. 3 minuten tijds winst tussen 80 -> 95 km. In de huidige situatie mogen bussen 80 km/h rijden. Voor de concessie GD2020 worden de Qliners 300 en 312 geschikt gemaakt voor max 100 km/h. Lijnen die frequent rijden wordt de vertraging niet als probleem ervaren. Volledige verdubbeling winst 3 minuten, vertraging in beide spitsmomenten 2 minuten voor OV. In de dienstregeling is al rekening gehouden met de vertraging, maar ook gedurende de rest van de dag. Autoverkeer: vertraging meer. Komt de vertraging 3 minuten ook goed in rapport naar voren of laten "jullie" het over aan de politiek. Als comfort voor de automobilist verbeter wordt dan zal men niet meer gebruik gaan maken van het OV. Zou verdubbeling met aparte strook voor de bus een oplossing zijn?

Sheet 8: Treden Ladder van Verdaas (mobiliteitsladder), altijd zelfde wijze doorlopen en oplossing wordt vanaf nummer 1 gestart.

Sheet 10: Smart mobility valt onder beter benutten, is trede 5. Komt aan de orde.

Sheet 12: Is 80km/h geen oplossing? Functie regionale stroomweg daarbij hoort 100 km/h met ongelijkvloerse kruising. Er is een modelberekening gemaakt met 80 km/h daardoor gaan er voertuigen naar het onderliggende wegennet. Voor de veiligheid is dit niet wenselijk. Discussie N-weg of A-weg. Enige optie: 80 km/h weg maken? Harde tussenscheiding: zijn ingrepen die in deel 2 aan de orde komen.

V: N33 voor deel verdubbeld en daar blijkt dat aantal ongevallen nog steeds hoog is. Hoe kan dit en betekent dat dan niet dat goed moet worden gekeken of verdubbelen N34 wel de oplossing is t.a.v. verkeersveiligheid.

A: Er is een ongevallenanalyse gedaan voor de N34. Precieze oorzaak van de verschillen weten we niet maar mogelijk komt dit o.a. doordat N33 een Rijksweg is en wij gebruik maken van andere bron (STAR). Sweco maakt afspraak met indiener om dit nader te bespreken.

Hierna is afgesproken om vanwege de tijd de vragen te bewaren voor het eind.

Vragen:

- Wat als we een prijs zetten om de weg te gebruiken? Is dit een reducerend effect? Is dit een alternatief voor het weren van verkeer?
- Wat is het verkeer / vrachtverkeer (in aantallen) van Borger naar Stadskanaal?
- Opties camera's daar waar een inhaalverbod is.
A: Medewerking van OM hiervoor nodig, de vraag is of zij hier prioriteit aan geven
- Vaak wordt gerefereerd aan N33 en het effect van de verdubbeling daar.
- Gelijkvloerse kruisingen in Duitsland camera voor de kruising.
A: Op Gieten na geen gelijkvloerse kruisingen meer.
- Wijkt provincie Drenthe af van de inrichting wegen van de richtlijnen?
A: Richtlijnen zijn aangescherpt rijbaanscheiding. Heeft te maken met de aanpassing richtlijnen – Duurzaam veilig 20 jaar oud ongeveer.

Rondje vragen:

- 80 km/h was de inrichting nu 100 km/h wat is daar de winst van geweest?
A: Ongelijkvloerse kruisingen.
- N33 aangepakt snelheid hoger, niet gehandhaafd.
A: N34 verdubbelen, dan zal daar ook de snelheid omhoog gaan.
- N34 knooppunt Gieten, waarom geen fases. Eerst knooppunt en dan evalueren voordat er verder gegaan wordt?
Verkeersplein Gieten aanpakken gaat vooral over doorstroming, verdubbelen gaat vooral over voorkomen zeer ernstige ongevallen.
- Er is afgesproken om alle bijeenkomsten s' avonds te houden.
A: daar houden we rekening mee.
- Trajectcontrole bij Drachten blijkt te helpen; na controle steeg het aantal verkeersongevallen weer.
- Trede 4 (Ladder van Verdaas is OV – Waarom geen gebruik gemaakt van de N33 voor de bussen die bij Gieten op N34 komt? OV hub verplaatsen naar N34 een optie?
A: Meer overstaptijd voor de buspassagiers van de N33 op de N34
- Route vanaf Groningen: tunnel onder de weg door voor overstap van passagiers N33 naar N34.
A: Bussen vanaf N33 moeten extra lus rijden, geeft tijdverlies.
- Fly-over voor Noord-Zuid route is een oplossing.
- Complimenten voor het rapport, zoals het er nu ligt, goede structuur. Conclusie akkoord maar, uitkomst Eurorap rapport VIA? Ongevallencijfers – mist dit in het rapport (zie eerdere presentatie)
- Idee: camera's eerder terug zien in de afweging om snelheid en inhalen te controleren.
- Verdubbeling – projecteren op aantal ongevallen?
A: Komt in deel 2
- Voor de vakantie rotonde Gieten – waren er activiteiten waardoor extra oponthoud?
A: Grote transporten i.v.m. windmolens.
- Tomtom route: via oude weg van Rolde naar Gieten
- Zuidlaren – VO (school) bestaat niet meer – aanpassen in rapport.
- Prognose 2040 - Omvang verkeer in rapportage, is dat een constatering of bepaalt het bureau dit zelf.

A: Is op basis wat de groei nog kan zijn van 2018 naar 2040. Constatie is de ruimte die we nog hebben.

- Smartmobility: conclusie voorbarig. Geen oplossing voor knelpunten. Mist voorbeelden waar het wel werkt.

A: Smartmobility; andere middelen dan asfalt. Zijn ook technieken, zelfrijdende auto's, behoren hier ook bij. Verwachting zijn uiteenlopend.

Voorstel: kijk eerst wat de oplossing rondom verkeersplein Gieten doet. Evalueer dat en kijk dan wat nog nodig is.

- Auto's met rijbaan-detectie voor handen.
- Geluid komt later aan de orde – belast de woningen. Komt aan de orde in de m.e.r.
- Compliment voor rapport, prettig leesbaar. Blij met aantal conclusies: inrichting van de weg oorzaak dodelijke ongevallen. Keuzes gemaakt door provincie.
- Nergens afwikkelingsproblemen, vooral bij OV, tot 2040 behoudens verkeersplein Gieten. Veel focus op het behalen van 100 km/h voor OV – is marginale winst.
- Welke ongelukken hadden voorkomen kunnen worden door de gedeeltelijke verdubbeling? 6 – 7 ongelukken frontaal?

A: Komt in deel 2 aan de orde

- Hfdst. 6 – invloed op Ladder van Verdaas? Conclusie: weg anders inrichten, o.a. fysieke rijbaanscheiding en ongelijkvloerse kruising. Is dit een conclusie die uit de mobiliteitsladder komt?

A: Verkeersveiligheid hoort niet thuis in Mobiliteitsladder maar de drie E's

- Helder leesbaar rapport, maar mist grote perspectief. Natuur niet genoemd, N34 brengt schade aan natuur. OV en fiets levert niet veel op. Handhaving maar tijdelijk, helpt niet op lange duur. Middenlijn, handhaving en inhaalverbod bij elkaar veel effect. Bekijk cumulatief.

A: Natuur: zit niet in deze opdracht. Gebiedsanalyse en duurzaamheidsonderzoek. Alle drie komen samen in de NRD. Handhaven ligt bij OM. Provincie: stimuleren OV.

- Transitieperiode: besluit RvS – Stikstofbesluit. Verdubbeling niet meer van deze tijd, mogelijk andere oplossingen.

A: N34 aanpassen is een ander oplossing – politiek maakt uiteindelijke keuze.

- Mooi stuk over de ongelukken; trekker is in rapport vrachtauto met oplegger.
- Vergelijking aantal wegen met de N34; N46 Groningen naar het Noorden Eemshavenweg, minder dan 1/3 als mogelijkheid om in te halen rest is doorgetrokken streep. Op de hoogte van een vluchthaven op N34 blijft een doorgetrokken streep. Belijning N34 is slecht. De N46 is kaarsrecht en mag je niet inhalen. Bij Westlaren kan je de weg niet overzien en mag je inhalen. Bij Schipborg idem.

A: Weginrichting komt in deel 2 van rapport terug. N46 – intensiteit ligt lager dus ook de behoefte om in te halen minder hoog.

A: 1/3 van de ongelukken zijn tijdens de spits, kop-staart bij verkeersplein Gieten.

A: Tekortkomingen, belijningen en scheiding N34 – deel 2.

5. Rondvraag

Geen gebruik van gemaakt.

Klankbordgroep 2019: Gebiedsanalyse

01 oktober (8^e) Klankbordgroep N34 (19.00 – 20.30 uur)

Locatie: Dorpshuis Schipborg, Borgweg 15b, 9469 PE Schipborg

15 oktober 2019: 9^e Klankbordgroep, verkeersonderzoek: deelrapport 2

Locatie: Gemeentehuis, Spijkersteeg 1, 9461 BH Gieteren??