



Concept verslag 9^e Klankbordgroep gedeeltelijke verdubbeling N34

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

Datum: 15 oktober 2019

Tijd: 19.00 – 20.30 uur

Aanwezigen: 1. Ina de Lange – Provincie Drenthe
2. Marinus Pasjes – Provincie Drenthe
3. Leden Klankbordgroep

1. Welkom

2. Mededelingen

Product 1 en 2 horen bij elkaar. De eindproducten zijn een bijlage van de NRD.

Rapport laat ontvangen, hierdoor is nog niet iedereen in de gelegenheid geweest om het te kunnen lezen. Vandaag een presentatie om toelichting te geven op het rapport. In een later stadium kan altijd nog reacties worden gegeven. Reacties kunnen schriftelijke worden ingeleverd t/m 26 oktober.

Presentielijst gaat rond.

Agenda is vastgesteld.

3. Verslag vergadering 17 september 2019

Pagina 2. Punt 3 vraag gesteld naar alternatieven of varianten bij Zuidlaren en of geen verdubbeling ook een alternatief is. Vorige keer gezegd dat dat zo is. Hopelijk komt dit terug in het rapport.

Pagina 3. Verdieping smart mobility, wordt verder uitgewerkt in deel 1. Vandaag gaat het echter over deel 2.

4. Toelichting deelrapport 2

Reacties en vragen op product 2:

(R: reactie, V:vraag, A:antwoord)

Algemeen

- R: Er wordt sowieso gekozen voor een suboptimale oplossing. We zouden ons niet moeten laten belemmeren door het budget. Politiek zou moeten kiezen voor volledige verdubbeling, willen ze ook liever.

- R: Veel respect voor wat jullie hebben gedaan. Het is een complex geheel.

- R: Rapport erg helder, dank daarvoor.

- R/V: We zijn het allemaal over eens dat er iets moet gebeuren met Gieten, daarnaast wordt toegeschreven richting de verdubbelingalternatieven. Gevoel dat er straks wordt gezegd: we hebben een klankbordgroep gehad en daarom een vinkje wordt gezet bij 'proces goed doorlopen'.

- R: De alternatieven anders dan verdubbelen zijn naar gevoel van betrokkene onvoldoende behandeld. Er is een gevoel ontstaan dat deze voorstellen niet serieus zijn onderzocht.

A: Jammer dat dit wordt ervaren. Alle inbreng is serieus beoordeeld maar lossen niet de designaleerde problemen voldoende op, wordt al gedaan en blijven we doen, of passen niet binnen de beleidskaders.

- A: Doel van het inrichten van de klankbordgroep was/is om belangrijke stakeholders, met verschillende belangen, mee te laten kijken in het onderzoeksproces en belangrijke kennis op te halen. We hebben de informatie meegenomen in de afwegingen en getracht de vragen zo volledig mogelijk te beantwoorden. Gezien de verschillende belangen is het op één lijn krijgen van de klankbordgroep geen doel geweest. We gaan dan ook niet zeggen dat de klankbordgroep het eens is met de uitkomsten van het rapport.

- V: Compliment voor goed uitvoeren van de opdracht: het partieel verdubbelen van de N34. Echter gemiste kans: Waarom maken we er geen Hunebed hightech highway van? Zoals in eerdere sessies al is aangeven, wordt voorgesteld om te gaan faseren, waarbij eerst het verkeersplein Gieten wordt aangepakt. Vervolgens evalueren en dan pas kijken of meer maatregelen nodig zijn.

A: Smart mobility wordt verder uitgewerkt in product 1. Mocht u nog ontevreden zijn met de uitkomsten van het rapport, dan kan er altijd nog een zienswijze worden ingediend.

- V: Kan de vergelijking van 2x1, 2+1 en 2x2 met plussen en minnen, zoals nu is gepresenteerd, ook in het rapport worden vermeld?

A: Het rapport wordt op dit onderdeel aangepast.

- R: Als verkeersplein Gieten wordt aangepakt, dan is het grootste verkeersveiligheidsprobleem ook opgelost. Meneer pleit ervoor om gefaseerd aan te pakken.

- V: Kunnen jullie conclusies van het evaluatieonderzoek N57 opzoeken en delen?

A: Resultaten van de evaluatie van de N57 zijn nog niet openbaar, daar zullen we op moeten wachten. Bovendien zijn de uitgangspunten anders en is de weg in Zeeland geen stroomweg meer. Deze is juist afgewaardeerd om verkeer via een andere route te laten rijden. Voor de N34 geldt juist dat we verkeer van het onderliggend wegennet af willen halen door de N34 verleidelijker te maken.

- V: Kunnen jullie het evaluatieonderzoek in provincie Friesland opzoeken ten aanzien van het effect van trajectcontrole op de verkeersveiligheid?

A: Wordt bij provincie Friesland nagevraagd. *(Op N351 (Wolvega – Oosterwolde) is een proef gaande voor trajectcontrole, maar heeft tot heden nog niet gefunctioneerd en evaluatieresultaten zijn derhalve nog niet bekend).*

- V: Kunnen jullie de ervaringen van de N33 meenemen in het onderzoek? Daar wordt nu veel te vaak, te hard gereden. Zou mooi zijn om iets zijn om daar iets over te zeggen.

A: Daar zullen we in het rapport aandacht aan besteden, echter moet wel rekening worden gehouden met het feit dat de (verdubbelde) N33 een andere functie heeft, een Rijksweg is en derhalve op punten anders ingericht en andere lijn qua registratie / meldingen ongevallen.

- V: Waarom zijn er geen maatregelen genoemd voor de fiets?

A: Dat was een onderdeel van de mobiliteitsladder. Hieruit is gebleken dat het verbeteren van de fietsinfrastructuur niet voldoende aanknopingspunten biedt om de problemen op de N34 op te lossen. Overigens is het beleid van de provincie wel om fietsgebruik te stimuleren. Dit zie je bijvoorbeeld aan het realiseren van de zogenaamde 'Doorfietsroutes'.

- V: Welke maatregelen worden er genomen om de omgeving minder hinder te laten ondervinden c.q. te compenseren?

A: Dit onderzoek kijkt alleen naar het verkeer. In de m.e.r. fase wordt gekeken naar wat het effect is op de omgeving. In de verdere uitwerkingen kijken we ook naar hoe we het beste om kunnen gaan om de hinder te verminderen.

Onderdeel aanpak hele traject

- V: Provincie houdt 6 meter aan voor obstakelvrije ruimte. In rapport staat 10 meter, waar gaan de kosten vanuit?

A: De kosten gaan uit van 6 meter. Het rapport is inmiddels aangepast.

- V: Zit er een weging in de subdoelen?

A: Er zit geen weging in de subdoelen. De subdoelen staan wel enigszins op volgorde van belangrijkheid.

- V: 4 trajecten komt dicht in de buurt bij 2+1 qua score, moet je de score van de 4 trajecten dan niet ook gebruiken voor de 2+1?

A: De overeenkomsten tussen de 4 trajecten en de 2+1 zitten inderdaad in het verbreden en weer versmallen van de weg. Hierdoor ontstaan er meerdere momenten om veilig te kunnen inhalen. De lengte waarop dit kan is in de 2+1 de helft kleiner dan in het alternatief met 4 trajecten. De bijdrage aan de doelstellingen van de 2+1 is hierdoor ook kleiner.

- V: Zijn de aantallen op de binnendoorroute tussen Gieten en Rolde ook op de praktijk getoetst of komt het alleen uit het model?

A: Nee, het model is wel geijkt op telcijfers, maar dat geldt niet voor deze lokale route. Vanuit de omgeving zijn er signalen dat deze route als sluiproute wordt gebruikt.

- V: Vrees is dat als het alternatief met 4 trajecten ingevoerd wordt, dat het verkeersbeeld dan onrustig wordt door de vele samenvoegingen. Ontstaat hierdoor geen filevorming en wordt het juist dan niet onveilig?

A: Bij punten waar er sprake is van rijstrookbeëindiging is de capaciteit toereikend en hierdoor zullen geen afwikkelingsproblemen ontstaan. Er komen echter wel extra conflictpunten bij. Dit is ook terug te zien in de beoordeling waarbij het alternatief met 4 trajecten een dubbele min heeft gekregen. Op deze locaties zijn de rijrichting fysiek gescheiden, waardoor er nog wel verbetering is ten opzichte van huidige inrichting.

- V: Hoe weten mensen dat ze straks nog een inhaalgelegenheid krijgen?

A: Met bebording (inclusief afstand tot de volgende inhaalgelegenheid) wordt dit aangeduid.

- R: Meer weven zorgt voor meer conflictsituaties, daarom van oordeel dat het alternatief met 4 trajecten niet optimaal is. Ook levert dit een grote diversiteit op in het wegbeeld. Daarom wordt voorgesteld om de alternatieven 3 of 4 trajecten te beoordelen met de methodes van Eurolab en ProMev. Lossen deze alternatieven nu echt het probleem op? Kijk ook naar de wegvakken waar nog optimalisatiemogelijkheden zijn, en pak die ook aan.

A: In de volgende fase worden alle alternatieven verder onderzocht en komen we tot een voorkeursalternatief.

- V: Kom je met 4 trajecten niet in de knel met de uitkomsten van de gebiedsanalyse? Met andere woorden kan je wel 4 trajecten realiseren als je weet wat er allemaal ligt door de kaarten die bij de gebiedsanalyse zijn gemaakt.

A: Het zijn nu nog twee afzonderlijke onderdelen: verkeersonderzoek en gebiedsanalyse. In de NRD komt dit bij elkaar en dan gaan we kijken wat er mogelijk is. Om deze reden hebben we zoekgebieden geformuleerd. De integrale afweging (op basis van geluid, archeologie, verkeer, etc.) komt later in de m.e.r.

- V: Komen in de volgende fase focusgroepen voor de zoekgebieden?

A: Het voornemen is om verschillende focusgroepen in te richten bij de verdere uitwerking.

- V: Reductie van aantal dodelijke ongevallen is niet meer dan ca. 30%? In relatie tot de investering wordt dit als erg laag beoordeeld. Verwachting was dat dit meer zou zijn.

A: Dit komt doordat we partieel verdubbelen (ca. 12-15 km t.o.v. van de 40,2 km van het totale traject). Bij helemaal verdubbelen wordt de kans op een frontale aanrijding met nagenoeg 100% verkleind. Overigens gaat het niet alleen om dodelijke ongevallen, maar ook het aantal ongevallen met letsel (met en zonder ziekenhuisopname) zal afnemen.

- V: Trajectdelen zijn nu evenwichtig toebedeeld. Is er voldoende gekeken naar de gebruikers van de weg? De vraagsteller mist de relatie met de verkeersintensiteit. Wellicht kan dit tot een andere verdeling van de trajecten leiden.

A: Aangegeven is dat de keuze van het traject bij Gieteren mede is gebaseerd op de omvang van het verkeer. Het gedeelte tussen knooppunt Gieteren en aansluiting Gieteren heeft de hoogste verkeersbelasting van het traject. De overige trajectdelen zijn gebaseerd op een evenwichtige verdeling, waarbij wordt opgemerkt dat tussen Gieteren en Emmen de meeste vrachtauto's rijden. Bij de nadere uitwerking zal met de intensiteiten rekening worden gehouden.

Onderdeel verkeersplein Gieten

- V: Knooppunt Gieten, fly-over beste alternatief. Blij om te horen dat dit eruit komt. Waarom ook direct verdubbelen?

A: Qua verkeersaanbod heeft u gelijk. Met oog op no-regret direct goed aanpakken. Een gefaseerde aanpassing van de fly-over is kostbaar. Bovendien wordt de capaciteit bij een enkelstrooksuitvoering beperkt door het vele afslaande en invoegende verkeer bij het knooppunt. Ook levert dit een veiligheidsknelpunt op. Vergelijk dit bijvoorbeeld met de situatie bij de huidige rijstrookbeëindiging op de N34 ter hoogte van Emmen-west. Hier ontstaan grote snelheidsverschillen tussen het inhalend en het uitvoegend verkeer.

- V: Meneer zou graag extra min willen bij het alternatief klaverblad, omdat de rechtstreekse fietsverbinding tussen Eext en Gieten niet kan blijven. Hierdoor neemt de bereikbaarheid van het OV-knooppunt vanuit Eext af. De fietsbrug is destijds ook gekomen om verbinding te maken met het omliggende (natuur)gebied. Meneer pleit ook voor een extra plus voor het subdoel bundelen op hoofdwegennet bij alternatief (vershoven) fly-over, omdat veel automobilisten (uit Eext e.o.) het verkeersplein Gieten tijdens de drukke momenten mijdt.

A: We zullen nogmaals naar de score kijken en bekijken of dit past binnen de scoresystematiek.

- V: Kan in de beschrijving verschoven alternatief fly-over meegenomen worden dat fietsbrug gehandhaafd kan worden? Dit staat wel in de tekening opgenomen.

A: In de tekst zal dit bij de beschrijving van het alternatief worden opgenomen.

5. Rondvraag

Alle vragen zijn a.d.h.v. de bespreking van het deelrapport gesteld. De bijeenkomst daarmee om 21.00 uur afgesloten met dank voor de constructieve inbreng van een ieder.

Volgende bijeenkomst is op:

Dinsdag 29 oktober in het provinciehuis te Assen.

Onderwerp is bespreking van de Nota Reikwijdte en Detailniveau.