

Project: Verkeersonderzoek N34

Nagekomen reacties nav overleg Klankbordgroep d.d. 19 maart 2019

Dialooggroep omwonenden Schipborg/Zuidlaren	
Vragen, suggesties en oplossingen	Reactie projectorganisatie N34
1. Herkomst ongevalldata	Sweco gebruikt BRON: periode 2012- 2018 net als VIA; alleen VIA heeft ook gegevens tot nu, maar zijn nog niet gevalideerd
2. Is de oorzaak van de ongevallen te achterhalen?	Helaas is dit niet direct te achterhalen. Aan de hand van ongevallenanalyse proberen we daar wel een beeld van te vormen
3. Veel ongevallen gebeuren bij in- en uitvoegen en bij tankstation hmp 106	Blijkt niet direct uit de analyse van de ongevallen. Bij aansluiting Zuidlaren gebeuren wel relatief veel ernstige ongevallen (dodelijk en letsel)
4. Snelheid is de kern van het probleem	Inderdaad is er een relatie met de snelheid, maar ook inrichtingskenmerken zijn van invloed, zoals: fysieke scheiding van rijrichting (geen frontale ongevallen), ongelijkvloerse kruisingen, scheiding verkeersoorten, etc.
5. Overgrote deel van onveiligheid komt voort uit verkeersgedrag.	Gedrag is inderdaad de belangrijkste factor, maar iedereen maakt bewust of onbewust 'fouten'. Bepalend is vervolgens of deze fout kan worden gecorrigeerd of kan de ernst worden beperkt. Verkeersveiligheidsmaatregelen zijn: educatie, handhaving en infrastructuur. Educatie en handhaving zijn gericht op gedrag. Voor handhaving is de wegbeheerder afhankelijk van medewerking van het OM.
6. Overweeg het toepassen van een middengeleider (dan hoeven hulpdiensten minderuit te rijden).	Deze oplossing wordt meegenomen en getoetst.
7. Suggestie: verlaging maximale snelheid naar 80 km/h, zodat de snelheden meer gelijk worden getrokken.	Deze oplossing wordt meegenomen en getoetst.
8. Wat is met het onderzoek uit 2007 gedaan? Krijgen we nu een herhaling van facetten?	Naar aanleiding van dit onderzoek zijn bijvoorbeeld nagenoeg alle kruisingen ongelijkvloers gemaakt. Hierdoor is de verkeersveiligheid op de kruisingen aanzienlijk verbeterd. Het onderzoek heeft dus wel degelijk effect gehad en de nieuwe situatie geldt nu als uitgangspunt.
9. Wat zijn de voordelen van verdubbeling voor OV?	Ook bussen (Q-liner, 100 km/h) krijgen dan de mogelijkheid om het vrachtverkeer in te halen. Wat het voordeel is van de bus op bijvoorbeeld de reistijd, nemen we mee in het onderzoek.
10. Hoeveel tijd heeft een bus nodig om een vrachtauto in te halen?	Dit verschilt weinig van een personenauto die ook 100 km/h mag rijden.

11. Hoeveel wegdek is minimaal nodig om een auto in te halen? Met hoeveel neemt de capaciteit bij verdubbeling toe?	Hoeveel lengte nodig is, is afhankelijk van de onderlinge snelheidsverschillen. Bij een verschil van 10 km/h is bij een rijnsnelheid van 100 km/h ca. 500 meter weglengte nodig. Op een enkele rijstrook kunnen theoretisch ca. 1.700 tot 1.800 mvt per uur worden afgewikkeld. Bij een dubbele rijstrook kan dit toenemen naar 3.600 tot 4.000 mvt per uur.
12. File's ontstaan bij de aansluiting op A28 en dit probleem wordt door ARZ groter.	Onderhavig project beperkt zich tot N34. Belangrijk is dat eventuele samenvoeging (van 2 naar 1 rijstrook) voor knooppunt De Punt niet tot verschuiving van het doorstromingsprobleem leidt. ARZ zal in Groningen tot verbetering leiden.
13. Geluidsmaatregelen	De milieu-effecten van de oplossingen zullen in een later stadium in beeld gebracht worden(mer).
14. Kan er uit-gezocht worden welke verkeersrelaties gebruik maken van de N34?	Het verkeersmodel kan hier inzicht over verschaffen (een zogenoemde Selected Link – analyse).
15. Suggesties voor alternatieven: Veiligheid: - inhaalverbod op de gehele N34 - middengeleider (zie ook RTV Drenthe) - verlengen in- en uitvoegstroken op- en afritten - sluiten benzinstation langs N34 - matrixborden met resterende reis- en rijtijd Doorstroming: - als het al speelt, is het alleen tijdens de spits - snelheidsregime verlangen (naar 80 km/h) - rotonde Gieten aanpakken - inhaalverbod op gehele N34 - beter toezicht en handhaving op snelheid middels camera's of het invoeren trajectcontrole	Dank voor de suggesties! Vindt u (straks) terug in de rapportage(s).
Natuurplatform Drentsche Aa, Philippe Boucher	
Vragen, suggesties en oplossingen	Reactie projectorganisatie N34
1. Onderzoek naar aard van het autoverkeer: vracht, forens, overig per dagdeel	Is onderdeel van het onderzoek.
2. Lengte en gebruik traject: Welke verkeersrelaties? Waar komt bijvoorbeeld het verkeer vandaan die De Punt passeren. Uit eerdere onderzoek bleek dat slechts 20% van de weggebruikers het hele traject gebruiken.	Is onderdeel van het onderzoek.
3. Vragen over de ongelukken: tijdstip, oorzaak, roekeloos, dier, weer, invoegen, inhalen, file, schade, letsel, doden.	Is onderdeel van het onderzoek, voor zover dit uit de registratie is te halen.
4. Waarom partiële verdubbeling? Nieuw risico bij invoegen van 2 naar 1 rijstrook. Hoeveel auto's kunnen een vrachtauto inhalen? Is dat de meerwaarde van een verdubbeling?	Komt in het onderzoek / analyse aan bod.

5. Invloed spoor Emmen-Groningen?	Is in MKBA onderzocht. Spoor Emmen-Groningen is geen kansrijke oplossing; gekozen is voor partiële verdubbeling N34
6. Hoe is de weg afgeschermd met rasters voor dieren langs natuurgebieden?	Effecten ecologie is onderdeel van de mer (vervolgtraject).
7. Als OV 100 mag rijden, zijn dan gordels verplicht?	Ja, in de Q-liner mag men niet staan. Zitten is verplicht, inclusief gordelplicht.
8. Extra geluidshinder bij verdubbeling?	Is afhankelijk van afstand tot gevel, asfaltsoort, etc. Onderdeel van de mer.
9. Als verdubbeling zorgt voor snellere doorstroming, wat is dan de invloed op de invoegproblematiek bij De Punt? Maar ook vlak voor de stad Groningen. Opnamecapaciteit Groningen is beperkt. Snellere aanvoer geeft daar meer problemen.	Onderzoeksgebied N34 beperkt zich tot De Punt. Gevolgen van samenvoeging van 2 naar 1 rijstrook worden onderzocht. Voorts wordt opgemerkt dat een klein aandeel van de verkeersdeelnemers op N34 over De Punt (Groningen) rijden. Snellere aanvoer hoeft overigens niet tot meer problemen te leiden; is afhankelijk van aantal passerende voertuigen per tijdseenheid.
10. Wat is er op tegen de N34 op bepaalde trajecten naar 80 km/h te halen? Kosten?	Wordt afgewogen in de maatregelenfase.
11. Opvallend is dat zich relatief veel ongelukken voordoen waar de weg omhoog gaat, voor de spoorlijn (bij Okkenveen) of de kruising met de Borgweg bij Westlaren en de op- en afrit bij Westlaren. Als de weg omhoog gaat is er minder goed zicht op tegemoetkomend verkeer. Ongelukken worden daar aangemerkt met 'gevaarlijk rijgedrag'. Hoe kan het daar veiliger gemaakt worden.	Ongevallen worden geanalyseerd naar de locaties waar ze zijn gebeurd. Oplossingen zijn sterk afhankelijk van het type ongeval, bijvoorbeeld frontale ongevallen (als gevolg van inhalen, afleiding, controle over het stuur verliezen, etc.) kunnen worden voorkomen door rijrichtingen fysiek van elkaar te scheiden.
Invoeggebied op A28 bij De Punt telt ruim 50 ongelukken in 5 jaar. Is A28 op lagere snelheid zetten in spits een oplossing?	Knooppunt De Punt is geen onderdeel van onderhavige studie.
ANWB, Eric Neef	
Verwijst naar onderzoek van ANWB: Eurorap onderzoek in elke provincie. Recentelijk is nieuw rapport verschenen, waarin de effecten zijn meegenomen die de provincies sinds het eerste onderzoek hebben opgepakt.	Uitkomsten onderstrepen de uitkomsten van het veiligheidsonderzoek: de inrichting van de N34 scoort 2 (van de mogelijke 5) sterren met hoge ongevallenscore.