

Op deze manier willen wij aandachtspunten aandragen aan de heer Henk Hoekstra, in verband met het verkeerskundig onderzoek dat Sweco in opdracht van de Provincie Drenthe uitvoert naar de N34.

Onderstaande lijst is een opsomming van vragen, suggesties en oplossingen en is een bloemlezing van wat er bij onze dialoggroep speelt.

- Op welke manier gaat de registratiegraad van de ongevallen in kaart gebracht worden? Wordt er bv. gebruik gemaakt van het STAR-initiatief (smart traffic accident recording). Of bijvoorbeeld van CROSS die snelheidsrisico's combineert met het ongevalsrisico (zie de bijlagen)?
- Is er een verdeling bekend van de oorzaken van de ongevallen (invoeegen, overstekende dieren, gladheid, snelheid, verkeerd invoeegen, etc)? En wordt hierbij ook gekeken naar de tijdstippen van de dag waarop de ongelukken zich voordoen? En wordt er ook naar gekeken naar het ontwerp van de aanpassingen (bijv. betere wildrasters waardoor dieren niet kunnen oversteken, etc)?
- Een groot percentage van de ongevallen gebeurt tijdens het in- en uitvoegen op de N34. Gaat het benzinestation langs de N34 weg om op die manier het keren op de weg (wat veelvuldig gebeurt) te voorkomen? Graag meenemen in uw onderzoek hoe de veiligheid bij op- en afritten, én bij het benzinestation (bijvoorbeeld d.m.v. verlenging) verbeterd kan worden.
- Snelheid is de kern van het verkeersveiligheidsprobleem. Hoe hoger de snelheid, hoe groter het risico op ongevallen. Wordt de relatie tussen snelheid en ongevallen ook onderzocht (zie info CROSS)? Europees onderzoek wijst uit dat in 30% van de dodelijke ongevallen snelheid een essentiële factor is geweest. Geen snelheid betekent geen ongevallen.
- Het overgrote deel van de onveiligheid komt voort uit gedrag van de weggebruiker. Onderzoek of een inhaalverbod op de N34, afgedwongen dmv. een middengeleider óf, als een middengeleider *technisch gezien* niet mogelijk is, met camera's (zoals ook op diverse N-wegen in Gelderland, de N57 in Zeeland) de veiligheid vergroot.
- Bij een middengeleider (zoals op de N57) zullen hulpdiensten minder hoeven uit te rijden voor ongelukken op de N34. Het is de moeite waarde deze afweging te maken
- Milieu (uitstoot van auto's), veiligheid (voorkoming van inhaalgedrag) en doorstroming kunnen verbeterd worden door de maximale snelheid te verlagen. Onderzoek de verbeteringen op deze punten indien de maximum snelheid gelijkgetrokken wordt aan die van vrachtwagens, oftewel 80 km per uur.
- In hoeverre worden de al eerder uitgevoerde maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen (uit 2007) tegen het licht gehouden? Waaruit bestonden deze? En welk effect hebben deze gehad op de verkeersveiligheid en het aantal dodelijke slachtoffers? Gaan we nu iets anders doen of is het een herhaling van zetten (waarvan we nu al de uitkomst weten)?
- Gedeputeerde Brink geeft aan dat de nieuwe concessie van het OV vervoer inhoudt dat de bussen 100 km per uur mogen rijden. Hoe gaan bussen dit doen als ze achter een vrachtauto rijden? Wat gaat het betekenen voor de doorstroming op de N34 (één van de twee speerpunten) als een bus een vrachtauto gaat inhalen op een stuk weg die gedeeltelijk verdubbeld is? Welk voordeel heeft het OV van de verdubbeling?
- Hoeveel tijd heeft een bus die 100 km mag rijden nodig om een vrachtauto, die 85 - 90 km rijdt, in te halen?
- Hoeveel wegdek is er minimaal nodig voor een auto om een andere auto in te halen? Hoeveel meer verkeer is mogelijk bij een ged. verdubbeling?
- File's ontstaan bij aansluiting op de A-28. Dat probleem gaat straks zeker groter worden ivm. de aanpak van de ring rond Groningen. Dit pleit ervoor de snelheid vanaf de oprit Eelde terug te brengen naar 100 km/uur ivm. het dempende effect (vergelijkbaar met situaties in de Randstad waar je lange trajecten niet harder mag dan 100 (bv. Lelystad-Schiphol)

- Worden er ook maatregelen tegen geluid opgenomen in de plannen?
- Kan er uitgezocht worden hoeveel auto's er precies van welke afrit op- en afgaan? waar komen de auto's vandaan die de N34 gebruiken? Welke afstanden leggen ze af op de N34?

Overigens zijn wij als dialooggroep van mening dat er wat betreft de veiligheid en doorstroming op de N34 betere én goedkopere alternatieven zijn dan een gedeeltelijke verdubbeling.

Alternatieven

Veiligheid

- inhaalverbod op de gehele N-34
- middengeleider (zie ook de uitzending RTV Drenthe over campagne verkeersveiligheid in 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
- snelheid omlaag (naar 80 km) zodat verkeer bussen, vrachtwagens zelfde snelheid rijden
- rotonde Gieten aanpakken
- inhaalverbod op gehele N-34
- beter toezicht en handhaving op snelheid middels camera's of het invoeren van trajectcontrole's

Zie ook:

<https://www.wegenforum.nl/viewtopic.php?t=1765&start=210>