

“GEDEELTELIJKE” VERDUBBELING N34 EMMEN - DE PUNT

Standpunt Natuurplatform Drentsche Aa

december 2019



- Het plan van de Provincie Drenthe om de N34 Emmen-De Punt te verdubbelen leidt tot onacceptabele schade voor Landschap en natuur. De weg kruist notabene Natura 2000 gebied.
- Onvermijdelijk harder rijden, zoals op de verdubbelde N33 wordt geconstateerd, leidt tot meer stikstof uitstoot en meer CO2 en daarmee tot verdere aantasting van de natuur.
- Verkeersongevallen zullen niet veel afnemen zoals de verdubbelde N33 tussen Assen en Veendam over de afgelopen 5 jaar laat zien. Het Sweco onderzoek schiet op dit punt ernstig tekort in het bepalen van het effect van verdubbeling op veiligheid.
- De dorpen langs de N34 zullen meer last van lawaai krijgen.
- De rijtijdwinst door verdubbeling is verwaarloosbaar.
- Gedeeltelijk verdubbelen verhoogt de onveiligheid van de weg door de extra overgangen van vier- naar tweebaans.
- De snelle veranderingen in het denken over verkeer en vervoer en de stikstofproblematiek maken een deel van het plan reeds nu totaal achterhaald.
- Een flyover noord-zuid bij Gieten is een zinvolle verbetering voor veiligheid en doorstroming. Minder files geeft minder uitstoot.

Wat is de Provincie Drenthe van plan?

De Provincie Drenthe wil de verkeersveiligheid en doorstroming (voor zowel het autoverkeer als het openbaar vervoer) op het traject van de N34 tussen De Punt en Emmen verbeteren. Het verkeersplein Gieten (knooppunt met de N33) maakt daar een belangrijk onderdeel van uit. Centraal in het plan staat ook de (gedeeltelijke) verdubbeling van de N34 tussen Emmen en De Punt. Eind 2018 is hiertoe een besluit genomen in de Staten van Drenthe. Het project zou lopen van 2017 tot 2026 en behelst de verbetering van de rotonde bij Gieten door middel van een Fly-Over noord-zuid (kosten € 60 mln) en de verdubbeling van het hele traject in fasen. In eerste instantie wil men 3 a 4 stukken verdubbelen (kosten € 30 mln) maar het eindbeeld is volgens onderzoeksbureau Sweco de totale verdubbeling.

Het bureau Sweco doet in opdracht van de Provincie een verkeersonderzoek naar de verkeersveiligheid en doorstroming over het hele traject. Op basis van deze gegevens is de Provincie voornemens de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) samen te stellen. Kansrijke oplossingen voor de geconstateerde problemen worden in de nota opgenomen. Deze nota ligt aan de basis van de latere MER, noodzakelijk om de impact van de plannen op het milieu vast te stellen en af te wegen tegen mogelijk minder belastende oplossingen.

Het Natuurplatform Drentsche Aa is samen met een aantal andere lokale organisaties uitgenodigd om deel te nemen aan een klankbordgroep waarin onderzoeksresultaten en voortgang van het project worden besproken. De klankbordgroep bestaat uit een vijftiental vertegenwoordigers van plaatselijke organisaties die de belangen van aanwonenden behartigen als ook de Milieufederatie Drenthe, ANWB, HunebedHighway, Qbuzz, St. De Hondsrug Geopark, TLN transport en logistiek. De vergaderingen worden geleid door een omgevingsmanager van de Provincie en inhoudelijke bijdragen worden door Sweco geleverd.

Doel van de klankbordgroep is dat ook suggesties van belanghebbenden kunnen worden meegenomen in het onderzoek en alternatieven kunnen worden besproken. Op zich is deelname voor het Natuurplatform waardevol geweest omdat we alle onderliggende informatie van het project tot onze beschikking hebben gekregen. Maar de wijze waarop met suggesties van de deelnemers is omgegaan is teleurstellend. We kregen sterk de indruk dat de oplossingen voor de problemen al vastlagen en we voelden een voortdurende onwil om alternatieven serieus te overwegen. Een enkele keer liet Sweco zich ook ontvallen dat verdubbeling de opdracht was en dat daarvan niet werd afgeweken, zoals ook gedeputeerde Bijl liet blijken.

Het traject Emmen-De Punt is ingericht als een regionale stroomweg met twee rijstroken, zonder fysieke rijbaanscheiding. In plaats daarvan zijn de rijbanen gescheiden door middel van een groene middenstreep. De geldende maximumsnelheid is 100 km/u. Op delen van het traject geldt een inhaalverbod.

Op het traject tussen Emmen en De Punt bevinden zich acht aansluitingen op het onderliggend wegennet. Daarnaast kruist de N34 bij Gieten de N33. De verdubbelde N33 wordt hier onder de N34 doorgeleid en uitwisseling vindt plaats door middel van een rotonde (verkeersplein Gieten). Alle kruisingen op het traject (op knooppunt Gieten na) zijn of worden binnenkort, ongelijkvloers gemaakt.

Bevindingen van het Sweco onderzoek.

- Sweco constateert dat de N34 voldoende capaciteit heeft tot zeker 2040.
- Wat betreft doorstroming en veiligheid is de rotonde bij Gieten de grote boosdoener. Nu moet het Noord-Zuid verkeer in de spits vaak wachten om de rotonde op te kunnen rijden. Enerzijds geeft dit vertraging maar zorgt ook voor onveilige situaties en kop-staart botsingen.
- Over het hele traject Emmen De Punt worden nogal wat verkeersongelukken geregistreerd. Verwacht wordt dat een deel daarvan wordt ondervangen door het realiseren van alle ongelijkvloerse kruisingen en de constructie van een Flyover noord-zuid bij rotonde Gieten.

- De geconstateerde verkeersveiligheidsproblemen hangen volgens Sweco in sterke mate samen met de vormgeving en inrichting van de N34. De weginrichting is nu niet conform de uitgangspunten van duurzaam veilig. Voorbeelden zijn het ontbreken van fysieke rijbaanscheiding, het ontbreken van veilige inhaal mogelijkheden en het zwaarbelaste gelijkvloerse verkeersplein Gieten (en ook de wachtrij in de spitsen voor dat verkeersplein).
- Van de aanpassing van infrastructuur mag wel verkeersveiligheidswinst worden verwacht volgens Sweco. De huidige weginrichting en vormgeving biedt nog veel ruimte voor verbetering richting de uitgangspunten van een duurzaam veilig ingerichte weg.
- Tenslotte is een interessant gegeven dat slechts 19% van het verkeer dat bij Emmen de N34 op gaat tot aan Groningen door gaat. Ruim 80% van het verkeer gebruikt de N34 dus voor een beperkt deeltraject. Dat wil zeggen dat veel verkeer gebruik maakt van de op- en afritten over het hele traject en dat reistijdswinst maar beperkt zal zijn door kort verblijf op de N34.
- Een verdubbeling van de N34 zorgt maar voor 3 minuten rijtijdswinst over het hele traject.

Standpunt van het Natuurplatform.

Het Natuurplatform is van mening dat verdubbeling van de N34 een ernstige aantasting is van het landschap van de Hondsrug. Hier geldt het principe "no regret". We willen geen spijt hebben over 10 jaar dat we het landschap zo verpest hebben met meer asfalt. Verdubbeling zal onvermijdelijk leiden tot harder rijden en meer stikstofuitstoot.

Veel ongelukken hebben te maken met risicovol rijgedrag. Inhalen waar dat niet mag of waar de situatie onoverzichtelijk is.

Wat een enorm hiaat in het Sweco onderzoek is, is het ontbreken van een analyse van de oorzaken van de huidige ongelukken. Gladheid, overstekend wild, herseninfarct, oververmoeidheid, onverantwoord invoegen, wegontwerp. Allemaal oorzaken die met een verdubbeling niet worden verholpen. Vraag is dus hoeveel veiliger een weg wordt door een verdubbeling. De vele ongelukken op de verdubbelde N33 zijn genoeg aanleiding voor ernstige twijfels.

Wat het meest zal helpen is een fysieke rijbaanscheiding. Voor een vangrail is er te weinig ruimte, of de weg zal over de hele lengte een paar meter verbreed moeten worden. Maar er zijn wel degelijk innovatieve vormen van scheiding die elders in Nederland met succes zijn toegepast op tweebaanswegen en die geen extra ruimte vergen zoals bij de N57 in Zeeland is gedaan. Daarvoor zal de maximum snelheid wel omlaag moeten van 100 naar 80 km/u.

Deze snelheidsverlaging zorgt er ook voor dat er minder snelheidsverschillen zijn tussen de verkeersdeelnemers en daarmee ook minder te verwachten ongelukken. Ook zal een verlaging van de snelheid een positieve bijdrage leveren aan de huidige stikstofproblematiek.

Dat een verdubbeling nog geen garantie is voor minder ongelukken laat de verdubbelde N33 tussen Assen en Veendam zien. Er is geen dramatische afname van het aantal geregistreerde ongelukken. Daarentegen blijkt 80% van de weggebruikers te hard te rijden alsof het hier gaat om een autosnelweg. De politie doet wel snelheidscontroles maar zegt niet de capaciteit te hebben om daarmee veel effect te sorteren. Een verdubbeling zou in geval van de N34 zeker leiden tot een toename van stikstofuitstoot en extra CO₂.

De enige manier om de snelheid te handhaven in dit geval is trajectcontrole. In Friesland wordt daarmee geëxperimenteerd op een tweebaansweg.

Wij stellen daarom voor:

1. Breng een voorziening aan op de middenstreep die overschrijden bemoeilijkt/verhindert.
2. Stel een inhaalverbod in over de hele lengte van de N34 Emmen - De Punt.
3. Verbeter de weginrichting bij de invoegstroken en haal de snelheid omlaag naar 80km/u
4. Installeer trajectcontrole als blijkt dat er toch te snel wordt gereden.
5. Evalueer het effect van de verbeteringen aan de rotonde bij Gieten en de laatste ongelijkvloerse kruising bij Klijndijk op doorstroming en ongevallen.
6. Onderzoek de oorzaken van de ongelukken tot nu toe.
7. Kijk pas na de evaluatie wat een verdubbeling zou kunnen toevoegen en weeg dit af tegen de landschappelijke schade en de kosten.