



Natuurplatform Drentsche Aa
Haasakkers 3
9475 PJ Midlaren
Tel: 050-4092837
http://www.natuurplatform-drentsche-aa.nl/Aa_themas/-N34.html
mail: natuurplatformdrentscheaa@kpnmail.nl

Midlaren 31 maart 2020
Aan gedeputeerde staten van Drenthe
Team verkeer en vervoer Dhr. M.Pasjes

Zienswijze Natuurplatform Drentsche Aa, Reactie op de concept-notitie Reikwijdte en Detailniveau gedeeltelijke verdubbeling N34

Besluit GS 25-02-2020 kenmerk 5.5/2020 000291 terinzagelegging NRD 5 maart 2020

Hieronder geeft het Natuurplatform Drentsche Aa commentaar op bovengenoemde NRD. We constateren een aantal ernstige tekortkomingen in de onderbouwing van de verdubbelingsplannen. Kern van onze zienswijze is dat milieuvriendelijker alternatieven ten onrechte worden uitgesloten. Onderbelicht zijn verder de aantasting van natuur en landschap en de hele stikstofproblematiek. Veel Natura 2000 gebieden langs de N34 zijn nu al in een slechte staat van instandhouding en worden verder aangetast door de verdubbeling van de N34.

Ons advies is af te zien van de verdubbeling van de N34 en in te zetten op een veilige tweebaansweg met minder stikstof.

Drenthe kan hierbij een voorbeeld nemen aan Overijssel waar vaak veel drukkeren N-wegen veiliger worden gemaakt maar wel tweebaans blijven, zoals de N18, N34 Overijssel, N35, N36, en de zeer onveilige N48. Studies naar 4 stroken zijn daar niet aan de orde geweest.

Verder moet de rol van de N34 ruimer bekeken worden tegen de achtergrond van de Friesland route van Emmen-West over de N381 via Beilen, de Saksenlijn, en de verbinding met Duitsland vanaf Emmen via de A37.

Aanleiding om de N34 gedeeltelijk te verdubbelen

Onder 1.1 Aanleiding op blz. 5 van de NRD wordt gesteld dat de N34 van groot belang is voor de ontsluiting van o.a. Overijssel en het Zuiden en Oosten van Drenthe.

Dit is een deels onjuiste en ook wat overdreven stellingname over het belang van de N34.

Ten eerste loopt de ontsluiting van Overijssel en met name de centra Enschede, Deventer en Zwolle via de A28, A35 en N347 richting Groningen. Voor universiteitsstad Enschede is de trein zelfs de goedkoopste verbinding met Groningen. De N34 speelt hier geen enkele rol.

Ook het zuiden van Drenthe, (Meppel, Hoogeveen) is via de A28 en A37 goed verbonden met Groningen. Coevorden en Emmen zijn aangewezen op de N376, N381, N34, N33 en A28.

Het verkeersonderzoek van Sweco laat zien dat maar 20% van het verkeer op de N34 afkomstig is uit Emmen. Voor dat gebied heeft de weg dus maar een beperkte betekenis. Het meeste verkeer richting Groningen komt uit de gemeenten Aa en Hunze en Tynaarlo en bestaat uit dagelijks forenzen verkeer. Sweco constateert dat de weg zeker tot 2040 voldoende capaciteit heeft.

Aanleiding voor het besluit van de Staten van Drenthe op 13 juli 2016 om nader onderzoek te doen naar veiligheid en doorstroming op de N34 leidde eind 2018 tot de vaststelling van de Startnotitie Initiatieffase Partiële verdubbeling N34 Emmen-De Punt met als hoofddoelstelling; verbeter de verkeersveiligheid, de doorstroming en het openbaar vervoer.

Doorstroming

De rotonde bij Gieten vormt de belangrijkste hindernis voor de doorstroming tijdens de spits. Omdat het noord-zuid verkeer over de halve rotonde geleid wordt, moet ze voorrang verlenen aan het afslaand oost-west verkeer vanuit Assen en Veendam dat al op de rotonde zit. Het voornemen om een fly-over aan te leggen zal dit probleem grotendeels oplossen. Sweco stelt dat 60% van de verkeersbelasting op de rotonde afkomstig is van rechtdoorgaand verkeer op de N34. Een fly-over zal daardoor de rotonde met 60% ontlasten. Daarmee is het probleem van de doorstroming op de N34 uit de wereld.

In het verkeersonderzoek van Sweco deel 1 wordt onderaan pag. 63 dezelfde conclusie getrokken: "er is geen noodzaak voor de aanleg (van) een nieuwe weg, oftewel uitbreiding van de bestaande infrastructuur".¹

Omdat de capaciteit van de weg tot 2040 voldoende is zijn hier voor de komende 20 jaar hoegenaamd geen problemen te verwachten.

Veiligheid

Met enige regelmaat deden zich op de N34 ernstige ongelukken voor met soms dodelijke afloop. In de periode 2014-2019 vonden 10 ongelukken met dodelijke afloop plaats, 42 met ernstig letsel en 307 met blikshade volgens de gegevens van Star². Om de weg veiliger te maken is het van belang te weten waar de ongelukken precies plaats vonden, wat de oorzaak was en hoe dit voorkomen kan worden. Op dit punt schiet het Sweco onderzoek ernstig tekort. Ten tijde van dit onderzoek was al besloten vier gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen op te heffen en te vervangen door drie ongelijkvloerse. De effecten daarvan ontbreken in de berekeningen van Sweco waardoor een onevenwichtig beeld ontstaat omtrent de meerwaarde van verdubbelen, wanneer de ongelijkvloerse kruisingen eenmaal zijn gerealiseerd.

¹ Verkeersonderzoek N34 Deel 1 Nut en noodzaak maatregelen N34 ref.nr. SWNL 0251247 8-11-2019

² Star: <https://www.star-verkeersongevallen.nl/Map#0-9-0-0/12/53.1285/6.5477>

STAR is een initiatief van de Nationale Politie, het Verbond van Verzekeraars en verkeerskundig ICT-bureau VIA.

Onjuiste gegevens voor de NRD

Berekening ongevallen dichtheid

Er is een nadere probleemanalyse uitgevoerd door Sweco die zich specifiek richt op de hoeveelheid en ernst van de ongevallen op de N34³. Er wordt een vergelijking gemaakt tussen een aantal noordelijke 100 km stroomwegen waarbij de N34 de hoogste ongevallen dichtheid per kilometer heeft in het overzicht op pag. 27. De vergelijking gaat in zoverre mank, dat geen rekening gehouden is met de verkeersdichtheid van de verschillende wegen. Voor een juist beeld van de ernst van de onveiligheid gerekend naar aantallen gebruikers per kilometer moet een andere berekening gemaakt worden. De beeldvorming is op deze wijze extra negatief.

Verbeteringen waartoe reeds besloten is

Ten tijde van dit onderzoek was reeds bekend dat twee gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen bij Odoorn en Odoornerveen vervangen zouden worden door een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van Klijndijk. In de periode 2014-2019⁴ was op de twee kruisingen samen sprake van 4 dodelijke ongelukken, 8 ongelukken met letsel en 48 ongelukken met blikschade. De kruising bij Emmen West had in die periode 2 dodelijke ongelukken, 6 ongelukken met letsel en 51 met blikschade. De reconstructie naar een ongelijkvloerse kruising zal het aantal ongelukken doen dalen en zeker de dodelijke gevallen elimineren.

Tenslotte was op dat moment ook al bekend dat bij Gieten een fly-over gepland stond, waardoor het noord-zuid verkeer voortaan ongestoord zou kunnen doorrijden en filevorming in de spits met de daarmee samenhangende kop-staart botsingen daarna tot het verleden zouden behoren. De optelsom van 59 ongelukken met blikschade, 6 letselschade en 1 dode in vijf jaar, zal dan zeker ook lager uitvallen.

Om een juist beeld van de verkeersveiligheid te schetsen als uitgangspunt voor verdere verbeteringen, hadden de effecten van deze toekomstige projecten, die in feite al in gang gezet, of met redelijke zekerheid te verwachten waren, verwerkt horen te zijn in het veiligheidsbeeld. Door dat achterwege te laten, ontstaat een verkeerd beeld over de ernst van de situatie. Deze foute beeldvorming is van invloed op de afwegingen die gemaakt moeten worden bij keuzes tussen meerdere ingrepen, zoals gedeeltelijke verdubbeling en de impact daarvan op natuur, landschap en stikstofuitstoot.

Oorzaken van ongelukken

Op de pagina's 28 tot 34 van het Sweco onderzoek wordt een poging gedaan inzicht te geven in de oorzaken van ongelukken.

Daarbij wordt vooral verwezen naar plekken en tijdstippen en de ernst van de ongelukken. Een helder beeld van de oorzaken ontbreekt, terwijl dit juist van groot belang is. Om de juiste maatregelen te kunnen nemen die in de toekomst ongelukken kunnen voorkomen is het nodig te begrijpen hoe ze ontstaan zijn. Werden de ongelukken veroorzaakt door een onduidelijke verkeerssituatie (ligging van de weg, onoverzichtelijkheid van het traject), door externe omstandigheden (vorst, ijzel, sneeuw, overstekend wild), of door gevaarlijk rijgedrag (risicovol inhalen, te hard rijden, alcohol of smartphone gebruik). Ook vermoeidheid kan gevaarlijk rijgedrag opleveren, dat niets te maken heeft met de aard van de weg.

In het verleden werd dit soort gegevens via de registratie van RWS nog wel vermeld, maar wanneer er in de klankbordgroep naar dit soort data gevraagd werd, luidde het antwoord van Sweco steeds dat die er niet waren, of moeilijk te vinden. Wel is duidelijk dat de dodelijke frontale botsingen voor het overgrote deel (7 van de 10) op of nabij de gelijkvloerse kruisingen plaats vonden.

³ Verkeersveiligheid Sweco verkeersonderzoek deel 1, 4.1 blz. 26-27

⁴ Star. ongevallen registratie

Het is dan ook de vraag of een verdubbeling van de N34 wel de enige zaligmakende maatregel is om het ongelukken-cijfer omlaag te halen. Het verkeersonderzoek geeft op dit punt geen enkele duidelijkheid.

Veel oorzaken staan los van de aard van de weg. Een vierbaansweg zorgt niet voor minder gladheid of smartphone gebruik. Maar een vertraging van de gemiddelde snelheid zorgt echter altijd voor minder ernstige ongelukken.

Effect verdubbelen op ongelukken

Wij hebben daarom bij de voorbereiding van deze zienswijze gekeken naar ongevallen op de N33, een vergelijkbare tweebaans stroomweg, die in 2015 is omgezet naar vierbaans. Het vierbaans deel loopt van Assen tot Noordbroek met een lengte van 35 km⁵. In de periode 2014-2019 waren er, 1 dode in 2014, nog voor de verdubbeling in 2015, en verder 58 ongevallen met letsel en 316 met blikshade in de overige jaren. Het is opvallend, dat de aantallen ongevallen op de N33 na 2015 (het jaar van de verdubbeling) toenamen, behalve bij Gieten. Ter vergelijking over de zelfde periode vielen er op de N34 (42 km) volgens Star, 10 doden, 42 ongelukken met letsel en 307 met blikshade⁶. Nog afgezien van mogelijke intensiteitsverschillen in verkeer tussen beide wegen, dringt zich hier toch de vraag op, waarom er op de N33 nog zo veel ongelukken met letsel en blikshade zijn, terwijl de weg vierbaans is met een vangrail als middenscheiding. Welke verbetering kunnen we dan verwachten van het gedeeltelijk verdubbelen van de N34? Want Sweco constateert ook, dat door de noodzakelijke samenvoeging van verkeersstromen aan het einde van iedere verdubbeling, te verwachten valt dat de onveiligheid daar zal toenemen.⁷

Snelheidscontroles

Door RWS zijn in 2015 snelheidscontroles gehouden op de verdubbelde N33. Daaruit bleek dat 70 tot 80% de toegestane snelheidslimiet van 100 km overschreed. Er was ook sprake van excessieve snelheidsoverschrijdingen van boven de 130 km. Door controles en bekeuringen is het aantal overschrijdingen met 55% gedaald en het aantal excessieve overschrijdingen van 130km of harder is gedaald met 86%. (Bijlage 3 Project snelheid N32 en N33) Desondanks is vrijwel zeker te verwachten dat verdubbelen leidt tot harder rijden voor 30 tot 50% van de weggebruikers. Dit zal leiden tot hogere stikstofuitstoot dan nu het geval is en mogelijk toch meer ongelukken. Door hier niets over te vermelden schiet het Sweco onderzoek ernstig tekort. Het is volstrekt onduidelijk of verdubbelen ook echt een veiliger N34 geeft

Beperking opzet NRD

In de NRD wordt er van uitgegaan dat alternatieven moeten voldoen aan een 2x2 profiel (NRD 6.3.1 p.32). Verder wordt gesteld dat op termijn van een volledige verdubbeling sprake zal zijn. (NRD 6.2 No regret maatregelen p.31)

Door dit zo te stellen worden in een klap alle eventuele milieuvriendelijker alternatieven die uitgaan van een 2x1 profiel uitgesloten. Onduidelijk is waarom hier is afgeweken van een statenbrede motie, aangenomen op 13 juli 2016 waarin duidelijk is gesteld dat het niet exclusief gaat om *verdubbelen* maar om *verbeteren* waardoor ook alternatieven met een tweebaans N34 tot de mogelijkheden behoren die nu expliciet worden uitgesloten.⁸

⁵ Link: ([gegevens Star ongevallen registratie](#))

⁶ zie bijlage 3

⁷ Zie tabel 4.2 pag. 34 Verkeersonderzoek deel 2, samenvoegen heeft een negatief tot zeer groot negatief effect

⁸ zie bijlage 2

Dat verdubbeling als enige oplossing gezien wordt voor de veiligheidsproblematiek is aanvechtbaar. Ten tijde van het onderzoek was al bekend dat de gelijkvloerse kruisingen bij Odoorn en Odoornerveen plaats zouden maken voor een ongelijkvloerse kruising bij Klijndijk.

(Uitspraak RvS 201800928/1/R3 ECLI ECLI:NL:RVS:2019:1513 Datum uitspraak 15 mei 2019 Inhoudsindicatie Bij besluit van 30 november 2017 heeft de raad het bestemmingsplan "Reconstructie N34 aansluiting Klijndijk" vastgesteld.)

Ook was bekend dat bij Emmen West een ongelijkvloerse kruising gemaakt zou worden van de N34 met de N381. (Bestemmingsplan "Buitengebied, ongelijkvloerse kruising Emmen-West" vervat in planidentificatienummer "NL.IMRO.0114.2017032-B701" vast te stellen, Collegebesluit d.d. 19 maart 2019 Gemeente Emmen).

Tenslotte komt er een ongelijkvloerse verbinding tussen N34 en N33 door een fly-over Noord-Zuid op de N34 bij Gieten. (NRD 6.3.3 pag 36 t/m 39 uitwerkingen voor een fly-over) Over de keuze uit drie varianten moet nog besloten worden

Door deze ingrepen zal het aantal verkeersongelukken en met name doden en ernstig letsel sterk afnemen. Deze vonden voor een groot deel plaats bij Odoorn (4 doden en 5 letsel), Odoornerveen (1 dode 3 letsel), Ronde Gieten (1 dode 6 letsel) en Emmen-West(2 doden en 6 letsel) (Gegevens Star verkeersstatistieken).

Door deze te verwachten verbeteringen niet op te nemen in het reeds nu te voorziene verbeterde veiligheidsbeeld lijkt het alsof na deze verbeteringen nog steeds sprake is van de meest onveilige weg van Drenthe en dat verdubbelen dus onontkoombaar is. 7 doden en 20 letsel gevallen en veel blikschade zullen hoogstwaarschijnlijk verdwijnen. Dat komt neer op 70% minder doden en 50% minder letsel!

In het vooronderzoek is dit een ernstige omissie, evenals het ontbreken van een serieuze analyse van de oorzaken van ongelukken. Als deze oorzaken weinig te maken hebben met twee- of vierbaans, zoals smartphone gebruik, overstekend wild, alcohol en drugs of gladheid, is verdubbelen geen oplossing voor deze gevallen.

Wat verder in het onderzoek ontbreekt is een analyse van ongelukken op de in 2015 verdubbelde N33. (afgelopen 6 jaar: 58 letsel en 316 blikschade) Volgens gegeven van Star zijn deze even hoog als op de huidige N34.(42 letsel 307 blikschade)

De vraag is gerechtvaardigd in hoeverre verdubbelen zin heeft als we daardoor het zelfde resultaat als op de N33 krijgen.

Daar komt bij dat gedeeltelijk verdubbelen de onveiligheid vergroot wat in het Sweco verkeersonderzoek ook wordt erkend. Juist bij het samenvoegen van twee stroken naar één strook zal de veiligheid afnemen. (tabel 4.2 pag. 34 Verkeersonderzoek deel 2)

Gedeeltelijk verdubbelen zal ook zorgen voor meer stikstofuitstoot omdat er harder gereden zal worden. Op de N33 rijdt minstens 50% van de automobilisten harder dan 100 km of zelfs boven de 130 km, dat kan men ook op de N34 verwachten bij verdubbelen.

Samenvattend

- De reeds geplande veranderingen op de nu nog gelijkvloerse kruisingen zal vrijwel zeker voor een sterke verbetering van de veiligheid op de N34 zorgen.
- Gedeeltelijke verdubbeling doet de onveiligheid weer toenemen door extra invoegen en te hard rijden.
- Ook de stikstofuitstoot zal toenemen door hogere rijnsnelheden.
- Het uitgangspunt dat een 2x2-baansweg onontkoombaar is, is niet houdbaar.

Alternatieven voor verdubbeling

Fysieke rijbaanscheiding

Binnen het huidige enkelbaansprofiel van de N34 worden de rijstroken visueel van elkaar gescheiden door middel van een groene markeringsstreep. Als er een inhaalverbod geldt kan dit niet verhinderen dat automobilisten toch het risico nemen om daar in te halen en de doorgetrokken streep te negeren.

Dit probleem is jaren geleden al geconstateerd op de N57 bij Ouddorp in Zeeland. Daar zijn toen experimenten uitgevoerd met een eenvoudige middenberm scheiding met blokjes op de groene middenstreep. De effecten hiervan zijn onderzocht door SWOV en waren positief.⁹

Er werd niet meer ingehaald op de trajecten met blokjes. Blokjes zijn daarna verder toegepast op de N57 bij Brouwerdam, Scheldekering en Goederede. Ook op de N288 en N666 is dit systeem van rijbaanscheiding toegepast. RWS is dit verder in Nederland aan het invoeren op tweebaans wegen. Een extra voordeel bleek dat automobilisten die toch op de linker weghelft terecht kwamen door onoplettendheid direct gewaarschuwd werden door het harde geluid van de blokjes bij overschrijding en snel weer op de eigen weghelft terug gingen.¹⁰ Daardoor waren er ook minder frontale botsingen volgens RWS. Wel mag dan niet harder dan 80 km gereden worden met deze toepassing op de middenstreep.

Ook op de N34 zou dit systeem ingevoerd kunnen worden op weggedeelten die onoverzichtelijk zijn of waar gevaarlijk rijgedrag vaak voorkomt. Door deze mogelijkheid is verdubbelen geen noodzaak meer om de veiligheid te verbeteren.

Ecologie en stikstof NRD 7.2.4 pag 45 ev.

In het MER worden de effecten van de *verschillende alternatieven* op gebieden en soorten onderzocht.

In dit onderzoek heeft men het begrip “alternatieven” vernauwd tot een keuze tussen de vier voorgestelde varianten van verdubbeling. Door deze beperking blijven andere milieuvriendelijker alternatieven, die uitgaan van het behoud van de tweebaansweg, buiten beschouwing.

Stikstof is momenteel een van de grootste problemen voor de instandhouding van kwetsbare soorten in Natura 2000 gebieden op de Hondsrug zoals Drentsche Aa inclusief Vijftig Bunder en Drouwenerzand. Onderzoek van Drents Landschap heeft aangetoond dat over de laatste 10 jaar bepaalde soorten heidevlinders op Drouwenerzand die tot de habitat behoren totaal zijn verdwenen.¹¹ Oorzaak is een overmaat aan giftige stikstofverbindingen in de waardplanten waardoor de rupsen van de vlinders sterven en er geen nageslacht meer is. Tot de zelfde constatering komt Natuurmonumenten in haar tienjaarlijkse Kwaliteitstoets Noordlaarderbos en Vijftigbunder van 2019. In het gebied wordt de kritische depositiewaarde stikstof voor alle habitats verre overschreden. Ook constateren zij een sterke achteruitgang van beschermde vlindersoorten die tot het beheertype behoren. Evenals op Drouwenerzand zijn op Vijftigbunder sommige soorten vrijwel verdwenen.¹²

⁹ SWOV onderzoek rijbaanscheiding

<https://www.swov.nl/publicatie/scheiding-rijrichtingen-op-rondweg-oostburg>

¹⁰ RWS Zeeland W.J.Bloemmaert, wjbloemmaert@zeeland.nl

¹¹ Uko Vegter en Bertil Zoer, Het Drentse Landschap jan 2020 pag.13-15 Toegenomen stikstofbelasting, Bijlage 4 copie blz 15

¹² Rombout Bennema, Natuurmonumenten, Kwaliteitstoets Noordlaarderbos en Vijftig Bunder 2019. Bijlage 5 pag 62 dagvlinders

Landschap en natuur

De N34 loopt over de Hondsrug en door het Nationaal Park Drentsche Aa. Een gebied dat sinds 2016 de status heeft van Unesco Geopark de Hondsrug, het enige in Nederland.¹³ De Hondsrug is van grote betekenis voor een groot aantal bijzondere beschermde planten en dieren en mede daarom voor toerisme en recreatie. Langs de N34 bevindt zich een tiental recreatiebedrijven. Bij de afweging van belangen is het de vraag of de schade door het asfalteren van 50 ha van dit landschap opweegt tegen de twijfelachtige verkeerskundige voordelen die worden verwacht na de reeds in gang gezette verbeteringen op de gelijkvloerse kruisingen. Wij zijn van mening dat het een onverantwoorde ingreep is die blijvende schade aan natuur en landschap zal toebrengen, zowel door het uiterlijk als door het gebruik.

Conclusie Natuurplatform Drentsche Aa

Daarom komen we tot de volgende conclusie ten aanzien van veiligheid en doorstroming:

1. Na het realiseren van de rechte of verschoven fly-over bij Gieten op de N34 zullen er geen problemen meer zijn met de doorstroming.
2. Er is onvoldoende inzicht in de oorzaken van de verschillende typen ongelukken om met zekerheid te kunnen zeggen dat deze met een verdubbeling worden ondervangen.
3. Met eenvoudige ingrepen is het wegontwerp te verbeteren wat tot minder ongelukken door onverantwoord rijgedrag zal leiden. Rijbaanscheiding met blokjes op de middenstreep is eenvoudig en afdoende om inhalen waar dit verboden is te voorkomen. Ambulances of brandweer kunnen bij ernstige ongelukken nog altijd gebruik maken van de linker rijbaan.
4. Er is niet gekeken naar ongevallen dichtheid op andere verdubbelde stroomwegen zoals de N33, zodat niet duidelijk wordt wat van verdubbelen van de N34 verwacht kan worden.
5. Onderzoek van RWS op de N33 bracht aan het licht dat verdubbelen leidt tot harder rijden dan toegestaan en daarmee tot hogere stikstofuitstoot.
6. Na uitvoering van reeds in gang gezette verbeteringen bij Klijndijk, Gieten en Emmen-West zal verdubbelen niet zorgen voor meer veiligheid maar mogelijk zelfs voor meer onveiligheid door harder rijden en meer risicovolle invoegmomenten.
7. De natuurgebieden aan weerszijden van de N34 op de Hondsrug hebben sterk te lijden onder de neerslag van stikstof. Door de verdubbeling van de N34 zal de stikstofuitstoot nog verder toenemen door harder rijden.
8. Het asfalteren van 50 ha over een lengte van 40 kilometer pal over de Hondsrug is onverantwoordelijk en zeker geen 'no regret' maatregel.

¹³ Zie bijlage 7. Goed is te zien hoe de N34 door de verschillende boswachterijen loopt.

Een beter alternatief voor veiligheid, natuur en landschap

In het mer dient onderzoek opgenomen te worden naar een alternatief voor de huidige N34 met nieuwe veiligheidsvoorzieningen op de bestaande tweebaans uitvoering.

Ons voorstel

De hele weg van Emmen tot De Punt naar 80 km halen met een totaal inhaalverbod. Daardoor verdwijnen de snelheidsverschillen tussen vrachtverkeer en personenauto's en levert inhalen geen tijdsvoordelen meer op. Een extra voordeel is de lagere stikstof uitstoot en een afname van het aantal ongevallen. In Unesco Geopark de Hondsrug is 80 km/u dan de nieuwe norm.

Om het risico van gevaarlijk inhaalgedrag te voorkomen moet de weg voorzien worden van blokjes op de middenstreep.

Voorzie de weg verder van wildrasters langs de natuurgebieden om aanrijdingen met wild te voorkomen.

Door het verminderen van ongelukken zal de doorstroming verbeteren.

Midlaren 31 maart 2020

Philippe Boucher
voorzitter

Marian van Albada
secretaris

Bijlagen

1. Ongelukken 4-baans deel N33 Assen- Noordbroek. Rood omrande cijfers
2. motie M2016-26 Onderzoek mobiliteitsknelpunten Noord-NL en stemverklaringen
3. Ongelukken N34 en vergelijking met N33, N366, N381 en N46
4. Effecten van stikstof. Onderzoek Drents Landschap pag. 15
5. Kwaliteitstoets Natuurmonumenten pag. 62 Dagvlinders
6. Jaargemiddelde amoniak concentraties Drentsche Aa
7. Ongeluk op gelijkvloerse kruising bij Odoorn
8. N34 door en langs Drentsche natuurgebieden met o.a. Natura 2000 status

		Doden	Letsel	Schade	
80					
81	TOTAAL STAR N34 2014-2019	12 km Tweebaans	10	42	307
82	SWECO N34 2012-2017		8	24	306
83					
84	TOTAAL STAR N33 2014-2019	35 km Vierbaans	1	58	316
85	N366 Vreendam-TerApel	35 km	3	14	121
86	N381 Emm-Oosterw	51 km	5	15	154
87	N46 Gron-Eemsh	27 km	3	3	49
88					

Bijlage 2

Motie M2016-26 Onderzoek mobiliteitsknooppunten Noord-NL en stemverklaringen



Motie Onderzoek mobiliteitsknooppunten Noord-Nederland

Provinciale staten van Drenthe, in vergadering bijeen op 13 juli 2016,

Overwegende dat:

1. De doorstroming van het autoverkeer op de route van Emmen naar Groningen over de N34 van groot belang is voor de leefbaarheid en vitaliteit van het Drentse platteland.
2. De N34 ondanks alle aanpassingen nog steeds een weg is waar relatief veel ongelukken gebeuren.
3. Het van groot belang is om de verkeersveiligheid te verbeteren onder het motto: samen op weg naar nul verkeersslachtoffers.
4. De ANWB de rotonde bij Gieten tot het grootste verkeersknooppunt van Drenthe heeft uitgeroepen.
5. Er zowel bij Gieten als de aansluiting op de A28 sprake blijft van knooppunten.

Van mening zijnde dat:

1. We de verkeersveiligheid verder willen verhogen.
2. We de knooppunten zouden moeten willen oplossen.
3. We gaan voor toekomstbestendige, structurele en duurzame oplossingen (zoals bijv. de slimme snelweg van Daan Roosegaarde).
4. We dit willen doen op basis van een brede analyse van de mobiliteitsknooppunten in Noord-Nederland.
5. De totale verdubbeling van de N34 om die reden, als mogelijke oplossing, mede onderzocht dient te worden.
6. Het financiële meerjarenperspectief van de provincie Drenthe voldoende investeringsruimte geeft.
7. Financiering in gezamenlijkheid met diverse partijen derhalve tot de mogelijkheden behoort.

Verzoeken het college:

1. Een brede analyse uit te voeren naar de mobiliteitsknooppunten in Noord-Nederland.
2. Op basis van deze analyse te komen met voorstellen ter verbetering.
3. Als onderdeel van de oplossingen te onderzoeken, samen met alle stakeholders, hoe de meest gewenste en veilige inrichting van de N34 op lange termijn er idealiter dient uit te zien.

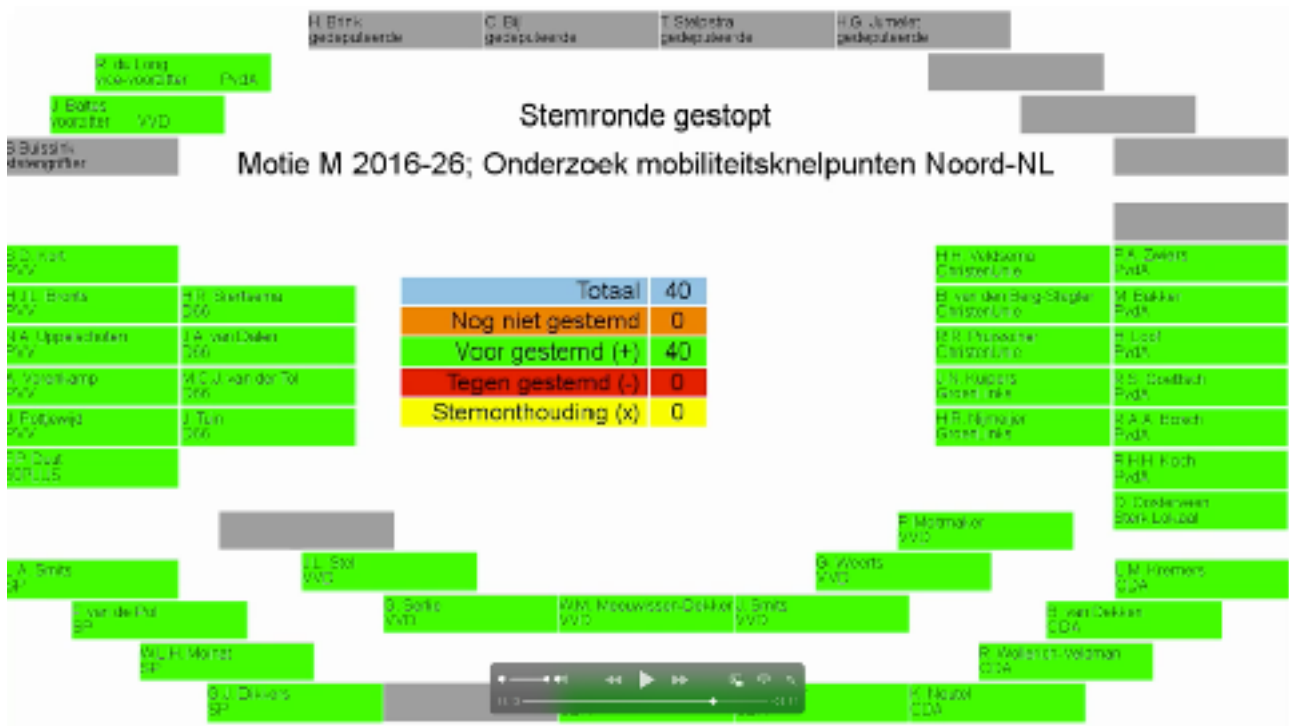
1

4. Indien van toepassing, om mogelijke preventieve maatregelen op kortere termijn te realiseren.
5. De verduubeling/verbetering van de N34 te plaatsen op de lobbyagenda van de provincie Drenthe.
6. Te onderzoeken op welke wijze gezamenlijke financiering kan plaatsvinden.
7. Hierover nog dit jaar aan PS te rapporteren.

En gaan over tot de orde van de dag.

Gekeerd namens:
CDA: Giemen Vegter
VVD: Johan Bakke
PVV: Nico Uppelschoten
50 Plus: Frank Duit
Sterk Lokaal: Douwe Oosterbeek
D66: Jorcy Tuin
CU: Roy Pruijscher

Stemverklaringen. Alle leden Staten van Drenthe waren accoord met de doorhaling van het woord “verdubbeling”.



Ander eten is voor de rups niet meer beschikbaar en er ontstaat een gebrek aan essentiële voedingsstoffen. Ergens in het groeiproces van rups naar vlinder stagneert de ontwikkeling en sterft de rups.

Bruine vuurvlinder

Een vlindersoort die extra gevoelig is voor deze stikstofvergiftiging is de Bruine vuurvlinder. Maar het geldt ook voor andere vlindersoorten die gewend zijn aan schrale maar gezonde kost. Deze groep vlinders van voedselarme natuurterreinen bestaat naast de Bruine vuurvlinder uit Heivlinder, Komavvlinder en het Oranje sanddoogje. In 1990 werd het Drouwenerzand genoemd als een belangrijk bolwerk voor deze vlindersoorten. Een vlinderkartering door Geert de Vries in 1995 liet zien dat deze soorten nog volop aanwezig waren in het Drouwenerzand. Sindsdien liepen de jaarlijkse aantallen gestaag terug bij een gelijkblijvend beheer. Bij de laatste jaarlijkse kartering in 2019 door de vlinderwerkgroep van het IVN kon geen van deze soorten nog teruggevonden worden. De sluipmoedenaar lijkt zijn taak te hebben volbracht. Ook in de andere heidevelden van Het Drentse Landschap zijn deze soorten ondertussen vrijwel of soms al helemaal afgevoerd. Herhaalde pogingen om de afgelopen jaren nog een Heivlinder terug te vinden op het Hijkerveld bleven zonder resultaat. Ook lijken hier Komavvlinder en Bruine vuurvlinder nu te verdwijnen.

Drentse bossen

De problematiek van het stikstofoverschot zet al jaren de natuur in Drenthe in de breedste zin onder druk. Stikstofdepositie is het meest schadelijk voor natuur op de arme zandgronden vennen, stuifzanden, leiden, heidevelden, graslanden en oude bossen. In de oude bossen op de Drentse zandgronden is de stikstofdepositie



ook nog altijd veel te hoog. Dit leidt tot verzuring van de bodem waardoor kalk en mineralen uitspoelen. Ook bestaat er dan een reëel gevaar op het vrijkomen van giftig aluminium waardoor bodenschimmels afsterven. Onderzoeken op de Veluwe en in Noord-Brabant hebben al verontrustende effecten in beeld gebracht. Plaatselijk is daar sprake van forse siksterfte. Ook werkt de verzuring ook in de fauna. Onderzoek aan Eekmezen op de Veluwe laat zien dat er een ernstig kalkgebrek is ontstaan, waardoor massaal dode jonge mezen met botbenen in de restkastjes worden aangetroffen. Diverse vogelsoorten hoger in de voedselketen, zoals de Sperwer verdwijnen door gebrek aan kalk in hun voeding uit deze bossen. Hun eieren blijken in dit soort bossen niet langer levensvatbaar. In de Drentse bossen lijkt de situatie nog niet zo ernstig, maar is het proces van bodemverzuring

wel al lang aan de gang. Het lijkt bij de huidige stikstofdepositie slechts een kwestie van tijd voor we vergelijkbare problemen in de Drentse bossen kunnen waarnemen. Sterfte aan eiken zien we al wel in de bossen van Het Drentse Landschap maar het is lastig de precieze oorzaak vast te stellen. Onderzoek hiernaar is ondertussen ingezet.

Tenslotte

De toegenomen stikstofbelasting leidt tot problemen in terreinen van Het Drentse Landschap. De vlinderbevolking van het Drouwenerzand is vrijwel verdwenen. De vraag is hoe veel verder we de teloosgang van natuur in Drenthe willen laten gaan. Zonder serieuze vermindering van de stikstofbelasting bestaat er grote kans dat de Drentse, van origine voedselarme natuurgebieden tot stille, mootone en soortenarme landschappen verworden.

Heivlinders op het Drouwenerzand

5. Kwaliteitstoets Natuurmonumenten Vijftig bunder Noordlaarderbos, Vlinders heidegebied

• *Dagvlinders*

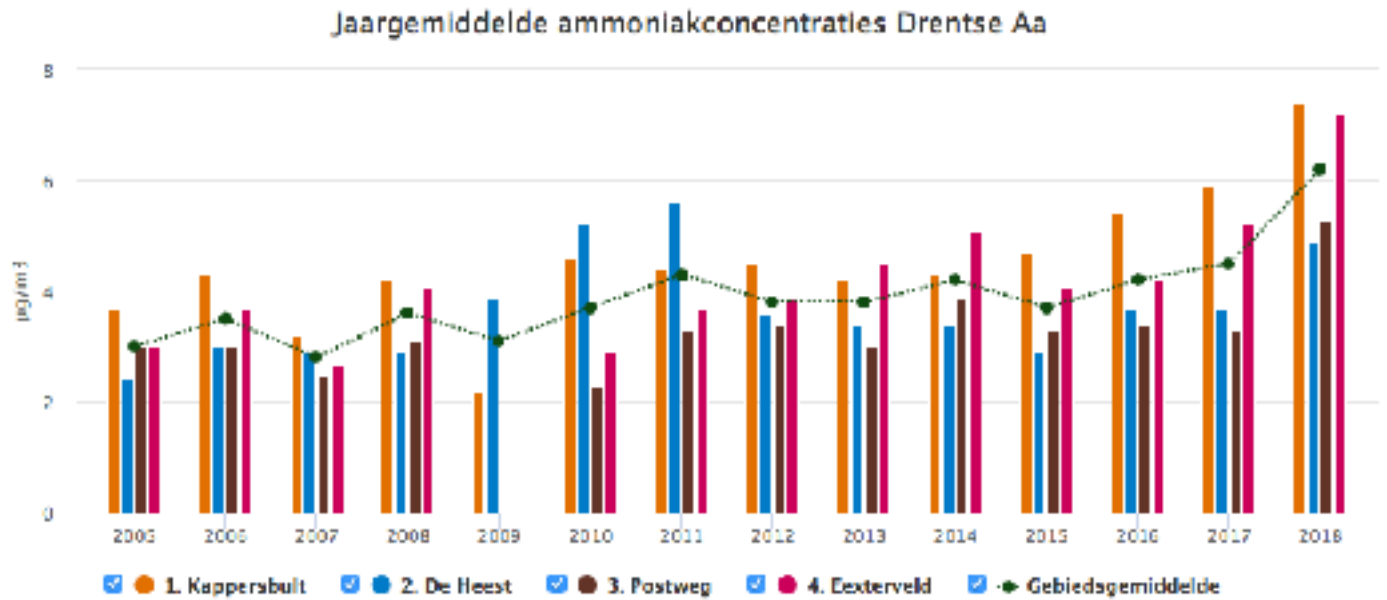
Niet als voor planten geldt voor vlinders dat de kleine populaties in het gebied kwetsbaar zijn. De omvang van het heideveld is klein en vanwege de geïsoleerde ligging is een uitwisseling met andere gebieden of een hervestiging na uitsterven vrijwel onmogelijk. In het verleden verdwenen heideblauwtje en gentiaanblauwtje al uit de Vijftig Bunders. Van de doelsoorten zijn momenteel alleen nog groentje en groot dikkopje namens de natte heide en hooibeestje en bruine vuurvliinder namens de droge heide aanwezig. De vlinderinventarisatie van 2016, uitgevoerd door Wilfred Alblas, toonde aan met het met geen van deze doelsoorten erg florissant gaat. Van bruine vuurvliinder en groot dikkopje telde Alblas slechts drie vlinders, van het hooibeestje één en groentje trof hij zelfs in het geheel niet aan.

Soort	Doelsoort voor beheertype	2007	2016
Zwartsrietdikkopje	N12.02	76	58
Groot dikkopje	N06.04, N12.02	12	3
Groentje	N06.04	4	0
Bruine vuurvliinder	N07.01, N12.02	40	3
Hooibeestje	N07.01, N12.02	0	1
Bruin zandogje	N12.02	211	375

6. Jaargemiddelde amoniak concentraties Drentse Aa 2005 - 2018, data rivm.nl

Meetresultaten

Onderstaande figuur toont de jaargemiddelde ammoniakconcentratie van de afzonderlijke meetpunten en het gebiedsgemiddelde. Zie toelichting methode hoe deze zijn berekend.



[Toon meetwaarden tabel](#)

Kappersbult en Eexterveld hebben zwaar te lijden onder stikstof.

7. Ongeluk op de gelijkvloerse kruising bij Odoorn. Risicovol inhalen op de kruising waar een inhaalverbod is en snelheidsverlaging naar 70 km/u.

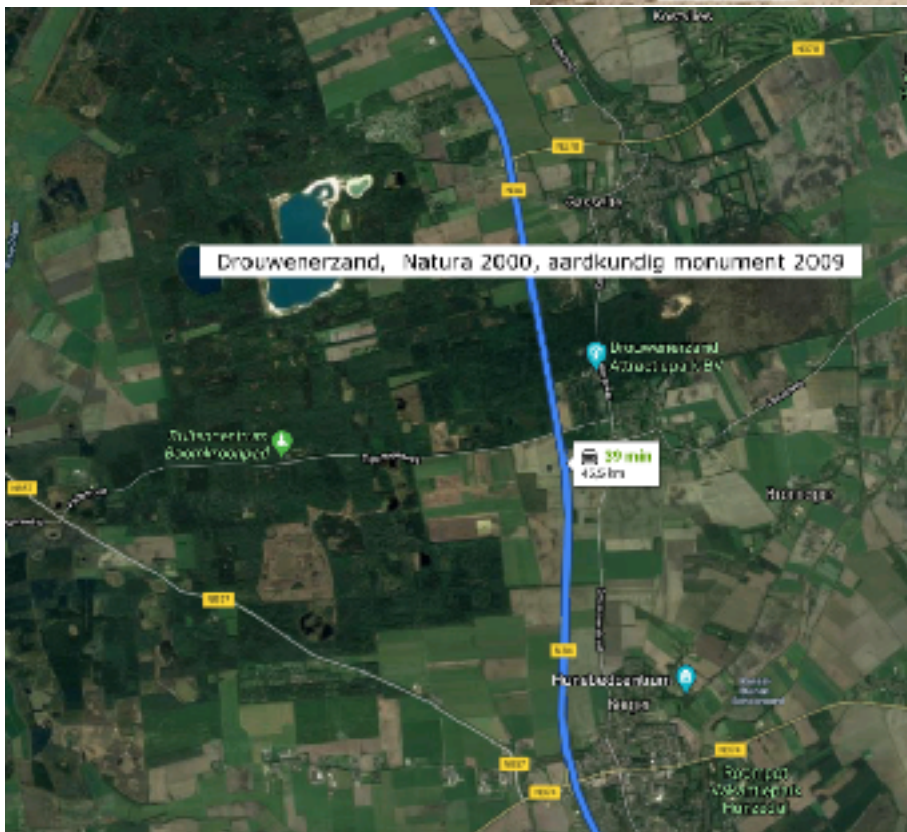
Het is onbekend hoeveel mensen gewond zijn geraakt bij het ongeval. De N34 is afgesloten wegens het ongeval.



1/4



8. De N34 loopt over de Hondsrug langs Drentsche gebieden met Natura 2000 status.



De N34 loopt geheel door het Unesco Geopark De Hondsrug. Een van de 120 over de hele wereld en enig in Nederland sinds 2016

