



Gedeeltelijke verdubbeling N34 Emmen – De Punt



Verkeersonderzoek

Doel

Het doel van het verkeersonderzoek is om tot een aantal kansrijke alternatieven te komen die bijdragen aan het realiseren van de drie projectdoelen:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid.
- Het verbeteren van de doorstroming en bereikbaarheid.
- Het verbeteren van het openbaar vervoer per bus.

Uitgangspunten

- Toekomstbestendige, no regret maatregelen.
- Een taakstellend budget van € 90 miljoen.

Onderzoek in twee delen

Het verkeersonderzoek bestaat uit twee delen:

Deel 1 Nut en noodzaak maatregelen N34

- Beleidskader en ruimtelijk economisch belang
- Probleemanalyse
- Hoofddoelstellingen
- Maatregelen zonder fysieke aanpassingen

Deel 2 Alternatieven voor de N34

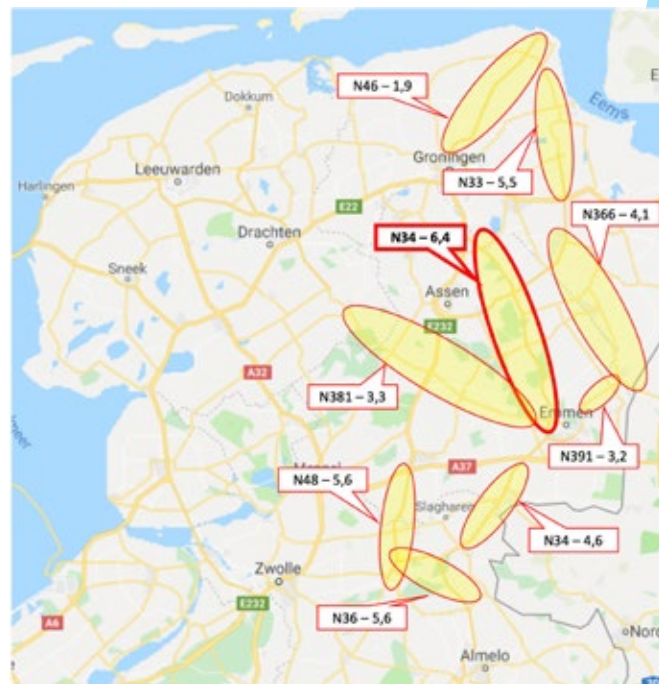
- Concretisering van de doelstellingen
- Toetsing van oplossingen aan doelstellingen
- Selectie van kansrijke alternatieven

Deel 1 Nut en noodzaak

Verkeersveiligheid

De huidige N34 is onveilig, zo blijkt uit de cijfers:

- Veel UMS-ongevallen (UMS = uitsluitend materiële schade, blikshade)
- In 2012-2017 waren er 32 zware ongevallen (met letsel of dodelijke afloop)



Deze afbeelding geeft een overzicht van de ongevallendichtheid aan (het aantal ongevallen per kilometer weglengte).





Aantal weggebruikers per etmaal (beide richtingen samen)

Wegvak	2014	2040	Groei
A Zuidlaren-A28	18.100	23.000	4.900
B Annen-Zuidlaren	16.900	20.600	3.700
C KnooppuntGieten-Annen	15.400	19.000	3.600
D Gieten-KnooppuntGieten	20.900	26.000	5.100
E Gasselte-Gieten	18.000	22.800	4.800
F Borger-Gasselte	13.500	17.300	3.800
G Ees-Borger	16.000	20.200	4.200
H Exloo-Ees	16.900	20.200	3.300
i Odoorn-Exloo	14.500	19.100	4.600
J Klijndijk-Odoorn	14.400	19.100	4.700
K Emmen-Klijndijk	14.000	19.200	5.200

Tabel autonome groei aantal weggebruikers N34. Het aantal weggebruikers groeit tussen nu en 2040.

De gedeeltelijke verdubbeling zal naar verwachting niet tot extra groei leiden.

Een aantal feiten op een rij

- Filevorming in de spits bij verkeersplein Gieten:
 - In de ochtendspits richting het noorden bedraagt de vertraging nu circa 10 minuten; in 2040 neemt dit toe naar 15 minuten.
 - In de avondspits richting het zuiden bedraagt de vertraging nu circa 5 minuten; in 2040 neemt dit toe naar 10 minuten.
- De trajectsnelheid op de N34 ligt overdag op circa 85-90 km/h. De snelheidslimiet van 100 km/h wordt over het algemeen niet gehaald.
- Ongeveer 20% van de weggebruikers rijdt het hele traject over de N34 tussen Emmen en De Punt.

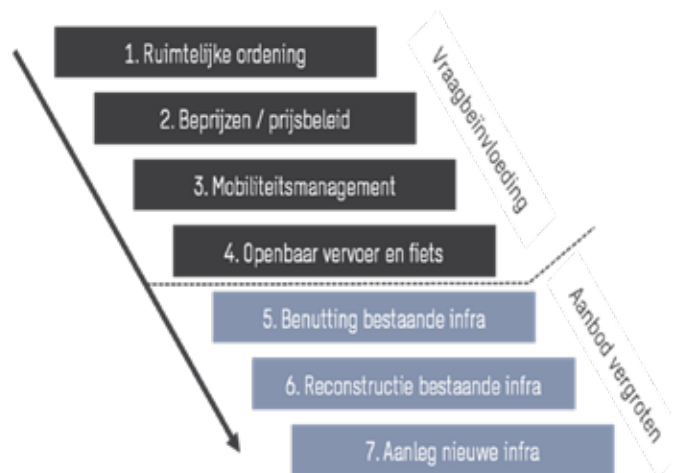
Openbaar vervoer

- De OV-verbinding over de Hondsrug is een van de best renderende buslijnen van Nederland.
- Punctualiteit / betrouwbaarheid in spitsperioden bij Gieten:
 - Richting Groningen in de ochtend gemiddeld 5 minuten vertraging om weer op de rotonde te kunnen komen en in de avond gemiddeld 3 minuten vertraging.
 - Richting Emmen/Stadskanaal in de ochtend gemiddeld 2 minuten vertraging om weer op de rotonde te kunnen komen en in de avond gemiddeld 2 minuten vertraging.
- De snelheid van '100 km/h bussen' wordt beperkt door de doorstroming op de N34.

Afwegingskaders

Doorstroming en openbaar vervoer

Om mogelijke maatregelen op het gebied van doorstroming en openbaar vervoer zorgvuldig af te wegen, is de mobiliteitsladder doorlopen.



Mobiliteitsladder

De mobiliteitsladder is er op gericht om oplossingen af te wegen en is vooral bedoeld om te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door het toepassen van andere oplossingen. Aan de hand hiervan zijn onder andere de alternatieven als 80 km/h, een volledig inhaalverbod en smart mobility beoordeeld op effectiviteit.

Verkeersveiligheid

Als afwegingskader voor oplossingen op het gebied van verkeersveiligheid is het 3E model gebruikt. Hiermee is gekeken naar maatregelen op het gebied van educatie (education), regelgeving en handhaving (enforcement), en het aanpassen van de infrastructuur (engineering).



3E model

Conclusie

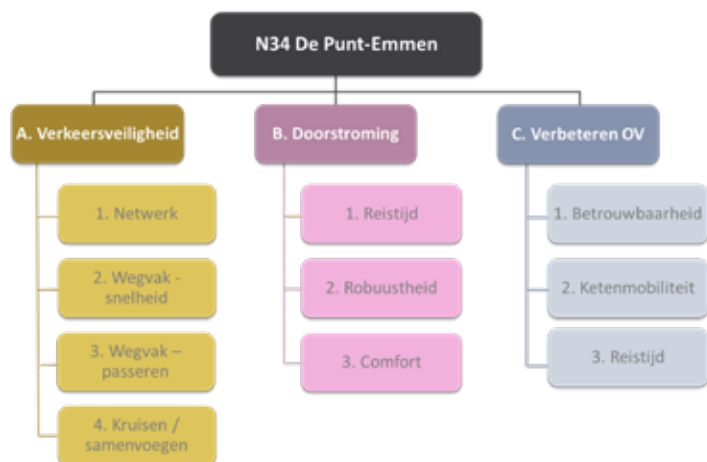
Op basis van het doorlopen van de mobiliteitsladder en het toepassen van het 3E model is de conclusie dat aanpak van de N34 de beste optie is om de doelstelling (het verbeteren van de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid, en het openbaar vervoer per bus) te bereiken.



Deel 2 Alternatieven

Vertrekpunt

Bij het kijken naar mogelijke alternatieven is het doel van de verdubbeling het vertrekpunt.



De drie projectdoelen geconcretiseerd

Middenberm met geleiderail

Een fysieke rijbaanscheiding is onderzocht; de oplossing is een middenberm met geleiderail. De keuze bestaat uit 2x2 rijbanen op 1, 2, 3 of 4 trajecten en uit drie alternatieven voor verkeersplein Gieten, omdat:

- De inhaal mogelijkheden hierdoor effectief worden vergroot, inclusief het openbaar vervoer.
- Het inhaalgedrag hiermee veiliger wordt op de resterende enkelbaans delen.
- Er zo meer eenduidigheid oftewel continuïteit en dus herkenbaarheid in weginrichting ontstaat.
- Weggebruikers meer comfort ervaren doordat ze hun eigen snelheidsgedrag kunnen kiezen.
- Het een robuuste oplossing is: minder incidentgevoelig, minder kans op stremmingen bij incidenten en wegwerkzaamheden.
- Het een toekomstbestendige oplossing is richting 2040 waarmee geanticipeerd wordt op eventuele toekomstige ontwikkelingen (ook wel no regret maatregel genoemd)
- Het de mogelijkheid biedt om de gedeeltelijke verdubbeling gefaseerd aan te pakken.

Vier kansrijke alternatieven voor het gedeeltelijk verdubbelen van de N34 tussen Emmen en De Punt

- 1 traject van circa 12 km
- 2 trajecten van circa 6 km per traject
- 3 trajecten van circa 4 km per traject
- 4 trajecten van circa 3 km per traject



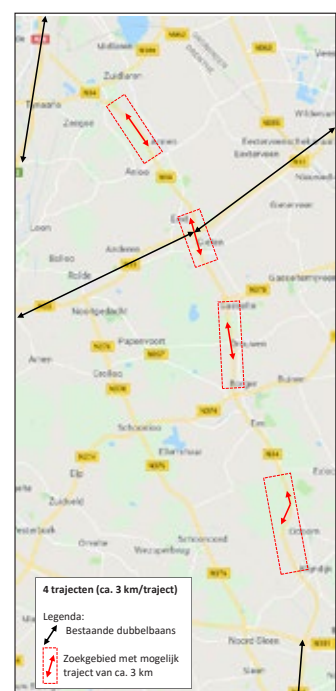
1 traject van circa 12 km



2 trajecten van circa 6 km per traject



3 trajecten van circa 4 km per traject



4 trajecten van circa 3 km per traject

Drie kansrijke alternatieven voor verkeersplein Gieten



Fly-over



Verschoven fly-over



Klaverblad

Alternatieven in de milieueffectrapportage (m.e.r.* procedure)

Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang voldoende in de besluitvorming te betrekken. Om hier in de praktijk vorm aan te geven is de zogenaamde milieueffectrapportage oftewel m.e.r. ontwikkeld. De hiernaast weergegeven verkeerskundige kansrijke alternatieven zijn geselecteerd om in de m.e.r. onderzocht te worden.

- Fly-over met 1 traject
- Fly-over met 2 trajecten
- Fly-over met 3 trajecten
- Fly-over met 4 trajecten
- Verschoven fly-over met 1 traject
- Verschoven fly-over met 2 trajecten
- Verschoven fly-over met 3 trajecten
- Klaverblad met 1 traject
- Klaverblad met 2 trajecten

* M.e.r. staat voor milieueffectrapportage. Het voorkomen van aantasting van het milieu is van groot maatschappelijk belang. Het is daarom zaak om het milieubelang voldoende in de besluitvorming te betrekken. Om hier in de praktijk vorm aan te geven is de zogenaamde milieueffectrapportage oftewel m.e.r. ontwikkeld.

De gegevens op deze leaflet zijn een samenvatting van de informatie die tijdens de inloopbijeenkomsten in januari/februari 2020 verstrekt is. Voor de volledige documenten verwijzen we u graag naar www.hunebedhighway.com.

