

Website: http://www.natuurplatform-drentsche-aa.nl
Mail: natuurplatform@gmail.com

Gedeeltelijke verdubbeling N34 overhaast en onverstandig

Draagvlak voor verdubbelen

Al in oktober 2017 protesteerden bewoners van Schipborg en omgeving tegen de plannen om de N34 van Emmen tot De Punt (gedeeltelijk) te verdubbelen. In februari 2019 nodigde de provincie Drenthe maatschappelijke organisaties en omwonenden uit om mee te denken over deze plannen in een op te richten klankbordgroep. Via deze Klankbordgroep wilde de provincie de meningen en ideeën van belangengroepen verzamelen. Deze ideeën zouden worden meegenomen in de lopende onderzoeken en zo wilde men zich verzekeren van een breed draagvlak voor de plannen.
Doel van de verdubbeling is het verbeteren van de doorstroming en de veiligheid op de N34.
Tegelijkertijd werd de N34 in diverse PR campagnes weggezet als de “dodenweg van Drenthe”, zowat de gevaarlijkste weg van Noord Nederland, om de noodzaak van verdubbelen te onderstrepen.
Inmiddels is de N34 omgedoopt tot Hunebed Highway, door de gelijknamige businessclub, die flink aan de weg timmert met promotiefilmpjes en bijeenkomsten met landelijke politici. Straks kan men veilig en zorgeloos rijden, is het motto, op een verdubbelde N34 door een van de mooiste landschappen van Drenthe, toeren door het Unesco Global Geopark de Hondsrug.

Onveiligheid.

Op het beeld van de “dodenweg” valt wel wat af te dingen omdat de wegen waarmee de N34 wordt vergeleken vaak veel minder verkeer verwerken en het wegbeeld er overzichtelijker is. In de klankbordgroep werd allengs wel duidelijk dat ideeën over een veilige tweebaans stroomweg bij de Provincie niet welkom waren en dat verdubbelen onvermijdelijk het einddoel moest zijn. Snelheid verlagen naar 80km/u waar dat wenselijk zou zijn was volstrekt onbespreekbaar.
Een aantal gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen op de N34 werd inmiddels al wel aangepakt.
Bij Emmen-West wordt de rondweg voor ca. 45 mln verbeterd naar veilige ongelijkvloerse kruisingen.
Bij Odoorn en Klijndijk worden twee gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen afgesloten en vervangen door één ongelijkvloerse kruising met verbindingen naar Odoorn, Klijndijk en Emmen-Noord. Kosten 9,5 mln. Tenslotte is iedereen het er over eens dat de rotonde bij Gieten geheel ongelijkvloers moet worden om de doorstroming en de veiligheid te verbeteren. Kosten geraamd op ca. 60 mln.

Met deze maatregelen wordt er een hoge afname verwacht van het aantal verkeersongevallen. De impact van deze maatregelen die al in gang zijn gezet is echter niet meegenomen in het onderzoek dat Sweco heeft uitgevoerd.

Ongelukken N34 Emmen-De Punt en N33 Assen-Veendam

Tussen 2014 en 2020 werden ca. 372 ongelukken geregistreerd op de N34 tussen Emmen-West en De Punt, waarvan de meesten bij Gieten 65, Borger 54, Odoorn Odoornerveen 59, Emmen West 55. In totaal waren daarvan 10 dodelijk en 44 met letselschade en de rest was blikschade. Dat wil zeggen dat 60% van de ongelukken plaats vindt op of nabij de kruisingen die nu verbeterd gaan worden. Dat zal de weg zeker veiliger maken. Kun je dan nog van een dodenweg spreken? Onderzoeksbureau Sweco constateerde in haar rapport, dat gedeeltelijk verdubbelen de veiligheid niet ten goede komt, met name door het onvermijdelijke invoegen van twee naar één rijstrook op het einde van elk verdubbeld traject. Met name dit gedeeltelijk verdubbelen, brengt dus extra risico's met zich mee.

Verdubbeling N33

Om meer inzicht te krijgen in de voor- en nadelen van verdubbelen, is het interessant om eens te kijken hoe het met de veiligheid op de N33 staat, nadat het traject van Assen naar Veendam met aansluiting op de A7, in 2015 is verdubbeld.
In 2014 een jaar voor de verdubbeling werden 42 ongelukken geregistreerd waaronder 1 met dodelijke afloop en 2 met letsel. In 2019 (na de verdubbeling) waren dat er 63 (50% meer) waaronder 1 dodelijk ongeval en 8 met letsel. Er kan toch moeilijk gezegd worden dat deze weg dus veiliger is geworden. Een van de oorzaken is waarschijnlijk dat er harder gereden wordt dan 100 km/u. Politieonderzoek in 2016 liet zien dat 54 tot 80% van de automobilisten de toegestane snelheidslimiet van 100 km/u had overschreden, zelfs tot boven de 130 km/u. Na een politie actie en voorlichtingscampagne is dit percentage met de helft gezakt en zat tussen de 30 en 40%, nog steeds aan de hoge kant. Volgens de politie kunnen dit soort acties echter maar gedurende een beperkte periode uitgevoerd worden en het effect slijt natuurlijk met de tijd.

Nog een vraag.

In hoeverre hebben ongelukken te maken met de verkeerskundige situatie of staan daar los van. Welk aandeel op het totaal aantal ongelukken wordt bijvoorbeeld veroorzaakt door gladheid, mist, overstekend wild, gezondheid van de chauffeur, smartphone gebruik of roekeloos rijden om er maar een paar te noemen. Hier is geen goed beeld van gegeven door Sweco.
Ook na verdubbelen zal dit soort factoren een rol blijven spelen. Het aantal ongelukken veroorzaakt door weersomstandigheden, onvoorzichtigheid van de bestuurder e.d. zal niet verminderen wanneer de weg verdubbeld wordt. Daarom is het belangrijk gegevens over de oorzaak van de ongevallen mee te nemen in de analyse.
Het feit dat op de N33 geen daling van het aantal ongelukken is ingetreden na verdubbelen, zou mogelijk verklaard kunnen worden door dit soort factoren.
Voor de N34 zal het effect van gedeeltelijk verdubbelen op de veiligheid nog teleurstellender zijn omdat na ieder verdubbeld traject het verkeer weer moet invoegen van twee naar één baan. Volgens de onderzoekers van Sweco vergroot dit onvermijdelijk de onveiligheid.

Stikstofuitstoot

Na de uitspraak van de RvS over stikstof berekeningen en het gebruik maken van de PAS regeling, zal ook voor de verdubbeling van de N34 gekeken moeten worden naar de stikstof uitstoot. Niet alleen naar de extra stikstof uitstoot, veroorzaakt tijdens de aanleg, maar ook en vooral naar de stikstof toename door het gebruik van de weg. Verdubbeling van de N33 heeft laten zien dat er

harder gereden wordt en dat daarmee de stikstof uitstoot omhoog zal gaan. Deze zal neerslaan in de gebieden rond de N34.
Inmiddels (zomer 2021) heeft het rijk bepaald dat in een zone van 25 KM rond de N34 gekeken zou moeten worden naar het effect van extra stikstof op Natura 2000 gebieden. Binnen deze 25KM strook vallen 14 Drentse Natura 2000 gebieden met een totale oppervlakte van 26.252 ha. Daarvan is 22.622 ha overbelast met stikstof.

Voorlopige conclusie

Een allereerste conclusie is dat je niet mag aannemen dat verdubbelen zonder meer leidt tot een veiliger weg en minder ongelukken. Er zal daarom een consciëntieuze afweging gemaakt moeten worden tussen de voor- en nadelen. De vraag is of verdubbelen à raison van 30 mln wel een verstandige route is, als blijkt dat het effect wel eens averechts zou kunnen zijn. Verdubbelen betekent zonder meer een aanslag op landschap en natuur en zorgt voor een toename van de stikstof uitstoot. De voordelen van meer veiligheid zijn twijfelachtig. De ongunstige resultaten van het N33 project zijn in ieder geval een ernstige waarschuwing.

Hoe nu verder?

Het meest verstandige besluit is om het effect op veiligheid en doorstroming van de huidige verbeteringen, bij Klijndijk en Emmen-West (die al in gang zijn gezet) en de verbetering van de rotonde bij Gieten (waartoe nog moet worden besloten), eerst af te wachten.
Intussen kan ingezet worden op het veiliger maken van het tweebaans deel van de N34. Een van die verbeteringen zou kunnen zijn dat je de snelheid bij de bestaande invoegstroken terug brengt naar 80 km en de middenstreep daar voorziet van zware ribbels zoals die in Zeeland worden toegepast op de N57 om inhalen onmogelijk te maken. (Bij Odoorn is trouwens al zo'n snelheidsverlaging van 100 naar 70 km/u toegepast.)
In de klankbordgroep werden verder genoemd: trajectcontrole, flitspalen op gevaarlijke punten en elektronische waarschuwingspanelen die je snelheid aangeven, in rood als je te snel rijdt.
In verband met de stikstof belasting van de Drentse Natura 2000 gebieden zou het de voorkeur verdienen om de hele weg terug te brengen naar een 80 km zone. Dan is het ook mogelijk de middenstreep aan te passen, zodat daar niet meer overheen gereden kan worden. Het gevaarlijke inhalen is dan meteen verleden tijd.

Philippe Boucher



Foto vlak voor de afslag Odoorn richting Noord.
Ondanks dubbele middenstreep veel ongelukken voor en na de kruising.