

Onderbouwing agendering Tijdelijke verkeersmaatregelen N34

Betreft agendering van:

- Brief GS aan PS (6 juli 2021) Tijdelijke verkeersmaatregelen N34
- Brief Jan van Zomeren aan PS (25 augustus 2021) Tijdelijke verkeersmaatregelen N34
- Beantwoording schriftelijke vragen Partij voor de Dieren (7 september 2021) Tijdelijke maatregelen N34

Geagendeerd door Partij voor de Dieren voor de commissievergadering Omgevingsbeleid van 13 oktober 2021.

Motivatie voor agendering

Procedure

In de Nieuwsbrief N34 van juli 2021 kunnen de omwonenden lezen dat GS met een voorstel gaat komen voor tijdelijke verkeersmaatregelen op de N34. Echter GS heeft dan een beslissing genomen over de maatregelen, dus er is geen sprake van een voorstel. De omwonenden hadden een openbare bespreking van de (voorgestelde) maatregelen verwacht, waar zij gelegenheid zouden hebben om hun mening te geven, maar zij worden echter voor voldongen feiten geplaatst.

Door de brief van GS nu te agenderen krijgen de omwonenden de kans om te reageren op de maatregelen.

Maatregelen

GS geeft in de brief van 6 juli 2021 puntsgewijs aan welke maatregelen zijn besproken met de Staten op 22 april en wat de reactie van GS daarop is.

De fractie van de Partij voor de Dieren heeft vraagtekens bij de argumentatie van het college bij het al dan niet toepassen van verschillende maatregelen.

Maatregel 3: Aandacht voor te lage snelheid, wat inhalen uitlokt

Deze maatregel wordt slechts summier door GS onderbouwd.

Wij zien meerdere problemen met deze maatregel:

a. Wat is een te lage snelheid? Er zijn geen minimumsnelheden op de N34. Alleen als je snelheid zodanig laag is dat het gevaar voor de andere weggebruikers oplevert, ben je in overtreding. Een automobilist die 90 km/u rijdt doet niets verkeerd, en zou ook niet als zodanig bejegend moeten worden door de Provincie.

b. Door sommige automobilisten weg te zetten als treuzelaars in plaats van als normale weggebruikers bevestigt de Provincie het ongeduld van sommige weggebruikers en de daarmee gepaard gaande dwang om in te halen.

Op deze manier is het niet de (iets) lagere snelheid *zelf* die een onvoorzichtige of illegale inhaalactie uitlokt, maar juist de nadruk die er op wordt gelegd, dat dit ongewenst is. De aandacht voor een hogere snelheid kan dan averechts uitwerken en juist meer onvoorzichtig inhalen en agressie uitlokken.

b. Snelheidsverschillen verkleinen kan op twee manieren: een achterligger kan ook een beetje gas terugnemen wat nauwelijks of geen vertraging veroorzaakt. Maar kennelijk behoort dat niet tot de opties.

De omwonenden schrijven dat, zelfs als je 100 km/u rijdt, er veel mensen zijn die toch menen te moeten inhalen. Sommige automobilisten dulden geen voorliggers, welke snelheid ze ook hebben. Ons inziens moet juist de focus liggen op dit gedrag.

Maatregel 5. verlaging snelheid

Deze maatregel wordt door GS van tafel geveegd.

a. Het zou haaks staan op de wens om tot een homogener snelheidsbeeld te komen. Wat GS buiten beschouwing laat, is dat met het verlagen van de snelheid het snelheidsbeeld *juist* homogener wordt. Een aantal weggebruikers mag namelijk niet eens 100 km/u rijden. Dus iedereen 80 km/u is homogener dan zowel 80 en 100 km/u als maximumsnelheden.

b. Ook wordt deze maatregel afgekeurd omdat het wegbeeld niet geschikt is voor een lagere snelheid. GS wil het wegbeeld niet aanpassen omdat de N34 een stroomweg moet blijven. Er wordt echter niet onderbouwd waarom autoverkeer met een lagere snelheid niet voldoende kan doorstromen. Er is niet onderzocht wat op de N34 het tijdverschil voor de gemiddelde weggebruiker is bij een lagere maximumsnelheid. Het is dus slechts een aanname dat een ander wegbeeld zal leiden tot minder doorstroming op de N34.

Maatregel 6. Langere lengte inhaalverbod

Bij deze maatregel schrijft GS:

'Daarnaast blijkt uit de ongevalanalyse dat inhalen of afgebroken inhaalacties niet tot ongevallen hebben geleid. Effectiever is het voorkomen van inhalen door aandacht te schenken aan het 'te langzaam rijden'

Hierbij rijst de vraag: Als inhalen of afgebroken inhaalacties *niet* tot ongevallen hebben geleid, waarom zijn de maatregelen om inhalen te voorkomen dan *'effectiever'*?

Maatregel 7 Afstandaanduidig voor veilig keren

GS schrijft over deze maatregel: *'Deze aanduiding van de afstand 'stimuleert' waarschijnlijk het keren eerder dan het voorkomen ervan.'*

Dus een aanduidig voor veilig keren zal leiden tot vaker keren? We missen de logica achter deze stelling.

Visie van de fractie

Als er maatregelen worden getroffen dan verwachten wij een zorgvuldige communicatie naar de burgers en een goede onderbouwing van de te treffen maatregelen.

Ook hadden we verwacht dat GS vooraf advies in zou winnen van een onafhankelijke verkeersdeskundige en verkeerspsycholoog.

Vragen aan de overige fracties

- Wat vindt de fractie van het proces om te komen tot de maatregelen?
- Wat vindt de fractie van de onderbouwing van de maatregelen?
- Vindt de fractie dat GS de maatregelen moet laten onderzoeken door onafhankelijke verkeersdeskundigen en verkeerspsychologen?

Vragen aan het college van GS

Graag een toelichting op:

- het gevoerde proces;
- onze zorgen over maatregel 3;
- de argumentatie van maatregel 5, 6 en 7.

Graag een antwoord op de vragen in de brief van de heer van Zomeren (onderaan p.2) over de tijdsplanning, de kosten en de evaluatie van de maatregelen.

Aan:
de voorzitter en leden van
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, 6 juli 2021
Ons kenmerk 27/5.20/2021001285
Behandeld door het team Verkeer en Vervoer (0592) 36 55 55
Onderwerp: Tijdelijke verkeersmaatregelen N34
Status: Ter informatie

Geachte voorzitter/leden,

Hierbij informeren wij u over onze uitwerking van de gedachtewisseling op 22 april 2021 met uw Staten over tijdelijke verkeersmaatregelen op de N34 om de verkeersveiligheid te verhogen. Het zouden no-regret-maatregelen moeten zijn die reeds geplande en toekomstige maatregelen niet dwarsbomen en bij voorkeur versterken.

In deze bijeenkomst is de verkeersveiligheidsproblematiek van de N34 kort geschetst en zijn de uitgangspunten, waaraan eventuele maatregelen moeten voldoen, benoemd. Tevens zijn de resultaten van de enquête, gehouden onder weggebruikers van de provinciale autowegen, besproken.

Hieronder beschrijven wij de besproken mogelijke maatregelen en onze reactie hierop:

- 1) (dikkere) ribbels in het midden van de weg: ribbels in de weg hebben helaas een beperkt effect, zo blijkt uit onderzoek op de N34. Men lijkt zich niet beperkt te voelen om in te halen. Het effect op afleiding is niet onderzocht en is ook erg lastig vast te stellen. Het is echter een eenvoudige maatregel, die al wordt toegepast ter plaatse van inhaalverboden. Uitbreiding naar de gehele weg, dus ook daar waar wel mag worden ingehaald, wordt afgeraden vanwege het risico dat een motorrijder, rijdend over deze ribbels, ten val komt.

De bestaande ribbels in zowel het midden van de weg ter plaatse van inhaalverboden als op de zijkant van de weg naast de kantstreep zullen in goede staat worden gehouden, dan wel opnieuw worden aangebracht daar waar zij zijn versleten;



- 2) gerichte campagnes: op de provinciale autowegen wordt al campagne gevoerd, gericht op inhalen en afleiding. De campagne zullen we dit jaar intensiever gaan voeren met onder andere korte filmpjes op social media-kanalen en door het uitdelen van flyers op hubs en tankstations;
- 3) aandacht voor te lage snelheid wat inhalen uitlokt: dit element is te ontwikkelen en aan de lopende campagne toe te voegen. Sluit prima aan bij de resultaten van de enquête, waarin veel weggebruikers dit aspect benoemen;
- 4) handhaving: gedachte hierbij is om ook nieuwe innovatieve opsporings-apparatuur in te gaan zetten, zoals de MONOcam. Onder andere naar aanleiding van dit verzoek vanuit de provincie, is deze camera inmiddels voor de politie in Drenthe beschikbaar. Na training op bediening (verwachting vanaf september) wordt de camera gericht ingezet op vooral de enkelbaans autowegen, waaronder de N34;
- 5) verlaging snelheid: staat haaks op andere suggestie om juist de snelheid te verhogen om zo tot een homogener snelheidsbeeld te komen, wat minder uitnodigt om in te halen. Deze maatregel past niet bij het wegbeeld van de N34 en is daardoor een ongeloofwaardige snelheidslimiet. De weginrichting hierop (lagere snelheid) aanpassen doet bovendien ernstig afbreuk aan de functie van de wegverbinding (stroomweg) in het Drentse wegennetwerk;
- 6) over langere lengte inhaalverbod: de huidige inhaalverboden zijn gebaseerd op de benodigde minimale zichtlijn om in te kunnen halen. Geconstateerd wordt dat ook deze inhaalverboden door een categorie weggebruikers worden genegeerd. Uitbreiding van het inhaalverbod zal ertoe leiden dat dit regelmatig wordt genegeerd. Devaluatie van de 'echte' inhaalverboden is dan een nieuw risico. Daarnaast blijkt uit de ongevallenanalyse dat inhalen of afgebroken inhaalacties niet tot ongevallen hebben geleid. Effectiever is het voorkomen van inhalen door aandacht te schenken aan het 'te langzaam rijden' (zie punt 5);
- 7) afstand aanduiding voor veilig keren: om het keren op de weg te voorkomen, zou op die potentiële plekken de afstand aangegeven kunnen worden tot een veilige keermogelijkheid (volgende afslag) -> de afstand tot een eerst veilige mogelijkheid is sterk wisselend en bedraagt minimaal 1,5 km (3 km v.v.). Deze aanduiding van de afstand 'stimuleert' waarschijnlijk het keren eerder dan het voorkomen ervan.

Op basis van de bovenstaande afwegingen worden de volgende maatregelen uitgevoerd:

- de bestaande ribbels in zowel het midden van de weg ter plaatse van inhaalverboden als op de zijkant van de weg naast de kantstreep zullen, in combinatie met ander gepland onderhoud van de weg, opnieuw worden aangebracht daar waar zij zijn versleten;
- verdere uitrol van de verkeersveiligheids campagne op de N34 (en andere provinciale autowegen);
- hier als nieuw item 'te lage snelheid' aan toevoegen;
- in overleg met politie de MONOcam regelmatig inzetten op de N34 (en andere provinciale autowegen). Daarnaast ook aandacht bepleiten voor handhaving op inhalen, snelheid en keren op de weg.

Wij gaan ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, voorzitter



, secretaris

md/coll.

Van: Jan van Zomeren

Onderwerp: tijdelijke maatregelen N34

Datum: woensdag 25 augustus 2021 16:17:56

Bijlagen: [N34; tijdelijke maatregelen; brief aan PS Drenthe.docx](#)

L.S.,

Bijgevoegd treft u aan een brief van 29 personen, gericht aan Provinciale Staten van Drenthe.

Wilt u bevorderen dat deze brief snel ter bestemde plaatse komt?

Het is de bedoeling dat deze brief tevens wordt beschouwd als inspraakreactie voor de vergadering van de Commissie Omgevingsbeleid dd 8 september a.s. en als ingekomen stuk voor de Statenvergadering dd 29 september a.s.

Hartelijk dank voor uw medewerking.

Met vriendelijke groet,
Namens genoemde personen,

Jan van Zomeren

Jan van Zomeren

AAN:

Provinciale Staten van Drenthe,
Postbus 122,
9400 AC Assen.

Onderwerp:

- tijdelijke verkeersmaatregelen N34;
- tevens inspraaknotitie Commissie Omgevingsbeleid dd 8.9.2021;
- tevens verzoek om plaatsing op de lijst van Ingekomen Stukken vergadering Provinciale Staten dd 29.9.2021.

Gasselte, 25 augustus 2021

Geacht college,

Bij brief van 6 juli 2021, kenmerk 27/5.20/2021001285 delen Gedeputeerde Staten van Drenthe – onder verwijzing naar een gehouden informele gedachtenwisseling op 22 april 2021 tussen Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten – mede dat zij hebben besloten een aantal tijdelijke verkeersmaatregelen te nemen voor de N34 ter verhoging van de verkeersveiligheid. Het zijn – volgens Gedeputeerde Staten - *"no regretmaatregelen, die reeds geplande en toekomstige maatregelen niet dwarsbomen en bij voorkeur versterken"*.

Overigens: in de juli-Nieuwsbrief N34 staat: "de provincie Drenthe komt naar aanleiding van dit gesprek vóór de zomer met een voorstel voor tijdelijke maatregelen".

Onze groep heeft zich voorbereid op het verschijnen van dit voorstel; nu blijkt dat Gedeputeerde Staten (weer) een fase overslaan en meteen al met een besluit komen.

Wij kunnen hiervoor geen waardering opbrengen. Het roept herinneringen op aan de tot op heden gevoerde procedure inzake de gedeeltelijke verbreding van de N34, die eufemistisch gezegd niet de schoonheidsprijs verdient.

Wij merken over de genomen besluiten het volgende op.

1. procedure tijdelijke voorzieningen provincie Drenthe

Gedeputeerde Bijl heeft tijdens de vergadering van de Staten op 16 december jl beloofd de van uit de Staten gedane suggestie, om te bezien of op korte termijn te nemen tijdelijke verkeersmaatregelen kunnen worden genomen, op haalbaarheid te onderzoeken. Voorafgaand hebben wij tijdens de inspraakbijeenkomst hier ook nadrukkelijk voor gepleit.

Wij begrijpen dat het onderzoek en het resultaat formeel geen inspraak vergen. Anderzijds vinden wij de huidige handelwijze heel summier én onjuist gelet op de voormelde tot op heden gevoerde procedure inzake het voornemen om de N34 gedeeltelijk te verdubbelen. Wij zouden het dan ook logisch hebben gevonden indien Gedeputeerde Staten hun voornemen aan de Commissie Omgevingsbeleid zouden hebben voorgelegd. Dan zou er in het openbaar over zijn gesproken en zouden belanghebbenden hebben kunnen inspreken. Wederom een gemiste kans.

Er ligt nu een al reeds door Gedeputeerde Staten genomen besluit. Dit besluit (bovengenoemde brief van 6 juli 2021) staat als ingekomen stuk – voldongen feit - geagendeerd voor de vergadering van de Commissie Omgevingsbeleid dd 8 september 2021. De commissie kan er dus alleen maar kennis van nemen. Een hoogst merkwaardige gang van zaken, maar ook om inhoudelijke redenen.

2. de tijdelijke voorzieningen van de provincie Drenthe

In voormelde brief geven Gedeputeerde Staten aan verschillende mogelijkheden te hebben afgewogen. Een aantal gedane suggesties is afgefallen. Wat resteert zijn – samengevat - de volgende maatregelen:

- a. Bestaande ribbels in het midden en aan de zijkant van de weg worden waar nodig hersteld.
- b. Er komen intensieve informatiecampagnes, met name gericht op "inhalen" en "afleiding".
- c. Er wordt speciaal aandacht besteed aan het rijden met te lage snelheid, omdat dat inhalen uitlokt.
- d. Door het inzetten van een opsporingscamera wordt de handhaving verbeterd.

Op voorhand: elke maatregel, die de verkeersveiligheid bevordert, is natuurlijk welkom. Wij moeten helaas constateren dat deze maatregelen, die zelfs met enige bombarie in de pers zijn verschenen, zeer summier zijn, nauwelijks worden onderbouwd en overigens geen zoden aan de dijk zullen zetten.

Ad a: dit is een kwestie van gewoon onderhoud. Van een nieuwe maatregel is geen sprake.

Ad b: Fijn dat er nadere informatie komt hierover. Maar maak u geen illusies: gedrag laat zich niet beïnvloeden door een in de pers en anderszins ten toon gespreid opgeheven info-vingertje. Voorbeeld: elke ochtend tussen 06.30 en 7.00 uur is het druk van Gieten naar De Punt. Degene, die netjes 100 km rijdt wordt voortdurend ingehaald door auto's, die met veel hogere snelheid van rechts naar links schieten, dus inhalen, als het niet mag en ook als het wel mag maar hoogst onverantwoord is.

Ad c: Wij hebben begrepen dat de Partij voor de Dieren o.a. hierover vragen heeft gesteld. Deze zijn geagendeerd voor de Statenvergadering van 29 september a.s. Daarnaast zijn er in de pers nogal wat kritische reacties op dit voornemen verschenen: de kritiek richt zich onder meer op het recht om zelf de snelheid te bepalen én omdat toch sneller rijden de verkeersveiligheid negatief zal beïnvloeden.

Het speciaal aandacht besteden aan te langzaam rijden is, hoe goed bedoeld ook, niet uit leggen en komt amateuristisch en gekunsteld over.

Overigens valt het op dat in recente publicaties van de provincie over de tijdelijke maatregelen met geen woord meer wordt gerept over het rijden met te lage snelheid (zoals DvhN 21.7.21 en De Schakel 18.8.21). Kennelijk heeft de provincie het begrepen en is ad c. dus via de achterdeur verdwenen.

Ad d: Fijn dat er een camera wordt ingezet, maar het is een illusie dat dit instrument het te harde rijden zal beïnvloeden, zeker zolang de handhaving in zijn algemeenheid niet verbetert en dus tekort schiet.

Uit genoemde brief valt niet op te maken of er onafhankelijke deskundigen door Gedeputeerde Staten zijn geraadpleegd en zo ja: welke. Uit de genomen maatregelen trekken wij de conclusie dat het niet het geval is.

Onze conclusie is dat de tijdelijke maatregelen nauwelijks betekenis hebben. Wij vermoeden dat dit de bedoeling ook is, immers, eerst na suggesties uit de Staten komen Gedeputeerde Staten met genoemde besluiten. Een zelfstandige intentie was er niet en is er nooit geweest. Voornaamste doel is, zoals expliciet wordt aangegeven, dat deze maatregelen de toekomstige definitieve maatregelen niet in de weg zullen staan. Dat geeft te denken!

Overigens: de tijdelijke maatregelen zijn dus tijdig. Wij hebben de volgende vragen:

- a. Wanneer gaan zij in?
- b. Wanneer eindigen ze?
- c. Wat zijn de geraamde kosten en hoe worden ze verantwoord?
- d. Op welke wijze wordt er na afloop van de termijn geëvalueerd en worden conclusies getrokken?

Wij vinden het heel raar dat Gedeputeerde Staten in voornoemde brief hierover met geen woord reppen. Dus is de vraag: waarom? Handen vrijhouden?

Wij willen graag bij de evaluatie en bij het trekken van conclusies te worden betrokken. Daarbij gaan wij er van uit dat de evaluatie en het trekken van conclusies in het openbaar plaatsvinden met ruimte voor inspraak.

3. betere tijdelijke voorzieningen

De door Gedeputeerde Staten genomen tijdelijke maatregelen zijn, zoals betoogd, van het magere soort. Het is heel jammer dat ingrijpendere maatregelen, die na enkele jaren via een gerichte evaluatie meer helderheid kunnen verschaffen, niet zijn overwogen.

Wij hebben al eerder in dit kader aandacht gevraagd voor de volgende maatregel(en), als het even kan in samenhang met elkaar:

- Een volledige inhaalverbod vanaf Emmen tot De Punt.
- Het fysiek onmogelijk maken van inhalen door in het midden van de weg op een goede afstand van elkaar plastic of aanverwante paaltjes te plaatsen.
- Flitspalen, die voorkomen dat er > 100 km/u wordt gereden.
- Het tenminste onmogelijk maken van inhalen nabij een oprit, in een bocht of bij niveauverhogingen/verlagingen.

Dit is de beste manier om het ongewenste gedrag van veel automobilisten te beïnvloeden.

Natuurlijk is een opstaande betonnen rand in het midden van de weg het meest effectief. Wij begrijpen dat daar aan ook bezwaren kunnen kleven, maar het is en blijft een nader onderzoek waard.

Uiteraard dienen onafhankelijke deskundigen hun licht over "onze maatregelen" te laten schijnen.

4. conclusies en verzoeken

a. Het is jammer te moeten constateren dat Gedeputeerde Staten wederom geen heldere procedure hebben gevoerd bij de vaststelling van genoemde besluiten, waardoor derden ook nog eens op het verkeerde been zijn gezet. Belangen van derden zijn daardoor (weer) geschaad.

b. Het is jammer dat Gedeputeerde Staten zich hebben beperkt tot genoemde tijdelijke maatregelen, waarbij maatregel c. als een misser/blunder moet worden aangemerkt.

c. Wij missen bij de genomen maatregelen de onderbouwing van deskundige adviseurs, de politie, verkeers- en veiligheidsdeskundigen e.d.

d. Het is gewenst alsnog aandacht te besteden aan de door ons voorgestelde tijdelijke maatregelen.

e. Met nadruk wijzen wij er op dat de tijdsduur van de maatregel nadrukkelijk moet worden bepaald en dat er na afloop goed moet worden geëvalueerd. Wij sluiten niet uit dat uit de evaluatie zal blijken dat de gedeeltelijke verbreding van de N34 niet nodig is omdat de veiligheid voldoende is gewaarborgd, waardoor geldverspilling kan worden voorkomen. Daarom lijkt het ons gewenst zo niet noodzakelijk in afwachting van het evaluatieresultaat de huidige N34-werkzaamheden, verband houdend met het gedeeltelijk verbreden van de N34, stop te zetten.

e. Gedeputeerde Staten geven geen inzicht in de aanvang van de maatregelen, het einde, de evaluatie en de gevolgen daarvan. Dat zal alsnog moeten gebeuren. Verder dient inzicht te worden gegeven over de wijze, waarop over de evaluatie nader van gedachten wordt gewisseld.

f. Gedeputeerde Staten geven geen informatie over de financiële verantwoording. Ook dat zal nog moeten gebeuren willen Provinciale Staten hun controlerende taak uit kunnen voeren.

Deze brief dient tevens te worden beschouwd als een inspraakreactie voor de vergadering van de Commissie Omgevingsbeleid dd 8 september a.s. Dus is ons verzoek haar als zodanig te noteren. Tevens verzoeken wij de brief als ingekomen stuk te agenderen voor de Statenvergadering van 29 september a.s.

Wij zenden een cc van deze brief aan alle fractievoorzitters met tevens het verzoek aan hen de brief door te sturen aan de voorzitter en leden van de Commissie Omgevingsbeleid.

Wij vertrouwen er op dat deze brief de door ons gewenste en overigens noodzakelijke aandacht krijgt.

Met vriendelijke groet,

Jan van Zomeren,	Rieks Brouwer,
Jos Kessen,	Ethel Scheltena,
Jan Aardema,	Gerrit van der Niet,
Harry Scheltena,	Henk Schuring,
Koosje van Zomeren-van Beek,	Jaap Eitens,
Jolanda Brink,	Dirkje Kruisheer,
Ineke Bos,	Jannie Eitens,
Piet Kroezenga,	Aly van Brussel,
Nelleke Kessen-van Teijlingen,	Tina Venema,
Wico Hofman,	Chris van Geel,
Ron Steenstra,	
Balder Schilt,	Fia Brouwer,
Tonny van Geel-Drissen,	Gerda Kroezenga-Borsboom,
Greetje Bijloo,	André Haak,
Astrid Steenstra	Sylvia Haak-van Diepen,

Aan:
mevrouw R. Zuiker

(i.a.a. de overige Statenleden)

Assen, 7 september 2021
Ons kenmerk 36/5.4/2021001474
Behandeld door team Verkeer en Vervoer (0592) 36 55 55
Onderwerp: Beantwoording schriftelijke vragen ex artikel 41 Reglement van orde
over Tijdelijke maatregelen N34

Geachte mevrouw Zuiker,

In uw brief van 29 juli 2021 stelde u een aantal vragen over Tijdelijke maatregelen N34. Deze vragen beantwoorden wij als volgt.

Vraag 1

GS heeft uit het aanbod van mogelijke maatregelen een selectie gemaakt. Is deze selectie gebaseerd op adviezen van verkeersdeskundigen? Zo ja, welke deskundigen waren dat en wat waren deze adviezen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 1

De selectie is door verkeersdeskundigen van de provincie gemaakt op basis van de afwegingen die in de brief zijn toegelicht. In die toelichting geven wij aan waarom bepaalde maatregelen wel of niet uitvoerbaar en/of wenselijk zijn.

Vraag 2

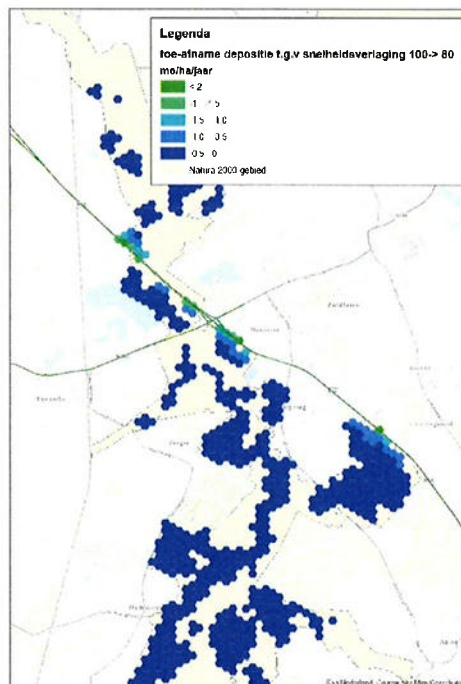
GS wil vasthouden aan de maximumsnelheid van 100 km/uur want verlagen zou 'haaks staan op [de] andere suggestie om juist de snelheid te verhogen' en een aanpassing van de weginrichting doet volgens GS 'ernstig afbreuk aan de functie van de wegverbinding'.

- a. Is onderzocht hoeveel tijdswinst het oplevert voor de gemiddelde N34-weggebruiker, om de maximumsnelheid op 100 km te houden? (In vergelijking met verlagen naar 80 km/uur) Zo ja, wat waren de uitkomsten? Zo nee, waarom niet?
- b. Is onderzocht hoeveel CO2 en stikstofemissie het scheelt als de maximum snelheid 80 km/uur zou zijn? Zo ja, wat waren de uitkomsten? Zo nee, waarom niet?



Antwoord 2

- a. Dit is niet onderzocht. De N34 is een stroomweg. Het verlagen van de maximumsnelheid naar 80 km/u op deze weg past niet binnen het door uw Staten vastgestelde beleid van de provincie Drenthe. In de Omgevingsvisie is opgenomen dat: "stroomwegen zijn bedoeld voor een veilige en betrouwbare afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer, met een hoge gemiddelde snelheid, tussen grote kernen binnen en buiten Drenthe."
- b. In de nog op te stellen milieueffectrapportage zullen voor de zestien vastgestelde alternatieven voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming op de N34 de gevolgen voor stikstof en CO₂ uitstoot in kaart worden gebracht. Verlaging van de maximumsnelheid is door uw Staten niet als alternatief vastgesteld. Er is in het verleden (in het kader van de gebiedsgerichte aanpak) wel onderzoek gedaan naar het effect van een snelheidsverlaging (naar 80 km/u) op de stikstofgevoelige natuurgebieden. Dit effect blijkt zeer beperkt. Alleen in een klein deel van het Drentsche AA gebied bedraagt de maximale afname 2,37 mol/ha/jaar. Dit effect is beperkt tot de eerste paar honderd meter naast de weg. Op het overgrote deel van het Drentsche Aa gebied en de overige natuurgebieden heeft dit geen significant effect. Het effect op CO₂-uitstoot is niet onderzocht.

Vraag 3

De N34 wordt door een groot deel van de gebruikers als onveilig beschouwd. Er zijn automobilisten die op de N34 bewust géén 100 km/uur rijden, maar bijvoorbeeld 90 km/uur om redenen van bijvoorbeeld veiligheid (beter overzicht) en/of minder brandstofverbruik (minder CO₂ uitstoot, minder stikstof uitstoot).

- a. Wil GS graag dat deze mensen (dus de groep die bewust geen 100 km/uur rijden), ook de teller minstens op 100 km/uur hebben? Zo ja, waarom? Zo nee, hoe verhoudt zich dat met het nieuwe campagne-item 'te lage snelheid'?
- b. Is GS het met ons eens dat bestuurders zelf mogen bepalen of ze bijvoorbeeld 85, 90 of 95 km/uur rijden op de N34? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe verhoudt zich dat met het nieuwe campagne-item 'te lage snelheid'?

Antwoord 3

- a. *Nee, wij willen de verkeersveiligheid vergroten. Eén van de middelen om dat te bereiken is het vergroten van bewustwording over gevaarlijk rijgedrag. Het qua snelheid (aanzienlijk) afwijken van de snelheid van het overige verkeer, kan daartoe worden gerekend.*
- b. *Er geldt geen minimumsnelheid en in die zin mogen bestuurders uiteraard zelf hun snelheid bepalen. Maar als de snelheid (aanzienlijk) afwijkt van het overige verkeer dan is dat niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid.*

Vraag 4

De Partij voor de Dieren voorziet dat het manen van verkeersdeelnemers om harder te rijden dan ze zouden willen, niet zal bijdragen aan de veiligheid op de weg. Onder andere omdat het spanning opwekt bij de bestuurder zelf, en ook extra irritatie bij de automobilisten die graag het hele traject met 100-110 km/uur of harder willen afleggen.

- a. Is GS dat met ons eens? Zo nee, waarom niet?
- b. Heeft GS over deze specifieke maatregel advies gevraagd bij verkeerspsychologen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat was het advies?

Antwoord 4

- a. *Nee. Met de campagne, die wij overigens niet alleen op de N34 maar ook op andere provinciale stroomwegen zoals de N381 en de N391 voeren, wijzen wij op verschillende mogelijke verkeersonveilige situaties, zoals afleiding achter het stuur, afstand houden, inhalen en keren op de weg en dus ook te langzaam rijden. Daarmee willen wij de bewustwording over het eigen rijgedrag van automobilisten vergroten. Met de campagne gericht op het (te) langzaam rijden beogen wij niet persé dat er harder gereden moet worden of dat 100 km/u gehaald moet worden. De campagne richt zich vooral op het bewustzijn van het effect van (fors) afwijkend snelheidsgedrag en dat je je moet aanpassen aan het verkeer om je heen.*
- b. *De ontwikkeling van de campagnes zoals deze nu actueel zijn, is in afstemming met een verkeerspsycholoog ontwikkeld. Ook de komende campagne(s) zal (zullen) op die wijze worden ontwikkeld.*

Vraag 5

De maximumsnelheid voor diverse voertuigen op de N34 ligt tussen de 80 km/uur en 100 km/uur.

- a. Vindt GS dat personenauto's die maximaal 100 km/uur mogen rijden, voertuigen die maximaal 80km/uur mogen rijden, moeten inhalen?
- b. Hoe vaak wordt er minder dan 80 km/uur gereden op de N34? Zijn hier cijfers van bekend?

Antwoord 5

- a. *Nee, daar waar het verantwoord kan en mag, is dit een eigen keuze van automobilisten. Ons advies is om zoveel mogelijk met het verkeer mee te rijden.*
- b. *Nee, hier zijn geen gegevens van bekend. Wel is uit de enquête gebleken dat (te) langzaam rijden een opvallend vaak genoemde irritatie is.*

Vraag 6

Volgens een verslag van de informatiebijeenkomst over dit onderwerp bij RtvDrenthe, heeft een politieke partij de enquête actief gepromoot op social media¹. Hoe representatief ziet GS de uitslag van de enquête en specifiek de opmerkingen over 'te traag' rijden op de N34?

Antwoord 6

Wij weten niet wie de enquête heeft ingevuld en al helemaal niet wat de politieke voorkeur van de respondenten is. Het is dus niet aan te geven hoe dit zich verhoudt tot de uitkomsten van de enquête.

Vraag 7

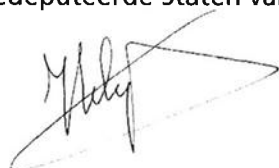
Heeft GS overwogen om in de campagne juist te pleiten voor een meer ontspannen rijstijl, dus de automobilisten te vragen ook eens het gas terug te nemen als ze niet het hele traject 100-110 km/uur kunnen rijden, en dus dat niet inhalen ook een optie is omdat het qua tijdwinst nauwelijks uitmaakt? Zo ja, gaat GS hier ook aandacht aan geven? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Ja. Het overkoepelende motto van de verkeersveiligheids campagne op de N34, N381 en N391 is 'Kalm aan, vlot verder'. In dat motto ligt besloten dat rustig (met de stroom mee-) rijden zorgt voor een betere doorstroming van het verkeer.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, voorzitter



, secretaris



Partij voor de Dieren

Drenthe

Aan de voorzitter van de Provinciale Staten van de provincie Drenthe

**Mevrouw J. Klijnsma
Postbus 122
9400 AC Assen**

29 juli 2021

Betreft: Schriftelijke vragen ex art 41 Reglement van Orde met betrekking tot Tijdelijke verkeersmaatregelen N34

Geachte voorzitter,

In de brief van 6 juli 2021 geeft GS aan welke voorstellen zij, naar aanleiding van een gedachtewisseling met PS op 22 april 2021 over het veiliger maken van de N34, heeft overgenomen en welke niet.

De Partij voor de Dieren heeft naar aanleiding van deze brief een aantal vragen, in het bijzonder over het nieuwe campagne-item 'te lage snelheid' wat volgens GS inhalen uitlokt.

1. GS heeft uit het aanbod van mogelijke maatregelen een selectie gemaakt. Is deze selectie gebaseerd op adviezen van verkeersdeskundigen? Zo ja, welke deskundigen waren dat en wat waren deze adviezen? Zo nee, waarom niet?
2. GS wil vasthouden aan de maximumsnelheid van 100 km/uur want verlagen zou 'haaks staan op [de] andere suggestie om juist de snelheid te verhogen' en een aanpassing van de weginrichting doet volgens GS 'ernstig afbreuk aan de functie van de wegverbinding'.
 - a. Is onderzocht hoeveel tijdwinst het oplevert voor de gemiddelde N34-weggebruiker, om de maximumsnelheid op 100 km te houden? (In vergelijking met verlagen naar 80 km/uur) Zo ja, wat waren de uitkomsten? Zo nee, waarom niet?
 - b. Is onderzocht hoeveel CO2 en stikstofemissie het scheelt als de maximum snelheid 80 km/uur zou zijn? Zo ja, wat waren de uitkomsten? Zo nee, waarom niet?
3. De N34 wordt door een groot deel van de gebruikers als onveilig beschouwd. Er zijn automobilisten die op de N34 *bewust* géén 100 km/uur rijden, maar bijvoorbeeld 90 km/uur

om redenen van bijvoorbeeld veiligheid (beter overzicht) en/of minder brandstofverbruik (minder CO2 uitstoot, minder stikstof uitstoot).

- a. Wil GS graag dat deze mensen (dus de groep die bewust geen 100 km/uur rijden), ook de teller minstens op 100 km/uur hebben? Zo ja, waarom? Zo nee, hoe verhoudt zich dat met het nieuwe campagne-item 'te lage snelheid'?
- b. Is GS het met ons eens dat bestuurders zelf mogen bepalen of ze bijvoorbeeld 85, 90 of 95 km/uur rijden op de N34? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe verhoudt zich dat met het nieuwe campagne-item 'te lage snelheid'?

4. De Partij voor de Dieren voorziet dat het manen van verkeersdeelnemers om harder te rijden dan ze zouden willen, niet zal bijdragen aan de veiligheid op de weg. Onder andere omdat het spanning opwekt bij de bestuurder zelf, en ook extra irritatie bij de automobilisten die graag het hele traject met 100-110 km/uur of harder willen afleggen.

- a. Is GS dat met ons eens? Zo nee, waarom niet?
- b. Heeft GS over deze specifieke maatregel advies gevraagd bij verkeerspsychologen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat was het advies?

5. De maximumsnelheid voor diverse voertuigen op de N34 ligt tussen de 80 km/uur en 100 km/uur.

- a. Vindt GS dat personenauto's die maximaal 100 km/uur mogen rijden, voertuigen die maximaal 80km/uur mogen rijden, moeten inhalen?
- b. Hoe vaak wordt er minder dan 80 km/uur gereden op de N34? Zijn hier cijfers van bekend?

6. Volgens een verslag van de informatiebijeenkomst over dit onderwerp bij RtvDrenthe, heeft een politieke partij de enquête actief gepromoot op social media¹.

Hoe representatief ziet GS de uitslag van de enquête en specifiek de opmerkingen over 'te traag' rijden op de N34?

7. Heeft GS overwogen om in de campagne juist te pleiten voor een meer ontspannen rijstijl, dus de automobilisten te vragen ook eens het gas terug te nemen als ze niet het hele traject 100-110 km/uur kunnen rijden, en dus dat *niet inhalen* ook een optie is omdat het qua tijdwinst nauwelijks uitmaakt?

Zo ja, gaat GS hier ook aandacht aan geven?

Zo nee, waarom niet?

Alvast hartelijk dank voor uw antwoorden.

Renate Zuiker

¹ <https://www.rtvdrenthe.nl/nieuws/169572/Hoe-maak-je-de-N34-veiliger-Statenveden-brainstormen>