



# College van Burgemeester en wethouders gemeente Tynaarlo

Vergadering d.d.	13 april 2021	Zaaknummer:	1104792
Agendapunt:			
Portefeuillehouder(s)	: H. Wiersema	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar	<input type="checkbox"/> Besloten
Team	: Team Gemeentewerken		
Adviseur	: A. Drenth	Toestelnummer [Nr.]	929

Collegevoorstel besproken in PHO van:	H. Wiersema	D.d.	29 maart 2021
---------------------------------------	-------------	------	---------------

## Onderwerp

Herinrichting Hoofdweg Eelde
------------------------------

## Samenvatting

<p>De Hoofdweg in Eelde/Paterswolde kent al een lange voorgeschiedenis met betrekking tot de herinrichting van de weg en het vervangen van het riool. Daarnaast is in 2017 het fietspad langs de Hoofdweg (vanaf rotonde "De Kei" tot aan het centrum Eelde) door het Dagblad van het Noorden uitgeroepen tot slechtste (lees onveiligste) fietspad van Drenthe.</p> <p>Sinds het collegebesluit van 7 juli 2020 is landelijk de algemene discussie over de maximum snelheid van met name grijze wegen in de bebouwde kom doorgezet. Het SWOV heeft in haar rapport een pleidooi gehouden voor introductie van de GOW30. De Tweede Kamer heeft op 27 oktober 2020 een motie aangenomen die impliceert dat 30km/u de standaard snelheid in de bebouwde kom moet zijn, waarbij 50 alleen kan gelden als dit bewezen veilig kan.</p> <p>Met dit alles lijkt de richting duidelijk: op termijn meer wegen binnen de bebouwde kom naar 30km/uur.</p> <p>De uitkomsten van de peiling, de externe adviezen, beschikbare onderzoeken en landelijke ontwikkelingen dwingen ons opnieuw goed te kijken naar de herinrichting van de Hoofdweg. De veiligheid van de zwakkere verkeersdeelnemers blijft centraal staan. Een combinatie van gemengd verkeer met 50km is daarom niet aan de orde, net als een 30km weg met vrijliggende fietspaden. Ook de klassieke ETW inrichting volstaat niet altijd wanneer de limiet naar 30km gaat, daarom stellen wij voor om te gaan voor een GOW30.</p>
--

## Voorstel

<p>Het college besluit om:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. De raad voor te stellen om de functie van de Hoofdweg in Eelde als gebiedsontsluitingsweg in stand te houden;</li><li>2. De raad voor te stellen om de maximum snelheid terug te brengen naar 30km/uur;</li><li>3. De raad voor te stellen om hiervoor een passende wegrichting te laten ontwerpen;</li></ol>
---

## TOELICHTING B&W-ADVIES

### 1. Inleiding en perspectief

De plannen voor de herinrichting van de Hoofdweg in Eelde kennen een lange voorgeschiedenis. Inwoners hebben vaak te kennen gegeven de Hoofdweg om verschillende redenen als onveilig te ervaren, waaronder een participatietraject in 2004 met betrekking tot het centrum Eelde. Bovendien is in 2017 het fietspad langs de Hoofdweg (vanaf rotonde "De Kei" tot aan het centrum Eelde) door het Dagblad van het Noorden uitgeroepen tot slechtste (lees onveiligste) fietspad van Drenthe.

In februari 2018 is door de gemeente tijdens een eerste bewonersavond de huidige situatie met omwonenden besproken en zijn diverse ideeën en wensen door zowel de gemeente als inwoners kenbaar gemaakt. De kaders die tijdens die avond door de gemeente werden meegegeven, waren dat de Hoofdweg een 50km weg blijft omdat het hier een gebiedsontsluitingsweg (GOW) betreft, dat er voldoende veilige ruimte voor fietsers moet overblijven en dat er ruimte moet zijn voor bushaltes vanwege de verwachte wijziging van de busroute. Het voorlopig ontwerp is in een tweede bewonersavond op 7 november 2019 aan de aanwonenden gepresenteerd. De vier onderwerpen met de meeste vragen en opmerkingen, bleken daarbij: de gereden snelheid, parkeren op de (fiets)rijbaan, veilig oversteken en frequent openbaar vervoer door de straat. In de raadsvergadering van 3 december 2019 is de Hoofdweg in de eerste termijn aan de orde geweest. In deze termijn heeft de raad een aantal vragen gesteld. Op 6 februari 2020 tijdens een presentatie aan de raad is het voorlopige ontwerp besproken. Daarnaast zijn in deze bijeenkomst de vragen behandeld die door de raad in de eerste termijn tijdens de vergadering van 3 december 2019 zijn gesteld.

Het college heeft op 7 juli 2020 het besluit genomen om

1. De functie van de Hoofdweg in Eelde als een gebiedsontsluitingsweg in stand te houden;
2. Een kapvergunning aan te vragen voor de aanwezige 6 eiken;
3. Herplant van deze bomen uit te voeren in de voortuinen langs de Hoofdweg en langs de Burg. Legroweg, voor een bedrag van € 35.065,-- excl. BTW, te dekken uit het krediet Hoofdweg Eelde-Paterswolde 302023075);
4. Akkoord te gaan met het aangegeven procesvervolg;
5. De raad te informeren middels een brief.

In het bijbehorende ontwerp is met de gemeentelijke kaders zoveel mogelijk rekening gehouden. Naar aanleiding van de inloopavonden met bewoners en twee overleggen met de raad, zijn aan het ontwerp nog een paar aanpassingen gedaan, zoals omschreven in het collegevoorstel van 7 juli 2020. Het herinrichtingsvoorstel is gedaan op basis van de CROW richtlijnen.

### GVVP

In het vastgestelde GVVP (Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan) van 21 september 1999 is de Hoofdweg aangemerkt als een weg met een verkeersfunctie. Dit houdt in dat er 50km gereden mag worden en de weg als gebiedsontsluitingsweg wordt gebruikt.

### Vervolgproces

Het voortraject rondom de Hoofdweg kent een uitgebreid participatieproces. De raad stelde dit in de raadsvergadering van 8 september 2020 ter discussie. Dit onder andere nadat een aantal insprekers (aanwonenden) aangaf zich niet gehoord te voelen. Met name in hun wens van de Hoofdweg een 30km weg te maken.

Conform de toezegging van de wethouder zijn daarop gesprekken gevoerd met de aanwonenden (insprekers) en is een 30km variant uitgewerkt. Daarbij zijn de voor- en nadelen en consequenties van zowel een 50km weg als een 30km weg in beeld gebracht.

Uit de gesprekken met de aanwonenden bleek dat ook voor hen het belangrijkste uitgangspunt is dat de veiligheid voor voetgangers en fietsers op de Hoofdweg voorop staat. Vervolgens is een online peiling gehouden om iedereen de gelegenheid te geven hun mening te geven over de hiervoor genoemde varianten. Deze peiling is gehouden van 5 februari tot 21 februari jl.

### **Online peiling en externe adviezen en reacties**

Naast de peiling zijn adviezen en reacties over beide varianten gevraagd aan diverse externe partijen en belangenorganisaties. Vooraf is aangegeven dat ook deze adviezen en reacties betrokken zouden worden bij de nieuwe besluitvorming over de herinrichting van de Hoofdweg. (Zie bijlage 1: Uitkomsten online peiling en adviezen en reacties derden).

De uitslag van de online peiling geeft aan dat een meerderheid voorstander is om van de Hoofdweg een 30km weg te maken. Duidelijk wordt dat bewoners en gebruikers graag een dorps karakter willen met veel groen. De keuze voor de 50km variant is vooral gemaakt vanwege de vrijliggende fietspaden en de doorstroming. Wanneer geen voorkeursvariant is gekozen dan wil men graag een combinatie van beide varianten. Het behoud van de bomen en meer groen loopt als een rode draad door alle uitkomsten heen. Bij de externe adviezen en reacties geeft ook het merendeel aan de voorkeur te hebben voor een 30km weg. Daarom stellen wij voor om te gaan naar een GOW30 met maatwerk waar dat verkeerskundig mogelijk is.

### **Ontwikkelingen fiets**

In de afgelopen 10 jaar is het fietsgebruik met 12% toegenomen en de groei zet door. Ouderen zijn actiever en forenzen nemen voor langere afstanden de fiets. Overheden stimuleren fietsgebruik vanwege de voordelen op het gebied van duurzaamheid, luchtkwaliteit, gezondheid en doorstroming. De fietsveiligheid blijft een belangrijk aandachtspunt.

Er is net een plan Nationaal toekomstbeeld fiets opgesteld waarin gemeenten, vervoersregio's en het fietssamenwerkingsverband Tour de Force voor 1 miljard aan maatregelen hebben bedacht om de komende jaren te komen tot een goed dekkend landelijk fietsnetwerk. De fiets wordt een steeds belangrijker vervoermiddel.

### **Mobiliteit Regio Groningen Assen**

Tijdens de presentatie aan de raad op 6 februari 2020 heeft de RGA een toelichting gegeven op de mobiliteitsontwikkelingen in onze regio. Eind 2020 verscheen de mobiliteitsmonitor 2019 van de RGA waarin deze ontwikkelingen verder worden beschreven.

Groei van de mobiliteit in de RGA zet zich voort. Er is een stijging in het gebruik van het (H)OV. De stijging fietsgebruik van gemiddeld 10% in de afgelopen 6 jaar. De groei van de auto is minder dan die van de fiets en het OV. Andere genoemde trends zijn onder meer: mobiliteit moet groener en de opkomst van e-bike en speed-pedelec. Om de bereikbaarheid van de regio te vergroten is het investeren in het OV en de fiets (duurzame mobiliteit) effectiever dan in de auto.

De nieuwe strategie is onder meer het verknopen van steden en dorpen binnen de RGA door het versterken van de keuzemogelijkheden *naast* de auto.

### **Ambtelijk advies**

Sinds het collegebesluit van 7 juli 2020 is landelijk de algemene discussie over de maximum snelheid van met name grijze wegen in de bebouwde kom doorgezet. Het SWOV heeft in haar rapport een pleidooi gehouden voor introductie van de GOW30. De Tweede Kamer heeft op 27 oktober 2020 een motie aangenomen die impliceert dat 30km/u de standaard snelheid in de bebouwde kom moet zijn, waarbij 50 alleen kan gelden als dit bewezen veilig kan.

Met dit alles lijkt de richting duidelijk: op termijn meer wegen binnen de bebouwde kom naar 30km/uur.

De uitkomsten van de peiling, de externe adviezen, beschikbare onderzoeken en landelijke ontwikkelingen dwingen ons opnieuw goed te kijken naar de herinrichting van de Hoofdweg. De veiligheid van de zwakkere verkeersdeelnemers blijft centraal staan. Een combinatie van gemengd verkeer met 50km is daarom niet aan de orde, net als een 30km weg met vrijliggende fietspaden. Ook de klassieke ETW inrichting volstaat niet altijd wanneer de limiet naar 30km gaat.

De landelijke ontwikkelingen, de wensen van inwoners, gebruikers en ondernemers en nieuwe, voortschrijdende inzichten brengen ons ertoe het college nu voor te stellen om de weg te gaan inrichten als een GOW30.

Alhoewel hier nog geen CROW richtlijnen voor zijn, verwachten we dat de weginrichting zoals aanbevolen door Goudappel in het rapport Het Nieuwe 30 (zie bijlage) voor de Hoofdweg het meest geschikt zal zijn. Dit betekent gemengd verkeer met brede fietsstroken en een middenstrook 1 auto breed in klinkers. Gelijkaardige kruispunten en zebra's. Met deze inrichting kunnen we bovendien de bomen behouden en zal er meer ruimte zijn voor parkeergelegenheid.

Gezien het voorgaande wordt voorgesteld om:

1. De raad voor te stellen om de functie van de Hoofdweg in Eelde als gebiedsontsluitingsweg in stand te houden;
2. De raad voor te stellen om de maximum snelheid terug te brengen naar 30km/uur;
3. De raad voor te stellen om hiervoor een passende wegrichting te laten ontwerpen;

## 2. Argumenten

### 1.1 De Hoofdweg is een grijze gebiedsontsluitingsweg

De Hoofdweg kent een verkeersfunctie en een verblijfsfunctie. Behalve de doorstroombaan van een GOW (zoals vermeld in het GVVP) is er ook een verblijfsfunctie (erftoegang, parkeren, inritten, winkels). Aan de ene kant staat de doorgaande functie centraal, aan de andere kant eist de verblijfsfunctie zijn ruimte op. De weg is derhalve geen GOW conform de wegategorisering van CROW, maar valt in een tussencategorie of onder grijze wegen.

### 1.2 Snelheidslimiet grijze wegen binnen de bebouwde kom

Zoals bekend is door het SWOV in 2019 onderzoek gedaan naar het verlagen van de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom naar 30km/uur. Uit het onderzoek komt naar voren dat een *algemene limietverlaging* van 50 naar 30km/uur niet wenselijk en haalbaar is. Grijze GOW's kunnen duurzaam veilig worden ingericht als 30km/uur-weg met gemengd verkeer en aangepaste weginrichting of als 50km/uur met vrijliggende fietspaden.

Op grijze gebiedsontsluitingswegen met een snelheidslimiet van 50km/uur met zowel erftoegang als doorstroming, zou een nieuwe categorie gebiedsontsluitingsweg moeten worden geïntroduceerd met een limiet van 30km/uur (GOW30). Qua inrichting van een GOW30 moet duidelijkheid komen om de verkeersfunctie stromen en erftoegang op een veilige manier te combineren. Straten waar geen gescheiden veilig fietspad kan worden aangelegd, worden automatisch aangewezen als GOW30. Een GOW30 vraagt om inrichtingseisen die zorgen voor herkenbaarheid en gestage, voorspelbare doorstroming (ook voor OV en hulpdiensten) en anderzijds moet de 30km/uur wel geloofwaardig zijn.

### 2.1 Motie Tweede Kamer

De Tweede Kamer heeft op 27 oktober 2020 ingestemd met het voorstel van GroenLinks en SGP om de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom terug te brengen van 50 naar 30 km per uur. De limiet van 50km per uur is nog toegestaan op doorgaande wegen als de verkeersveiligheid niet in gevaar is. Desondanks blijft het besluit voor de maximumsnelheid hoofdzakelijk bij de gemeentes zelf.

### 2.2 Het Nieuwe 30

Door verkeerskundig adviesbureaus Goudappel en DTV Consultants is in 2020 onderzoek gedaan naar de aanpak van grijze wegen, waar de functie niet eenduidig is, waar de verkeersintensiteit hoog is voor een traditionele 30km/u-weg, waar onvoldoende ruimte is voor een veilige plek voor het fietsverkeer, waar bijvoorbeeld de fiets of de bus moet kunnen doorstromen en/of waar andere ambities prevaleren, zoals verblijfskwaliteit, klimaat en groen.

Het rapport is in januari dit jaar verschenen. Op basis van hun onderzoek komen zij met aanbevelingen voor de inrichting van drukker 30km/u-wegen met een gemengde functie.

### *3.1 Ruimte voor bomen, groen, parkeren en bushaltes*

In de 30km variant kunnen de bomen behouden blijven en is er meer ruimte voor groen. Deze wens liep als een rode draad door de online peiling. Ook is er meer plaats voor parkeergelegenheid en voor de bushaltes.

### *3.1 Geloofwaardige weginrichting*

In het rapport "het Nieuwe 30" worden aanbevelingen gedaan voor de inrichting van GOW30: gemengd verkeer met brede fietsstroken en een middenstrook 1 auto breed in klinkers. Gelijkaardige kruispunten en zebra's. Voor een snelheidslimiet van 30km/uur is een geloofwaardige weginrichting van belang. Niet te lange rechtstanden, maar ook niet teveel drempels waardoor autoverkeer uitwijkt naar omliggende wegen. Inrichtings- en omgevingsaspecten spelen hierbij een grote rol. Doorstroming moet gestaag kunnen, niet hard maar vloeiend. Kruisingen uitvoeren in plateaus waarbij rechts voorrang heeft. Voor een goed ontwerp van de Hoofdweg zal verkeerskundig bureau DTV consultants worden ingeschakeld. De detailuitwerking zal met de bewoners worden besproken.

### *4.2 Collegeprogramma 2018-2022*

Het voorgestelde past binnen de ambities van het college zoals geformuleerd in het collegeprogramma; goede en veilige fiets- en wandelpaden, duidelijke en veilige weginrichting en stimuleren van fietsen.

## **3. Kanttekeningen**

### *2.1 GOW30 nog geen officiële wegcategorie*

GOW30 is nog geen vastgestelde wegcategorie. De benodigde minimale inrichtingseisen en de juridische regelgeving ter ondersteuning ontbreken nog.

Dit betekent dat we mogelijk in de toekomst aanpassingen of een herinrichting moeten doen wanneer de inrichtingseisen zijn vastgesteld. Maar inrichtingseisen zijn richtlijnen en de praktijk is dat er vanaf geweken kan worden. Door nu een wegontwerp te laten maken door een gerenommeerd verkeerskundig adviesbureau, zetten we in op een goed ontwerp.

### *2.2 Geluid*

Een 30km/uur weg valt niet onder de wet geluidhinder. De verwachting is dat bij asfaltprint in keper verband de geluidsbelasting ongeveer gelijk blijft, in niet keper verband wordt hij wel hoger. Wat de geluidsbelasting bij verschillende intensiteiten zal zijn, is niet op voorhand te zeggen.

Nadeel van asfaltprint kan zijn dat het printprofiel met name in warme periodes door het zwaardere verkeer worden "vlakgewalst". Het printeffect wordt in de tijd aanzienlijk minder. Hierdoor neemt de lawaaiproductie af, maar zal tegelijkertijd de rijsnelheid weer toenemen omdat het wegdek steeds meer op gewoon asfalt gaat lijken.

In vergelijking met asfalt zal bij een keuze voor klinkers het geluidniveau omhoog gaan behalve als de snelheid voldoende naar beneden gaat. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zal er dus akoestisch onderzoek moeten worden gedaan. Wanneer een burger de gemeente vraagt wat de akoestische gevolgen van de weginrichting zijn, dan zal de gemeente deze vraag moeten kunnen beantwoorden.

### *2.3 Snelheid*

Hoe zorgt een GOW30 inrichting dat dit gebeurt, in de praktijk is het al lastig genoeg om de snelheid om grotere 30 km/u wegen naar 30km/uur te brengen. Bij keuze voor een weg die in ieder geval gevoelsmatig breed is zal het terug brengen van de snelheid naar 30km/u erg lastig worden, maar niet onmogelijk.

### *2.4 Trillingen*

Volgens het OV bureau voldoen alle bussen aan de maximale toegestane aslasten die gelden voor de openbare weg. Of trillingen worden ervaren is met name afhankelijk van de kwaliteit van de verharding en het al dan niet aanwezig zijn van drempels en de vorm van de drempels. Het OV bureau heeft geen melding van

trillingen, anders dan bij drempels waar meer trillingen worden ervaren door met name vrachtverkeer en busvervoer.

### *2.5 Openbaar Vervoer*

Het OV-bureau is voornemens de busverbinding van/naar Eelde in de komende jaren te verbeteren door via snellere routes een aantrekkelijke verbinding te maken voor veel reizigers om op basis van meer reizigers tevens de frequentie te kunnen verhogen. Dit kan indien de Hoofdweg een 50-kilometerweg wordt met o.a. voorrang voor de bus en zonder drempels. Bij de inrichting van de Hoofdweg tot 30-weg is de route niet geschikt om meer dan de huidige stadsbus van/naar Eelde te laten rijden. Verhoging van de frequentie kan alleen bij Hoogwaardig Openbaar Vervoer, omdat daarbij een reizigersgroei wordt verwacht die met een hogere frequentie is op te vangen.

De landelijke tendens is busroutes te strekken, hiermee versnel je de lijn en wordt deze minder duur. Het aantal reizigers blijkt bij een versnelling te stijgen. Verplaatsing naar de Legroweg is theoretisch mogelijk. Vervoerskundig is het niet wenselijk vanwege de langere voortransportijd (van huis naar bushalte). De route door de Hoofdweg is de beste optie.

### *2.6 Brede Doel Uitkering (BDU)*

De gemeente heeft van de provincie een subsidie toegewezen gekregen voor de herinrichting van de Hoofdweg. Voor deze zogeheten BDU is al een jaar uitstel gegeven. In november 2020 is een formele brief richting GS gegaan. Wanneer het plan in principiële keuzes gaat afwijken van het bestaande plan waarop BDU is verkregen, dient het plan opnieuw ter beoordeling te worden ingediend. De provincie subsidieert op dit moment in principe geen 30km wegen.

#### 4. Advies

<b>Financiën</b>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Nee <input type="checkbox"/>
Akkoord, de kosten van het “weginrichtingsontwerp” van naar schatting € 30.000 excl. BTW, kunnen worden gedekt binnen het krediet 302023075 Hoofdweg Eelde-Paterswolde (wegen). In 2019 is een BDU toegekend van maximaal € 328.500, voor het verbeteren van het fietspad langs de Hoofdweg. Op 14 januari 2021 heeft de provincie Drenthe ons uitstel verleend voor het besteden van de subsidie. Met het nemen van dit besluit vervalt de toegekende subsidie en moet een nieuwe subsidieaanvraag, op basis van het nieuwe ontwerp, worden ingediend. Door de provincie is ambtelijk aangegeven dat ook de nu geldende subsidieregelingen mogelijkheden bieden voor het toekennen van een subsidie, voor het veiliger maken van het fietsen langs de Hoofdweg. Tevens vervallen met het nemen van dit besluit de kosten voor het herplanten van bomen, die eerder geraamd waren op € 35.065.		

<b>Juridische Zaken</b>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Nee <input type="checkbox"/>
Vanuit juridisch geen aanvullingen		
<b>HRM</b>	Ja <input type="checkbox"/>	Nee <input checked="" type="checkbox"/>
Geen bijzonderheden		
<b>Communicatie</b>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Nee <input type="checkbox"/>
In overleg. Persbericht wordt opgesteld en de raad per raadsbrief geïnformeerd.		
<b>Derden</b>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	Nee <input type="checkbox"/>
Geen bijzonderheden		

#### 5. Uitvoering

Na raadsbesluitvorming wordt een passend weginrichtingsontwerp gemaakt. Dit zal daarna aan de aanwonenden worden gepresenteerd en waar mogelijk nog aanpassingen worden doorgevoerd. Dit zal afhankelijk van de coronamaatregelen digitaal of via een inloopavond plaatsvinden. De uitkomsten hiervan worden met uw college en de raad gedeeld.

#### 6. Besloten behandelen

Niet van toepassing.

#### 7. Bijlage(n)

1. Uitkomsten online peiling en adviezen en reacties derden.
2. Rapport resultaten online inventarisatie
3. Eindrapport Het Nieuwe 30 – DTV Consultants en Goudappel (jan 2021)