

RAPPORT

Herinrichting Hoofdweg Eelde- Paterswolde

Ontwerpnota GOW30 - CONCEPT

Klant: Gemeente Tynaarlo

Referentie: BI2201-MI-RP-211207-0928

Status: S0/P01.01

Datum: 7 december 2021



gemeente Tynaarlo



**Royal
HaskoningDHV**
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Euvelgunnerweg 25A
9723 CV Groningen
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 53 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Herinrichting Hoofdweg Eelde-Paterswolde

Ondertitel: Hoofdweg GOW30
Referentie: BI2201-MI-RP-211207-0928
Status: P01.01/S0
Datum: 7 december 2021
Projectnaam: Hoofdweg GOW30
Projectnummer: BI2201
Auteur(s): Inge de Vries

Opgesteld door: Inge de Vries

Goedgekeurd door: Peter Traas

Datum: 07-12-2021

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Doorlopen proces	2
3	Huidige situatie	3
3.1	Wegfunctie	3
3.2	Weginrichting	3
3.3	Gebruik van de weg	6
3.4	Verkeersongevallen	6
4	GOW30	8
4.1	Aanleiding	8
4.2	Stand van zaken in Nederland	8
4.3	Geen bestaande richtlijnen	8
5	Uitgangspunten en overwegingen ontwerp	10
5.1	Mengen verkeer	10
5.2	Positie van fietsers	10
5.3	Voorrangssituatie en inrichting kruispunten	10
5.4	Parkeren	11
5.5	Groen	11
5.6	Openbaar vervoer	11
5.7	Voetgangersoversteekplaatsen	11
5.8	Verharding	12
5.9	Wensen	12
5.10	Dwarsprofiel Hoofdweg GOW30	12
6	Toelichting ontwerp	14
6.1	Uitgangspunten vertaald naar wegontwerp	14
6.2	Specifieke keuzes	14
7	Verbeeldingen Hoofdweg GOW30	16

Bijlagen

Bijlage 1: Wegontwerp en dwarsprofielen Hoofdweg GOW30

1 Inleiding

Aanleiding

De gemeente Tynaarlo heeft besloten de Hoofdweg in Eelde-Paterswolde her in te richten met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Het betreft het deel van de Hoofdweg tussen rotonde “De Kei” en de Drostweg; een lengte van ruim 1.100 meter. Voor de inrichting van de weg gaat de gemeente uit van de aanbevelingen die zijn gedaan in het rapport “het Nieuwe 30” voor de inrichting van een GOW30: gemengd verkeer met brede fietsstroken. Voor een maximumsnelheid van 30 km/uur is een geloofwaardige weginrichting van belang.

Opdracht

De gemeente Tynaarlo heeft Royal HaskoningDHV opdracht verleend om binnen de kaders van “het Nieuwe 30” een schetsontwerp (SO) te maken en daarna een voorlopig ontwerp (VO). Van het VO is ook een globale kostenraming volgens SSK-systematiek gemaakt.

In het proces hadden bewoners en ondernemers op twee momenten de mogelijkheid om te reageren op het ontwerp. De reacties die daarbij zijn gemaakt, zijn beoordeeld en indien nodig is het ontwerp op basis daarvan aangepast.

Inhoud Ontwerpnota

De voorliggende Ontwerpnota wordt in hoofdstuk 2 het doorlopen proces beschreven. De huidige verkeerskundige situatie komt in hoofdstuk 3 aan bod. Daarbij wordt ook een globale doorkijk naar de toekomst gemaakt. Hoofdstuk 4 gaat in op de wegfunctie GOW30. In hoofdstuk 5 worden de uitgangspunten en wensen voor het ontwerp beschreven. Hoofdstuk 6 beschrijft een aantal ontwerpkeuzes die zijn gemaakt. In hoofdstuk 7 is het nieuwe wegontwerp voor Hoofdweg verbeeld in drie visualisaties.

2 Doorlopen proces

Het ontwerp voor de herinrichting van de Hoofdweg is in een aantal stappen tot stand gekomen:

- 1 In nauwe afstemming met een ambtelijke werkgroep van de gemeente Tynaarlo is door Royal HaskoningDHV een concept ontwerp voor de herinrichting gemaakt. Het betrof een iteratief proces van ontwerpen en bespreken. Dit heeft geleid tot een schetsontwerp op SO-niveau;
- 2 Bewoners, ondernemers en alle overige geïnteresseerden is online de mogelijkheid geboden te reageren op het schetsontwerp op SO-niveau. Reageren kon van 6 tot en met 13 oktober 2021. In totaal zijn er circa 125 reacties binnengekomen. In diezelfde periode is bewoners, ondernemers en overige geïnteresseerden de mogelijkheid geboden om tijdens een spreekuur over het schetsontwerp op SO-niveau te spreken met vertegenwoordigers van de ambtelijke werkgroep en Royal HaskoningDHV. Er zijn 7 afspraken gemaakt voor het spreekuur waar in totaal 13 personen zijn geweest.

De reacties die digitaal zijn binnengekomen alsmede die tijdens het spreekuur zijn ingebracht, zijn allemaal besproken in de ambtelijke werkgroep waarbij ook Royal HaskoningDHV aanwezig was. Gezamenlijk is bepaald wat de reacties moeten zijn en welke punten aanleiding zijn om het ontwerp aan te passen. Een aantal punten heeft daadwerkelijk geleid tot aanpassingen aan het ontwerp. In de separaat opgestelde reactienota is per binnengekomen reactie een inhoudelijke reactie gegeven van de ambtelijke werkgroep plus Royal HaskoningDHV. Ook is daarin aangegeven welke punten in het ontwerp zijn aangepast;

- 3 Met als basis het schetsontwerp op SO-niveau en de afspraken met de ambtelijke werkgroep over de te verwerken reacties naar aanleiding van de binnengekomen reacties heeft Royal Haskoning het ontwerp aangepast en verder uitgewerkt tot schetsontwerp op VO-niveau. Ook dit betrof een iteratief proces van ontwerpen en bespreken. Dit heeft geleid tot een schetsontwerp op SO-niveau;

4 @PM inspraak/reactie op VO;

5 @PM verwerken inspraak/reactie op VO.

3 Huidige situatie

3.1 Wegfunctie

- De Hoofdweg verbindt van oudsher Eelde en Paterswolde met elkaar en met Groningen. Het deel waarvoor het herinrichtingsplan wordt gemaakt, heeft in de huidige wegcategorisering de functie gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur, aansluitend bij die wegfunctie;
- Het aansluitende deel van de Hoofdweg ten noorden van rotonde “De Kei” heeft ook een wegfunctie gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur;
- Het aansluitende zuidelijke deel van de Hoofdweg tussen de Drostweg en de bebouwde komgrens ter hoogte van De Waterburcht heeft de wegfunctie erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur;
- De Hoofdweg verbindt als fietsroute Eelde en Paterswolde met de Fietsroute Plus tussen Groningen en Eelde die via de burgemeester J.G. Legroweg loopt. De Fietsroute Plus zal in de toekomst ook transferium De Punt ontsluiten;
- Naast een functie voor het verkeer is de Hoofdweg ook van belang voor de aanliggende woningen en bedrijven. Deze staan vrijwel langs de hele lengte waarvoor het herinrichtingsplan wordt gemaakt .

3.2 Weginrichting

Het deel van de Hoofdweg waarvoor het herinrichtingsplan wordt gemaakt, heeft in de huidige situatie ruwweg drie inrichtingsvormen:

- 1 Tussen de rotonde met de burgemeester J.G. Legroweg en de Novastraat (figuur 1). Het asfalt is hier ongeveer 5,20 meter breed. Daarnaast ligt aan weerszijden een strekklag in afwijkende kleur en berm met struiken met een breedte van tussen de 0,50 en 0,80 meter. De bestaande fietsvoorziening naast de strekklag heeft dezelfde hoogte als de rijbaan en is 1,80 meter breed. De verhoogde trottoirs zijn 1,70 meter breed. De fietsvoorzieningen hebben geen juridische status; het zijn geen fietspaden, fietsstroken of fietssuggestiestroken. Formeel gezien is er dus sprake van een rijbaan met daarlangs trottoirs. Bij de inritten van woningen wordt het verhoogde trottoir verlaagd. De woningen en bedrijven worden rechtstreeks op de Hoofdweg ontsloten.



Figuur 1: Beeld huidige situatie

- 2 Tussen de Novastraat en de Henri Dunantweg (figuur 2). Het asfalt (met strek laag) is hier ongeveer 5,70 meter breed. Daarnaast ligt aan weerszijden een verhoogde fietsvoorziening en is 1,80 meter breed. De verhoogde trottoirs zijn 1,70 meter breed. De fietsvoorzieningen hebben geen juridische status; het zijn geen fietspaden, fietsstroken of fietssuggestiestroken. Formeel gezien is er dus sprake van een rijbaan met daarlangs trottoirs. Ter plaatse van inritten van woningen wordt de verhoogde band langs de fietsvoorziening verlaagd. De woningen en bedrijven worden rechtstreeks op de Hoofdweg ontsloten.



Figuur 2: Beeld huidige inrichting Hoofdweg

- 3 Tussen de Henri Dunantweg en de Drostweg (figuur 3). Het asfalt is hier ongeveer 5,20 meter breed. Daarnaast ligt aan weerszijden een strek laag in afwijkende kleur met een breedte van 0,50 meter. De bestaande fietsvoorziening naast de strek laag heeft dezelfde hoogte als de rijbaan en is 1,80 meter breed. De verhoogde trottoirs zijn 1,70 meter breed. De fietsvoorzieningen hebben geen juridische status; het zijn geen fietspaden, fietsstroken of fietssuggestiestroken. Formeel gezien is er dus sprake van een rijbaan met daarlangs trottoirs. Bij de inritten van woningen wordt het verhoogde trottoir tijdelijk verlaagd. De woningen en bedrijven worden rechtstreeks op de Hoofdweg ontsloten.



Figuur 3: Beeld huidige inrichting Hoofdweg

In de huidige situatie parkeren auto's op eigen terrein, in parkeerhavens, in zijstraten en op de weg. In het geval van parkeren op de weg staat de geparkeerde auto op de fietsvoorziening (zie figuur 4). Ook maken auto's gebruik van de fietsvoorziening om uit te wijken voor tegemoetkomende vrachtwagens.



Figuur 4: Fietsvoorziening geblokkeerd door geparkeerde auto

3.3 Gebruik van de weg

De intensiteiten op de Hoofdweg zijn in tabel 1 en 2 weergegeven voor respectievelijk de periode 19 november – 3 december 2019 en 12 – 25 januari 2021.

Wegvak	Motorvoertuigen per etmaal werkdag	Middelzware plus zware vrachtwagens per etmaal werkdag	Aantal fietsers werkdag	V85 (km/uur)
	Aantal	% van aantal motorvoertuigen		
Henri Dunantweg-Raadhuislaan	4.800	2,6%	1.050	50
Boerhaaveweg-Henri Dunantweg	5.100	2,2%	1.000	54
Drostweg-Wieldraaiersteeg	6.700	2,8%	-	49

Tabel 1: Verkeersgegevens Hoofdweg Eelde (2019)

Wegvak	Motorvoertuigen per etmaal werkdag	Middelzware plus zware vrachtwagens per etmaal werkdag	V85 (km/uur)
	Aantal	% van aantal motorvoertuigen	
Henri Dunantweg-Raadhuislaan	5.300	3,7%	50
Boerhaaveweg-Henri Dunantweg	4.100	2,5%	56
Burgemeester J.G. Legroweg-Novastraat	6.100	3,3%	48
Duinerlaan-Drostweg	3.700	3,3%	53

Tabel 2: Verkeersgegevens Hoofdweg Eelde (2021)

Over het deel van de Hoofdweg waarvoor het herinrichtingsplan wordt gemaakt, rijdt tussen rotonde “De Kei” en de Henri Dunantweg buslijn 9 (Station Noord – De Punt) met een frequentie van 2 keer per uur per rijrichting.

3.4 Verkeersongevallen

Jaar	Aantal verkeersongevallen	Aantal gewonde	Aantal doden
2014	2	1	0
2015	1	0	0
2016	4	2	0
2017	2	0	0
2018	2	1	0
2019	2	2	0
2020	1	0	0
2021	1	1	0
<i>Totaal</i>	<i>15</i>	<i>7</i>	<i>0</i>

Tabel 3: Ongevallen Hoofdweg (2014-2021)

Op de Hoofdweg werden in een periode van 2014 tot en met 2021 in totaal 15 verkeersongevallen geregistreerd (zie tabel 3). Daarbij werden in totaal 7 gewonden geregistreerd.

De verkeersongevallen zijn als volgt over het tracé verdeeld:

- 3 tussen rotonde “De Kei” en het kruispunt met de Raadhuislaan;
- 8 tussen het kruispunt met de Raadhuislaan en het kruispunt met het kruispunt met de Henri Dunantweg;
- 2 op het kruispunt met de Henri Dunantweg;
- 2 tussen het kruispunt met de Henri Dunantweg en de Duinerlaan;
- Geen geregistreerde verkeersongevallen tussen de Duinerlaan en de Drostweg.

4 GOW30

4.1 Aanleiding

Vanuit de principes van Duurzaam Veilig geldt in Nederland binnen de bebouwde kom een algemene maximumsnelheid van 30 of 50 km/u. Daar waar een andere snelheid geldt is dit aangegeven met borden. De maximumsnelheid staat hierbij in samenhang met de functie van de weg. Zo geldt op de wegen met een functie “stromen” een maximumsnelheid van 50 km/u, de zogeheten gebiedsontsluitings-wegen. Binnen de verblijfsgebieden geldt een maximumsnelheid van 30 km/u, dit zijn de erftoegangswegen.

Aangezien de snelheid binnen de verblijfsgebieden laag zijn (max. 30 km/u) wordt het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) hier met het gemotoriseerd verkeer gemengd; de auto is “te gast”. Op de gebiedsontsluitingswegen (50 km/h) wordt vanuit de richtlijnen van Duurzaam Veilig en de geldende CROW-richtlijnen vanwege de verkeersveiligheid het langzame verkeer gescheiden van gemotoriseerd verkeer. Dit doormiddel van vrijliggende infrastructuur. Echter, is een groot deel van de 50 km/u wegen sinds de start van Duurzaam Veilig nog niet op deze manier ingericht. Hierdoor komt de veiligheid van langzaam verkeer op die wegen in het geding. Dit zijn de zogenaamde “grijze wegen”.

Gestreefd wordt om de functie, inrichting en het gebruik in samenhang te brengen zodat de verkeersveiligheid van langzaam verkeer is gewaarborgd. Naast het herinrichten van de weg is op politiek vlak in Nederland de discussie ontstaan of het verlagen van de snelheid van 50 naar 30 km/u op deze “grijze” wegen kan helpen bij het verbeteren van de verkeersveiligheid. Hiermee ontstaat de zogenaamde wegfunctie GOW30. Dit zou betekenen dat in plaats van 50 km/u, 30 km/u de algemene snelheid zou zijn, tenzij door de wegbeheerder kan worden aangetoond dat een andere (hogere) snelheid wenselijk is.

4.2 Stand van zaken in Nederland

Naar aanleiding van de discussie over de GOW30 heeft ook de Tweede Kamer op 27 oktober 2020 een motie aangenomen die aangeeft dat de standaard maximumsnelheid binnen de bebouwde kom 30 km/u moet zijn in plaats van 50 km/u. Het uitgangspunt is hierbij niet het verlagen van de snelheid van 50 naar 30km/h in alle steden en dorpen in Nederland. In verband met de belangen van bijvoorbeeld hulpdiensten en het OV zal de snelheid op sommige wegen 50 of 70 km/u blijven. De ingang van GOW30 moet er voornamelijk voor zorgen dat er geen wegen meer voorkomen waar de maximumsnelheid van 50 km/u geldt en fietsers en motorvoertuigen gebruik maken van dezelfde weg. Dit houdt in dat die “grijze wegen” een snelheid krijgen van 30 km/u met de daar bijbehorende veilige en geloofwaardige inrichting.

De gemeente Tynaarlo heeft besloten om het deel van Hoofdweg tussen rotonde “De Kei” en de Drostweg in te richten als GOW30.

4.3 Geen bestaande richtlijnen

Er zijn nog geen vastgestelde CROW-richtlijnen voor het inrichten van een GOW30. Wel is er een onderzoek uitgevoerd¹ naar de herinrichting van drukkere wegen tot wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Er is een data-analyse uitgevoerd om het verband te onderzoeken tussen wegkenmerken met snelheid, verkeersongevallen en bus-doorstroming. Ook zijn meningen verzameld over en metingen verricht op drukke 30 km/uur wegen. De onderzoekers geven aan dat hun onderzoek een aantal interessante bevindingen oplevert, waarvan een groot deel wel valt in de categorie open deuren.

¹ *Het nieuwe 30, DTV Consultance en Goudappel, 2021*

Het onderzoek biedt een eerste aanzet voor de herinrichting van de drukke wegen naar 30 km/uur. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen vier typen drukke 30 km/uur wegen. Het type “gemengd verkeer” sluit het beste aan bij de Hoofdweg in Eelde-Paterswolde. Met betrekking tot de inrichting van dit wegtype wordt in het onderzoek een aantal aanbevelingen voor de herinrichting benoemd, namelijk:

- Brede fietsstrook, middenstrook 1 auto breed in klinkers;
- Snelheidsremmers, in ieder geval op kruispunten;
- Gelijkwaardige kruispunten;
- Niet te smal profiel;
- Eventueel oversteekvoorzieningen voor voetgangers;
- Trottoirs;
- Veilige trottoirbanden;
- Langs of haaksparkeervakken voldoende marge, eventueel verhoogd;
- Aandacht voor inrichtingsniveau en omgeving, voorkom laanwerking.

Hierbij worden nog de volgende aanbevelingen gedaan voor busroutes:

- Optie voor kruispunten: uitritconstructies bij zijwegen, geen remmers hoofdroute;
- Geen laden en lossen, zeker niet op de rijbaan;
- Beperk parkeren met veel wisselingen;
- HOV-routes over andere wegen.

Bovenstaande punten zijn dus aanbevelingen op basis van voorlopig onderzoek. Inmiddels is in september 2021 het CROW gestart met het in beeld brengen van ontwikkelingen die mogelijk leiden tot een aanpassing van de huidige wegencategorisering in Nederland. De ontwikkeling van GOW30 is onderdeel van dat onderzoek. Royal HaskoningDHV voert dat onderzoek uit in opdracht van het CROW. De kennis op basis van die betrokkenheid is ingezet voor de herinrichting van de Hoofdweg.

5 Uitgangspunten en overwegingen ontwerp

5.1 Mengen verkeer

In het ontwerp is ervoor gekozen om al het verkeer te mengen op de rijbaan. De totale breedte van de rijbaan in het ontwerp is 6,5 meter (voor auto's, vrachtwagens, bussen, fietsen en bromfietsen) ten opzichte van de 9,5 meter (rijbaan plus plek naast rijbaan voor fietsers) die het in de huidige situatie heeft. Verkeersdeelnemers moeten hierdoor meer rekening houden met elkaar. Dat past bij een snelheid van 30 km/uur. Doordat ruimte voor het verkeer kleiner wordt, ontstaat er meer ruimte voor groen en parkeerplaatsen naast de rijbaan.

Er is gekozen voor een rijbaanbreedte van 6,5 meter om de volgende redenen:

- Een bredere weg dan 6,5 meter leidt tot een hogere rijnsnelheid van het gemotoriseerde verkeer;
- Een bredere weg dan 6,5 meter vergroot de kans dat gemotoriseerd verkeer niet achter een fiets op de rijbaan in dezelfde richting blijft wachten als er een motorvoertuig uit tegenstelde richting komt. De fietser kan dan “in de verdrukking komen” / “worden afgesneden”;

5.2 Positie van fietsers

Fietsers en bromfietzers krijgen visueel een prominente plek op de weg in de vorm van fietssuggestiestroken met een breedte van 1,90 meter. De fietssuggestiestroken zijn gemarkeerd van de centrale rijloper met een witte onderbroken lijn.

- De totale breedte van de rijbaan heeft invloed op de verhouding tussen de breedte van de fietsstroken en de rijloper. Er is een berekening uitgevoerd met de rekentool die het CROW-Fietsberaad heeft ontwikkeld om de breedte van fietsstroken bij de wegbreedte van 6,5 meter te bepalen. Daaruit blijkt dat voor 6,5 meter wegbreedte fietsstroken van 1,90 meter breed nog een redelijk goede waardering krijgen². Het is niet wenselijk om smallere fietsstroken toe te passen omdat de waardering dan achteruit gaat.

Fietssuggestiestroken hebben geen juridische status. Hierdoor is het toegestaan voor (vracht)autoverkeer om stil te staan op de fietssuggestiestroken voor bijvoorbeeld laden of lossen.

5.3 Voorrangssituatie en inrichting kruispunten

In het ontwerp voor de Hoofdweg is uitgegaan van een voorrangsweg. Hier is voor gekozen om de volgende redenen:

- De Hoofdweg is van oudsher de belangrijkste wegverbinding in en door Eelde en Paterswolde geweest. Dit verandert niet, ook niet door de herinrichtingsplannen;
- De Hoofdweg is qua uitstraling en wegprofiel duidelijk de hoofdroute ten opzichte van de aansluitende zijwegen;
- De Hoofdweg heeft een hogere verkeersintensiteit dan de aansluitende zijwegen, zowel van (vracht)autoverkeer als (brom)fietsers;
- Over de Hoofdweg loopt een buslijn.

² CROW-aanbeveling fiets- en kantstroken, tabel 1

Alle kruispunten worden ingericht met kruispuntplateau's. De kruispunten worden hierbij 8 centimeter verhoogd, ze hebben hierbij dezelfde hoogte als de naastgelegen voetpaden. De lengte en helling naar het plateau past bij de maximumsnelheid van 30 km/h, ook weer conform de landelijke richtlijnen van het CROW. De kruispunten met de Duinerlaan en de Wieldraaiersteeg krijgen samen één kruispuntplateau omdat ze dicht bij elkaar liggen.

5.4 Parkeren

In het ontwerp is gekozen voor parkeren op niveau van het voetpad aan één zijde van de weg. Vanwege de totaal beschikbare breedte tussen de perceelgrenzen is tweezijdig parkeren niet mogelijk. Door de parkeervakken op het niveau van het voetpad te leggen, ontstaat er een duidelijke scheiding tussen rijbaan en parkeervak plus voetpad. Als scheiding tussen rijbaan en parkeervak wordt een schuine band toegepast zodat auto's relatief eenvoudig van de rijbaan het parkeervak in en uit kunnen rijden. De schuine band werkt ook positief voor fietsers in vergelijking met een rechte band in verband met enkelvoudige ongevallen waarbij fietsers tegen de band aanrijden.

De parkeerplaatsen zijn met name gesitueerd ter hoogte van bedrijven en locaties waar bewoners eerder hebben aangegeven dat er in de huidige situatie een tekort aan parkeerplaatsen is. Parkeervakken hebben in principe een lengte van 7,00m.

5.5 Groen

Groenvakken worden onderbroken door uitritten, waarbij de groenvakken een minimale lengte hebben van 1,70 meter. Als basis wordt voor de beplanting in groenvakken vooralsnog uitgegaan van het realiseren van een haag. Echter, dit zal in het kader van het VO nader worden uitgewerkt.

5.6 Openbaar vervoer

In de toekomst wordt de huidige busroute in Eelde-Paterswolde verlegd naar de Hoofdweg. Daarom zijn er in het ontwerp op drie locaties bushaltes voorzien. Hierover heeft nauwe afstemming plaatsgevonden met het OV-bureau Groningen-Drenthe.

Om de verbinding van en naar Groningen sneller te maken (3 tot 4 minuten) is ervoor gekozen om de bus over de gehele Hoofdweg te laten rijden in plaats van door Spierveen. Naast de verkorte reistijd is de route via de Hoofdweg veiliger doordat er minder krappe bochten genomen hoeven te worden. Meer algemeen gesteld, geldt dat de Hoofdweg beter geschikt is voor het afwickelen van busvervoer.

5.7 Voetgangersoversteekplaatsen

In principe wordt er op een weg met een maximumsnelheid van 30 km/uur geen voetgangersoversteekplaats gerealiseerd. Echter, omdat het in dit ontwerp een gebiedsontslutingsweg betreft en er veel vraag is naar een geregelde oversteekplaats en omdat die er in de huidige situatie ook al zijn, zijn in het ontwerp wel voetgangersoversteekplaatsen opgenomen.

5.8 Verharding

Voor de rijbaan is de keuze tussen asfaltverharding en elementenverharding (klinkers). Voor de Hoofdweg wordt in het ontwerp uitgegaan van asfaltverharding. Daarbij zijn de volgende overwegingen gemaakt:

- Uit ervaring is gebleken dat klinkers veelal tot een lagere rijsnelheid leiden; ze passen bovendien goed bij een maximumsnelheid van 30 km/ uur en klinkers benadrukken goed het dorps karakter;
- Asfalt past goed bij hoofdwegen van kernen die veelal een maximumsnelheid van 50 km/uur hebben en waar ook vrachtverkeer en bussen over rijden;
- Wegen uitgevoerd in klinkers waarover auto's, vrachtauto's en bussen rijden maken meer lawaai dan wanneer die wegen zijn uitgevoerd in asfalt. Dit leidt veelal tot klachten van bewoners. Het verschil in geluid tussen een asfaltweg en klinkerweg is specifiek voor dit project in een quickscan nader onderzocht³. Daaruit blijkt dat:
 - Op basis van de nieuwe maximumsnelheid van 30 km/h en klinkers in keperverband de geluidsbelasting met ten hoogste 1,4 dB toeneemt. Omdat de geluidsbelasting met minder dan 1,5 dB toe zal nemen, is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Ook als dit een gezoneerde weg zou betreffen waren geen aanvullende maatregelen nodig;
 - Als de auto's in werkelijkheid circa 40 km/h zullen rijden, bedraagt de toename circa 1,9 dB. Dit zal redelijkerwijs niet tot ontoelaatbare hinder leiden;
 - Als de auto's 50 km/h zullen rijden, neemt de geluidsbelasting met 3,7 dB toe. Dit kan worden aangemerkt als een significante toename. Het is dus van belang de weg zodanig in te richten dat de auto's langzamer rijden. Als het wegdektype asfalt of stille klinkers wordt toegepast, bedraagt de toename bij alle rijsnelheden niet meer dan 1,5 dB.

In de quickscan wordt geadviseerd om in de nieuwe situatie asfalt of stille klinkers toe te passen omdat niet kan worden uitgesloten dat de auto's op de Hoofdweg sneller zullen rijden dan 40 km/h.

5.9 Wensen

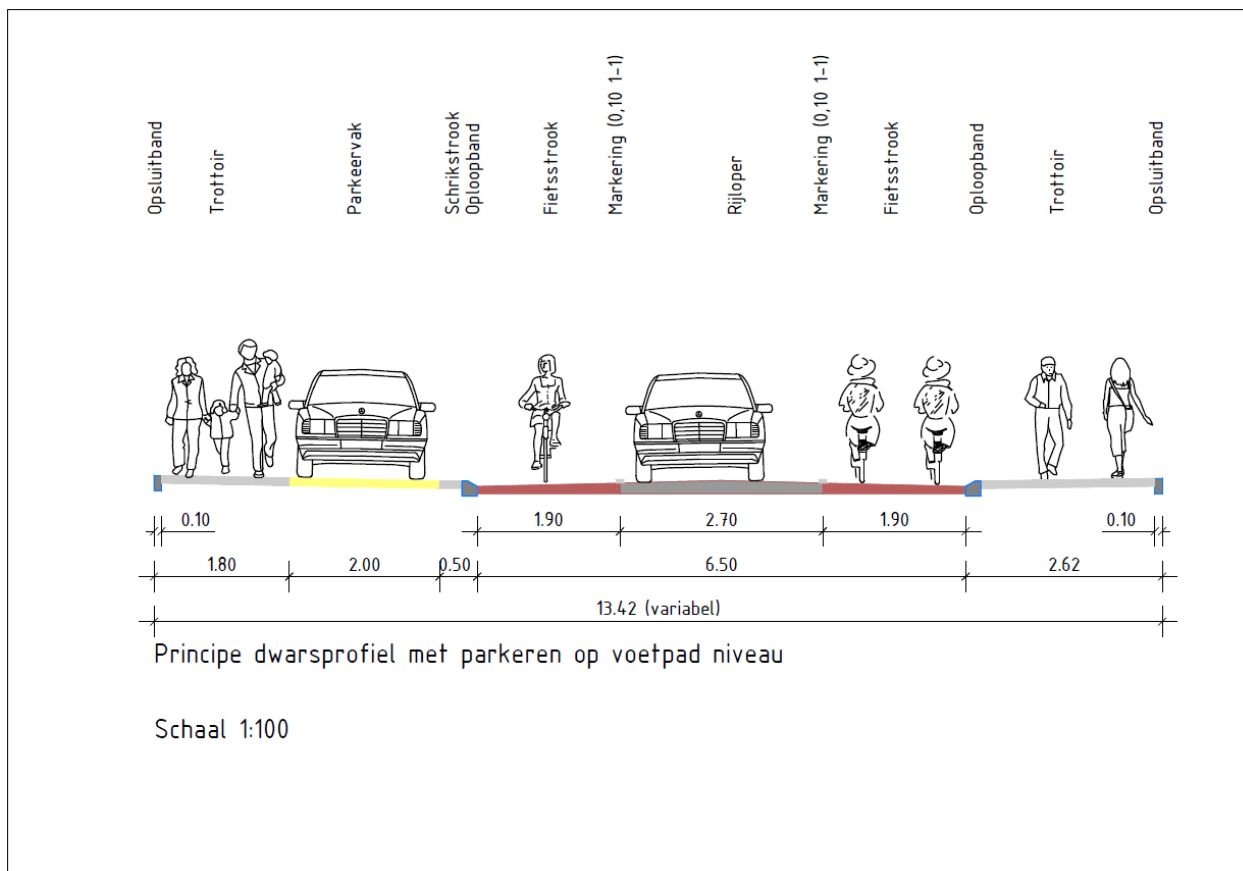
Naast de uitgangspunten verwoord in paragraaf 4.1 is er ook nog een aantal wensen dat een plek in het ontwerp moet krijgen:

- Het toevoegen van extra parkeerplaatsen waar dat mogelijk is. Dit parkeren is bedoeld voor klanten van bedrijven alsmede voor bezoek van aanwonenden van de Hoofdweg;
- Het toevoegen van groen danwel het groene karakter van de Hoofdweg versterken.

5.10 Dwarsprofiel Hoofdweg GOW30

Voor de Hoofdweg is een nieuw dwarsprofiel bepaald. Voor het bepalen van het dwarsprofiel voor de Hoofdweg is dus gebruik gemaakt van informatie uit de al uitgevoerde en lopende onderzoeken naar GOW30. Daarnaast is ook gebruik gemaakt van de verkeerskundige ontwerpexpertise van Royal HaskoningDHV en praktijkervaringen met gerealiseerde wegontwerpen in de gemeente Tynaarlo en in andere delen van Nederland. Dit heeft geleid tot het dwarsprofiel voor de Hoofdweg zoals is weergegeven in figuur 5.

³ Akoestisch quickscan reconstructie Hoofdweg Eelde, Ingenieursbureau Spreen, oktober 2021



Figuur 5: Dwarsprofiel Hoofdweg GOW30

Het dwarsprofiel in figuur 5 is het profiel op het smalste deel van de Hoofdweg tussen de perceelgrenzen. Op andere plekken is meer ruimte tussen de perceelgrenzen beschikbaar. In het wegprofiel staat voor de hele Hoofdweg de wegbreedte en indeling vast (rijbaan en, fietssuggestiestroken, samen 6.50m breed). Dit geldt ook voor de minimale maat voor het voetpad van 1,80m en de breedte voor de parkeer- of groenvakken van 2,0m. In geval van extra beschikbare breedte wordt het voetpad verbreed of extra groen aangelegd.

6 Toelichting ontwerp

6.1 Uitgangspunten vertaald naar wegontwerp

Op basis van de uitgangspunten en de overwegingen daarbij is het wegontwerp gemaakt. De basis vormde het dwarsprofiel uit figuur 5. Dat profiel is uitgewerkt over de volledige lengte van de Hoofdweg dat wordt heringericht. Vervolgens is maatwerk toegepast bij uitritten, voor parkeren, voor groen en voor de bushaltes. Het wegontwerp is opgenomen in bijlage 1.

6.2 Specifieke keuzes

Bushaltes

- Er zijn 3 locaties voor bushaltes: (na)bij het Novaplein, ten zuiden van de Henri Dunantweg en ten noorden van de Duinerlaan;
- Bij de bushalte aan de westzijde van Hoofdweg bij het Novaplein is geenabri ingetekend. De gewenste breedte van 3,50 meter⁴ is hier niet inpasbaar. Bovendien heeft de gemeente aangegeven dat een bushalte op deze locatie niet nodig is.

Parkeren

- In het ontwerp zijn 31 parkeerplaatsen opgenomen. In de huidige situatie zijn dat er 32. De 31 parkeerplaatsen zijn als volgt verdeeld over het tracé (zie tabel 4):

Wegvak (van noord naar zuid)	Aantal parkeerplaatsen	
	Huidige situatie	Ontwerp GOW30
Rotonde Legroweg - Novastraat	0	0
Novastraat - Raadhuislaan	0	0
Raadhuislaan-Henri Dunantweg / Tonckensweg	9 á 10 haaksparkerplaatsen 3 parkeerplaatsen (hnr 154/152) 5 parkeerplaatsen (hnr 144/142) 17 á 18 parkeerplaatsen subtotaal	18 langsparkerplaatsen
Dunantweg/Tonckensweg - Boerhaaveweg	22m+12m+24m (smalle) parkeerstrook => Circa 3 + 2 + 4 =9 parkeerplaatsen 22m (smalle) parkeerstrook => 3 parkeerplaatsen 12 parkeerplaatsen subtotaal	7 langsparkerplaatsen
Boerhaaveweg - Duinerlaan	0	0
Duinerlaan - Wieldraaiersteeg	0	1 langsparkerplaats

⁴ 1,40mabri + 2,10mvoetpad ASVV 10.4.3.3, vrije doorgangsbreedte

Wegvak (van noord naar zuid)	Aantal parkeerplaatsen	
	Huidige situatie	Ontwerp GOW30
Wieldraaiersteeg - Drostweg	0	6 langsparkerplaatsen
Totaal	29 á 30 parkeerplaatsen	32 parkeerplaatsen

Tabel 4: Locaties parkeerplaatsen Hoofdweg

Voetgangersoversteekplaatsen

- In het ontwerp is voorzien in vier voetgangersoversteekplaatsen ten opzichte van drie in de huidige situatie;
- De oversteekplaatsen bij het Novaplein, de Raadhuislaan en de Henri Dunantweg blijven gehandhaafd. Er komt een extra oversteekplaats bij de nieuwe bushalte ter hoogte van de Duinerlaan.

Kruispunt Duinerlaan

- In het ontwerp is de aansluiting van de Duinerlaan aangepast ten opzichte van de huidige situatie. Het heeft meerwaarde uit oogpunt van verkeersveiligheid om de Duinerlaan rechter op de Hoofdweg aan te sluiten. Het zicht op de Hoofdweg wordt daarmee verbeterd. Hiervoor is echter grondaankoop-grondruil nodig. Als er in die hoek meer ruimte komt dan is er ook meer ruimte om een fietsenstalling bij de bushalte in te passen.

7 Verbeeldingen Hoofdweg GOW30



Figuur 6: Visualisatie weginrichting Hoofdweg ter hoogte hnr 182/184

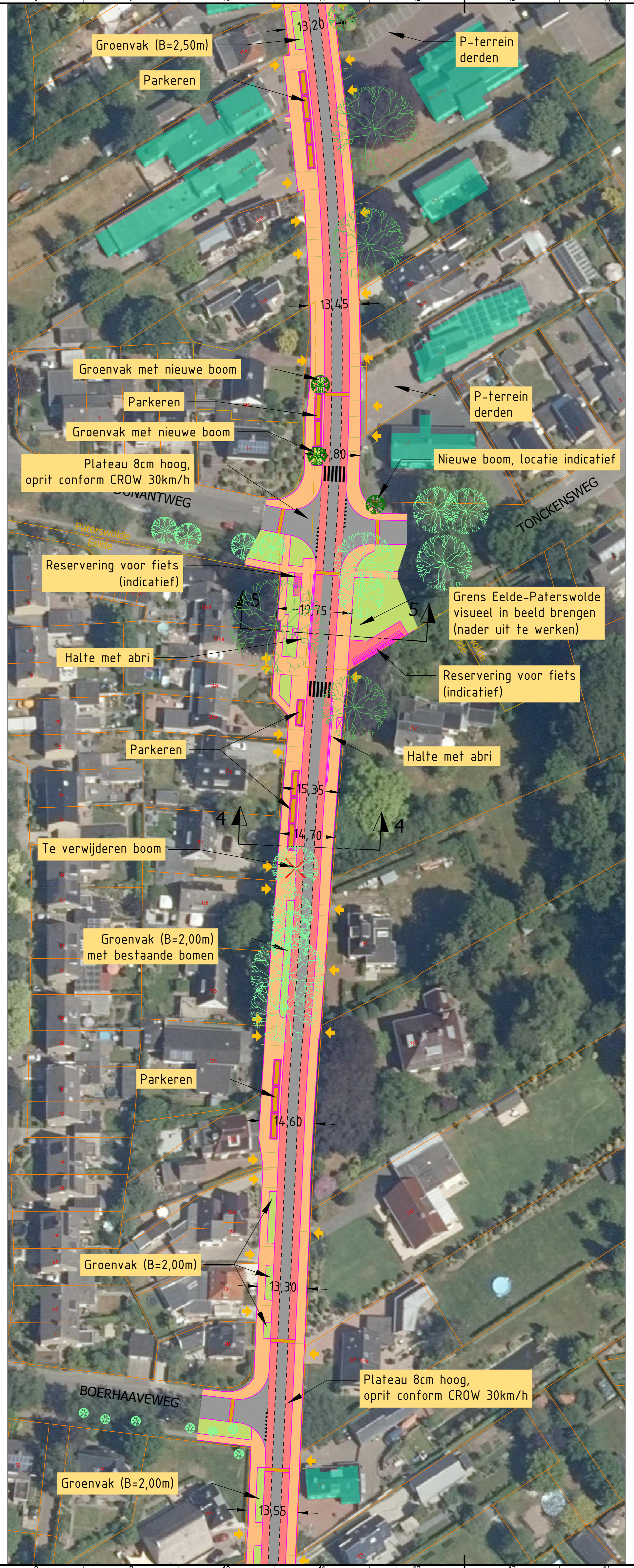
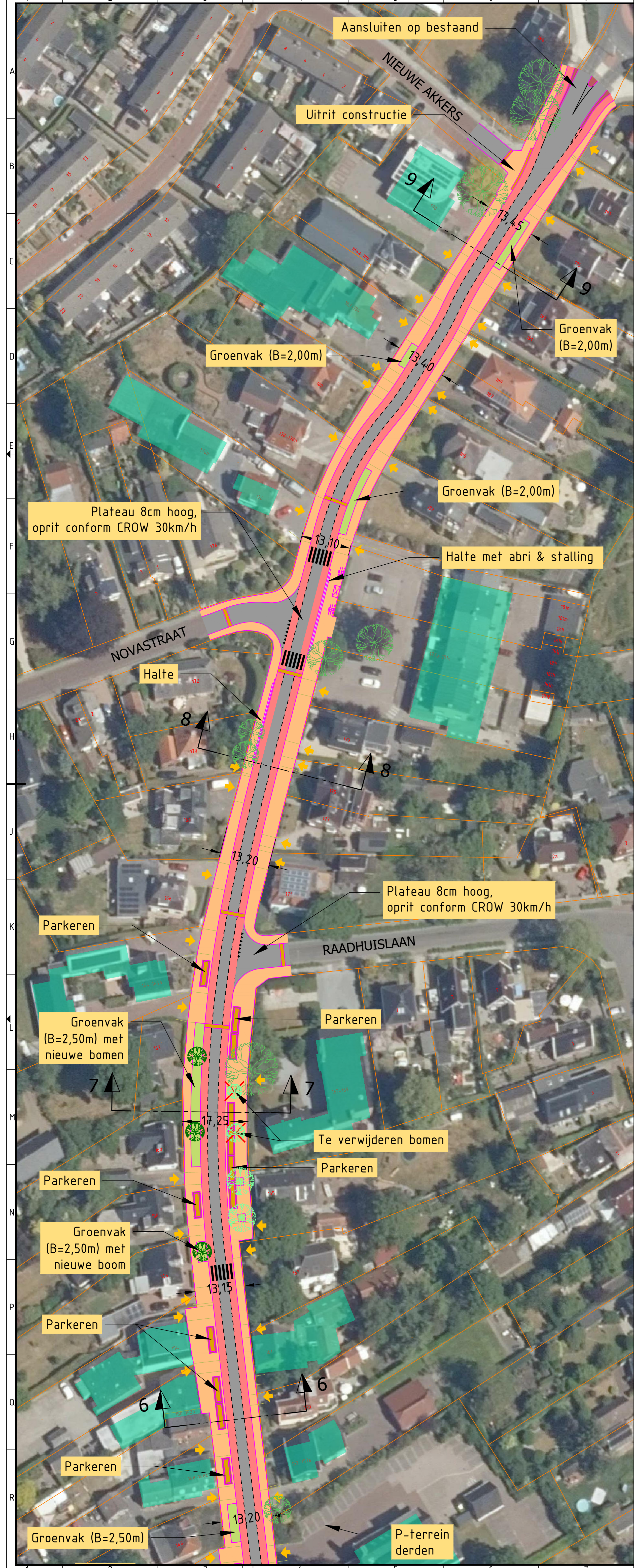


Figuur 7: Visualisatie weginrichting Hoofdweg ter hoogte hnr 152/161



Figuur 8: Visualisatie weginrichting Hoofdweg ten zuiden van de Henri Dunantweg

Bijlage 1: Wegontwerp en dwarsprofielen Hoofdweg GOW30





Legenda

- Rijbaan/rijloper
- Trottoir
- Fietsuggestiestrook
- Groenvak
- Parkeervak
- Bedrijf of winkel
- Uitrit
- Kadastergrens
- Grens Eelde-Paterswolde
- Bestaande boom (gemeente)
- Bestaande boom (particulier)
- Nieuwe boom
- Te verwijderen boom

3	J. Schouten	P. Traas	P. Traas	10-11-2021
4	J. Schouten	P. Traas	P. Traas	08-10-2021
5	J. Schouten	P. Traas	P. Traas	28-08-2021
6	J. Schouten	P. Traas	P. Traas	15-08-2021
7	J. Schouten	P. Traas	P. Traas	08-08-2021

opdrachtgever: Gemeente Tynaarlo
Eelde-Paterswolde

project: Reconstructie Hoofdweg
GOW 30 km/h

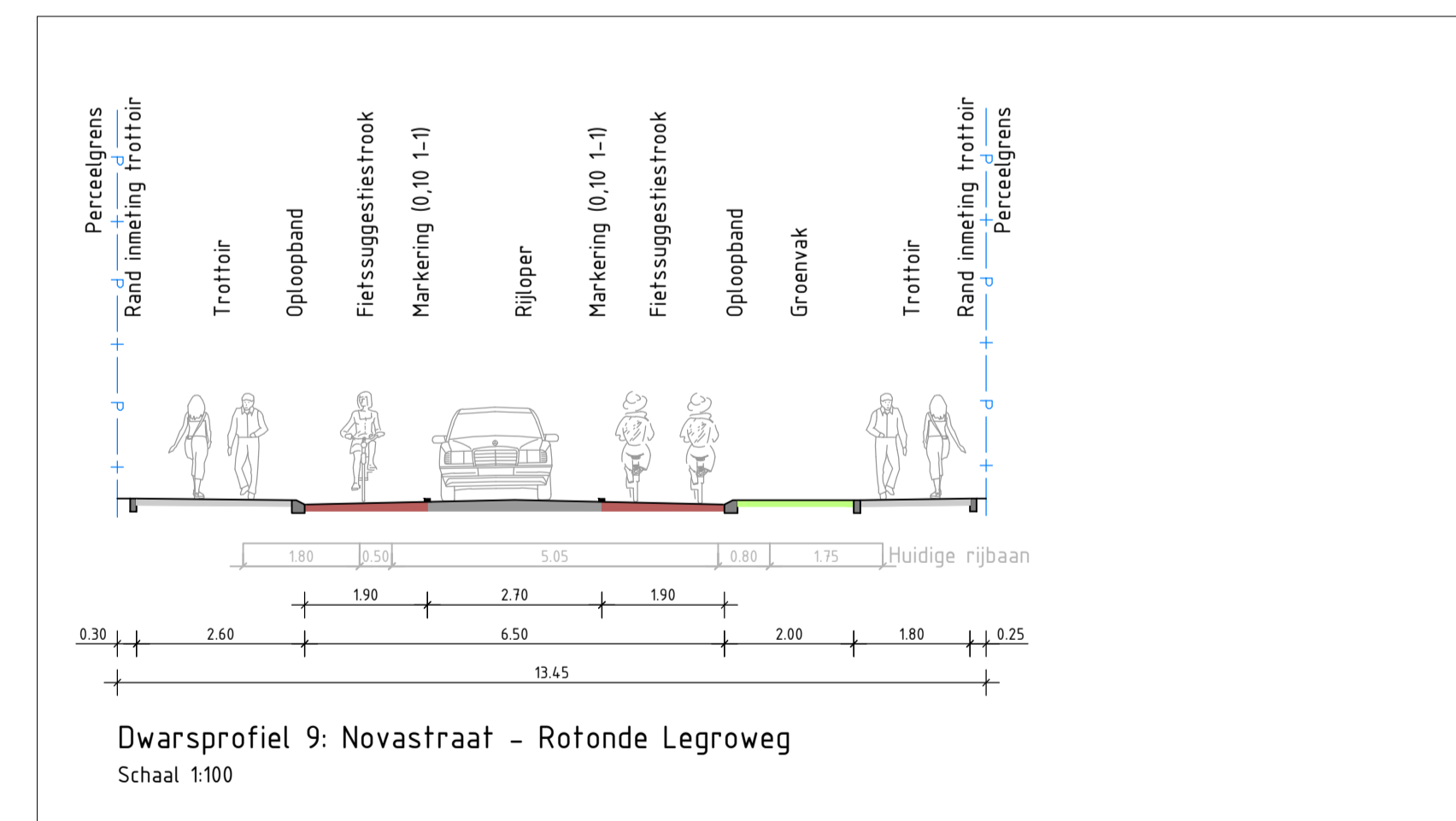
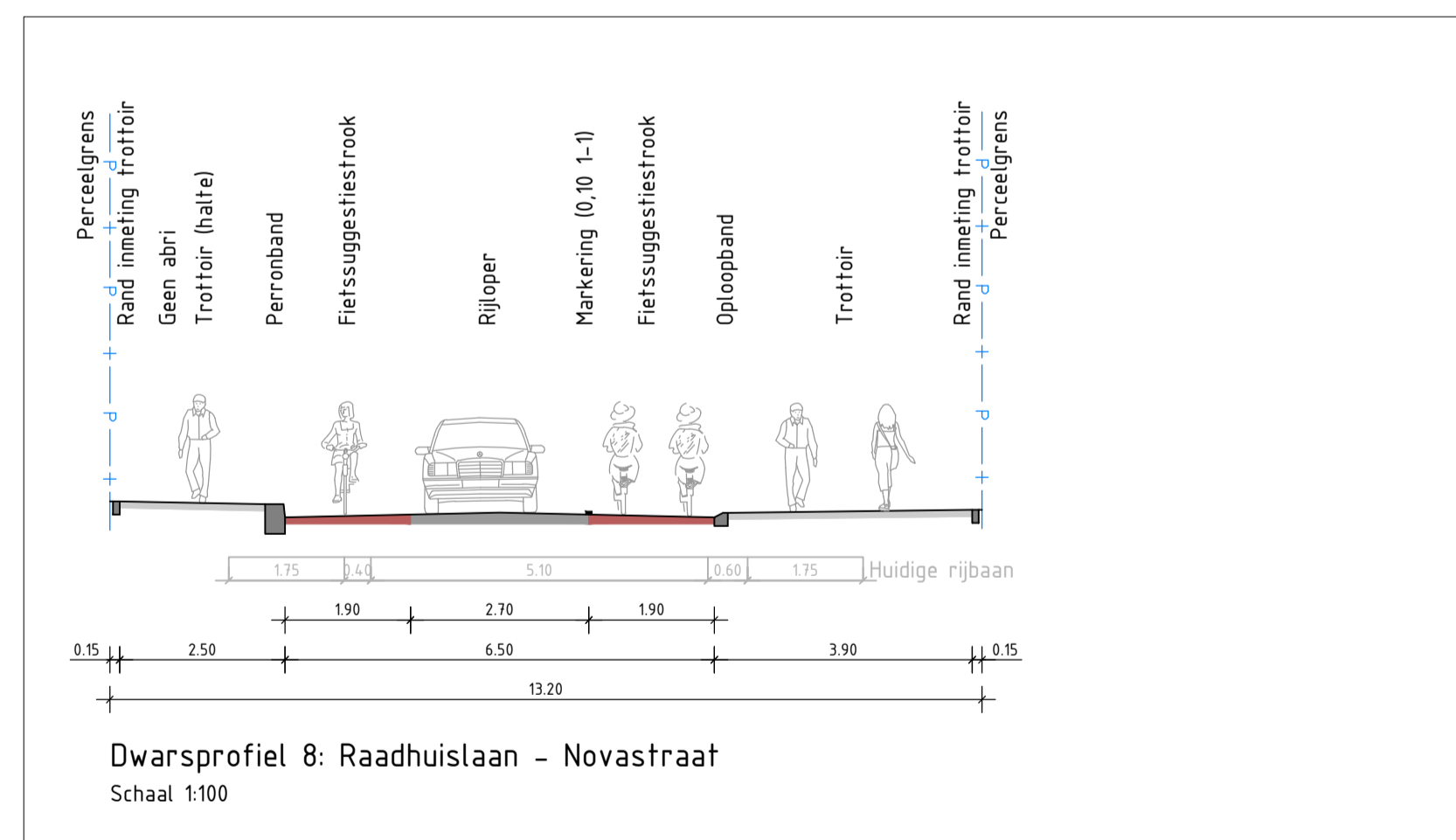
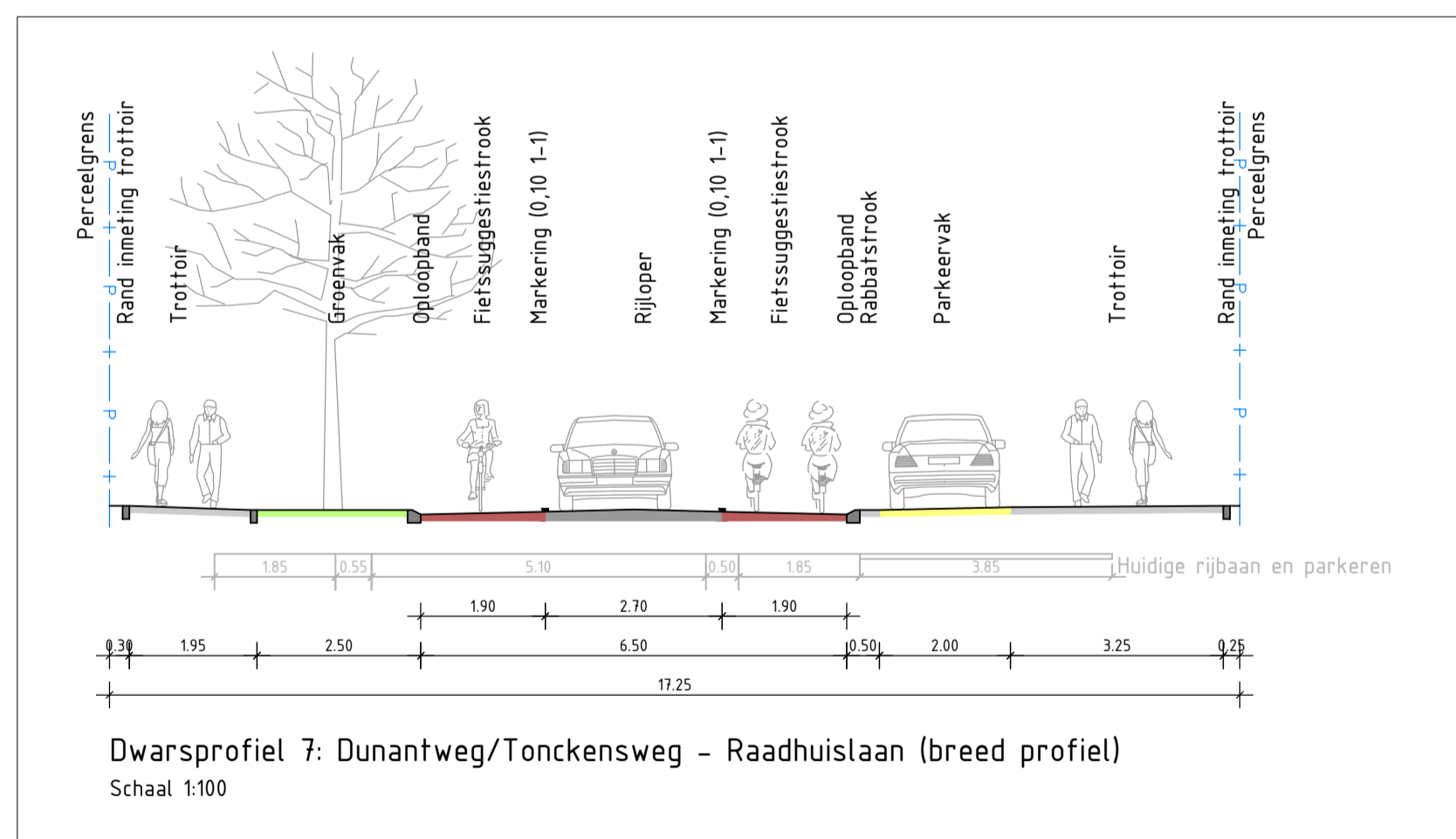
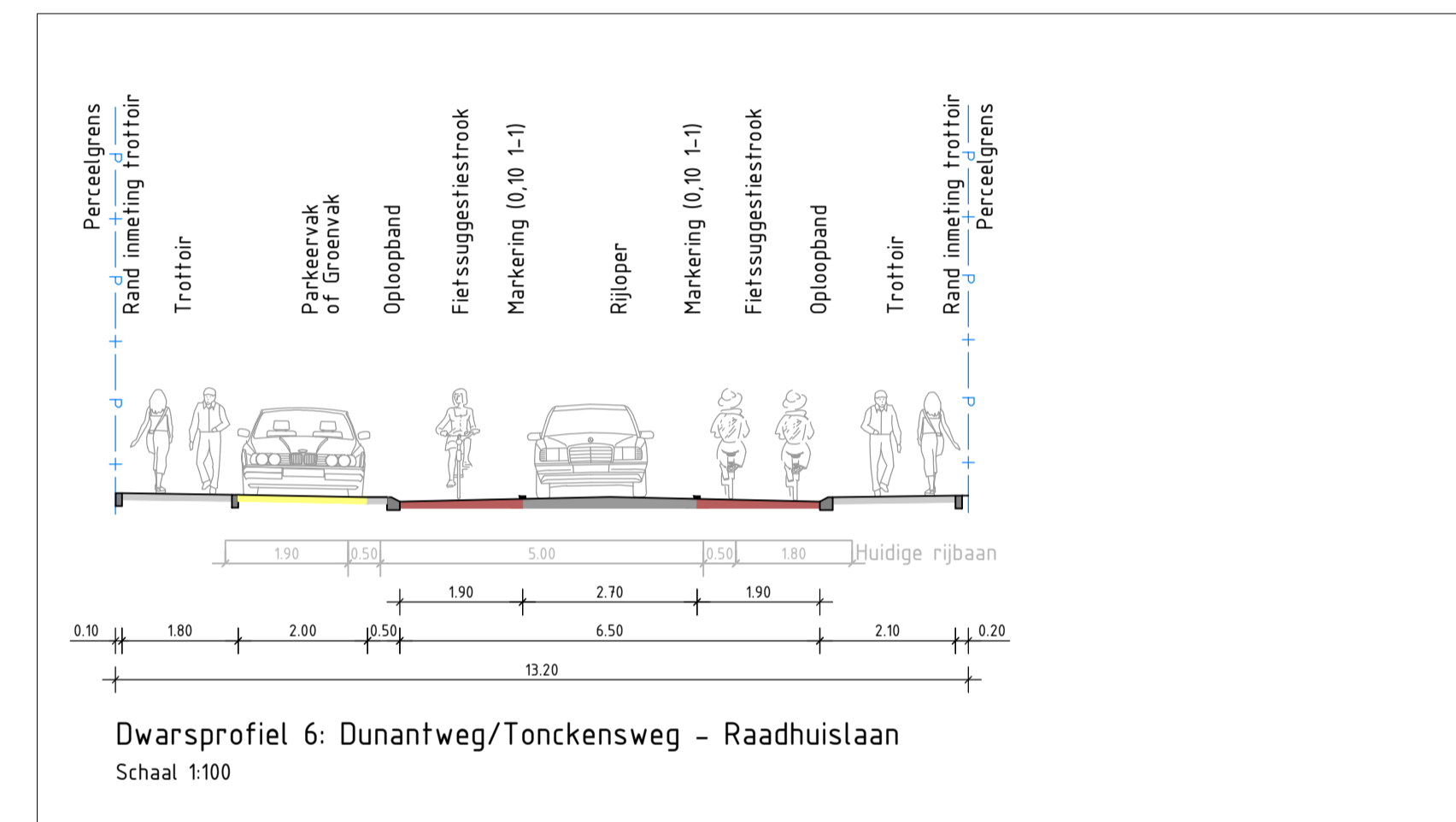
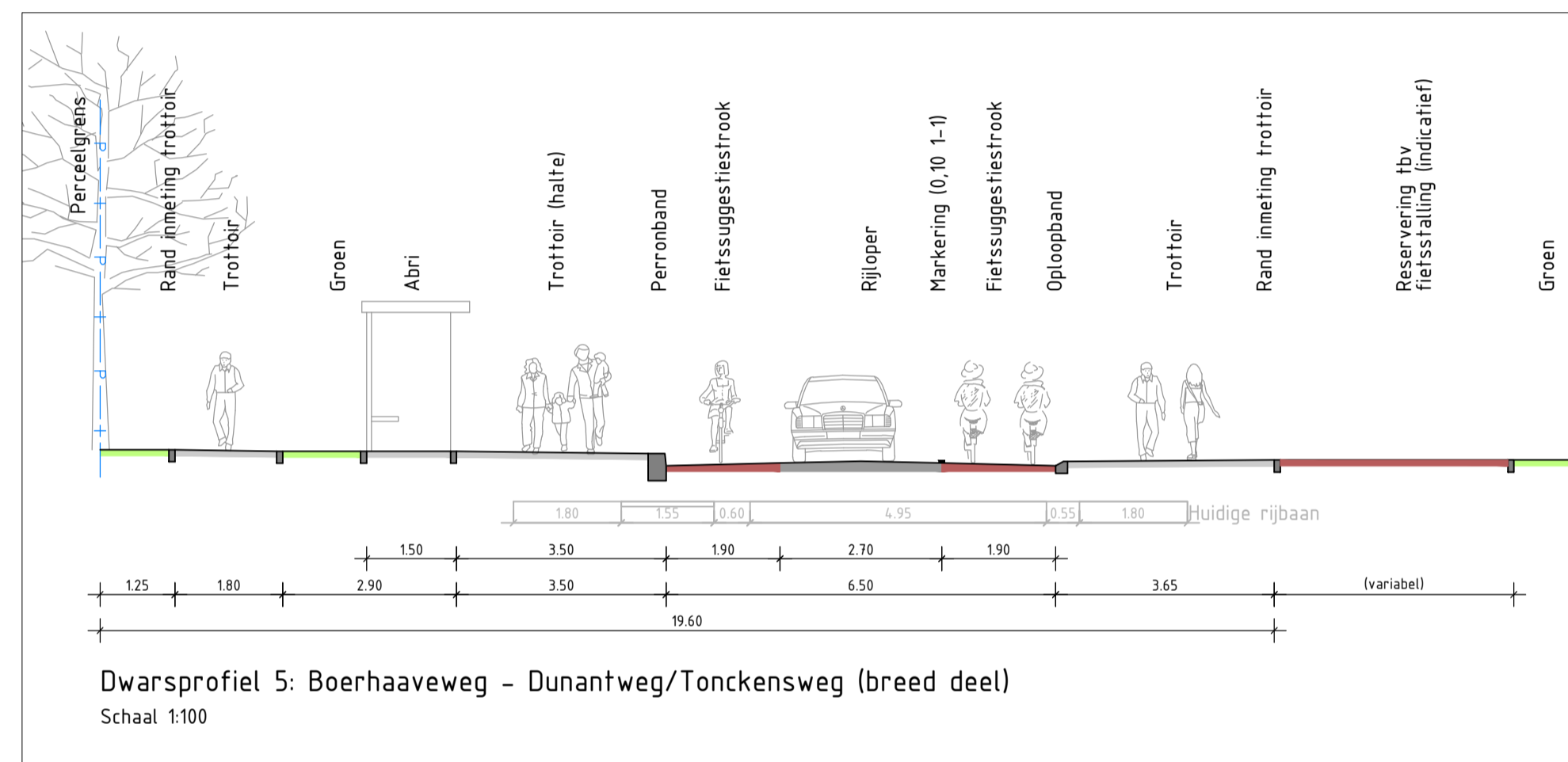
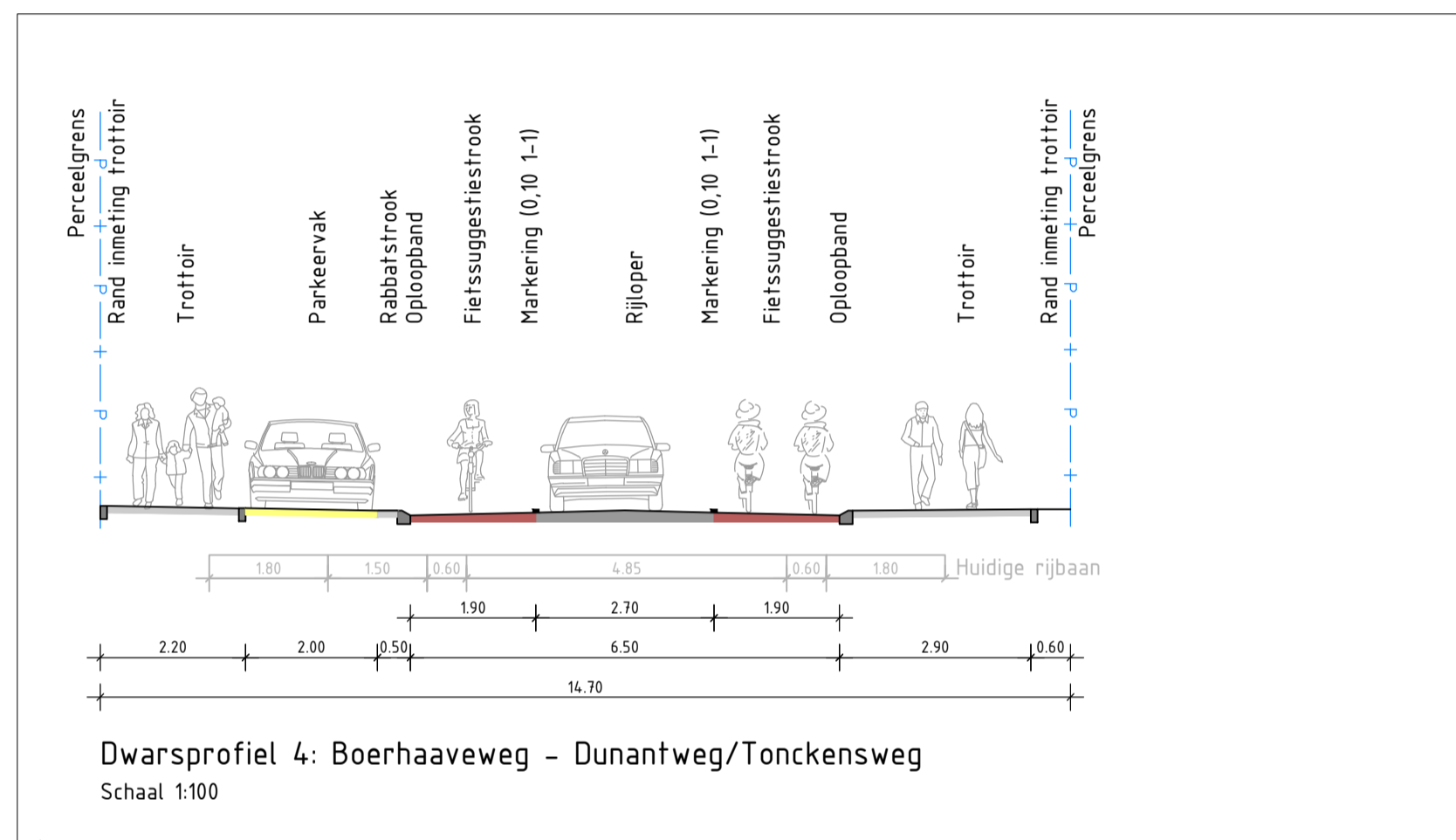
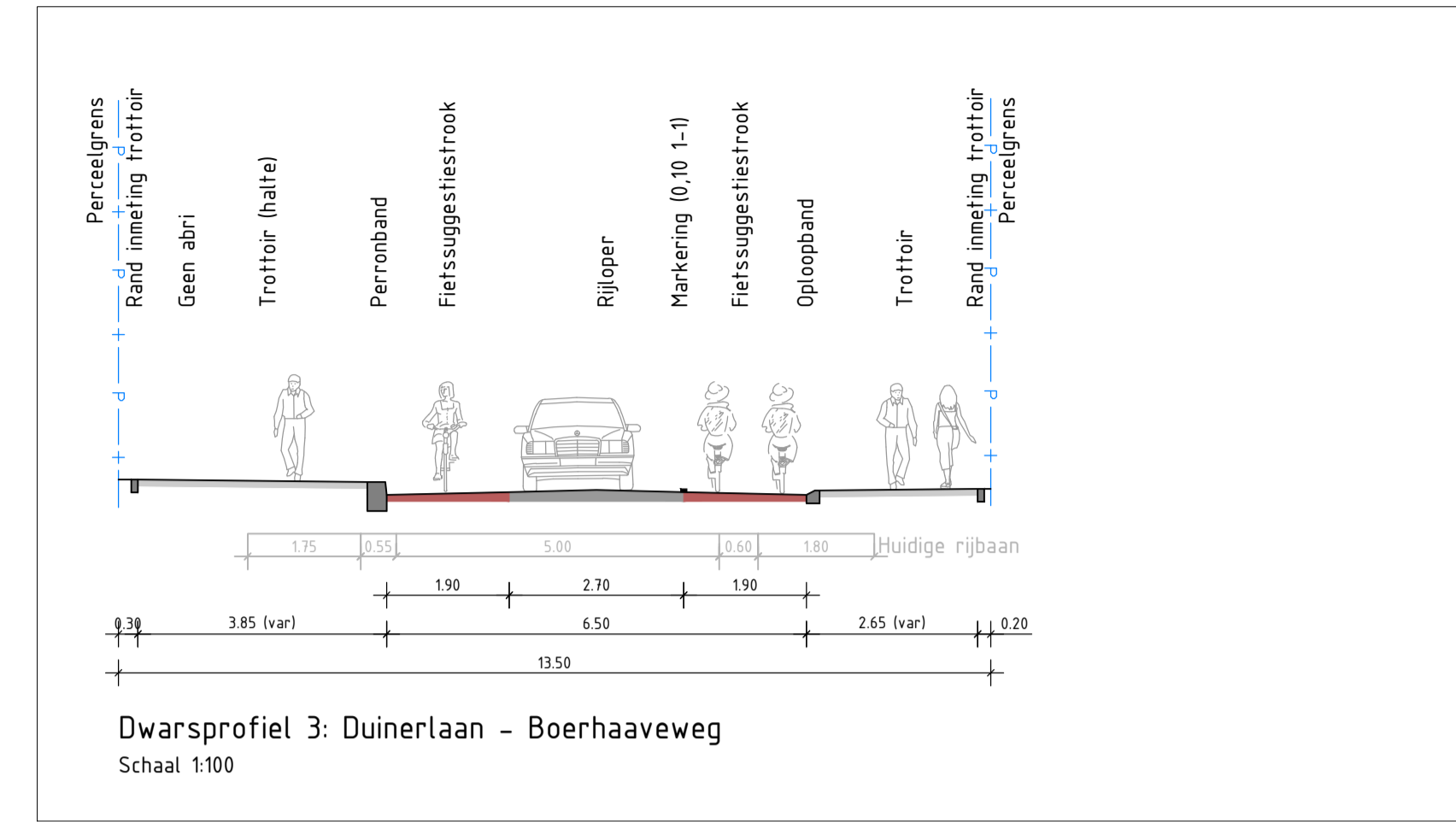
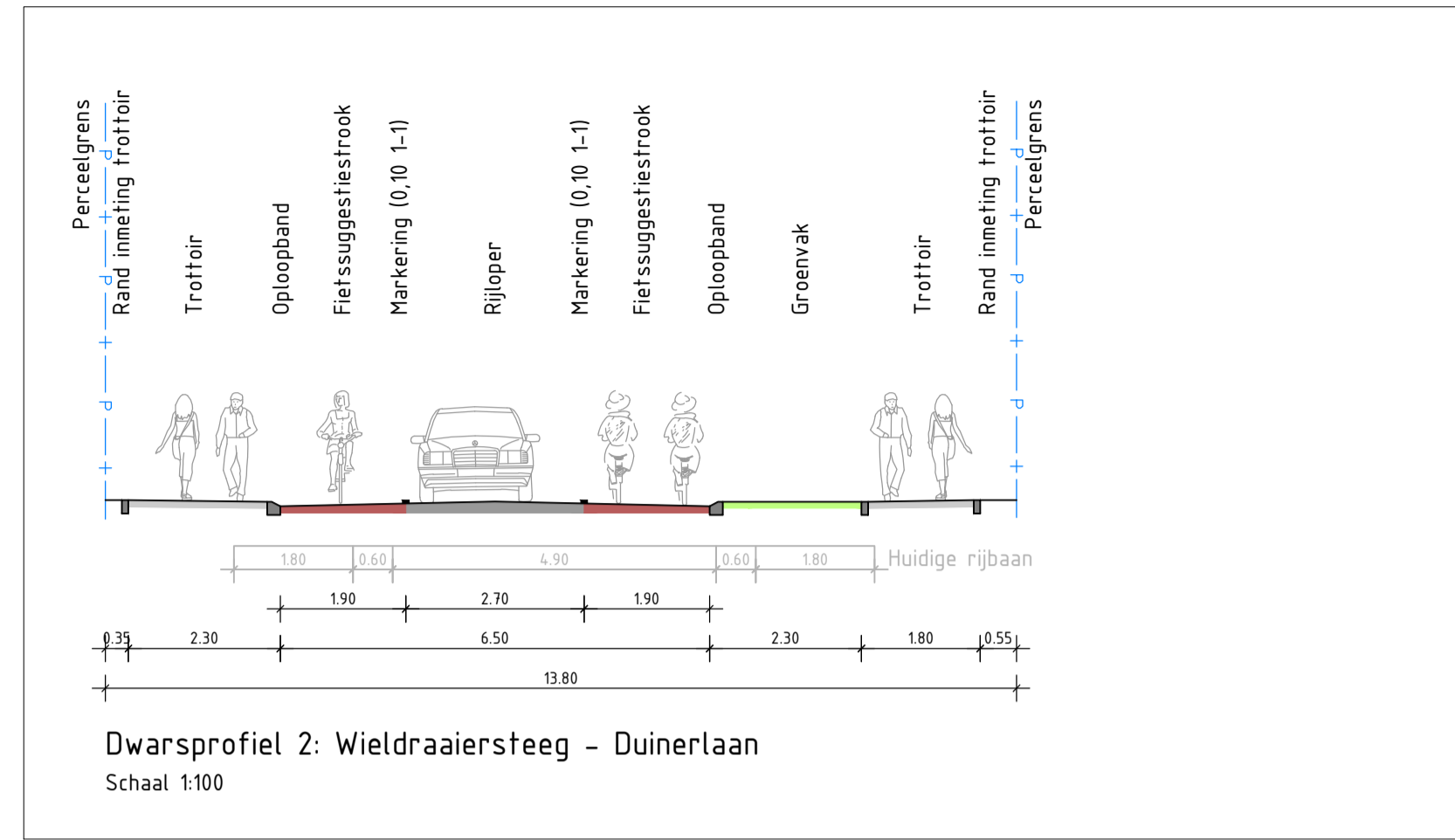
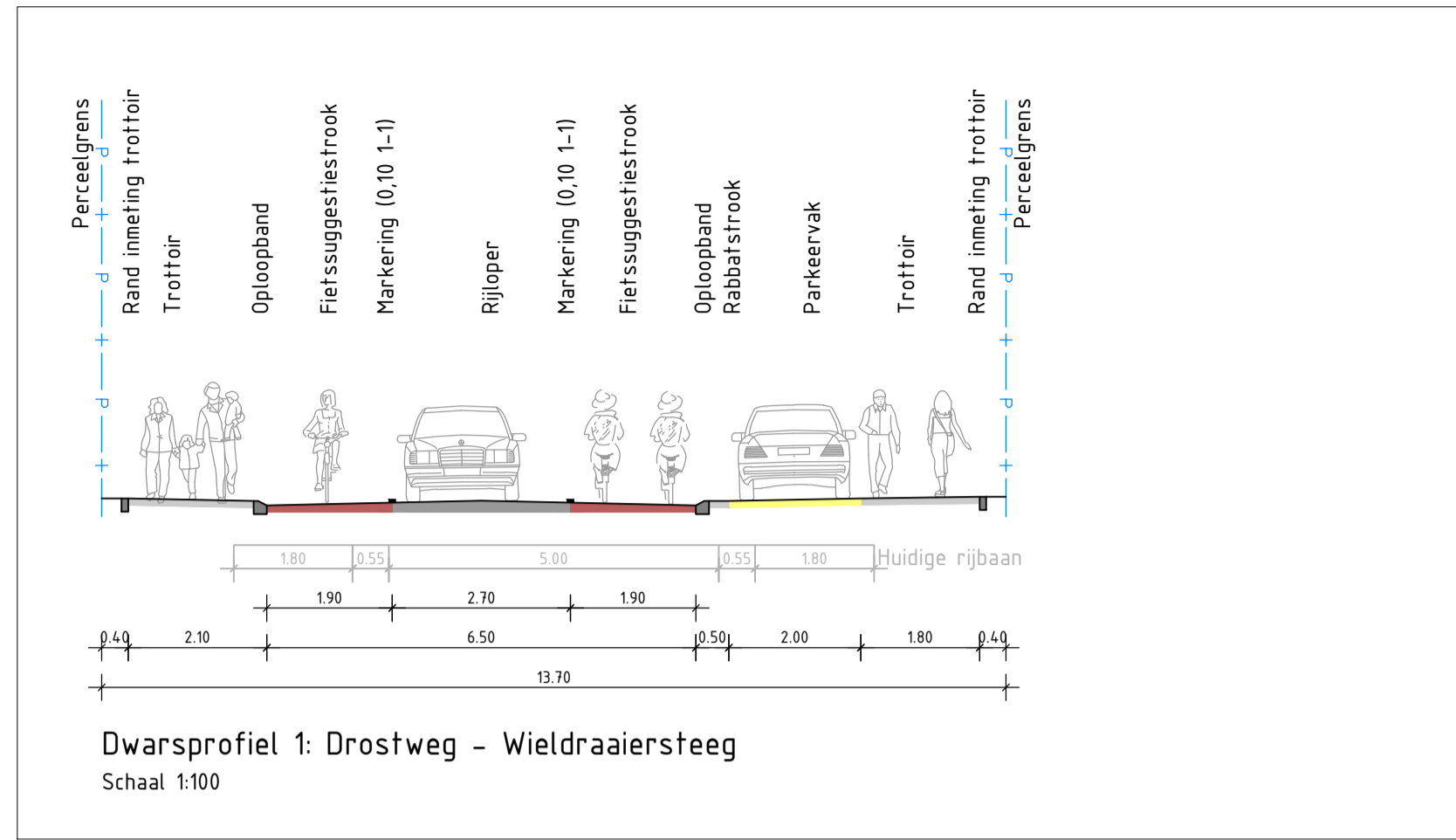
ontwerper: Schetsontwerp Situatie
Rijbaan 6,50m met fietsuggestiestroken



documentatie: Definitief

documentnummer: T&P-BI2201-6001

schaal: 1:500



2	Kleine aanpassingen	J. Schoulen	P. Traas	P. Traas	02-11-2021
1	Oversien	J. Schoulen	P. Traas	P. Traas	29-09-2021
0	Eerste uitgave	J. Schoulen	P. Traas	P. Traas	15-09-2021
revisie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
opdrachtgever					
Gemeente Tynaarlo Eelde-Paterswolde					
project					
Reconstructie Hoofdweg GOW 30 km/h					
omschrijving					
Dwarsprofielen Rijbaan 6,50m met fietsstroken					
documentstatus					
Concept					
documentversie					
projectnummer / tekeningnummer					
T&P-BI2201-6002					
formaat	schaal	fase	bladz.	van	
A0	1:500		1		

Tynaarlo - Reconstructie Hoofdweg GOW 30 km/h - Dwarsprofielen - Rijbaan 6,50m met fietsstroken - 15-09-2021 - 1:500 - A0 - 1 - 1