

## Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.  
Transport & Planning

Aan: Gemeente Tynaarlo  
Van: Royal HaskoningDHV  
Datum: 4 februari 2020  
Kopie: -  
Ons kenmerk: BH2108TPNT2002041121  
Classificatie: Projectgerelateerd

**Onderwerp: Verkeerskundige beoordeling herinrichting Hoofdweg Eelde**

---

### 1. Inleiding

De gemeente Tynaarlo heeft plannen gemaakt voor de herinrichting van de Hoofdweg in Eelde tussen de rotonde met de aansluiting burgemeester J.G. Legroweg en de Drostweg. In het herinrichtingsplan heeft de gemeente ook reacties verwerkt die zijn benoemd tijdens een bijeenkomst in februari 2018. Daarbij heeft de gemeente de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De functie van de weg is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur;
- De weg is deel van een HOV-route (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) voor streekbussen.

Verder is van belang dat de positie van de fietser verbetert. De bestaande fietsvoorzieningen langs de Hoofdweg is in 2017 beoordeeld door het Dagblad van het Noorden als het slechtste fietspad van Drenthe. De provincie Drenthe heeft een BDU-bijdrage toegezegd voor het herinrichtingsplan.

Deze wegindeling voor de herinrichting komt overeen met die van de al heringerichte Hoofdweg ten noorden van de rotonde met de aansluiting burgemeester J.G. Legroweg. De gemeente heeft het concept herinrichtingsplan gecommuniceerd naar belanghebbenden (bewoners, winkeliers, eigenaren van bedrijven). Op basis van de toelichting is er discussie ontstaan over:

- Parkeren op de rijbaan in relatie tot de beschikbare wegbreedte. Belanghebbenden geven aan dat de resterende wegbreedte te smal is om te parkeren op de rijbaan; één rijstrook zal door een geparkeerd voertuig worden “geblokkeerd”;
- De maximumsnelheid van 50 km/uur. Door belanghebbenden wordt gepleit voor een maximumsnelheid van 30 km/u met een weginrichting die daarbij hoort;
- De oversteekbaarheid. Belanghebbenden geven aan dat het moeilijker wordt om over te steken;
- Busroute. Belanghebbenden zijn van mening dat de nieuwe busroute tot extra hinder voor aanwonenden langs de Hoofdweg leidt, omdat de bus nu nog niet over dit deel van de Hoofdweg rijdt.

In het verlengde van de discussie met belanghebbenden, zijn er ook vragen ontstaan bij raadsleden over de herinrichting.

### 2. Doel van deze notitie

De gemeente wil de opmerkingen die door belanghebbenden zijn gemaakt serieus beschouwen. Daarom heeft de gemeente Royal HaskoningDHV gevraagd om objectief en onafhankelijk kritisch de herinrichtingsplannen voor de Hoofdweg te beoordelen. De bevindingen uit deze notitie vormen input voor gesprekken met belanghebbenden en de gemeenteraad.

In de notitie gaan wij in op de samenhang tussen wegfunctie, weginrichting en gebruik van de Hoofdweg. Deze samenhang is de basis om te komen tot een Duurzaam Veilig wegennet.

### 3. Samenhang wegfunctie, weginrichting en gebruik van de weg

#### 3.1 Huidige situatie

##### *Wegfunctie*

- De Hoofdweg verbindt van oudsher Eelde en Paterswolde met elkaar en met Groningen. Het deel waarvoor het herinrichtingsplan is gemaakt heeft in de wegencategorisering de functie gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur, aansluitend bij die wegfunctie.
- Het aansluitende deel van de Hoofdweg ten noorden van de rotonde met de burgemeester J.G. Legroweg heeft ook een wegfunctie gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur.
- Het aansluitende zuidelijke deel van de Hoofdweg tussen de Drostlaan 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 straks 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 langs de hele lengte waarvoor het herinrichtingsplan is gemaakt .

##### *Weginrichting*

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

- 1 Tussen de rotonde met de burgemeester J.G. Legroweg en de Novastraat (figuur 1). Het asfalt is hier 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 tijdelijk verlaagd. De woningen en bedrijven worden rechtstreeks op de Hoofdweg ontsloten.



Figuur 1: Beeld huidige inrichting

- 2** Hoofdweg tussen de Novastraat en de Henri Dunantweg (figuur 2). Het asfalt (met strekklag) is hier 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 fietsuggestiestroken. 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 5,20 meter breed. Daarnaast ligt aan weerszijden een strekklag in afwijkende kleur met een breedte van 0,50 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 fietsuggestiestroken. 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

#### Gebruik van de weg

- Uit verkeerstellingen in de periode 19 november – 3 december 2019 blijkt (zie tabel 1):

Wegvak	Motorvoertuigen per etmaal werkdag	Middelzware plus zware vrachtwagens werkdag	Aantal fietsers	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

- Op de Hoofdweg tussen de Raadhuislaan en Henri Dunantweg rijdt buslijn 9 (Station Noord – De Punt) met een frequentie van 1-2 keer per uur.

#### Conclusie

De Hoofdweg heeft, over het deel waarvoor het herinrichtingsplan is gemaakt, drie verschillende inrichtingsvormen. Er is daarmee geen sprake van een uniforme inrichting. In het wegprofiel zijn, binnen de beschikbare ruimte, aparte ruimtes aanwezig voor (vracht)auto's, parkeren, fietsers en voetgangers. Deze aparte ruimtes passen bij de toegekende functie van gebiedsontsluitingsweg. Er is echter onvoldoende ruimte beschikbaar om de weg conform het ideaalprofiel van een gebiedsontsluitingsweg in te richten. De bestaande fietsvoorzieningen hebben ook geen formele status als fietspad of fietsstrook.

Het gebruik van de weg voor wat betreft aantallen motorvoertuigen (van 4.800 tot 6.700) en fietsers (circa 1.000) alsmede snelheid (V85 rond de 50 km/uur) en busroute (over een deel van de Hoofdweg) is in overeenstemming met de functie van de weg. Echter, bij voorkeur wordt parkeren bij gebiedsontsluitingswegen naast de rijbaan gesitueerd en is het aantal perceelaansluitingen beperkt. Parkeren op de rijbaan gaat in de huidige situatie ten koste van de voorziening voor fietsers. Qua gebruik is er blijkbaar meer behoefte aan parkeren dan er nu mogelijk is op eigen terrein, in parkeerhavens of in zijstraten. Of die parkeerruimte is er wel, maar op te grote afstand van de bestemming. Parkeren is daarmee een versturende factor in de noodzakelijke samenhang tussen wegfunctie, weginrichting en het gebruik van de weg. Parkeren op de rijbaan is overigens niet verboden.

### 3.2 Situatie na herinrichting

#### *Wegfunctie*

In het herinrichtingsplan is de wegfunctie onveranderd en blijft gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. De functie voor aanliggende woningen en bedrijven verandert niet.

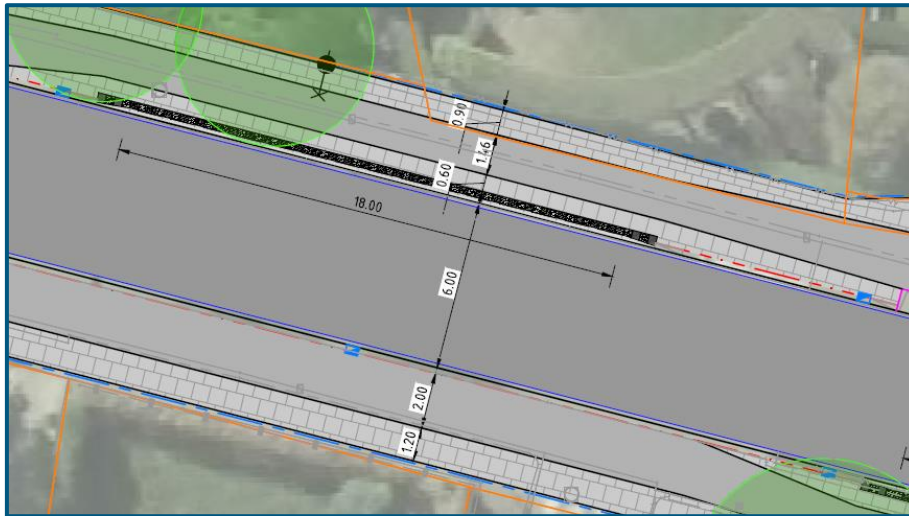
#### *Weginrichting*

Qua indeling van de beschikbare ruimte gaat de gemeente voor de herinrichting uit van (zie figuren 5 en 6):

- Een hoofdrijbaan van 6,00 meter;
- Een (formeel met bebording geregeld) fietspad aan weerszijden van de rijbaan van 2,00 meter, bij uitritten en bushaltes versmald tot 1,45 meter;
- Een voetpad van 1.20 meter komt naast het fietspad, met plaatselijke versmallingen tot 0,90 meter ter plaatse van bushaltes;
- Het fiets- en voetpad liggen hoger dan de rijbaan;
- Parkeren vindt plaats op eigen terrein van aanliggende percelen, in aan te leggen parkeerhavens, in zijstraten of op de rijbaan;
- Woningen en bedrijven worden rechtstreeks op de Hoofdweg ontsloten.



Figuur 5: Standaardprofiel Hoofdweg



Figuur 6: Profiel ter plaatse van bushalte

#### Gebruik van de weg

- Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat het aantal motorvoertuigen per etmaal of het aandeel vrachtverkeer wezenlijk veranderd ten opzichte van de huidige situatie als gevolg van de herinrichting;
- In de nieuwe situatie is de rijbaan aan weerszijden “opgesloten” tussen banden. De totale wegbreedte is daarmee smaller dan in de huidige situatie (nu: rijbaan, strekstrook, fietsvoorziening). Dit zal naar verwachting een positief effect hebben op de rijnsnelheid. Echter, fietsers rijden niet meer op de rijbaan en er is een nieuw wegdek. Hierdoor kan de rijnsnelheid toenemen. Beide effecten zullen elkaar naar verwachting opheffen.
- Na herinrichting wordt de Hoofdweg aantrekkelijker als fietsroute door de duidelijker positie van de fietser. Hierdoor kan het aantal fietsers toenemen;
- Als de herinrichting conform het herinrichtingsvoorstel gereed is, verandert de buslijn over de Hoofdweg in een HOV-lijn (Q-link Paars) tussen Groningen Hoofdstation en De Punt. De frequentie waarin bussen van deze HOV-lijn rijden is 2 tot 4 keer per uur. Dit betekent dat er vaker en over een langer deel een bus over de Hoofdweg rijdt.

#### Conclusies en overweging

Uitgaande van de toegekende wegfunctie gebiedsontsluitingsweg is het herinrichtingsvoorstel een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. De belangrijkste reden daarvoor is de duidelijker scheiding tussen rijbaan en fietspad. De samenhang tussen wegfunctie, inrichting van de weg en het gebruik van de weg wordt daarmee versterkt. Echter, er is in het nieuwe profiel maar op een aantal plekken de mogelijkheid om parkeren langs de rijbaan mogelijk te maken. Bij voorkeur wordt bij een gebiedsontsluitingsweg naast de rijbaan geparkeerd. Dit verandert dus nauwelijks ten opzichte van de huidige situatie. Ook verandert het aantal en de manier van ontsluiten van de woningen en bedrijven op de Hoofdweg niet. Binnen de beschikbare ruimte is gekozen voor het verbeteren van de positie van de fietser. Hiermee wordt de functie van de Hoofdweg als belangrijke fietsroute (circa 1.000 fietsers per etmaal) bevestigd.

Geadviseerd wordt om de parkeerbehoefte over het her in te richten deel van de Hoofdweg beter te inventariseren: waar ligt de exacte parkeerbehoefte en om hoeveel parkeerplekken gaat het? Als dat bekend is, kan gezocht worden naar oplossingen om te voorzien in die parkeerbehoefte, bij voorkeur in overleg met de betreffende belanghebbenden. De oplossing is naar onze mening op de volgende manieren mogelijk: (extra) parkeervakken direct bij de bestemming, (extra) parkeervakken op iets grotere afstand of (extra) parkeervakken in zijstraten. Op die manier wordt het maximale gedaan om te voorzien in de parkeerbehoefte. Er zal naar verwachting op deze manier niet in de volledige behoefte kunnen worden voorzien. Als gevolg van de beperkt beschikbare breedte tussen de perceelgrenzen aan weerszijden van de weg en dit wegprofiel zal het dus blijven voorkomen dat voertuigen op de rijbaan staan geparkeerd. Dit gaat echter niet meer ten koste van de positie van de fietsers.

Met betrekking tot de wens van belanghebbenden voor een maximumsnelheid van 30 km/uur (erftoegangsweg) geven wij nog het volgende in overweging. Over de Hoofdweg rijden dagelijks circa 1.000 fietsers. Verder varieert de intensiteit van 4.800 tot 6.200 motorvoertuigen per etmaal met een aandeel vrachtverkeer (middelzwaar + zwaarverkeer) van zo'n 2,5%. Voor wat betreft het aantal motorvoertuigen is 6.000 per etmaal een bovengrens voor erftoegangswegen. De Hoofdweg zit dus deels in het "grijze" gebied tussen een gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg, maar deels daar ook onder. Het is echter vooral het aantal fietsers dat naar onze mening de functie van gebiedsontsluitingsweg met een aparte fietsvoorziening rechtvaardigt. Ook past die functie beter bij een weg met een belangrijke functie als busroute. Als de functie erftoegangsweg uitgangspunt zou zijn, dan hoort daar een andere indeling van de ruimte tussen de perceelsgrenzen bij. Bij een erftoegangsweg is er geen aparte voorziening voor fietsers (ze rijden dan op de rijbaan) en is de rijbaan smaller. Parkeren vindt dan plaats op de rijbaan. Bij de functie erftoegangsweg hoort naar onze mening dan ook een andere weginrichting.