



Kaders en uitgangspunten herinrichting Hoofdweg Eelde

Besluitvorming

De gemeenteraad heeft op 25 mei 2021 op voorstel van het college het volgende besloten:

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

Verkeerskundig advies

Door verkeerskundig bureau RoyalHaskoning DHV is een analyse en een passend ontwerp gemaakt van een GOW30. De (concept) ontwerpnota d.d. 7 december 2021, met daarin de uitgangspunten en overwegingen van het ontwerp staan op de website. In het ontwerp is rekening gehouden met de nieuwe busroute.

Busroute

Het OV-bureau is verantwoordelijk voor het hele vervoersnetwerk in Noord-Nederland. De keuze van de busverbindingen wordt door hen bepaald. Het OV-bureau en de gemeente zijn al langere tijd met elkaar in overleg om de busroute van en naar Eelde te verbeteren door via snellere routes een aantrekkelijke verbinding te maken. Hierdoor gaan meer reizigers gebruik maken van de bus en kan de frequentie omhoog.

De landelijke tendens is om de busroutes te strekken. Het verplaatsen van de busroute naar de Legroweg is theoretisch mogelijk, maar vervoerskundig niet wenselijk vanwege de langere voortransporttijd (huis – bushalte). Een afstand tot de halte van de bus tot 1 km is nog acceptabel. Afstanden van meer dan een kilometer zijn te groot, dat zou bij de route via de Burg. Legroweg ontstaan.

Bushaltes en –voorzieningen

Het aantal bushaltes en de locaties is in overleg met het OV-bureau bepaald. De afstand tussen de haltes moet niet te groot zijn en de haltes moeten op logische plekken liggen waar mensen makkelijk kunnen komen. Hierbij is rekening gehouden met de loop- en fietsafstanden. Fietsenstallingen plaatsen we zo dicht mogelijk bij de bushaltes, om te voorkomen dat fietsen overal worden neergezet. De Abri's worden geplaatst in de rijrichting Groningen (oostkant), met uitzondering van de bushalte bij de Henri Dunantweg. Deze keuze is gemaakt omdat de haltes aan de westkant met name de uitstaphaltes zijn en een abri minder noodzakelijk is. De bushaltes bij het kruispunt Henri Dunantweg en Burg. Tonckensweg worden beschouwd als de hoofd bushaltes langs de route. Het type Abri staat vast en is uniform binnen de provincie Drenthe.

Trillingen

Volgens het OV-bureau voldoen alle bussen aan de maximaal toegestane aslasten die gelden voor de openbare weg en zijn de bussen RDW goedgekeurd. Of omwonenden trillingen ervaren, hangt vooral af van de kwaliteit van de verharding, de ondergrond en eventuele funderingen van de weg. Ook plateaus en met name de vorm van het plateau kunnen van invloed zijn. Drempels passen we vanwege hun vorm niet meer toe. De ligging van de plateaus is zo uitgekozen dat deze ter hoogte van de bushaltes worden gesitueerd met een maximale hoogte van 8cm, passend bij een 30km weg. Uit metingen blijkt dat trillingen minder optreden bij lagere snelheid. Op locaties bij haltes is de snelheid van de bus het laagst.

Op basis van de geplande werkzaamheden zal een gespecialiseerd bureau een advies geven over vooropnames en het plaatsen van trillingsmeters. Na advisering zal een externe partij alle panden in beeld brengen en met name alle onvolkomenheden. Deze bouwkundige nulmetingen worden via een notariële akte bij de notaris gedeponneerd.

Geluidsoverlast

In oktober 2021 is een akoestische quick scan uitgevoerd. Op basis van de wettelijke rijsnelheid van 30 km/h en klinkers in keperverband neemt de geluidsbelasting met ten hoogste 1,4 dB toe. 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. Een weg met een wettelijke rijsnelheid van 30km/h heeft van rechtswege geen zone. De herinrichting hoeft dan ook niet te worden getoetst aan de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het wenselijk om wel inzage te hebben in de eventuele toename van de geluidsbelasting. De quickscan is uitgevoerd op basis van ruwe data en de resultaten en dient als indicatief te worden aangemerkt. Met name de absolute geluidsbelastingen zullen nog wijzigen als wordt uitgegaan van de werkelijke verkeersintensiteiten op alle wegvakken.

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. Aangezien niet kan worden uitgesloten dat de auto's op deze doorgaande weg wel harder zullen rijden dan 40 km/h, wordt geadviseerd in de nieuwe situatie asfalt of stille klinkers toe te passen.

Optie afsluiten Duinerlaan

Om de overzichtelijkheid op dit kruispunt verder te vergroten was in het schetsontwerp de optie opgenomen om de aansluiting van de Duinerlaan op de Hoofdweg af te sluiten voor autoverkeer. Dit is een ingrijpende maatregel. Deze optie is bij het voorlopig ontwerp verder onderzocht. Het afsluiten voor autoverkeer heeft wellicht voordelen, maar deze zijn niet groot. Objectief gezien is er geen sprake van een verkeersonveilige situatie. Bovendien is de Duinerlaan de aanrijroute van de brandweer bij calamiteiten in Eelde.

Wel is in het ontwerp 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 grond-aankoop nodig. Als er in die hoek meer ruimte komt dan is er ook meer ruimte om een fietsenstalling bij de bushalte in te passen.

Alle informatie en documenten zijn te vinden via onderstaande link

<https://www.tynaarlo.nl/plannen-ontwikkeling/hoofdweg-eelde>