

## Beantwoording vragen naar aanleiding van inloopavond voorontwerp Herinrichting Hoofdweg Eelde

Aan bewoners  
Hoofdweg 132 A, Eelde  
Hoofdweg 132 B, Eelde  
Hoofdweg 134 A, Eelde  
Hoofdweg 134 B, Eelde  
Hoofdweg 137, Eelde

- Hoe past deze ontwikkeling binnen de huidige planologische regeling? Moet het bestemmingsplan/beheersverordening worden aangepast?

De herinrichting past binnen het huidige bestemmingsplan.

- Welke vergunningen zijn er allemaal benodigd om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren?

Er is een omgevingsvergunning nodig voor de werkzaamheden.

Verder verwijzen wij naar onze brief van 2 februari jl.

- Waarom mogen we niet praten over de GOW30 en de bus? In het raadsbesluit van april 2021 is alleen besloten dat de snelheid terug wordt gebracht naar 30 kilometer en dat er een passende weginrichting zal worden ontworpen. Er wordt in dit raadsbesluit niets gezegd over het opnemen van de busroute? Wanneer is deze busroute in beeld gekomen?

Wij verwijzen naar het document Kaders en uitgangspunten. In de uitnodigingsbrief van 18 januari 2018 voor de eerste inloopavond, gestuurd naar de aanwonenden van de Hoofdweg is al melding gemaakt van de kaders voor de herinrichting, waaronder de busroute via de Hoofdweg en de benodigde ruimte voor bushaltes.

- Hoe wordt de verkeersveiligheid gewaarborgd binnen deze ontwikkeling? Dit kunnen we niet terugvinden in de onderliggende stukken. Het gaat voornamelijk om de verkeersveiligheid van de zwakkere verkeersdeelnemers. En hoe verhoudt zich dit met de huidige concept inrichting van de weg, met open fietspaden en de busroute en bushaltes, waarbij het goed mogelijk is dat er toename van het aantal busbewegingen gaat plaatsvinden. Is met betrekking tot de verkeersveiligheid ook rekening gehouden met de toename van de busbewegingen (lees dat er meer bussen gaan rijden)?

Door verkeerskundig bureau RoyalhaskoningDHV in samenspraak met de verkeerskundige collega's van Tynaarlo is een wegontwerp gemaakt passend bij een gebiedsontsluitingsweg voor 30km per uur waar ook de bus over gaat.

- Is er afstemming geweest met de Provincie Drenthe, de Fietsersbond en andere belanghebbenden over de ontwikkeling? Zo ja, hoe staan deze partijen tegen over de ontwikkeling? Zijn er verslagen van deze gesprekken, zo ja dan zullen we deze graag ontvangen.

Zie bijlage Uitkomsten peiling en adviezen welke onderdeel is van het collegebesluit van april 2021.

- Doordat er een drempel komt en er zware elektrische bussen overheen gaan rijden, voorzien wij extra geluidsoverlast. Dat geldt tevens voor het toenemende aantal mensen

Die hier dan komen om op de bus te staan wachten. Wat wordt er gedaan ten aanzien van Het thema geluidsisolatie?

Er komen geen drempels maar plateaus. Met een maximale hoogte van 8 cm. Wij verwijzen naar onze brief van 2 februari jl.

- Wat is er gedaan met de BGE (Basis Geluidsemissie)?

Wij verwijzen naar onze brief van 2 februari jl.

- We hebben niet het gevoel dat de gemeente rekening houdt met het Beschermd Dorpsgezicht. Waarom doet de gemeente er niets aan om een Beschermd Dorpsgezicht te behouden?

De term beschermd dorpsgezicht is een eigen leven gaan leiden vanuit inwoners. Eelde en ook Paterswolde is niet aangewezen als beschermd dorpsgezicht. Vosbergen en het gebied ten noorden van De Braak in Paterswolde is beschermd dorpsgezicht.

- In de Bomen Effect Analyse (BEA) wordt verwezen naar een aantal bijlagen. Deze bijlagen ontbreken echter, waardoor wij deze niet kunnen inzien. Het gaat om de bijlagen:

1. Tabel met inspectiegegevens bomen

2. Kaart met bestaande situatie

3. Kaart met toekomstverwachting

4. Boombescherming op bouwlocaties Kunnen deze bijlagen alsnog naar ons toegezonden worden?

Graag ontvangen wij de opgestelde Milieu Effect Rapportage. Deze ontbreekt bij de stukken op de site of in ieder geval kunnen wij deze niet vinden. Kunt u deze toesturen?

De Bomen Effect Rapportage met bijlagen is separaat gemaald.

De Milieu Effect Rapportage incl Flora en Fauna is nodig voor de omgevingsvergunning en wordt vóór uitvoering van de werkzaamheden uitgevoerd. Nu nog niet beschikbaar, omdat deze onderzoeken fluctueren. Zie ook onze brief van 2 februari jl.

- Bij inzet van elektrische bussen ontstaan er trillingen volgens een uitspraak van de Ombudsman. Variatie en belasting van het wegvlak geeft trillingen. Elektrische bussen zijn veel zwaarder en anders geveerd. Dat hebben we al gemerkt toen de Hortensieweg opgebroken was en de bus bij ons langreed. Wat wordt er gedaan met trillingen?

Wij verwijzen naar onze brief van 2 februari jl. 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 er trillingen worden 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 8 cm, 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.

- Hoe wordt de 0-meting opgemeten? Welke methode wordt er gebruikt? Wie doet wat? Wanneer? Kunt u een rapport daarvan naar ons toesturen?

Wij verwijzen naar onze brief van 2 februari jl.

- Waar kunnen we de stukken vinden waar de Raad mee heeft ingestemd met de huidige Plannen? Alle plannen zijn gebaseerd op rapporten die verouderd zijn. Worden deze geactualiseerd?

De rapporten zijn nog actueel.

Alle documenten staan op onze website:

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

<https://www.tynaarlo.nl/verkeer-en-vervoer/hoofdweg-eelde>

### Ten aanzien van de huidige gekozen inrichting van de weg:

- Is de huidige gekozen inrichting een standaard inrichting van GOW30? Wordt de gekozen inrichting nog aan de gemeenteraad voorgelegd? In het raadsbesluit is alleen besloten dat er een passende inrichting wordt opgesteld. Wat is een passende inrichting en wie bepaalt of de inrichting passend is voor deze locatie?

Door een verkeerskundig bureau in samenspraak met de gemeente is een passend verkeerskundige inrichting gemaakt. Op de website staat de ontwerpnota van RoyalhaskoningDHV met daarin de uitgangspunten en overwegingen voor het ontwerp.

Het definitieve ontwerp wordt niet ter besluitvorming aan de raad voorgelegd.

<https://www.tynaarlo.nl/plannen-ontwikkeling/herinrichting-hoofdweg-eelde/het-voorlopig-ontwerp-vo>

- Waar komen de lantaarnpalen te staan? Is er een lichtplan?

Zie het document Materialisatie op de website.

<https://www.tynaarlo.nl/plannen-ontwikkeling/herinrichting-hoofdweg-eelde/het-voorlopig-ontwerp-vo>

- Waar komt de electriciteitskast/trafo te staan?

We weten niet of deze aangepast gaan worden, of er meer komen dan nu. Dus kunnen we daar nog niets over zeggen. Dit wordt samen met de nutsbedrijven opgepakt tijdens de besteksvorming.

- Welke belijning wordt er op de weg gebruikt?

Er komen in ieder geval zogenaamde pianostrepen bij alle plateaus, om de attentie te verhogen en de snelheid te verlagen. Tussen de fietssuggestiestroken en de rijbaan wordt belijning aangebracht in de vorm van een onderbroken streep.

- Waarom komt het zebrapad ter hoogte van Hoofdweg 132 B? Dat is toch geen logische keuze? Waarom niet meer richting de kruising?

Het zebrapad is gesitueerd tussen beide bushaltes in. Een zebrapad wordt zo dicht mogelijk bij de instap- en uitstaphalte gesitueerd.

- Uit welke stukken blijkt dat de locatie van de bushaltes vaststaan? Zie ook onze vragen over de busroute.

Dat blijkt niet uit stukken. We maken samen met het ov-bureau zoekgebieden. We kijken hierbij naar de oude route die opgeheven is. We kijken dan naar de instappers, waar die vandaan komen en op basis van deze gegevens bepaal je het aantal haltes, in dit geval 3. Vervolgens wordt gekeken naar de bestaande haltes op het tracé en op basis van afstanden en beschikbare en geschikte ruimte worden de locaties bepaald.

- Wat voor type bushok komt er te staan en welke afmeting heeft deze?

De Abri aan de uitstapkant (westkant) zal niet worden geplaatst. Abri's in Drenthe zijn eigendom van de provincie Drenthe. Zij regelen e.e.a. samen met het ov-bureau. Wij gaan ervan uit dat we het laatste model krijgen, die in ieder geval bestaat uit een donkerblauwe kleur en glas. De abri wordt verlicht.

- Wat voor een type fietsenstalling komt er te staan en wat is de afmeting? Is deze overdekt? Komt er verlichting in? Moet er een bouwvergunning voor aangevraagd worden?

We kijken op dit moment naar hoe we het beste de bushalte in kunnen passen. Of de fietsenstalling overdekt wordt weten we op dit moment niet. Die keuze en of er verlichting in komt, wordt nader overwogen. Er is geen omgevingsvergunning nodig voor straatmeubilair en ook eenabri valt daaronder. Alleen bij een beschermd dorpsgezicht is een omgevingsvergunning nodig voor eenabri.

#### Ten aanzien van de busroute:

- Wie is beslissingsbevoegd als het gaat om de keuze van een busroute? Is dit de gemeente of een ander bestuursorgaan?
- Is er een OV-impactanalyse gedaan? Kunnen we de documenten inzien?
- Waarom wordt er niet gekozen voor een route wat makkelijker is voor de bus? In de presentatie die op de gemeentewebsite over dit onderwerp wordt zelfs benoemd dat de route langs....de reistijd naar Groningen versneld dan de busroute die nu in het ontwerp is opgenomen.
- In het gesprek van 24 januari 2022 die we met u gevoerd hebben op het gemeentehuis in Vries vond u dat de mensen uit Spierveen te ver moesten lopen naar de Burgemeester Legroweg. Vragen: Wat is ver naar een bushalte? Wat zijn de regels daarin?
- In datzelfde gesprek had u het erover dat u anders reizigers uit Eelde zou missen als de bus over de Burgemeester Legroweg zou gaan rijden. Waaruit blijkt datje dan reizigers mist? Zijn daar rapporten van?

Beslissingsbevoegd in buslijnen is het ov-bureau. Dat antwoord hebben we hiervoor al meerdere keren met u gedeeld. Het busvervoer willen we zo veel mogelijk over wegen laten rijden die daar het meest voor geschikt en bedoeld zijn. Daarbij houden we er ook rekening mee dat zoveel mogelijk reizigers zo makkelijk en snel mogelijk de halte kunnen bereiken en doorgaande reizigers zo min mogelijk last hebben van de route en stops onderweg. De Hoofdweg als gebiedsontsluitingsweg is hierbij een veel geschiktere weg voor het busvervoer dan de Hooiweg met verkeersbestemming woonstraat. Daarbij hoeft bus via de Hoofdweg veel minder bochten te maken, waardoor de reis zo veilig en comfortabel mogelijk gemaakt kan worden voor de reizigers. Het hogere doel hierbij is om mensen te verleiden in de bus te stappen en de auto te laten staan. Deze ontwikkelingen passen in de huidige keuzes voor duurzame mobiliteit.

Ook bijgevoegd de beantwoordingmail door het ov-bureau aan mevrouw Nelck d.d. 18 januari 2022.

#### Bijlagen (per mail meegestuurd):

- Brief aan J. Zuur feb 2022
- Kaders en uitgangspunten herinrichting Hoofdweg Eelde
- Beantwoordingmail OV bureau aan mw. Nelck
- Bijlage 1: uitkomsten online peiling en reacties adviezen derden (behorend bij collegebesluit d.d. 13 april 2021)

#### Separaat per mail gestuurd:

- Bomeneffectrapportage met 4 bijlagen

### Ten aanzien van de verkeersveiligheid:

De Hoofdweg is te smal om twee bussen/vrachtwagens te laten passeren. Nu wijken ze al uit over het fietspad. Laat staan dat er straks ook nog fietsers op dezelfde weg fietsen. En niet te vergeten de brommers, scooters, e-bikes, speekbikes, fietskoeriers, zwaar landbouwverkeer (graafmachines, tractoren en shovels).

Kijkt u naar de adviezen van de SWOV en de CROW? Kijkt u naar de adviezen die gegeven worden voor een GOW30 weg?

Wat gaat u doen met de verkeersveiligheid?

- Hoe kunt u garanderen dat het veilig is?

Het ontwerp is gemaakt door een gerenommeerd verkeerskundig bureau op basis van regels en richtlijnen die in Nederland worden gehanteerd. Het mengen van verschillende verkeersdeelnemers hoort bij een 30km inrichting. Uiteindelijk wordt veiligheid bepaald door de gebruikers van een weg.

### Voorstel entree Eelde

Ons voorstel voor het behouden van het mooie groene beeldbepalende aanzicht, de entree van Eelde, is het volgende;

1. Graag zien wij de bushalte gepland voor het pand uit 1869 (Hoofdweg 137) verplaatst naar: voor huisartsenpraktijk Avicenna Hoofdweg 147 of voor het notariskantoor Wessel Hoofdweg 153 of voor het Gezondheidscentrum Hoofdweg 155

2. Graag zien wij de bushalte voor de woningen aan Hoofdweg 132 en Hoofdweg 134 verplaatst naar: voor de DA drogist Hoofdweg 144 of voor Bakkerij Dunnewind Hoofdweg 142

en wel om de volgende redenen;

- Bushaltes recht voor woningen kunnen overlast veroorzaken

\* Verlies van privacy. Er zullen de hele dag door mensen pal voor de deur staan.

Inkijk in de woningen vanuit de stilstaande bus. (Bedenk dat mensen staan bij het in- en uitstappen)

\*Geluidsoverlast, te denken aan de jeugd die in de weekenden met de bus naar de stad gaat. Nu al komt het vaak voor dat dronken pubers op weg naar huis veel lawaai maken en elkaar in de heg duwen. Bedenk hoe dat zal zijn als ze vlak voor je deur in-en uitstappen.

\*Achterlaten van vuilnis (denk hierbij aan o.a. lege bierblikjes)

\*Vernieling van persoonlijk eigendom (b.v. de taxushaag waar de pubers elkaar induwen, rotzooi wat de tuin en de oprit ingegooid wordt).

- Door de remmende en optrekkende bussen zullen er nieuwe scheuren in de oude woning uit 1869 ontstaan. (Dit soort woningen hebben geen fundering zoals men die voor nieuwere woningen heeft).

- De woningen zullen enorm in waarde gaan dalen.

Het voorstel voor de andere plaatsen is gebaseerd op de volgende punten:

\*De halte zal niet pal voor een woning komen te staan.

\*Er is evenveel ruimte als op de door u voorgestelde plaatsen.

\*De verplaatsing van de bushalte is maar een geringe afstand.

\*De afstand naar de volgende halte blijft hetzelfde, aangezien de volgende halte (Novaplein) ook verplaatst wordt.

Uw wensen en opmerkingen zijn bij ons bekend. Wij hebben echter de keuze en afwegingen gemaakt om de bushaltes daar niet te plaatsen. Zie ook eerdere opmerkingen over locaties en afstanden tussen haltes.

3. Graag zien wij de geplande fietsenstallingen onder de monumentale beuk voor Hoofdweg 134 en de grote fietsenstalling op het enige stukje groen wat er nog over is aan de Hoofdweg en wat onderdeel is van de entree van Eelde verplaatst naar:

de Henri Dunantweg waar nu ook al een bushalte (Abri) met fietsenstalling is.

Om de volgende reden;

- Onder een monumentale beuk is het niet mogelijk een fietsenstalling te plaatsen omdat dit schade zal brengen aan de beuk. In de eerste tien centimeter onder de stam van de beuk zitten de waardevolste wortels van de boom.

- Het mooie beeld van deze monumentale beuk zal verdwijnen. We hebben er al zo weinig en daar moeten we zuinig op zijn!

- Het enige stuk overgebleven groen aan de Hoofdweg van Eelde waar men Eelde binnenrijdt en links en rechts monumentale bomen ziet is het mooiste stukje van de Hoofdweg en is beeldbepalend. (Het is Beschermd Dorpsgezicht). Het is toch doodzonde om dit te laten verdwijnen.

- De verwachting is dat de meeste fietsers van de kant van de wijk Spierveen zullen komen. Zij moeten dus eerst de Hoofdweg oversteken voordat ze hun fiets in de stalling kunnen plaatsen. Dit is onlogisch en kan gevaarlijke situaties veroorzaken (Denk aan haastige kinderen die de bus nog willen halen). Daarom denken wij dat de fietsenstalling op de plek van de huidige fietsenstalling beter zal zijn.

Deabri aan de uitstapkant (westkant) zal niet worden geplaatst en wij overwegen om de fietsvoorzieningen geheel of gedeeltelijk te verplaatsen naar de Dunantweg. Ongeacht welke keus er gemaakt wordt, we gaan altijd professioneel met bomen om en zullen wij daar waar het nodig is aanvullende maatregelen nemen danwel het ontwerp aanpassen.

In welke termijn kunnen we antwoorden verwachten op bovenstaande vragen?

Met vriendelijke groet,

Jacob Zuur

Namens de bewoners van:

Hoofdweg 132 A, Eelde Hoofdweg 132 B, Eelde Hoofdweg 134 A, Eelde Hoofdweg 134 B, Eelde Hoofdweg 137, Eelde