

Uitwerking principes verkeersmaatregelen Zuidlaren

Ontwerpnootie

Opdrachtgever

Gemeente Tynaarlo

Projectnummer

11159223

Datum

20 september 2023

Projectgegevens

Naam: Uitwerking principes verkeersmaatregelen Zuidlaren
Nummer: 11159223
Documentnummer: N01-D01-11159223-rve1
Auteur: ing. R.R. van der Velde en ing. L. Koers
Status: Definitief/01
Datum: 20 september 2023

Opdrachtgever

Gemeente Tynaarlo



Autorisatie

Naam: C.T. Adema
Handtekening: 
Datum: 20 september 2023

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
2.	Principes 1 & 2 Brink OZ en kruising Stationsweg	5
3.	Principe 3 Kruising Laarweg – Brink OZ	7
4.	Principe 4 Kruising Voorkampen - Annerweg	9
5.	Principe 5 Hanekamp - Hunzeweg	11

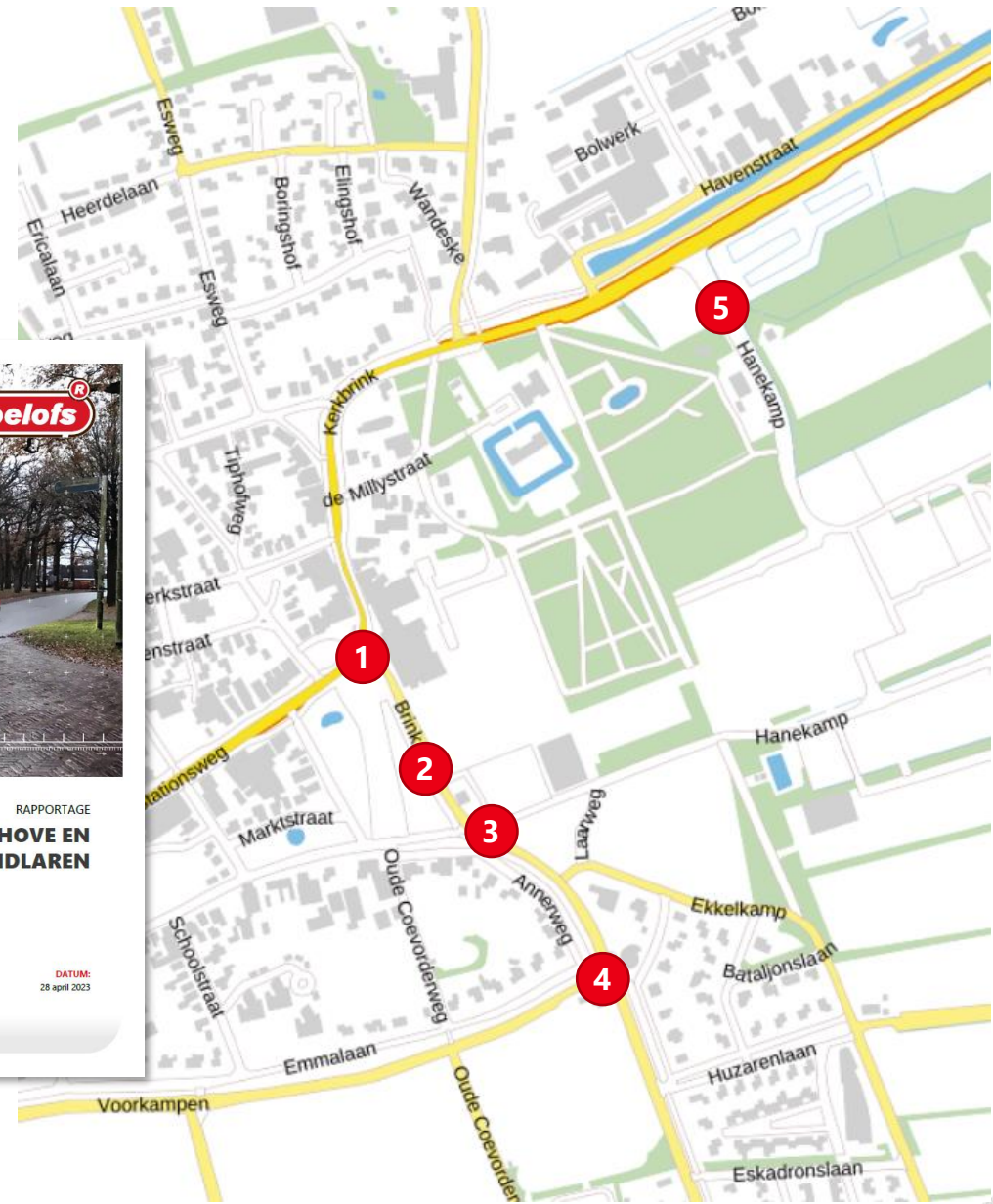
1. Inleiding

In de rapportage 'Verkeersonderzoek Laarhove en Zuidlaren' zijn de verkeerskundige effecten van de ontwikkelingen Laarhove en PBH-terrein in beeld gebracht. Tevens zijn in dat onderzoek oplossingsrichtingen benoemd om het verkeer in goede banen te leiden. Deze oplossingsrichtingen zijn nader uitgewerkt en opgenomen in deze notitie. Het gaat om de volgende maatregelprincipes:

1. Aanpassen kruising Brink Oostzijde - Stationsweg
2. Afwaarderen Brink Oostzijde
3. Aanpassen kruising Laarweg - Brink Oostzijde
4. Aanpassen kruising Annerweg – Voorkampen – Brink Oostzijde

In aanvulling op voorgaande is in deze notitie ook een uitwerking opgenomen voor onderstaande:

5. Aanpak Hanekamp inclusief kruising Hunzeweg



2. Principes 1 & 2 Brink OZ en kruising Stationsweg

Maatregelprincipes 1 & 2 hebben betrekking op de kruising Brink Oostzijde – Stationsweg en de afwaardering van de Brink Oostzijde. Door LAOS Landschap is een ruimtelijke uitwerking gemaakt voor de aanpak van de Stationsweg, Brink, Brink Oostzijde en het PBH-gebied. Deze uitwerking is hiernaast weergegeven. In het door LAOS opgestelde ontwerp vindt een transformatie plaats van de Brink en omgeving, met als onderdeel daarvan het versterken van de verbinding tussen het PBH-terrein en het winkellint aan de Stationsweg. De openbare ruimte wordt heringericht met als doel het verblijfskarakter te versterken. Dat is onder andere terug te zien in de inrichting van de Stationsweg, die qua verharding wordt afgestemd op het omliggende gebied. Dit teneinde de Stationsweg op dit deel meer een onderdeel van het gebied te laten vormen in plaats van een doorsnijding.

Maatregelprincipe 1: kruispunt Stationsweg – Brink OZ

In het verkeersonderzoek is geconcludeerd dat het in stand houden van de voorrangregeling op dit kruispunt de beste oplossing is. Dit principe is het in het ontwerp opgenomen. Ook is een oversteek voor fietsers en voetgangers over de Stationsweg opgenomen in het ontwerp.



Maatregelprincipe 2: afwaarderen Brink Oostzijde

De Brink Oostzijde wordt heringericht, waarbij qua materiaalgebruik wordt aangesloten bij de rest van het gebied. Dit om het verblijfskarakter te versterken, waarin de automobilist zich meer dan in de huidige situatie te gast voelt. Een mogelijke aanvulling op het ontwerp zou het toepassen van een ander materiaal op (delen van) de rijbaan kunnen zijn, evenals dat ook voor de Stationsweg in het ontwerp is opgenomen. Zo kan de Brink Oostzijde ter plaatse van de verbinding tussen PBH-terrein – Brink opgenomen worden 'in de vloer' van het omliggende gebied, hetgeen het verblijfskarakter versterkt en zorgt voor het verbeteren van de oversteekbaarheid voor het langzame verkeer. Voorgenoemd principe kan ook worden toegepast ter plaatse van de oversteek van de Hunze-as vanuit Laarhove over de Brink Oostzijde.

Bij het transformeren van de Brink vervalt de huidige toegang voor het autoverkeer vanaf de Brink Oostzijde naar de Brink. In de nieuwe situatie wordt het parkeerterrein alleen via de Brink Zuidzijde ontsloten. Dit brengt wijzigingen in verkeersbewegingen met zich mee. In maatregelprincipe 3: aanpassen kruising Laarweg – Brink Oostzijde is daarmee rekening gehouden.



Principe 3. Kruising Laarweg – Brink OZ

Als gevolg van de ontwikkeling op het PHB-terrein en de realisatie van Laarhove, zal het aantal verkeersbewegingen van en naar de Laarweg sterk toenemen. Tegenover de Laarweg sluit uit de overzijde van de Brink Oostzijde de Brink Zuidzijde op het kruispunt aan. Ook op de Brink Zuidzijde zal het aantal verkeersbewegingen toenemen, door de gewijzigde ontsluiting van parkeerterrein Brink. In het Verkeersonderzoek Laarhove en Zuidlaren is de toekomstige verkeerssituatie rond de Laarweg beschreven. Ook zijn in het onderzoek aandachtspunten voor de toekomstige inrichting zijn benoemd, waaronder het treffen van circulatiemaatregelen.

Voor een adequate verkeersafwikkeling op de kruising Laarweg – Brink Oostzijde is het instellen van eenrichtingsverkeer op de Laarweg nodig. Hierin speelt ook het ontsluiten van de Brink via de Brink Zuidzijde naar de Brink Oostzijde een rol. Op pagina 8 zijn het principe en de inrichtingsaspecten voor de aanpassing van de verkeerssituatie Laarweg – Brink Oostzijde beschreven.



Inrichtingsaspecten

Eénrichtingsverkeer vanaf Brink OZ erin en eruit bij Ekkelkamp (zie pijlen). Inrichtingsaspecten zijn:

- uitritconstructie (blokken) Laarweg ter hoogte van aansluiting Brink OZ (net als overzijde bij Brink ZZ);
- overrijdbaar deel inrit Brink OZ -> Laarweg voor rijbeweging groot vrachtverkeer vanaf de Annerweg. Dit past binnen het huidige ruimtebeslag en heeft geen effect op de bomen;
- kruispuntplateau Ekkelkamp – Annerweg (verhoogd met attentieverhogend rood asfalt);
- door handhaven huidig bochtig tracé geen bomen kap benodigd. Hierbij wordt wel opgemerkt dat onderhoud aan dit deel van de weg gewenst is. Dat kan wel effect hebben op de bomen. Dat dient nader onderzocht te worden;
- aandachtspunt: passeren vrachtverkeer / fietsers op huidige Laarweg moeilijk (zie afbeelding). Door bochtig tracé heeft vrachtverkeer veel ruimte nodig;
- huidige grens 30 km/ zone handhaven;
- voor het ontmoedigen van verkeer vanaf het parkeerterrein tegen de richting in naar Brink OZ: afsluiten van de in- en uitgang van het parkeerterrein aanliggend aan de Brink OZ. Dit heeft tot gevolg dat het ontwerp van het parkeerterrein moet worden aangepast. Mogelijk verlies van een aantal parkeervakken door nieuwe doorsteek op het parkeerterrein;
- geen voetpad langs Laarweg – gebruiken bestaand vrijliggend pad;
- aangehouden wegbreedtes:
 - Laarweg gedeelte éénrichting (pijl wit): 4,50m (4 m kan overwogen worden);
 - Laarweg huidige weg éénrichting: variërende breedte;
 - asfaltdeel Ekkelkamp (tweeërtingen): 5,80m.



Principe 4. Kruising Voorkampen - Annerweg

Principe 4 richt zich op het veranderen van de inrichting van de kruising Voorkampen – Annerweg. De verandering betreft het realiseren van een afbuigende voorrang op de route Voorkampen – Annerweg. Verkeer op de relatie Annerweg – Stationsweg West en vice versa wordt daarmee zoveel mogelijk gestimuleerd gebruik te maken van de Voorkampen. Het afbuigen van de voorrang levert een bijdrage aan de gewenste verkeerstromen en sluit ook aan op het afwaarderen van de Brink Oostzijde als 'doorgaande' route. Daarmee sluit principe 4 aan op principe 2. De toelichting op deze maatregel en de inrichtingsaspecten zijn opgenomen op pagina 10.



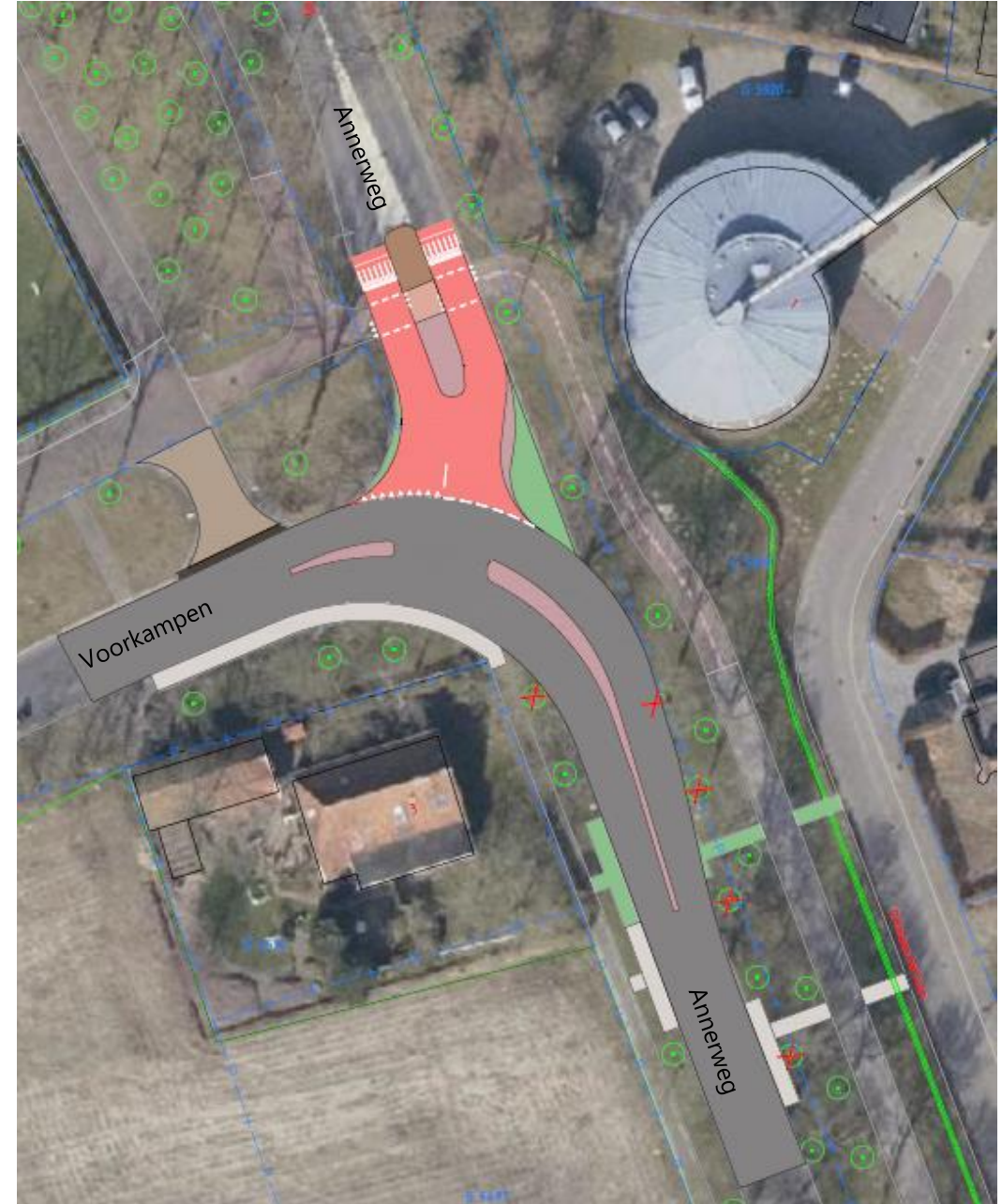
Inrichtingsaspecten

Verbinding Voorkampen <-> Annerweg Zuid hoofdrichting. De Annerweg – Brink OZ hieraan ondergeschikt maken. Dit benadrukken door de volgende inrichtingsaspecten:

- verruimen bocht Voorkampen zodat verkeer met een passende snelheid door de bocht kan en ook vrachtverkeer de bocht kan nemen;
- schuin aansluiten Annerweg op de Voorkampen, zodat ook de huidige recht doorgaande richting Annerweg in het wegbeeld (enigszins) onderbroken wordt;
- Annerweg op gelijke hoogte als Voorkampen (o.a. in verband met busroute). Voorrang regelen door middel van markering / bebording. Dit is een standaardprincipe bij een kruising van 50 km/h wegen;
- gedeelte Annerweg dat voorrang moet geven op verkeer op de route Voorkampen – Annerweg Zuid uitvoeren in rood asfalt. Dit benadrukt de voorrangsregeling en werkt attentieverhogend, wat ook van belang is in verband met de fietsoversteek. Daarbij taludmarkering éézijdig aan te brengen voor snelheidsremmend effect ter hoogte van de fietsoversteek;
- in het hiernaast weergegeven principe is de Annerweg iets uitgebogen in oostelijke richting om de bocht goed in te kunnen passen. Dat gaat ten kosten van enkele bomen (circa 4);

Overige aspecten:

- groot verkeer (trekker + oplegger / bus) kan elkaar passeren in de bocht en tevens uit alle richtingen van/naar de Annerweg. Wel zal hiervoor de middengeleider ter hoogte van de fietsoversteek op de Annerweg aan de zijde van de Voorkampen overrijdbaar moeten zijn;
- het ontwerp is ingepast op gemeentelijke grond;
- bochtbegeleiding door overrijdbare rijbaanscheiding (voorkomt ook beeld van brede weg);
- de bushaltes moeten in zuidelijke richting verplaatst worden.



Principe 5. Hanekamp - Hunzeweg

De nieuwe wijk Laarhove wordt ontsloten via de Laarweg op de Brink Oostzijde en via de Hanekamp op de Hunzeweg. Principe 5 betreft het herinrichten van de Hanzekamp inclusief de kruising met de Hunzeweg. Op pagina 12 is de uitwerking hiervan opgenomen.

In de huidige situatie is de Laarweg een brede weg. Om het wegprofiel op de nieuwe functie van ontsluiting Laarhove af te stemmen, en om de inrichting af te stemmen op het snelheidsregime van 30 km/h, wordt de rijbaan versmald. Tevens wordt voorzien in een voetpad langs de Hanekamp. Deze ontbreekt in de huidige situatie. Ook is een herinrichting van de kruising Hanekamp – Hunzeweg voorzien. In de huidige situatie is de snelheid op de Hunzeweg te hoog. In het ontwerp voor de aanpassing van de kruising is daarom voorzien in snelheidsremming. Dit is ook van belang gezien het feit dat het oversteken van de Hunzeweg door fietsers en voetgangers zal toenemen.

Om het parkeren bij de scouting en ijsbaan op een goede manier te laten plaatsvinden, is in het ontwerp een nieuw parkeerterrein opgenomen bij de ijsbaan. Dit parkeerterrein wordt via een eenrichtingscircuit ontsloten op de Hanekamp.

De inrichtingsprincipes voor de aanpak van de Hanekamp en de kruising met de Hunzeweg zijn opgenomen op pagina 12.



Inrichtingsaspecten

- Huidige snelheid is te hoog op de Hunzeweg. Derhalve maatregel toegevoegd (slinger) die snelheid in beide richtingen remt;
- ter attentieverhoging kruising Hunzeweg – Hanekamp uitgevoerd in rood asfalt, eventueel uit te voeren als plateau (licht) verhoogd. Voorgaande ook in verband met veiligheid fietsoversteken;
- nieuw parkeerterrein, die aansluit op de Hanekamp;
- Hunzeweg op rechte stuk versmallen naar 7,00m (conform breedte westelijk van kruising). Bij de slinger / middengeleider 3,50m per rijrichting;
- tevens voetgangersoversteek opgenomen;
- aandachtspunt is beperkte ruimte tussen beide fietspaden en talud / sloot. Dit is ca. 1,00m aan beide zijden. Mogelijke oplossing met groen ertussen als scheiding icm maatregel (beschoeiing oid) in talud;
- middengeleiders met fietsoversteek zijn 3,00m breed overeenkomstig oversteek Groningerstraat;
- de eenrichtingsoversteken hebben een breedte van 2,00m;
- komborden kunnen evt. met een mooie haag / groen er langs om visueel te versmallen en verkeer snelheid te laten minderen;
- de Hanekamp nabij de Hunzeweg op te bouwen vanaf de oostzijde huidige rijbaan: 5,5 meter rijbaan – 1m tussenberm – voetpad 1,8 meter;
- rijbaanbreedte op deel Hanekamp tot aan de bocht Laarhove: 5,5 meter;
- daarna rijbaan laten verlopen naar profiel Laarhove, breedte 5 meter;
- bomen aan westzijde kunnen globaal tot aan de scouting gehandhaafd blijven, daarna is kap nodig voor inpassen voetpad (ook zonder tussenberm van 1m zouden bijna even veel bomen gekapt moeten worden);
- aandachtspunt is dat voetpad aan westzijde over grotere lengte dicht langs de insteek van de naastliggende sloot komt;
- inmeting van sloten en bomen nodig om precies inzicht te krijgen in de consequenties en benodigde maatregelen.

