

Herstructurering centrum Eelde

Verkeersonderzoek

projectnr. 231325
revisie 00
8 november 2010

Opdrachtgever

Gemeente Tynaarlo
Postbus 5
9480 AA Vries

datum vrijgave	beschrijving revisie 00	goedkeuring	vrijgave
8 november 2010	concept	R. Schoorstra	A. Kuijt

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	2
2	Huidige situatie	3
2.1	Mechanische tellingen	3
2.2	Beoordeling parkeeronderzoek	5
3	Prognose en analyse	6
3.1	Huidige situatie	6
3.2	Parkeerbalans	7
3.3	Verkeersgeneratie	9
3.4	Afwikkeling op bestaande infrastructuur	10
4	Conclusies	12
4.1	Parkeren	12
4.2	Verkeersprognose	12
	Bijlagen	

Inleiding

De gemeente Tynaarlo wil het centrum van Eelde herstructureren. Om de planvorming een stap verder te brengen zijn diverse omgevingsonderzoeken nodig. In deze notitie wordt ingegaan op het aspect verkeer. Het onderzoeksgebied beslaat ca 3,5 ha en wordt begrensd door de Hoofdweg, Kerkhoflaan en de Burgemeester Strubenweg.

Doel

Doel van het verkeersonderzoek is het in beeld brengen van de effecten van de herstructurering op het verkeersaanbod. Het gaat hierbij om de verkeersafwikkeling en het parkeren.

De werkzaamheden bestaan uit een aantal stappen, namelijk:

- in beeld brengen huidige situatie;
- prognose maken van de wijzigingen in het verkeersaanbod op basis van de nieuwe plannen;
- opstellen van een parkeerbalans;
- analyse of het verwachte verkeersaanbod afgewikkeld kan worden via de bestaande infrastructuur;
- ontwerpen van toekomstige infrastructuur toetsen op bereikbaarheid voor vrachtverkeer.

Onderstaand wordt per stap een overzicht gegeven van de werkzaamheden. Eerst wordt de huidige situatie beschreven op basis van beschikbare gegevens "Parkeertellingen centrum Eelde" (september 2010) en mechanische tellingen (week 30 en 31 2010). Vervolgens wordt ingegaan op de toekomstige situatie op basis van het programma zoals dat beschreven is in het "Centrumplan Eelde". Waarna ingegaan wordt op aspecten als vrachtverkeer en wegprofielen.

1 Huidige situatie

Om de huidige situatie te kunnen beoordelen is het noodzakelijk inzicht te verkrijgen in het verkeersaanbod, het parkeren en de aanwezige wegprofielen van de wegen binnen het onderzoeksgebied.

Oranjewoud heeft mechanische tellingen laten uitvoeren waardoor inzicht is verkregen in het verkeersaanbod, een samenvatting van deze resultaten is in de bijlage opgenomen. Daarnaast heeft de gemeente een rapportage beschikbaar gesteld waarin de resultaten van een eerder parkeeronderzoek zijn weergegeven ("Parkeertellingen centrum Eelde", september 2010) en is de GBKN beschikbaar gesteld om inzicht te verkrijgen in het aanwezige wegprofiel.

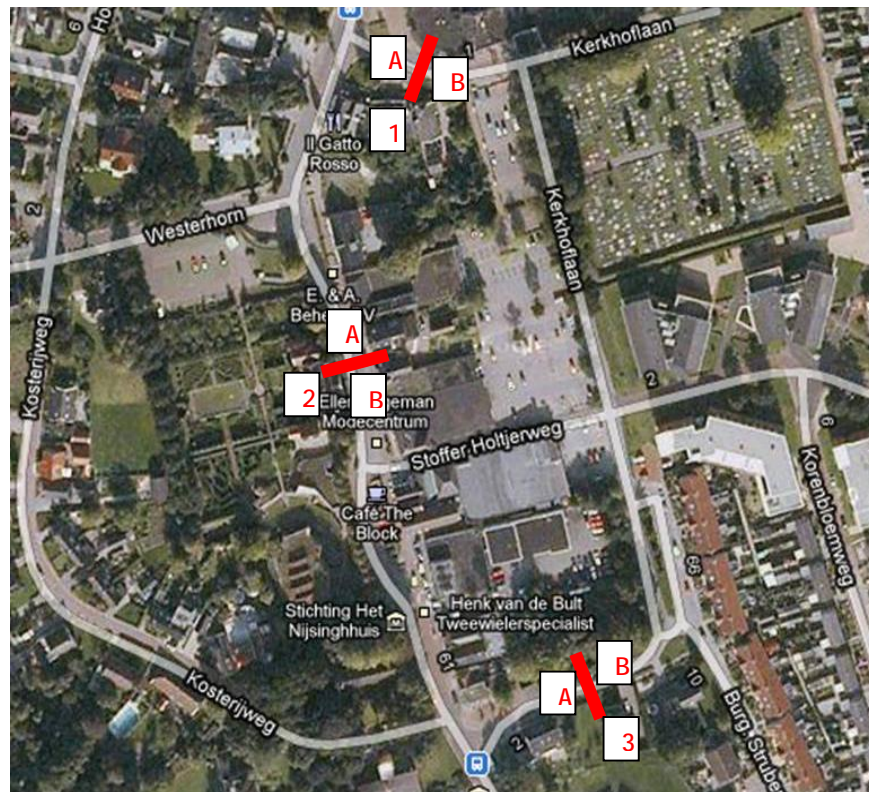
De onderstaande onderwerpen worden nader uitgewerkt:

1. resultaten mechanische tellingen;
2. beoordeling parkeeronderzoek.

1.1 Mechanische tellingen

Voor dit onderzoek zijn op drie tellocaties mechanische tellers geplaatst, het gaat hierbij om de onderstaande locaties, zie ook afbeelding 1:

- Kerkhoflaan;
- Hoofdweg;
- Burgemeester Strubenweg.



Afbeelding 1: tellocaties

Resultaten Kerkhoflaan

De resultaten van de mechanische telling zijn in onderstaande tabel weergegeven. Hierin is de etmaalintensiteit weergegeven en verdeeld per richting. Daarnaast is het drukste uur in de ochtend en middag/avond weergegeven samen met de 'V₈₅ waarde'¹.

intensiteitsmeting (werkdagen)	totaal (vtg)	A > B	B > A
etmaal	2.027	1.017	1.010
drukste uur ochtend	188 (11-12 uur)	91 (10-11 uur)	97 (11-12 uur)
drukste uur avond	203 (16-17 uur)	103 (16-17 uur)	102 (15-16 uur)
V ₈₅	25,2 km/uur		
> 30	2,7%		

Tabel 1: Resultaten Kerkhoflaan

Gemeten intensiteiten en snelheden geven in de huidige situatie geen aanleiding tot wijzigingen van de inrichting van de weg.

Resultaten Hoofdweg

De resultaten van de mechanische telling zijn in onderstaande tabel weergegeven. Hierin is de etmaalintensiteit weergegeven en verdeeld per richting. Daarnaast is het drukste uur in de ochtend en middag/avond weergegeven samen met de 'V₈₅ waarde'.

intensiteitsmeting (werkdagen)	totaal (vtg)	A > B	B > A
etmaal	3.484	1.741	1.743
drukste uur ochtend	253 (11-12 uur)	127 (10-11 uur)	126 (11-12 uur)
drukste uur avond	302 (16-17 uur)	154 (16-17 uur)	148 (15-16 uur)
V ₈₅	36,0 km/uur		
> 30	52%		

Tabel 2: Resultaten Hoofdweg

Gemeten intensiteiten en snelheden geven in de huidige situatie geen aanleiding tot wijzigingen van de inrichting van de weg.

Resultaten Burgemeester Strubenweg

De resultaten van de mechanische telling zijn in onderstaande tabel weergegeven. Hierin is de etmaalintensiteit weergegeven en verdeeld per richting. Daarnaast is het drukste uur in de ochtend en middag/avond weergegeven samen met de 'V₈₅ waarde'.

intensiteitsmeting (werkdagen)	totaal (vtg)	A > B	B > A
etmaal	575	267	308
drukste uur ochtend	58 (11-12 uur)	24 (10-11 uur)	34 (11-12 uur)
drukste uur avond	59 (16-17 uur)	29 (16-17 uur)	30 (15-16 uur)
V ₈₅	32,8 km/uur		
> 30	32,3%		

Tabel 3: Resultaten Burgemeester Strubenweg

1. V₈₅ waarde: Verkeerskundig gebruikte waarde dat aangeeft dat 85% van het verkeer niet harder rijdt dan de aangegeven snelheid.

Gemeten intensiteiten en snelheden geven in de huidige situatie geen aanleiding tot wijzigingen van de inrichting van de weg.

1.2 Beoordeling parkeeronderzoek

Uit een quick scan in 2007 is gebleken dat er (nog) geen parkeerproblemen zijn. Op basis hiervan is, bij navraag bij de gemeente gebleken, dat daardoor alsnog een parkeeronderzoek niet noodzakelijk geacht wordt. Er is aangegeven dat deze gegevens nader beschouwd moeten worden om actualiteit en bruikbaarheid vast te stellen.

Uit het onderzoek blijkt:

Feitelijk zijn er 368 aanwezige parkeerplaatsen. Het benodigd aantal parkeerplaatsen op basis van gehouden tellingen met een bezettingsgraad van 85% ligt tussen de 171- 185 parkeerplaatsen. Hieruit blijkt dat er in de huidige situatie voldoende parkeercapaciteit voorhanden is.

Het benodigd aantal parkeerplaatsen is ruimschoots aanwezig en daarmee voldoet de huidige situatie.

2 Prognose en analyse

2.1 Huidige situatie

In de rapportage 'parkeertelling centrum' (september 2010) is met een theoretische benadering het huidig benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald. Dit aantal is tussen de 187-214 parkeerplaatsen. Dit is echter exclusief aanwezige woningen. Daarnaast is niet te achterhalen uit welke informatiebronnen van het CROW de gehanteerde kencijfers zijn gebruikt.

Het benodigd aantal parkeerplaatsen in de huidige situatie is door Oranjevoud bepaald zonder rekening te houden met aanwezigheidspercentages en dubbelgebruik en resulteert in maximaal 249 parkeerplaatsen, zie onderstaande tabel. Hierin zijn wel de aanwezige woningen meegenomen, dit aantal (16 stuks) is aangeleverd door de gemeente. Hierbij is gebruik gemaakt van CROW publicatie 182, de toegepaste parkeerkencijfers zijn:

- wijk-, buurt-, en dorpscentra, supermarkt;
- showroom (auto's, keukens, meubels, caravans);
- café, bar, discotheek, cafetaria;
- woningen midden.

functie	bvo	parkeerkencijfer		minimaal	maximaal
supermarkten	2200	3,0	4,5	66	99
overig dagelijks	500	3,0	4,5	15	23
frequent	1200	3,0	4,5	36	54
benodigd, non food, modisch, overig recreatief					
bruin/wit en woninginrichting	1200	1,0	1,2	12	14
horeca	500	5,0	7,0	25	35
woningen midden	16	1,3	1,5	21	24
aantal benodigde parkeerplaatsen				175	249

Tabel 4: maximaal benodigd aantal parkeerplaatsen

Wanneer de 16 woningen buiten beschouwing worden gelaten blijkt de prognose (187 - 214) uit "parkeertelling centrum" te vallen tussen de resultaten van tabel 4.

Programma toekomstige situatie

Het bepalen van de aanwezige functies in het onderzoeksgebied is bepaald aan de hand van de rapportage 'parkeertellingen centrum' en het 'Centrumplan Eelde' (voorlopig stedenbouwkundig ontwerp) van 18 mei 2010.

Het programma in het Centrumplan Eelde bestaat uit:

- ca. 4.700 m² bvo commerciële ruimte nieuwbouw in de 1^e fase;
- ca. 2.200 m² bvo commerciële ruimte nieuwbouw in de 1^e fase;
- ca. 800 m² commerciële ruimte te handhaven;
- ca. 5200 m² woningbouw in de 1^e fase;

- ca. 3600 m² woningbouw in de 2^e fase;
- ca. 350 parkeerplaatsen, waarvan circa 260 in de 1^e fase, inclusief Het Kampje.

In de rapportage 'parkeertellingen centrum' is eveneens een toekomstig programma opgenomen. Hier zijn de functies nader gespecificeerd en is rekening gehouden met 1.000 m² extra commerciële ruimte voor dienstverlening. Het resultaat van deze berekening is een parkeerbehoefte van 358 parkeerplaatsen, exclusief woninggebonden parkeren. Wij zijn uitgegaan van de meest ongunstige situatie en hebben de 1.000 m² bvo en de gespecificeerde verdeling van de functies meegenomen in de berekeningen.

2.2 Parkeerbalans

Uitgangspunten

- hoe groot de woningen worden is nog niet bekend, er wordt uitgegaan van 110 m² bvo per woning en dat het gaat om koopwoningen. Dit resulteert in 80 woningen. Het type woningen zijn woningen boven winkels, dit kunnen 'gewone' appartementen zijn, maar ook 'eengezinswoningen' boven de winkels.
- uitgangspunt voor de parkeerbehoefte van de woningen is geweest dat elke woning 1 parkeerplaats ondergronds krijgt en dat de overige plaatsen gevonden worden door dubbelgebruik van de parkeerplaatsen voor winkels.
- In de toekomstige situatie is gesteld dat elke woning 1 parkeerplaats krijgt toegewezen in de parkeergarage. Deze parkeerplaatsen kunnen niet door andere parkeerders gebruikt worden en worden altijd voor 100% meegerekend in de aanwezigheidspercentages. Het aandeel bezoek en bezit van een eventuele tweede auto is in de berekening apart opgenomen.

Publicaties

Voor het bepalen van de parkeerkcijfers is gebruik gemaakt van CROW-publicatie 182: Parkeerkcijfers- basis voor parkeernormering.

Resultaat

In onderstaande tabel zijn de resultaten weergegeven m.b.t. het minimaal en maximaal benodigd aantal parkeerplaatsen.

functie	bvo	parkeerkcijfer	minimaal	maximaal	
supermarkten	3000	3,0	4,5	90	135
overig dagelijks	1000	3,0	4,5	30	45
frequent benodigd non food modisch overig recreatief	2900	3,0	4,5	87	131
bruin/wit en woninginrichting	1000	1,0	1,2	10	12
horeca	800	5,0	7,0	40	56
dienstverlening	1000	2,3	2,5	23	25
woningen duur	80	1,0	1,0	80	80
woningen bezoek	80	0,5	0,7	40	56
aantal benodigde parkeerplaatsen				400	540

Tabel 5: minimaal en maximaal benodigd aantal parkeerplaatsen toekomstige situatie

Dit lijkt in eerste instantie fors hoger dan de berekende (358) parkeerplaatsen volgens de rapportage 'Parkeertellingen centrum'. In de genoemde rapportage is het aandeel woningen echter niet meegenomen in de berekeningen. Wordt het maximaal aantal benodigde parkeerplaatsen van 136 (bij 80 woningen) opgeteld bij de 358 resulteert dit in 494 parkeerplaatsen. Het verschil in het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt dan 46 parkeerplaatsen. Dit verschil is te wijten aan een combinatie van het verschil in gehanteerde parkeerkencijfers en het feit dat de 80 eigen parkeerplaatsen van de woningen niet dubbel gebruikt kunnen worden waardoor de benodigde capaciteit hoger wordt. Zoals aangegeven is in de hier getoonde berekening uitgegaan van CROW publicatie 182.

Aanwezigheidspercentages

Niet alle parkeerplaatsen dienen gelijktijdig beschikbaar te zijn. Afhankelijk van de aanwezigheidspercentages van de verschillende functies zal het benodigde aantal parkeerplaatsen afnemen.

	werkdag overdag	middag	avond	koop avond	zaterdag middag	avond	zondag middag
detailhandel	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%
cafe	30%	40%	90%	85%	75%	100%	45%
kantoor	100%	100%	5%	10%	5%	0%	0%
woningen eigen P	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
woningen (bezoek)	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%

Tabel 6: aanwezigheidspercentages

Voor het bepalen van het benodigd aantal parkeerplaatsen is het maximale aantal parkeerplaatsen per functie het uitgangspunt. Dit is vermenigvuldigd met de diverse aanwezigheidspercentages naar dagdeel per functie, dit resulteert in het aantal benodigde parkeerplaatsen, zie tabel 7.

functie	maximaal	werkdag overdag	middag	avond	koop avond	zaterdag middag	avond	zondag middag
supermarkten	135	41	95	27	135	135	0	0
overig dagelijks	45	14	32	9	45	45	0	0
frequent benodigd non food modisch overig recreatief	131	39	91	26	131	131	0	0
bruin/wit en woninginrichting	12	4	8	2	12	12	0	0
horeca	56	17	22	50	48	42	56	25
dienstverlening	25	25	25	1	3	1	0	0
woningen bezoek	56	28	34	56	50	34	34	39
woningen eigen P	80	80	80	80	80	80	80	80
aantal benodigde parkeerplaatsen	540	247	387	252	503	479	170	144

Tabel 7: aantal benodigde parkeerplaatsen naar dagdeel

Op het drukste moment (koopavond) worden er 503 parkeerplaatsen gebruikt, dit zijn 423 openbare en 80 privé-plaatsen. Ten opzichte van de geplande 350 parkeerplaatsen is er dan een tekort van 73 parkeerplaatsen. Door de toevoeging van de functie dienstverlening

en vergroting van het merendeel van de aanwezige functies neemt het aantal benodigde parkeerplaatsen toe. Als ook voor piekmomenten uitgegaan wordt van een maximale bezetting van 85% dan zijn er ca 500 plaatsen nodig, dit zijn 150 extra plaatsen ten opzichte van de huidige berekening.

Een bezetting van 85% wordt vaak als maximum gezien omdat bij hogere bezettingen auto's gaan rondrijden om plekje te vinden, wat overlast veroorzaakt en tot onveilige situaties kan leiden. Aan de andere kant kan besloten worden om dit voor de koopavond en zaterdagmiddag te accepteren omdat dit tot een aanzienlijk lagere behoefte van de parkeercapaciteit leidt.

2.3 Verkeersgeneratie

Publicaties

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van CROW-publicatie 272: Verkeersgeneratie voorzieningen.

- kencijfers bruin- en witgoedzaken;
- winkelboulevards;
- fullservice supermarkten.

En uit CROW-publicatie 256: Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden:

- woningen, koop etage, centrum dorps.

Uitgangspunten

Voor de horeca zijn geen kencijfers beschikbaar als het om de verkeersgeneratie gaat. Hiervoor zijn aannames gedaan. Aangenomen wordt dat er 9,2 verkeersbewegingen per 100m² bvo worden gemaakt.

Resultaat verkeersbewegingen

In onderstaande tabel zijn zowel de huidige als de toekomstige situatie weergegeven en is de verkeersgeneratie per functie weergegeven.

functie	bvo huidig	bvo toekomstig	aantal mvt bewe- gingen/100 m2 bvo	huidig aantal mvt bewegingen	toekomstig aantal mvt bewegingen
supermarkten	2200	3000	82,3	1992	2716
overig dagelijks	500	1000	9,2	51	101
frequent benodigd non food modisch overig recreatief	1200	2900	9,2	121	293
bruin/wit en woninginrichting	1200	1000	10,4	125	104
horeca	500	800	9,2	51	81
dienstverlening	0	1000	9,2	0	101
woningen (aantal)	16	80	6,4	102	512
totale verkeersgeneratie				2442 ca 240	3909 ca 3910

Tabel 8: verkeersgeneratie huidig en toekomstige situatie

Door de toevoeging van de functie dienstverlening en vergroting van het merendeel van de aanwezige functies neemt het aantal verkeersbewegingen met een kleine 1470 verkeersbewegingen toe.

2.4 Afwikkeling op bestaande infrastructuur

Voor de huidige situatie zijn de onderstaande intensiteiten gemeten:

- Kerkhoflaan 2027 mvt/werkdag
- Hoofdweg 3484 mvt/werkdag
- Strubenweg 575 mvt/werkdag

Verkeerskundig gezien zijn dit acceptabele intensiteiten. Voor 30 km (woon)straten worden intensiteiten van 2500 tot 5000 mvt/werkdag acceptabel geacht bij een passende inrichting. Voor straten die een meer ontsluitende functie hebben, de zogenaamde grijze wegen die qua gebruik tussen 30 km en 50 km wegen inzitten worden hogere intensiteiten geaccepteerd, ook wederom als de wegen goed ingericht zijn.

Uit de berekening volgt dat na realisatie van het centrumplan er een kleine 1500 verkeersbewegingen bijkomen. In de meest ongunstige situatie gaan deze allemaal via de Hoofdweg en gaan via de Kerkhoflaan en de Strubenweg naar het centrum gebied. Aangenomen wordt dat ca 1000 mvt via de Kerkhoflaan gaan en ca 500 mvt via de Burgemeester Strubenweg. Verder wordt aangenomen dat het verkeer van en naar de Kerkhoflaan zich 75/25 verdeelt over in noordelijke en zuidelijke richting op de Hoofdweg, terwijl dit voor een de Burgemeester Strubbenweg 25/75 is. Dit resulteert in de volgende intensiteiten:

- Kerkhoflaan ca 3025 mvt/werkdag
- Hoofdweg (Kerkhoflaan - Burg. Strubbenweg) ca 3860 mvt/werkdag
- Strubenweg ca 1075 mvt/werkdag
- Hoofdweg (ten noorden van Kerkhoflaan) + 750 , ca 4250² mvt/werkdag
- Hoofdweg (ten zuiden van- Burg. Strubbenweg) + 375, ca 3900¹ mvt/werkdag

Genoemde intensiteiten zijn verkeerskundig gezien niet te hoog voor een centrum gebied. Bij de inrichting dient wel hierop afgestemd te zijn en ook met een goede verwijzing naar het parkeerterrein zodat onnodig zoekverkeer wordt voorkomen. Het programma Duurzaam Veilig en de bijbehorende inrichtingselementen voor 30 km/uur gebieden biedt hiervoor voldoende mogelijkheden.

Actueel zijn de Shared Space inrichtingen, dit is een concept waarbij de inrichting minder verkeersgericht is maar meer een verblijfs(plein) achtige uitstraling. De filosofie is dat door de verkeersinrichting ondergeschikt te maken of zelfs weg te laten de verkeersdeelnemers beseffen dat het een speciale situatie betreft waardoor men alerter is en er meer interactie onderling is.

Over het toepassen van Shared Space zijn nog geen landelijke richtlijnen, veel (verkeerskundig)ontwerpers hanteren hun eigen richtlijnen en ervaringen bij toepassing van Shared Space. Verkeerskundig gezien wordt er over het algemeen wel een (lichte) verbetering gezien van de verkeersveiligheid, terwijl dit door de gebruikers niet altijd zo ervaren wordt. Met name ouderen en kinderen vinden het ontbreken van een verkeerskundige inrichting vaak lastig en ervaren dat als onveilig.

Of toepassing van Shared Space in het centrum gebied Eelde mogelijk is hangt ons inziens af van het gebruik van de ruimte/wegen. Het gebied achter de Hoofdweg met de Kerkhoflaan en de Burgemeester Strubbenweg zou geschikt kunnen zijn voor Shared Space. Het verdient dan echter wel aanbeveling om de parkeerterrein wel duidelijk in te richten omdat dit ten goede komt aan een efficiënt gebruik van de parkeerplaatsen.

² Geen telcijfers beschikbaar

Persoonlijk zien wij Shared Space vooral als een goede optie voor pleinvormige situaties waar meer kris kras kruisende stromen zijn van verkeersdeelnemers. De Hoofdweg bevat relatief veel verkeer dat doorgaand is ten opzichte van het centrumgebied van Eelde, waardoor deze meer een verkeersfunctie heeft. Voor de Hoofdweg adviseren we dan ook een reguliere 30 km inrichting waarin duidelijk onderscheid gemaakt wordt in het gebied voor voetgangers en het autoverkeer.

De winkels en horeca in het centrumgebied dienen ook bevoorraad te worden. Bij het ontwerp dient hiermee rekening gehouden te worden in verband met de manoeuvreerruimte voor vrachtwagens. Indien de verwachting is dat door hoeveelheid en/of grootte van het vrachtverkeer er problemen zullen ontstaan kan gedacht worden aan venstertijden voor laden & lossen en/of het instellen van lengte of gewicht beperkingen. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met het feit dat vuilniswagen en hulpdiensten (brandweer) ook ter plekke moeten kunnen komen en hun werk kunnen uitvoeren. Over het algemeen leidt het laden & lossen van vrachtverkeer niet tot problemen als hier in het ontwerp rekening mee gehouden wordt en door eventueel hierover afspraken te maken met de middenstanders.

3 Conclusies

3.1 Parkeren

Op het drukste moment (koopavond) worden, volgens de berekening, 503 parkeerplaatsen gebruikt. Dit zijn 423 openbare en 80 privé-plaatsen. Ten opzichte van de geplande 350 parkeerplaatsen is het tekort 73 parkeerplaatsen. Dit is te verklaren door het feit dat het toevoegen van de functie dienstverlening en vergroting van het merendeel van de aanwezige functies.

Als ook voor piekmomenten uitgegaan wordt van een gewenste maximale bezetting van 85% dan zijn er ca 500 plaatsen nodig, dit zijn 150 extra plaatsen ten opzichte van de huidige berekening. Een bezetting van 85% wordt vaak als maximum gezien omdat bij hogere bezettingen auto's gaan rondrijden om plekje te vinden, wat overlast veroorzaakt en tot onveilige situaties kan leiden.

Gezien het vereiste ruimte beslag voor deze extra plaatsen kan overwogen worden om dit voor de koopavond en zaterdagmiddag te accepteren omdat de parkeerdruk buiten deze momenten aanzienlijk lager is. Dit is een afweging die door het bestuur gemaakt moet worden, verkeerskundig gezien is een uitbreiding wenselijk vanwege zoekverkeer en veiligheid.

3.2 Verkeersprognose

Uit de berekening volgt dat na realisatie van het centrumplan er een kleine 1500 verkeersbewegingen bijkomen. Dit resulteert in de volgende intensiteiten:

	mvt/werkdag 2010	mvt/werkdag na herstructurering
Kerkhoflaan	2027	ca 3025
Hoofdweg (Kerkhoflaan - Burg. Strubbenweg)	3484	ca 3860
Strubbenweg	575	ca 1075
Hoofdweg (ten noorden van Kerkhoflaan)	3500 ³	+ 750, ca 4250
Hoofdweg (ten zuiden van- Burg. Strubbenweg)	3525	+ 375, ca 3900

Genoemde intensiteiten zijn verkeerskundig gezien niet te hoog voor een centrum gebied. De procentuele toename is fors en zal tot de beleving leiden dat het veel drukker en dan ook onveiliger wordt. Bij een juiste inrichting en ook met een goede verwijzing naar het parkeerterrein, zodat onnodig zoekverkeer wordt voorkomen, is dit niet het geval. Het programma Duurzaam Veilig en de bijbehorende inrichtingselementen voor 30 km/uur gebieden biedt hiervoor voldoende mogelijkheden.

Voor de Hoofdweg adviseren we dan ook een reguliere 30 km inrichting waarin duidelijk onderscheid gemaakt wordt in het gebied voor voetgangers en het autoverkeer. De Hoofdweg bevat relatief veel verkeer dat doorgaand is ten opzichte van het centrumgebied van Eelde, waardoor deze meer een verkeersfunctie heeft.

³ Van deze wegvakken zijn geen telgegevens beschikbaar

Het gebied achter de Hoofdweg met de Kerkhoflaan en de Burgemeester Strubbenweg zou geschikt kunnen zijn voor Shared Space. Het verdient dan echter wel aanbeveling om de parkeerterrein wel duidelijk in te richten omdat dit ten goede komt aan een efficiënt gebruik van de parkeerplaatsen.

Bij het ontwerp moet rekening gehouden worden met het feit dat vuilniswagens en hulpdiensten (brandweer) ook ter plekke moeten kunnen komen en hun werk kunnen uitvoeren. Dit houdt dan automatisch in dat ook bevoorradend verkeer wel ter plekke kan komen

Indien de verwachting is dat door hoeveelheid en/of grootte van het vrachtverkeer er problemen zullen ontstaan kan gedacht worden aan venstertijden voor laden & lossen en/of het instellen van lengte of gewicht beperkingen. Over het algemeen leidt het laden & lossen van vrachtverkeer niet tot problemen als hier in het ontwerp rekening mee gehouden wordt en door eventueel hierover afspraken te maken met de middenstanders.

BIJLAGEN

Telresultaten 2010 26 juni t/m 10 juli		Wegvak	Kerkhoflaan		Hoofdweg		Burgemeester Strubenweg	
			weekdag	werkdag	weekdag	werkdag	weekdag	(werkdag)
wegdekverharding			klinkers	klinkers	asfalt	asfalt	Klinkers	klinkers
rijnsnelheid	V85		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
totale intensiteit	mvt/etmaal		0	0	0	3.483	517	572
verdeling over etmaalperioden	% verdeling	Dagperiode (7.00-19.00)	0,0%	0,0%	0,0%	83,2%	89,6%	89,7%
	% verdeling	Avondperiode (19.00-23.00)	0,0%	0,0%	0,0%	12,8%	8,5%	8,6%
	% verdeling	Nachtperiode (23.00-7.00)	0,0%	0,0%	0,0%	4,0%	1,9%	1,7%
verdeling over voertuigcategorieën	Dagperiode	licht %	0,0%	0,0%	0,0%	96,4%	98,9%	99,0%
		middelzwaar %	0,0%	0,0%	0,0%	2,8%	1,1%	1,0%
		zwaar %	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,0%	0,0%
	Avondperiode	licht %	0,0%	0,0%	0,0%	97,3%	100,0%	100,0%
		middelzwaar %	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%
		zwaar %	0,0%	0,0%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%
	Nachtperiode	licht %	0,0%	0,0%	0,0%	92,1%	90,0%	80,0%
		middelzwaar %	0,0%	0,0%	0,0%	7,9%	10,0%	20,0%
		zwaar %	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%