

# Zienswijze Actiegroep Herinrichting Hoofdweg Eelde – Basis ontwerp

Datum: 30-01-20

Definitief: versie 0

## Samenvatting en conclusies

Omdat Qbuzz met zijn nieuwe elektrische bussen sterk bepalend lijkt voor de uitgangspunten van de herinrichting van de Hoofdweg wordt aanbevolen eerst de eisen en wensen met mogelijke **alternatieve bus routes** en ook de mogelijkheid van éénrichtingsverkeer nader te evalueren. Ook de problematiek van busvervoer voor Eelderwolde en vervoer naar Corpus den Hoorn met het Martini Ziekenhuis moet hierin worden meegenomen.

De maximum snelheid op de Hoofdweg moet op 30km/uur worden gesteld. **“30 is het nieuwe 50”**. Dit kan ook voor een gebiedsontsluitingsweg worden gesteld. Overigens voldoet het wegontwerp niet aan de minimum eisen die aan gebiedsontsluitingsweg worden gesteld. De beschikbare breedte van slechts 12.35m is hier voor een groot deel debet aan. Andere zaken hebben te maken met de keuze van de ontwerpers die niet in lijn zijn met de vereisten. Omdat op veel punten niet aan de gestelde eisen voldaan kan worden is ook door Veilig Verkeer Nederland het advies gegeven de maximum snelheid (voor een groot deel van de Hoofdweg) op maximaal 30km/uur te stellen en hier bij het wegontwerp van uit te gaan. Op deze manier zou dan toch nog aan het veiligheidsniveau uit **“Duurzaam Veilig”** kunnen worden voldaan.

De actiegroep beveelt echter aan om bij voorkeur de weg in te richten als **erftoegangsweg** met een snelheid van maximaal 30km/uur en de weg hierop in te richten. Hiermee kan ook veel beter de parkeerproblematiek langs de Hoofdweg worden opgelost. Dit ligt in lijn met de huidige beleving van de Hoofdweg (o.a. parkeren, laden en lossen, zijwegen, in- en uitritten).

De verschillende **onderzoeken en studies** zoals, flora/fauna, bemaling, trillingen, luchtkwaliteit (fijnstof) en geluid zijn niet beschikbaar. Dit zijn ook documenten die met de aanbesteding mee moeten omdat de aannemer hier rekening mee moet houden.

Er zijn zorgen bij de bewoners/belanghebbenden over onder andere **trillingen** ten gevolge van het uit te voeren werk (o.a. verwijderen betonplaten onder het asfalt) en verkeer (zware elektrische bussen bij de frequentie van 4 per uur in elke richting) en zetting ten gevolge **bronbemaling** voor vervangen van het riool, waardoor schade aan huizen op kan treden.

Het gaat om een wegvak van slechts 1200 meter, 30 of 50 heeft majeure effecten op veiligheid en **“leefbaarheid”**, terwijl het minimale effecten heeft op de transporttijd, **“1 minuut in ruil voor veel meer veiligheid”**.

Probeer de weg de uitstraling mee te geven die bij een dorpskern hoort, meer laanachtig, als entre op het culturele centrum van het dorp, in plaats van een efficiënte doorvoerweg.

## Inhoudsopgave

Zienswijze Actiegroep Herinrichting Hoofdweg Eelde – Basis ontwerp .....	1
Samenvatting en conclusies .....	1
1. Inleiding .....	3
2. Aanleiding zienswijze Actiegroep .....	3
3. Participatie .....	3
4. Duurzaam veilig .....	4
5. Hoe past de herinrichting Hoofdweg in de plannen van de Gemeente Tynaarlo .....	5
6. Snelheid .....	8
7. Situatie bus .....	8
8. Gebiedsontsluitingsweg .....	8
9. Erftoegangsweg .....	11
10. Voorbereiding .....	13
11. Uitvoering van het werk .....	13
Contact .....	13
Bijlage 1: Nodige onderzoeken en studies ten behoeve van ontwerp en uitvoering Hoofdweg Eelde-Paterswolde .....	14
Bijlage 2: Besprekingsverslag van bespreking met Veilig Verkeer Nederland .....	19
Bijlage 3 – Info bus Eelde – Paterswolde .....	23



## 1. Inleiding

De Gemeente Tynaarlo heeft het voornemen de Hoofdweg tussen de kom van Eelde en de rotonde bij de Albert Hein in Paterswolde her in te richten. De redenen zijn de volgende:

- Slechtste fietspad van Drente volgens Dagblad van het Noorden
- Veranderde situatie openbaar vervoer met elektrische bussen met een frequentie van 4 per uur naar Transferium Haren en Hoofdstation Groningen door de Hoofdweg
- Vernieuwing riolering

## 2. Aanleiding zienswijze Actiegroep

De aanwonenden en belanghebbenden hebben sterke bezwaren tegen de uitgewerkte inrichting van de Hoofdweg zoals tot op heden bekend (er kunnen tot op heden geen tekeningen met de uitwerking verkregen worden, ook met een beroep op de Wet Openbaar Bestuur wordt er niets afgegeven met het excuus dat nog niets definitief is terwijl de Gemeente wel snel aan wil besteden). Ook de rapportage van de vereiste studies en onderzoeken is niet beschikbaar.

De commentaren op de plannen van de gemeente (voor zover bekend en stand nov. 2019) en aanbevelingen ter verbetering worden in dit document gegeven en betreffen het basis ontwerp . Kruispunten, oversteekplaatsen, bushaltes enz. zijn in dit stadium van de planvorming nog niet beschouwd.

Het punt dat wij willen maken is dat wij als bewoners van de Hoofdweg graag een goede reconstructie van de Hoofdweg toejuichen, er kan op het gebied van veiligheid en esthetiek veel verbeterd worden.

Ook begrijpen we als geen ander het belang van het gebruik van de Hoofdweg door mensen van Eelde-Paterswolde en de omliggende dorpen en beseffen dan ook zeer goed dat de weg een ontsluitende functie heeft (maar geen gecategoriseerde GOW Gebiedsontsluitingsweg is).

Velen vanuit ons collectief maken dagelijks gebruik van het OV en snappen in zekere mate dan ook het principe van hogere frequentie - meer OV gebruik. Nog sneller van A naar B, ook geweldig en dan ook nog 's vervoerd worden in de stille en emissieloze elektrische bussen, maar nooit ten koste van veiligheid en tevens service (zie instapgegevens per halte OV te strekken route, bijlage 3).

Ondanks bovengenoemde zaken zijn wij van mening dat in de aanloop naar de reconstructieplannen van de Hoofdweg op cruciale punten van alles is misgegaan. En dat er met de door de gemeente uitgezette kaders ook van alles niet klopt.

## 3. Participatie

We blijven het benoemen; als burger en tevens bewoner van een aangrenzende woning aan de Hoofdweg hebben we in het beginsel niet kunnen participeren.

Ten eerste was er simpelweg überhaupt te weinig tijd om te kunnen participeren tussen de laatste inloopavond en het moment dat de gemeente al had willen aanbesteden.

Zoals wethouder Lammers tijdens de raadsvergadering zelf heeft gezegd antwoordende op een vraag vanuit de raad; “we wilden het niet (te) groot maken..”. Wij als bewoners, die wel degelijk bezorgd zijn aangaande de plannen, vragen ons dan ook af; wanneer is een project groot en wanneer niet.

De plannen houden ons erg bezig en als er bij een groot aantal bewoners zorgen zijn, dan kan niet voorbij gegaan worden aan het feit dat de gemeente Tynaarlo de zorgen dus blijkbaar niet heeft kunnen wegnemen.

Ten tweede heeft de gemeente Tynaarlo het constant over het mogen participeren, maar “binnen de kaders”. Cru gezegd betekent dat dus, dat er geen participatie kan plaatsvinden, want over alles binnen deze kaders maken we ons grote zorgen en juist die punten zijn onbespreekbaar.

Kaders opgesteld vanuit de gemeente Tynaarlo:

- Snelheid blijft 50
- Parkeren
- Zebrapaden/oversteekplaatsen
- Busvoorzieningen

Wij vinden de Hoofdweg niet veilig, ook niet in de gereconstrueerde vorm (van de regen in de drup). We hebben als bewoners goede constructieve en onderbouwde adviezen geuit richting de gemeente Tynaarlo, maar men houdt stug vast aan haar plannen. Dat is spijtig.

Nog een voorbeeld: Ons is in het gesprek met de heren Lammers en Folkers op het Gemeentehuis in december 2019, beloofd dat men ons het aantal instappers zouden verstrekken van de Qbuzz. Dit hebben we niet terug gekoppeld gekregen van de Gemeente. Ondertussen zijn wel via een andere weg wel deze getallen verkregen (zie bijlage 3).

#### 4. Duurzaam veilig

In het derde landelijke Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid uit 1991 wordt het begrip Duurzaam Veilig voor het eerst omschreven. Het woord duurzaam wijst op het streven een bepaald verkeersveiligheidsniveau, door middel van taakstellingen, voor de toekomst te bereiken. Om de visie van de overheid kracht bij te zetten is in december 1997 het convenant Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer ondertekend door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer (SKVV), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UvW). Daarmee hebben vrijwel alle wegbeheerders in Nederland zich verbonden met de afspraken die in het Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer zijn gemaakt.

Een Duurzaam Veilig Wegverkeer houdt in dat de verkeersomgeving zó is ingericht, dat er geen ernstige ongevallen kunnen gebeuren. En dat als er tóch een ongeval plaatsvindt, de ernst van de afloop beperkt blijft. De mens wordt hierbij als ‘maat der dingen’ genomen: de mens die kwetsbaar is, fouten maakt en zich niet altijd aan regels houdt. De wegomgeving, voertuigen en technologie moeten de mens ondersteuning en bescherming bieden zodat de veiligheid van het verkeerssysteem zo min mogelijk afhankelijk is van individuele handelingen. Verkeersprofessionals en de centrale overheid zien erop toe dat altijd aan deze voorwaarden wordt voldaan en dat onvolkomenheden worden verbeterd. Verkeersprofessionals en verkeersdeelnemers zijn door voorlichting en educatie zo goed mogelijk op hun eigen taak voorbereid. Uiteindelijk moet wel gecontroleerd worden of



verkeersdeelnemers zich veilig gedragen en of professionals hun taak adequaat uitvoeren. Als er toch een ongeval gebeurt, zorgt goede traumazorg voor snelle en effectieve hulpverlening.

Indien het ontwerp van de weg wordt uitgevoerd volgens CROW Richtlijn nr. 315 "Basiskennmerken wegontwerp" kan worden voldaan aan Duurzaam Veilig.

## 5. Hoe past de herinrichting Hoofdweg in de plannen van de Gemeente Tynaarlo

De vigerende plannen op dit moment zijn (er zijn geen meer recente versies gevonden):

- Gemeente Tynaarlo (2006). Actualisatie GVVP Tynaarlo Periode 2007-2017.
- Startdocument Omgevingsvisie 2018 van de Gemeente Tynaarlo

In deze plannen wordt onder meer het volgende gevonden:

- Gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk op wegen voor doorgaand verkeer en toegangswegen laten rijden;
- Leefbaarheid verbeteren door het realiseren van (grote) verblijfsgebieden, bijvoorbeeld in woonwijken. Dat doen we door het instellen van **30km/h**- en 60km/h-zones met weinig verkeer, hoge veiligheid en minimale geluidshinder;
- Doorgaand verkeer weren in de verblijfsgebieden, zodat daar weinig autoverkeer is. Dit geldt zowel voor binnen als buiten de bebouwde kom;
- Specifieke aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers, voetgangers en **mindervaliden**;
- Zorgen voor zo weinig mogelijk hinder van verkeer in de centrumgebieden van de gemeente;
- Aandacht voor aanvullende inzet op **handhaving** door de politie.
- Fietsen heeft toekomst De komende jaren ligt de nadruk op de fiets als duurzaam alternatief om naar het werk te komen. Met de opkomst van **elektrische fietsen** en speedpedelecs neemt de afstand toe waarmee mensen voor hun werk het centrum van een stad binnen 30 tot 40 minuten kunnen bereiken. Meer mensen op de fiets zorgt voor minder gebruik van de auto.
- Veiligheid - Door **vergrijzing** neemt het aantal oudere verkeersdeelnemers toe. De reactiesnelheid en het gezichtsvermogen nemen af, vooral wanneer het donker is. Steeds meer ouderen maken gebruik van de e-bike. Ook daardoor is het aantal ongelukken in het verkeer onder de groep ouderen toegenomen.
- De voetgangers en gehandicapten verdienen aandacht in het verkeers- en vervoerbeleid met name in de centrum en rondom openbare gebouwen. De knelpunten kunnen het beste in beeld worden gebracht samen met de gebruiker.
- We willen kritisch blijven kijken naar het energieverbruik van de openbare verlichting. Daarbij moeten de wegen wel voldoende zichtbaar blijven. Goede lijnen op de weg en slimme markeringen kunnen hierbij helpen.

- Openbaar vervoer - Veel inwoners zijn voor werk of voorzieningen (theater, **ziekenhuis** of winkels) gericht op Groningen of Assen. De bereikbaarheid van beide steden is daarom belangrijk. Sinds een aantal jaren rijdt er vaker een bus tussen Zuidlaren en Groningen en tussen Eelde-Paterswolde en Groningen. Hierdoor maken meer mensen gebruik van het openbaar vervoer. Tegelijkertijd zien we dat de bereikbaarheid van de kleine dorpen en het buitengebied met het openbaar vervoer onder druk staat. Het Transferium Hoogkerk is uitgegroeid tot een busstation met vele buslijnen en bestemmingen. Het speelt net als Transferium Haren een belangrijke rol in de bereikbaarheid van Groningen. Vlakbij De Punt willen we eenzelfde soort overstappunt realiseren, met daarbij een nieuwe op- en afrit voor de veiligheid en doorstroming.

- Maatregelen In de komende vijf jaar is het van groot belang de 10 meest onveilige locaties op de gemeentelijke wegen in de gemeente Tynaarlo aan te pakken. Veelal gaat het om locaties binnen de bebouwde kom en met name in Zuidlaren op de hoofdroute door het dorp. Deze locaties worden aangepakt in het kader van het Verkeersplan Zuidlaren (zie ook paragraaf 5.2). Bij de overige locaties is het van belang de ongevallen en de lokale situatie nader te analyseren. **Daarbij is het van belang ook rekening te houden met de omgeving en de inwoners/ belanghebbenden bij het ontwerpen te betrekken.** De volgende locaties moeten aangepakt worden: **Hoofdroutes door Eelde-Paterswolde: Burgemeester J.G. Legroweg en Hoofdweg.**

Het is niet duidelijk hoe diverse genoemde aandachtspunten in wegontwerp terecht zijn gekomen of hoe deze zijn gewogen.



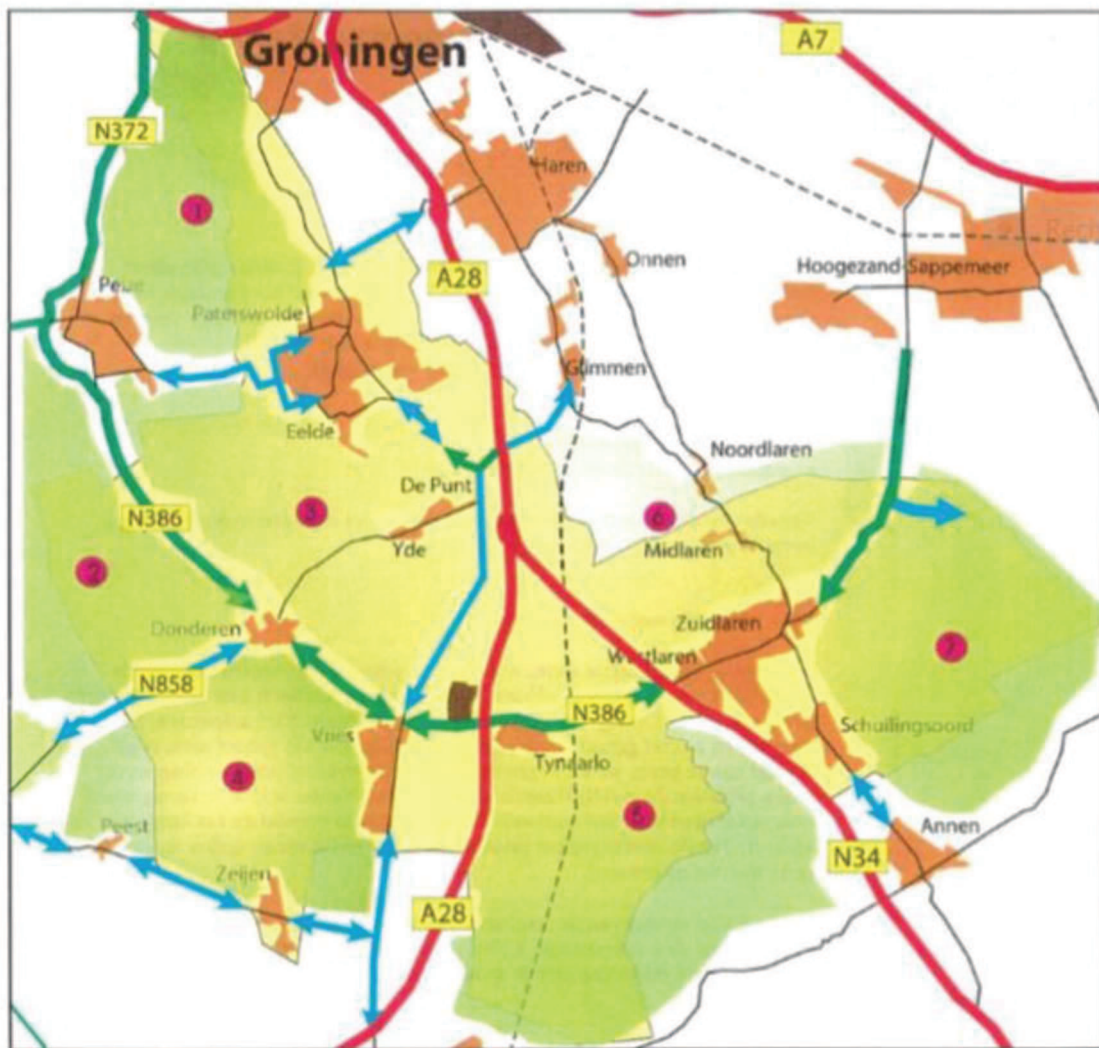


Fig. 1 – Categorië van wegen

Uit vorige figuur wordt duidelijk dat Eelde-Paterswolde wordt omsloten door **Erftoegangswegen** en geen Gebiedsontsluitingswegen.

## 6. Snelheid

“30 is het nieuwe 50”. 30 km/uur in de bebouwde kom is ook de landelijke trend. Verder is landelijk de hele lijn “snelheidsverlaging” (van 130/120 naar 100 km/uur enz.). Ook voor een zogenaamde Gebiedsontsluitingsweg is 30 km/uur mogelijk (info Veilig Verkeer Nederland).

## 7. Situatie bus

De plannen van Qbuzz/OV-bureau zijn bij de actiegroep op dit moment niet bekend. De vraag is ook in hoeverre deze plannen al “firm” zijn. Er zijn op dit moment in ieder geval vraagtekens over:

- bereikbaarheid Martini ziekenhuis, Eelderwolde, Familiehôtel
- bus over de Meerweg met mogelijkheid passerende bussen over de brug bij het Noord Willemskanaal
- geruchten over moeten reizen via transferium Hoogkerk
- grote afstand bushalte tot Spierveen
- uitstaphalte Terra op de Hoofdweg waarbij een groot stuk over een modderig pad gelopen moet worden (Verlengde Duinerlaan)

De busplannen tot zover lijken niet goed doordacht. Men lijkt wat betreft de Hoofdweg met een tunnelvisie te werken “alle bussen over de Hoofdweg”. Alternatieve plannen zijn blijkbaar niet beschouwd zoals:

- busverkeer bv. (gedeeltelijk) af te wikkelen via De Punt ipv. Transferium Haren. Op die manier zou bv. met éénrichtingsverkeer door de Hoofdweg gewerkt kunnen worden, met een rondje via de Burgemeester Legroweg. In de Burgemeester Legroweg zou dan Terra als bushalte aangedaan kunnen worden. Opgemerkt wordt dat leerlingen van Terra een plan voor een bushalte hebben uitgewerkt. Gebiedswethouder Mw. Oetra Gopal is hierbij betrokken geweest. Met éénrichtingsverkeer op de Hoofdweg is het beslag op de wegbreedte van de bus minder.

- de huidige route van lijn 52 (of 9) zo laten met 2 bussen per uur. Toevoegen van de nieuwe bus route De Punt – Groningen via Transferium Haren over de Burgemeester Legroweg met een frequentie van 2 per uur

Voor informatie over de huidige busroute met aantallen reizigers per halte, en toekomstige busroute zie bijlage 3.

## 8. Gebiedsontsluitingsweg

Tot op heden zijn geen stukken gevonden waarin de Hoofdweg als gebiedsontsluitingsweg wordt bestempeld. In het GVVP in opdracht van de gemeente Tynaarlo (2006, geen nieuwere versie gevonden) is de Hoofdweg niet als gebiedsontsluitingsweg bestempeld. In het ONTWERP-VERKEERSBESLUIT ROTONDE BURG. LEGROWEG / HOOFDWEG EELDE – PETERSWOLDE van 2013 worden de Hoofdweg en Burg. Legroweg ontsluitingswegen genoemd en niet



gebiedsontsluitingswegen. Aan de term ontsluitingsweg kan geen betekenis worden toegekend (spreektaal), aan gebiedsontsluitingsweg wel.

Het lijkt er zeer sterk op dat de Hoofdweg niet de status van gebiedsontsluitingsweg heeft en daarmee ook de 50 km/uur geen “must” is. Het is mogelijk dat in het archief van de Gemeente toch nog een besluit wordt gevonden waarbij de Hoofdweg tot Gebiedsontsluitingsweg wordt verklaard

Overigens is voor de categorisatie van de weg als gebiedsontsluitingsweg de gemeente, als wegbeheerder, Bevoegd Gezag. De gemeente kan dus ook de categorisatie van een gecategoriseerde weg wijzigen.

De Verkeerswetgeving biedt verder de mogelijkheid om op een Gebiedsontsluitingsweg een lagere max. snelheid vast te stellen. De categorisering van de Hoofdweg als Gebiedsontsluitingsweg hoeft dan niet te worden gewijzigd volgens informatie van Veilig Verkeer Nederland.

Inrichtingseisen voor o.a. Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zijn gegeven in Publicatie CROW Richtlijn nr. 315 “Basiskenmerken wegontwerp”. Afwijking van deze Inrichtingseisen kan alleen op basis van gegronde redenen. Opgemerkt wordt dat de verkeerspolitie alleen handhaaft als de basiskenmerken van het wegontwerp hiermee in lijn zijn (herkenbaarheid). Ook kan bijvoorbeeld een verzekeringsmaatschappij de Gemeente aansprakelijk stellen bij ongevallen als zonder gegronde redenen van de Inrichtingseisen is afgeweken.

Punten welke worden opgemerkt als afwijkend op de Inrichtingseisen met betrekking tot. de Hoofdweg:

- Breedte rijweg minder
- Breedte fietspad minder
- Parkeren op de rijbaan
- Afwezigheid markering (denk erom dat bij thermoplast belijning dit geluidsoverlast met zich meebrengt)
- Veel zogenaamde erfaansluitwegen (moeten formeel aangesloten worden via een parallelweg)
- Bus stopt op de rijbaan (op zich gunstig als “snelheidsbegrenzer”)
- Bij parkeren hinderen fietsers
- Fietsvoorziening verhoogd, zelfde hoogte als het voetpad/geen andere kleur asfalt fietsvoorziening
- Openbare verlichting mag geen obstakel opleveren voor fietsers
- Aanwezigheid zebrapaden alleen op basis verkeerbesluit en op 50 km wegen bij voorkeur geïntegreerd op een plateau of via een middengeleider. (NB: thermoplast belijning kan extra geluidsoverlast veroorzaken)

In het wegontwerp zijn er zoveel afwijkingen van de Minimum Eisen die gesteld worden aan een gebiedsontsluitingsweg volgens de CROW richtlijnen (Duurzaam Veilig), dat daarom geconcludeerd moet worden dat op deze manier er geen sprake kan zijn van een gebiedsontsluitingsweg. De hoofdoorzaak is onvoldoende beschikbare breedte (ca. 12,35 m.) In dat geval zal de gemeente formeel een streep door “Duurzaam Veilig” moeten halen.

Men kan zich beroepen op wetgeving. De criteria, o.a. wegbreedtes, zijn daar minder streng dan die volgens de richtlijnen van CROW (Duurzaam Veilig). Als de gemeente de weg toch als gebiedsontsluitingsweg wil zien (met 50km/uur) zal dit ten koste van de verkeersveiligheid gaan, wat

betekend dat er slachtoffers gaan vallen. Volgens Veilig Verkeer Nederland helpt een maximum snelheid van 30 km/uur in plaats van 50 km/uur om het veiligheidsniveau weer op het veiligheidsniveau van Duurzaam Veilig te krijgen.

Van de ernstige ongevallen op 50 km wegen tussen langzaam verkeer en zwaar verkeer (bussen en vrachtauto's) heeft 18% een dodelijke afloop. Bij ernstige ongevallen tussen langzaam verkeer en personen-/bestelauto's is dit aandeel 5% ( zie "Naar meer veiligheid op Gebiedsontsluitingswegen van SWOV"). 30km/uur help aanzienlijk om dit niveau omlaag te brengen. Het aantal ongevallen per kilometer ligt op een 50km weg ca. 5 keer zo hoog als op een 30 km weg.

De weg is wel in te richten als "Erftoegangsweg". Deze categorie geeft meer vrijheidsgraden wat betreft wegontwerp (snelheid, parkeren, fietspad enz.) dan de CROW Richtlijnen met Duurzaam Veilig.

Voor illustratie van de weginrichting van een gebiedsontsluitingsweg zie de figuren 2 en 3 beneden (ref. CROW Richtlijn). Nb.: De beschikbare totale breedte is voor de Hoofdweg slechts ca. 12,35 m. en soms wat minder.

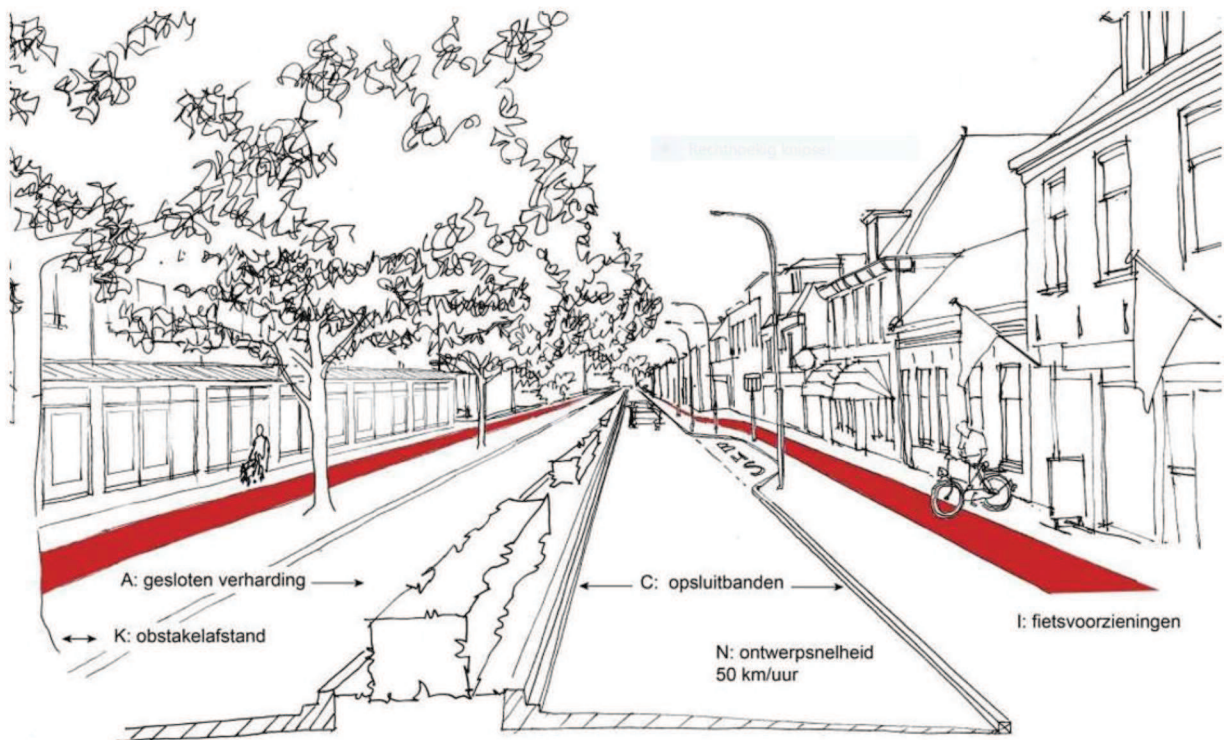


Fig.2 - Ideale indeling gebiedsontsluitingsweg bebouwde kom



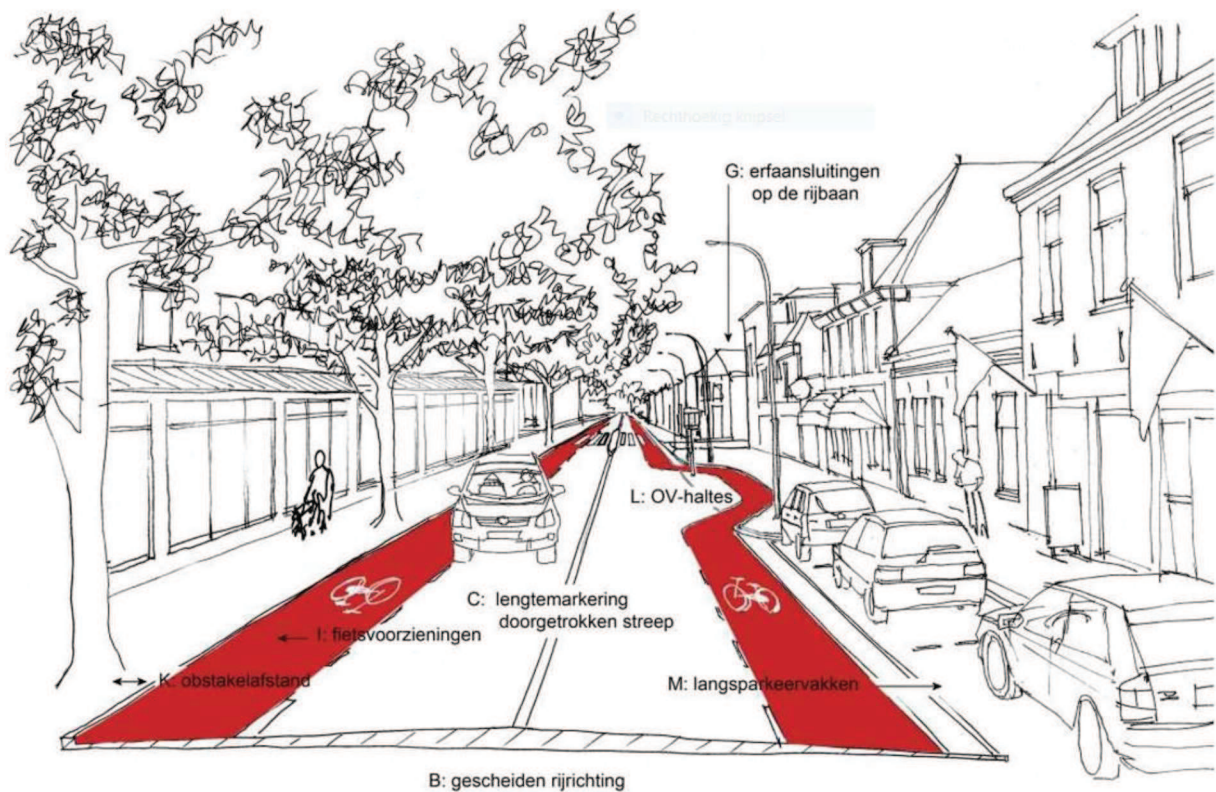


Fig. 3 - Minimale indeling gebiedsontsluitingsweg bebouwde kom

## 9. Erftoegangsweg

Een erftoegangsweg (ETW) is het meest lokale wegtype in de Nederlandse wegcatégorisering. Het betreft wegen met gemengd langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer, zonder rijrichtingscheiding en meestal zonder gescheiden fietspaden.

Erftoegangswegen hebben als functie het veilig toegankelijk maken van percelen in verblijfsgebieden.

Volgens de Duurzaam Veilig-visie moeten op erftoegangswegen alle verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en automobilisten, etc.) veilig van dezelfde rijbaan gebruik kunnen maken, waarbij voetgangers vaak wel een eigen verkeersruimte wordt geboden in de vorm van een trottoir. Manoeuvres als keren, draaien, het laten in- en uitstappen van passagiers, het laden- en lossen van goederen het oversteken moet veilig kunnen gebeuren. De huidige beleving van de Hoofdweg past geheel in voorgaande situatie. Voor illustratie van de weginrichting van een Erftoegangsweg zie de figuren 4 en 5 beneden (ref. CROW Richtlijn).

Vermeld kan nog worden dat een risico inventarisatie (SPV) moet worden uitgevoerd en gerapporteerd.



Fig.4 - Ideale indeling erftoegangsweg bebouwde kom



Fig. 5 - Minimale indeling erftoegangsweg bebouwde kom



## 10. Voorbereiding

Als voorbereiding op de uitvoering of om de benodigde vergunningen te verkrijgen moeten een aantal onderzoeken en studies worden verricht. Hiervoor wordt verwezen naar bijlage 1. Directe zorgpunten zijn schade door trillingen tijdens de uitvoering. Zo moeten de betonplaten aanwezig onder het asfalt worden verwijderd. Zo is een geval bekend van scheuren in de muur ten gevolge van het kapot beuken van betonplaten. Ook is het denkbaar dat voorbijrijdende bussen trillingen afgeven en er bij de frequentie van voorbijrijden ( 4 per uur in elke richting) scheuruitbreiding/-groei in metselwerk optreedt.

Er moet bijvoorbeeld ook naar het welzijn van de aanwonenden worden gekeken (o.a. fijnstof, stikstof en geluid maar ook uitstraling en beschermd dorpsgezicht) en moet worden gerapporteerd. Gezien de verkeersbelasting essentieel dat de gemeente zich maximaal inspant om het meest geluid dempende asfalt te gebruiken, mede vanwege eerder geconstateerde ernstige overschrijding van de geluidsnorm (overigens is in de ons omliggende gemeenten geluid dempend asfalt helemaal geen discussie over, dit is een normaal uitgangspunt).

## 11. Uitvoering van het werk

De onderzoeken en studies als genoemd in bijlage 1 zullen veelal aangeven welke extra maatregelen de aannemer moet nemen om schade te beperken. Zo gaat de invloed van bemaling verder dan de breedte van de weg. Bronbemaling kan zettingen veroorzaken met schade aan gebouwen tot gevolg. Ook kan het zijn dat tuinen of bomen gaan verdrogen en vervolgens afsterven. Het kan daarom nodig zijn andere (en duurdere) manieren van bemaling aan de aannemer voor te schrijven.

Een nulmeting aan de belendende gebouwen is een vereiste. De gemeente is als Bouwheer verantwoordelijk en moet openstaan voor de behandeling van klachten over het werk en communicatie naar aanwonenden/belanghebbenden(niet afschuiven naar de aannemer).

### Contact

[fabio.lamanna@live.nl](mailto:fabio.lamanna@live.nl)

[jan.spiekhout@gmail.com](mailto:jan.spiekhout@gmail.com)

## Bijlage 1: Nodige onderzoeken en studies ten behoeve van ontwerp en uitvoering Hoofdweg Eelde-Paterswolde

### 1. Cultuurtechnisch onderzoek

Het cultuurtechnisch onderzoek omvat het verzamelen van gegevens (onderzoek, documentatie en veldwerk) en rapportage over bodemkundige, waterbeheersings- en landbouwkundige aspecten langs het tracé.

Deze gegevens moeten worden benut om cultuurtechnische en landbouwkundige schade als gevolg van de constructie van de leiding zo veel mogelijk te beperken. Tot deze schade behoort ook de schade aan tuinen en bomen en beplanting. Landbouwkundige schade zal voor de Hoofdweg niet van toepassing zijn.

Het rapport bevat een beschrijving van de bodemkundige opbouw langs het gehele tracé en specificeert project- resp. gebied specifieke randvoorwaarden en aanwijzingen voor voorgeschreven werkwijzen en/of voorzieningen. In het cultuurtechnisch rapport wordt ook het gevaar van opdrijven van de leiding beschouwd en maatregelen daartegen.

Het cultuurtechnische rapport vormt in het algemeen een integraal onderdeel van de documenten ten behoeve van ontwerp en uitvoering.

### 2. Geohydrologisch onderzoek

Het geohydrologisch onderzoek omvat het verzamelen van gegevens over geologische, geohydrologische, en waterhuishoudkundige aspecten langs het tracé.

Het onderzoek omvat:

- studie van beschikbare documentatie (geohydrologische, geologische en geotechnische kaarten, grondwater- en isohypsekaarten enz.);
- veldwerk langs het tracé;
- laboratoriumonderzoek;
- berekening effect van drainerende sleufaanvullingen en bemaling, waaronder bronnering;
- rapportage.

Het geohydrologisch rapport specificeert de diepere bodemopbouw en grondwaterbeheer aspecten langs het gehele tracé en kan dienen als bijlage bij het aanvragen van diverse vergunningen voor grondwateronttrekking en grondwaterlozing.

Hierop wordt door de uitvoerder van het werk een bemalingsplan voor het gehele tracé gebaseerd, gespecificeerd per kruising, per faciliteit en per leidinggedeelte.

OPMERKING Het veldwerk en de rapportage voor het cultuurtechnisch en het geohydrologisch onderzoek worden vaak gecombineerd.

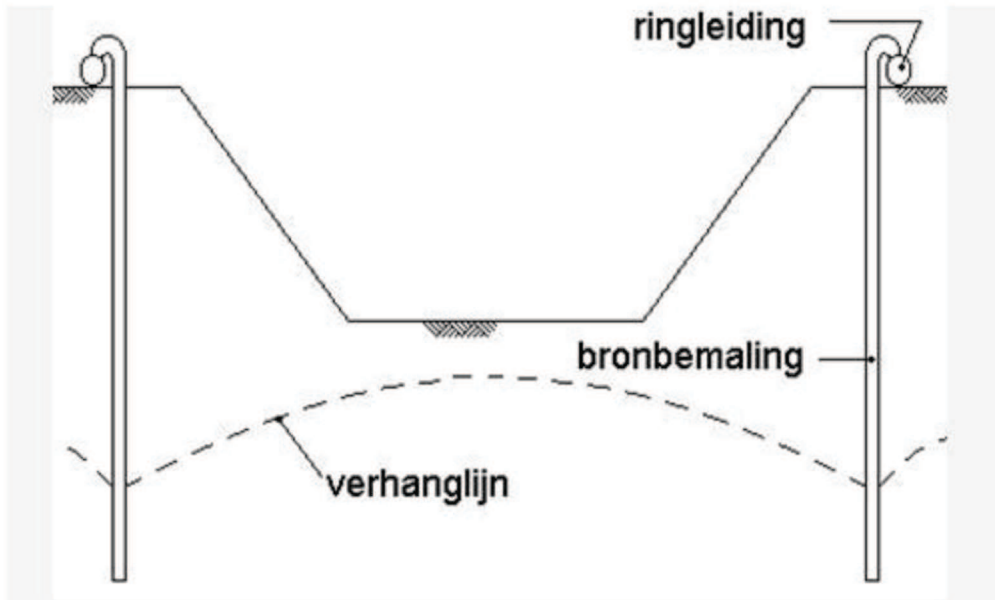
#### Verdere uitwerking bemaling

De bouwputten en sleuf ten behoeve van renovatie van de rioolleiding zullen droog moeten zijn. Daartoe zal de grondwaterspiegel verlaagd moeten worden. Mogelijke effecten buiten het wegprofiel zijn uitdrogen van de aanliggende tuinen, verdrogen van bomen en planten en zetting van de huizen.



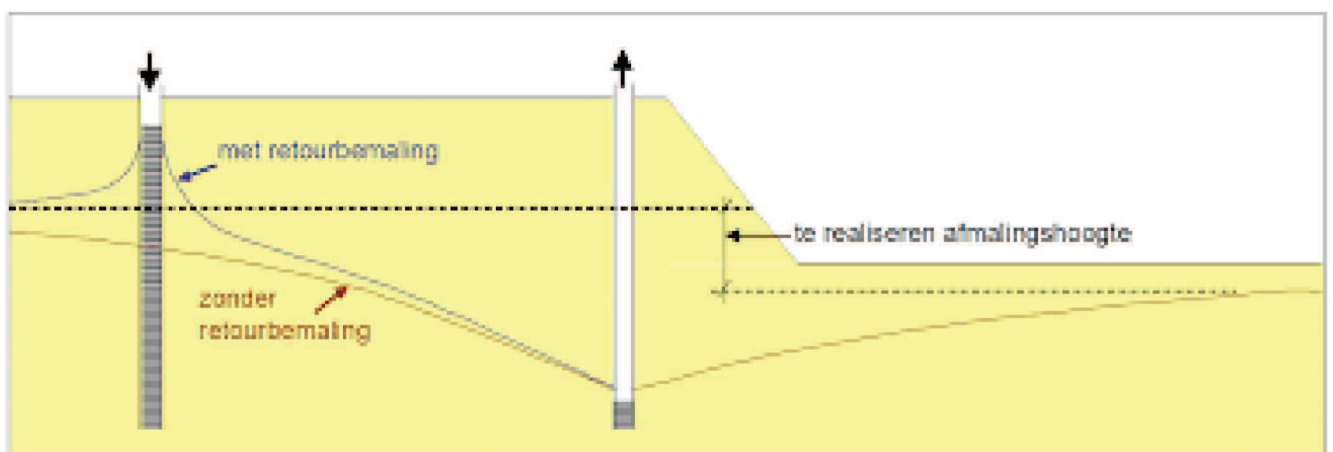
Van belang zijn in dit kader:

Bronbemaling is een proces waarbij op verschillende plaatsen grondwater wordt opgepompt en via een leiding wordt afgevoerd, om plaatselijk en tijdelijk de grondwaterspiegel te verlagen. Dit kan nodig zijn om stabiliteit van dijken en taluds te verhogen, om grondwater op te pompen, of om het waterpeil in de bodem van de bouwput zodanig te verlagen dat droog gewerkt kan worden onder andere bij het leggen van de rioleringsbuizen.



Retourbemaling is een bemalingsproces waarbij het opgepompte grondwater in de nabijheid weer in de bodem teruggebracht wordt. Deze vorm van bemaling wordt gebruikt op locaties waar een verlaging van de grondwaterstand grote gevolgen voor beplanting, bomen of gebouwen kan hebben. Door het toepassen van retourbemaling kan de invloedssfeer van de bemaling sterk verkleind worden.

Retourbemaling wordt toegepast bij diepe bemaling, meestal uitgevoerd met bronbemaling (diepwells). Het terugbrengen van het water in de bodem wordt ook wel infiltratie genoemd.



### 3. Milieutechnisch onderzoek

Een beoordeling van de milieutechnische gevolgen van de aanleg van de buisleiding behoort minimaal te behandelen:

- werkzaamheden voor aanleg, reparatie en wijziging van de rioolleiding;
- de aanwezigheid van de rioolleiding op lange termijn;
- een evaluatie van de gevolgen van eventueel verlies van product en de te treffen maatregelen, preventief en repressief.

### 4. Historisch, archeologisch en explosievenonderzoek

Het verdient aanbeveling om bij de ontwikkeling van het tracé ook aandacht te schenken aan mogelijke ondergrondse obstakels. Bedoeld worden objecten en fundaties (zoals brughoofden, sluismuren, damwanden, heipalen, puinstorten, fundaties van keermuren of stadswallen enz.) die zijn achtergebleven.

Een belangrijk aspect van het historisch onderzoek is het onderzoek naar gebieden met vervuilde grond in of nabij het tracé.

Dit zal voor de Hoofdweg beperkt van toepassing zijn.

### 5. Grondmechanisch onderzoek

Het uitvoeren van grondonderzoek heeft tot doel het verloop, de samenstelling en de van belang zijnde eigenschappen vast te stellen van de grondlagen die voorkomen in het ontwerptracé.

De keuze van het soort onderzoek en de omvang ervan hangen van veel factoren af. De bekendheid met de grondgesteldheid ter plaatse speelt daarbij een grote rol. Daarnaast heeft ook de wijze waarop de rioolleiding wordt aangelegd een grote invloed hierop.

De meest optimale aanpak van het grondonderzoek is om eerst een voorstudie uit te voeren om vervolgens op basis van deze voorstudie het definitieve onderzoek vast te stellen.

O.a. met de resultaten van het onderzoek onder 2. "Geohydrologisch onderzoek" kan bepaald worden of bij bebouwing schade door zettingen kan optreden (enkele centimeters verschilzakking in geval van fundering op staal kan reeds scheuren in metselwerk veroorzaken, ook bij zettingen die reversibel zijn). Mitigerende maatregel kunnen zijn het toepassen van retourbemaling.

In het grondmechanisch onderzoek kan de trillingsgevoeligheid van de ondergrond worden vastgesteld door kapot trillen betonplaten, andere werkzaamheden, effect voorbijrijdende grote bussen etc.



## 6. Flora en fauna onderzoek

Een bouw- of renovatieproject mag alleen worden gestart als er geen schadelijke effecten zijn op de aanwezige beschermde dieren en planten.

In het oriënterend onderzoek moet worden nagegaan of er beschermde dieren en planten op de Hoofdweg of in de omgeving zijn. Ook moeten al dan niet schadelijke effecten worden onderzocht door:

- gebruik te maken van bestaande bronnen waarin soorten staan genoemd die op de locatie kunnen voorkomen
- eventueel aanvullend veldonderzoek te doen om na te gaan of er nog andere soorten kunnen zijn die niet in de bestaande bronnen zijn genoemd

Na het onderzoek:

- zijn er geen beschermde soorten aanwezig? Dan is geen verder onderzoek nodig. Als er wel beschermde soorten aanwezig zijn, dan:
  - inventariseer de activiteiten welke gaan worden uitgevoerd (incl. lawaai en trillingen);
  - onderzoek of de voorgenomen activiteiten tot schadelijke effecten leiden en of aan de hand van de Flora- en faunawet, een overtreding op deze verbodsbepalingen is te verwachten;
  - inventariseer of er voldoende informatie beschikbaar is over de schadelijke effecten op deze soorten. Doe vervolgonderzoek als er onvoldoende informatie beschikbaar is.

Aandachtspunten:

- Vleermuizen (fourageerroutes)
- Uiltjes
- Steenmarters
- Eikenbomen
- Knotlindes
- Fruitbomen
- .....

Mogelijke mitigerende maatregelen zijn bijvoorbeeld. toepassen retourbemaling, geluidsarm werken, rekening houden met broedseizoen enz.

## 7. Nulmeting huizen

Door trillingen en zetting ten gevolge van bemaling kan schade aan huizen optreden (scheuren in metselwerk). Om helderheid over eventuele schade te krijgen dient daarom een nulmeting aan de huizen te worden uitgevoerd (ook om verwarring met eventuele aardbevingsschade te voorkomen. Nb. De Hoofdweg ligt net buiten de zgn. 0.05 g contour van het aardbevingskaartje – ref. KNMI, wat aan regelmatige revisies onderhevig is).

## 8. Leefkwaliteit

Leefkwaliteit in beeld te brengen aan de hand van tenminste onderstaande thema's

De scan brengt de beleving en waardering van de leefkwaliteit in beeld op het gebied van de volgende zes thema's, maar is hier niet beperkt tot:

- Bereikbaarheid & parkeren;
- Voorzieningen;
- Ontwerp, identiteit en sfeer (ook beschermd dorpsgezicht);
- Sociale samenhang en veiligheid;
- Groen en water;
- Gezondheid, orde en netheid.

### Bronmaatregelen

Maatregelen zijn meestal gericht op wegverkeer:

- het verminderen van verkeer
- het beïnvloeden van de samenstelling van verkeer
- het verbeteren van de doorstroming
- andere routing van (vracht)verkeer
- inzet van schone bussen

Stikstof, fijnstof en geluid, ook tijdens de werkzaamheden voor de herinrichting, dienen nadrukkelijk beoordeeld te worden en eventuele mitigerende maatregelen dienen beschouwd te worden.

## 9. Verantwoording onderzoeken

De gemeente heeft ten allen tijde de verantwoording voor de onderzoeken en kan deze verantwoording niet afschuiven naar de aannemer. Resultaten van de onderzoeken dienen door de gemeente aan de betrokken bewoners te worden gerapporteerd of op de website van de gemeente Tynaarlo te worden gezet.



## Bijlage 2: Besprekingsverslag van bespreking met Veilig Verkeer Nederland

### **Verslag van bespreking te Eelde op 23 december 2019 betreffende “Herinrichting Hoofdweg”**

Aanwezig: Fabio Lamanna (aanwonende en voorzitter actiegroep), Peter Buter (verkeerskundig consultant VVN), Jan Spiekhout (aanwonende)

Opgemaakt door : Jan Spiekhout

Besproken werd de problematiek rondom de herinrichting van de Hoofdweg te Eelde tussen de kom van Eelde en Paterswolde. De bespreking geschiedt op basis van de informatie als tot op heden voorhanden (van de Gemeente konden nog geen plannen worden verkregen, als basis hebben de foto's van de tekeningen gediend als door de gemeente op de inloopavond van 7 november 2019 getoond en verder de informatie uit de inspraak door belanghebbenden als gedaan op de Gemeenteraadsvergadering van 2 december 2019. Verder werd op 23 december – datum 20 december - een brief van de gemeente bezorgd betreffende voortgang/stand van zaken).

#### **Hoofdweg “Gebiedsontsluitingsweg” (GOW)**

- Het plan waarin dit vastgelegd is, zal worden opgevraagd bij de Gemeente (Actie: Jan)
- Waarom is voor een wegvak binnen de kom van Eelde (30 km/uur en afwijkende weginrichting) afgeweken van dit plan? (Actie: Peter)
- Waarom geen indeling als “Erftoegangsweg”(ETW) ?
- Reisduur bus over 1,2 km is 1 minuut meer met 30km/uur

***Nb.: In het rapport “Actualisatie GVVP Tynaarlo” van 2006 is de Hoofdweg niet aangegeven als gebiedsontsluitingsweg (en ook niet als erftoegangsweg). Er wordt aangenomen dat na 2006 geen nieuwere actualisering heeft plaatsgevonden***

#### **Voorgenomen inrichting Hoofdweg**

Inrichtingseisen voor o.a. Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zijn gegeven in Publicatie CROW Richtlijn nr. 315 “Basiskennmerken wegontwerp”. Afwijking van deze Inrichtingseisen kan alleen op basis van gegronde redenen. Opgemerkt wordt dat de verkeerspolitie alleen handhaaft als de basiskennmerken van het wegontwerp hiermee in lijn zijn (herkenbaarheid). Ook kan bijvoorbeeld een verzekeringsmaatschappij de Gemeente aansprakelijk stellen bij ongevallen als zonder gegronde redenen van de Inrichtingseisen is afgeweken.

Punten welke worden opgemerkt als afwijkend op de Inrichtingseisen met betrekking tot. de Hoofdweg:

- Breedte rijweg minder
- Breedte fietspad minder
- Parkeren op de rijbaan
- Afwezigheid markering (denk erom dat bij thermoplast belijning dit geluidsoverlast met zich meebrengt)
- Veel zogenaamde erfaansluitwegen (moeten formeel aangesloten worden via een parallelweg)

- Bus stopt op de rijbaan (op zich gunstig als “snelheidsbegrenzer”)
- Bij parkeren hinderen fietsers
- Fietsvoorziening verhoogd/geen andere kleur asfalt fietsvoorziening
- Openbare verlichting mag geen obstakel opleveren voor fietsers
- Aanwezigheid zebrapaden alleen op basis verkeersluit en op 50 km wegen bij voorkeur geïntegreerd op een plateau of via een middengeleider. (NB: thermoplast belijning kan extra geluidsoverlast veroorzaken)

Voor illustratie van de weginrichting van een gebiedsontsluitingsweg zie figuren beneden (ref. CROW Richtlijn). Nb.: De beschikbare totale breedte is voor de Hoofdweg slechts ca. 12,50 m. en soms wat minder.

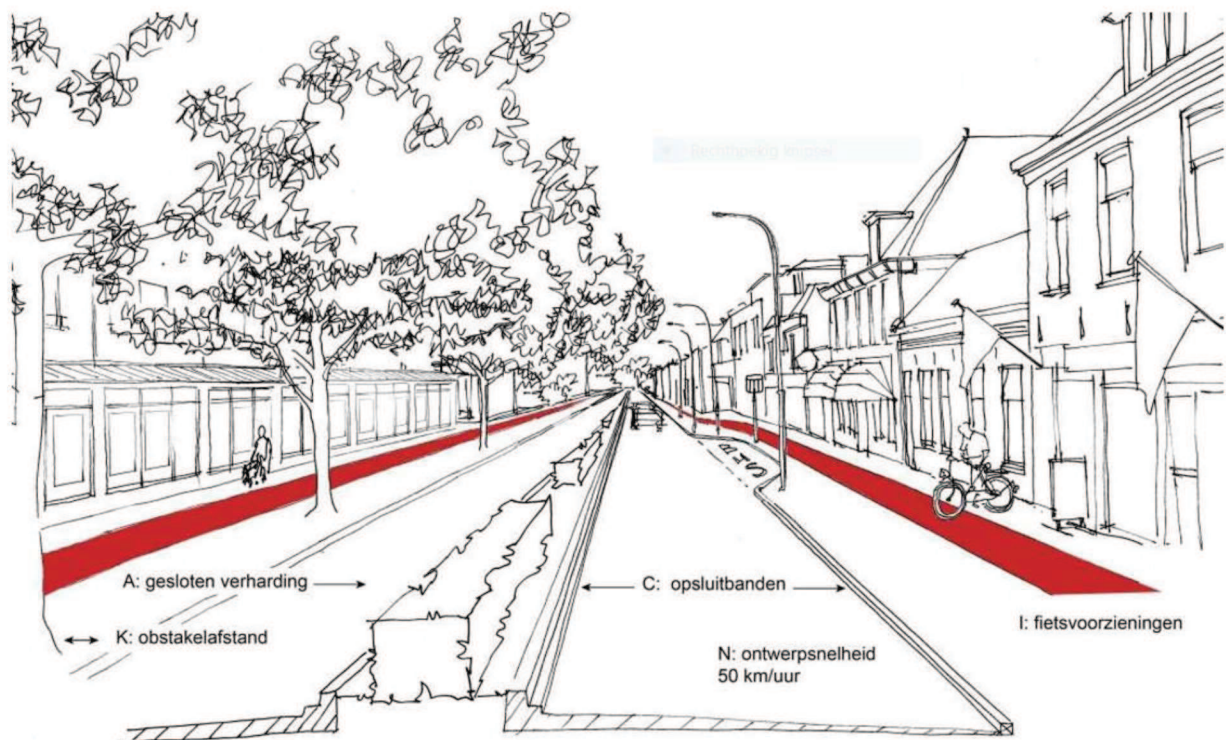


Fig.1 - Ideale indeling gebiedsontsluitingsweg bebouwde kom



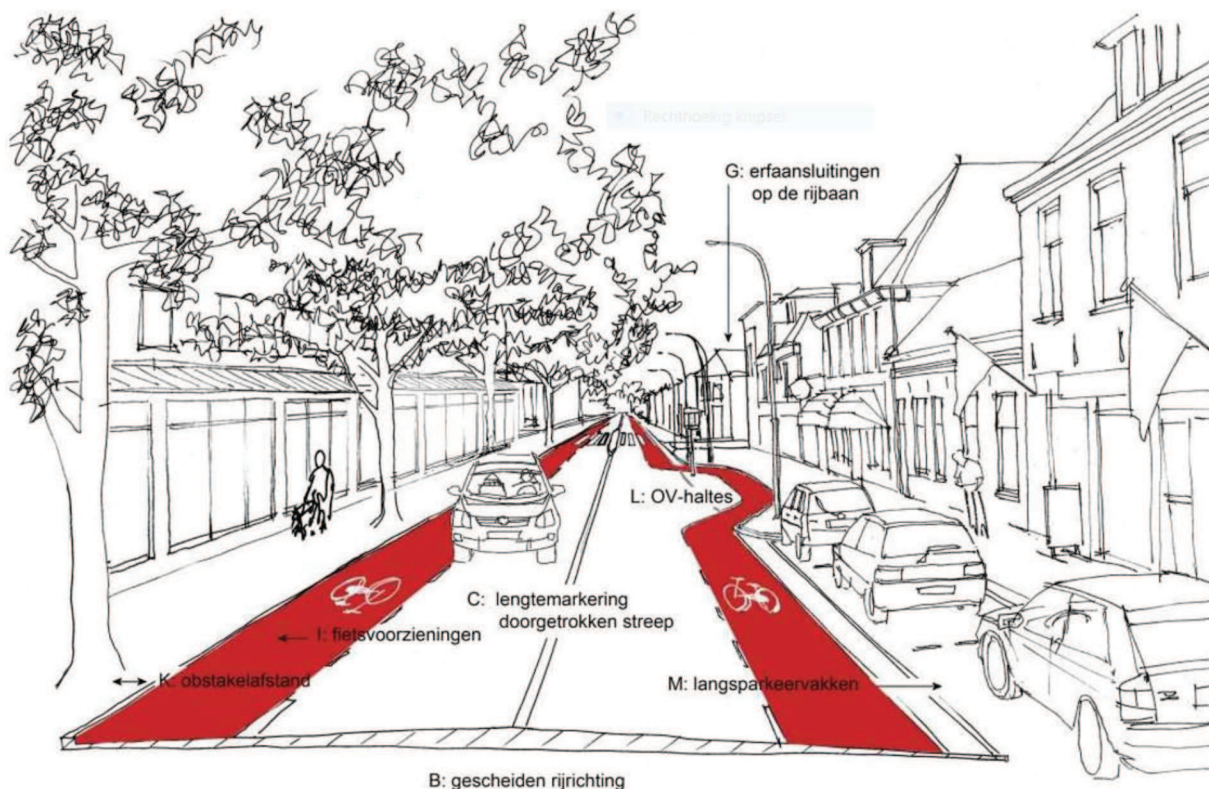


Fig. 2 - Minimale indeling gebiedsontsluitingsweg bebouwde kom

Wat verder nog ontbreekt (en ook gebaseerd op jurisprudentie):

- Er moet een risico inventarisatie (SPV) worden uitgevoerd en gerapporteerd
- Er moet naar het welzijn van de aanwonenden worden gekeken (fijnstof, stikstof en geluid) en moet worden gerapporteerd
- Verkeersbesluiten dienen vooraf voor advies aan de verkeerspolitie (politie verkeersadviseur) te worden voorgelegd.

### Verkeerstellingen

Over de uitgevoerde verkeerstellingen in de brief met datum 20 december 2019

- Op basis van de gerapporteerde V85 zou de huidige Hoofdweg prima als gebiedsontsluitingsweg functioneren
- Ten tijde van de metingen was de Burgemeester Legroweg afgesloten en werd het verkeer over de Hoofdweg geleid. Dit geeft een vertroebeling van de meetresultaten – meer voertuigen, en doordat er meer voertuigen waren een lagere snelheid (omdat de voertuigen elkaar hinderen).
- De bewoners willen graag de maximale gemeten snelheden weten, ook in verband met het eerder genoemde punt “handhaving door de politie”.
- Er is met een primitieve methode gemeten (luchtslangen over de weg). Meten met een onopvallende wegkantradar was veel beter geweest.

## **Overig**

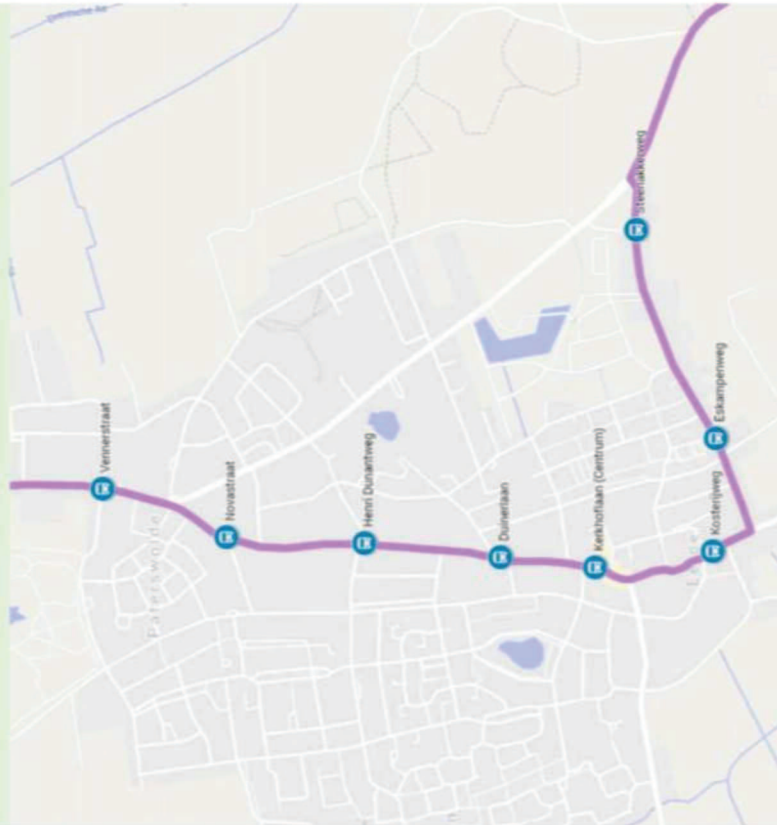
- Case parkeerplaatsen "Deknatel" (Actie: Fabio)
- Geluidarm asfalt toe passen (fluisterarm asfalt)
- Op- en afritten: aandachtspunt scootmobielen en rollators
- Nationale fietsenplan 2020



## Bijlage 3 – Info bus Eelde – Paterswolde

### Toekomstige situatie

Q-link Paars, frequentie 2 tot 4 keer per uur  
Reistijd Paterswolde Vennerstraat – Groningen Hoofdstation: 14 minuten  
Reistijd Eelde Kerkhoflaan – Groningen Hoofdstation: 19 minuten



### Huidige situatie

Stadsbus 9, frequentie 1 tot 2 keer per uur  
Reistijd Paterswolde Vennerstraat – Groningen Hoofdstation: 23-26 minuten  
Reistijd Eelde Kerkhoflaan – Groningen Hoofdstation: 31-34 minuten



In onderstaand overzicht is opgenomen hoeveel reizigers gemiddeld per werkdag in maart 2019 in Eelde en Paterswolde zijn ingecheckt (totaal 443 personen). In de laatste kolom is tevens opgenomen hoeveel personen hiervan vallen onder de categorie ouderen (65 jaar en ouder, totaal 38 personen).

	Alle reizigers	Waarvan ouderen
Eelde, Burg. JG Legroweg 75	2	0
Eelde, Airport	5	0
Eelde, Oosterbroek	14	1
Eelde, Vosbergen	4	0
Eelde, Steenakkersweg	7	0
Eelde, Eskampenweg	48	1
Eelde, Kosterijweg	14	2
Eelde, Kerkhoflaan	23	1
Eelde, E. v/d Laanhuis	18	2
Eelde, Verdiweg	32	3
Eelde, O. Eerelmanweg	55	4
Eelde, Hortensiaweg	61	6
Eelde, Henri Dunantweg	18	4
Paterswolde, Raadhuislaan	13	0
Paterswolde, Burg. J.G. Legroweg	52	4
Paterswolde, Vennerstraat	47	3
Paterswolde, Noordwijk	11	4
Paterswolde, Groningerweg 19	17	2
Paterswolde, Reigerlaan	4	1

Bij de doelgroep ouderen valt op dat veel reizigers naar het Hoofdstation reizen (17), gevolgd door het Centrum van Groningen (8) en de haltes rondom het Martini Ziekenhuis (6).



Bestemmingen Eelde-Paterwolde	Alle reizigers	Waarvan ouderen
De Punt	54	2
Eelde - Paterswolde	13	2
Groningen Zuid	14	2
Groningen Zuid Martini Ziekenhuis*	29	6
Groningen Zuid scholen	36	0
Hoofdstation	223	17
Centrum	42	8
Groningen Noord	30	2
	441	40

In onderstaande figuur is weergegeven wat de bestemming van reizigers uit Eelde-Paterswolde is. De helft van het aantal reizigers (223) reist naar het Hoofdstation. 29 reizigers reisden per dag naar de 4-haltes rondom het Martini Ziekenhuis. Dit betreft zowel bezoekers van het Ziekenhuis als bijvoorbeeld van de omliggende bedrijven. Uitgaande van de 33 ritten per werkdag richting Groningen stapten dus 11 reizigers per dag in naar Groningen.

## BESTEMMING REIZIGERS EELDE WERKDAGEN MAART 2019

