

RAPPORT

Herinrichting Hoofdweg Eelde - Paterswolde

Resultaten online peiling weginrichting

Klant: Gemeente Tynaarlo

Referentie: BH7772TPRP2103041124

Status: S0/P01.03 DEFINITIEF

Datum: 4 maart 2021

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Euvelgunnerweg 25A
9723 CV GRONINGEN
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 53 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Herinrichting Hoofdweg Eelde - Paterswolde

Ondertitel: Peiling Hoofdweg
Referentie: BH7772TPRP2103041124
Status: P01.03 DEFINITIEF/S0
Datum: 4 maart 2021
Projectnaam: Herinrichting Hoofdweg Eelde - Paterswolde
Projectnummer: BH7772
Auteur(s): Haitze Witteveen

Opgesteld door: Haitze Witteveen

Gecontroleerd en
vrijgegeven door: Peter Traas

Datum: 04-03-2021

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel	1
2	Resultaten online peiling	2
2.1	Werkwijze	2
2.2	Welke aspecten vinden mensen belangrijk bij de herinrichting?	2
2.3	Welke herinrichtingsvariant heeft de voorkeur en welke aspecten zijn daarbij het belangrijkste?	3
2.4	Welke aandachtspunten zien mensen bij de herinrichting?	4

Bijlagen

- Bijlage 1: Reacties bij voorkeur variant 30 km/u
- Bijlage 2: Reacties bij voorkeur variant 50 km/uur
- Bijlage 3: Reacties bij geen voorkeur
- Bijlage 4: Locatiespecifieke opmerkingen (op kaart)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Tynaarlo is voornemens de Hoofdweg in Eelde – Paterswolde her in te richten. De plannen voor de herinrichting zijn onderwerp van maatschappelijke en politieke discussie. De gemeente heeft een plan uitgewerkt dat past bij een functie gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Een groep bewoners maakt zich daarentegen sterk voor het afwaarderen van de wegfunctie naar een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De gemeente wenst nu tot een oplossing te komen uit deze discussie om daarna de daadwerkelijke herinrichting van de Hoofdweg te starten. Om tot een oplossing te komen is ook een plan uitgewerkt waarbij de Hoofdweg de functie erftoegangsweg heeft met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

1.2 Doel

De gemeente wil graag weten wat de meningen zijn met betrekking tot beide inrichtingsplannen. Daarom heeft de gemeente Royal HaskoningDHV opdracht verleend om online de reacties te inventariseren van bewoners, weggebruikers en ondernemers met betrekking tot beide herinrichtingsvarianten. De resultaten van de online peiling moeten het college en gemeenteraad een goed beeld geven van de meningen over en specifieke aandachtspunten bij beide herinrichtingsvarianten:

- Welke aspecten voor mensen belangrijk zijn bij de herinrichting;
- Welke aandachtspunten mensen zien bij de diverse herinrichtingsvarianten;
- Welke herinrichtingsvariant de voorkeur heeft en welke aspecten daarbij het belangrijkste zijn.

Het resultaat van de online peiling vormt, samen met een vakinhoudelijke beoordeling van beide varianten de basis voor het ambtelijke advies aan het college ten behoeve van een definitieve keuze voor de herinrichting van de Hoofdweg.

2 Resultaten online peiling

2.1 Werkwijze

De online peiling is via social media en op de gemeentepagina in de lokale kranten aangekondigd. Daarin was een link naar een internetpagina opgenomen. Op die pagina stond informatie over het project waarbij o.a. de belangrijkste kenmerken van een 50 en 30 km/uur inrichting stonden benoemd. Ook waren de ontwerpen van beide inrichtingsvarianten gevisualiseerd. De online peiling bestond uit twee onderdelen:

- 1 Een vragenlijst waarin mensen o.a. konden aangeven wat zij belangrijk vinden bij de herinrichting, welke van de twee varianten de voorkeur heeft en waarom ze dat vinden;
- 2 Kaarten met het ontwerp van beide varianten, inclusief enkele visualisaties, waarbij mensen opmerking konden plaatsen.

Het invullen van de online peiling was mogelijk van 5 tot en met 21 februari 2021. In totaal hebben 374 mensen de peiling ingevuld.

2.2 Welke aspecten vinden mensen belangrijk bij de herinrichting?

Tabel 1 toont per doelgroep de 1^e keuze van wat men bij de herinrichting het belangrijkste vindt.

Ik vind het belangrijk dat... (1e antwoordkeuze)	Bewoner		Ondernemer		Weggebruiker		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
...de maximumsnelheid omlaag gaat (30 km/uur)	60	37%	3	15%	41	21%	104	28%
...er vrij liggende fietspaden komen (50 km/uur)	28	17%	6	30%	66	34%	100	27%
...de zes eiken behouden blijven (30 km/uur)	30	19%	1	5%	31	16%	62	17%
...de Hoofdweg een voorrangsweg blijft (50 km/uur)	16	10%	3	15%	34	18%	53	14%
...er meer ruimte komt voor parkeren (30 km/uur)	12	7%	6	30%	10	5%	28	7%
...er meer groen komt (30 km/uur)	11	7%	0	0%	4	2%	15	4%
...de bus 4x per uur gaat rijden (50 km/uur)	3	2%	1	5%	6	3%	10	3%
...er zebrapaden komen (50 km/uur)	1	1%	0	0%	1	1%	2	1%
Totaal	161	100%	20	100%	193	100%	374	100%

Tabel 1. Uitkomsten naar doelgroep

- **Totaalbeeld:** Van alle respondenten vindt 28% het verlagen van de maximumsnelheid (30 km/u) het belangrijkste. De aanleg van vrijliggende fietspaden (50 km/u) wordt door 27% van de respondenten het belangrijkste gevonden. Daarna het behoud van de zes eiken (17% van de respondenten) en dat de Hoofdweg een voorrangsweg blijft (14% van de respondenten);
- **Bewoners:** 37% van de bewoners vindt het verlagen van de maximum snelheid het belangrijkste (30 km/u), gevolgd door het behoud van de zes eiken (19% van de bewoners) en de aanleg van vrijliggende fietspaden (50 km/u) (17% van de bewoners);
- **Ondernemers:** 30% van de ondernemers vinden de aanleg van meer parkeerruimte het belangrijkste, evenals de aanleg van vrijliggende fietspaden (50 km/u) (30% van de ondernemers);
- **Weggebruikers:** 34% van de weggebruikers vinden de aanleg van vrijliggende fietspaden (50 km/u) het belangrijkste gevolgd door het verlagen van de maximum snelheid (30 km/u) (21% van de weggebruikers) en het behouden van de Hoofdweg als voorrangsweg (50 km/u) (18% van de weggebruikers).

2.3 Welke herinrichtingsvariant heeft de voorkeur en welke aspecten zijn daarbij het belangrijkste?

Uit Tabel 2 blijkt dat 52% van de respondenten de 30 km/u variant kiest, 42% de 50 km/u variant en 6% heeft geen voorkeur. Tussen de doelgroepen zijn er verschillen. Zo verkiezen bewoners vaker de 30 km/u variant (68%) terwijl ondernemers en de weggebruikers de 50 km/u variant verkiezen (respectievelijk 50 en 53%).

Mijn voorkeursoplossing	Bewoner		Ondernemer		Weggebruiker		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
30 km/u	109	68%	8	40%	76	39%	193	52%
50 km/u	45	28%	10	50%	103	53%	158	42%
Geen voorkeur	7	4%	2	10%	14	7%	23	6%
Totaal	161	100%	20	100%	193	100%	374	100%

Tabel 2. Voorkeur per doelgroep.

Wanneer per doelgroep in detail wordt gekeken naar de aspecten die zij het belangrijkste vinden dan hechten bewoners (Tabel 3) met een voorkeur voor de 30 km/u variant de meeste waarde aan een snelheidsverlaging. Bewoners met een voorkeur voor de 50 km/u variant vinden vrijliggende fietspaden het belangrijkste.

Als bewoner vind ik het belangrijk dat (1e antwoordkeuze):	30 km/u		50 km/u		Geen voorkeur		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
...de maximumsnelheid omlaag gaat (30 km/uur)	59	54%	2	0%	1	14%	60	37%
...de zes eiken behouden blijven (30 km/uur)	26	24%	2	4%	2	29%	30	19%
...er vrij liggende fietspaden komen (50 km/uur)	2	2%	24	53%	2	29%	28	17%
...de Hoofdweg een voorrangsweg blijft (50 km/uur)		0%	15	33%	1	14%	16	10%
...er meer ruimte komt voor parkeren (30 km/uur)	10	9%	1	2%	1	14%	12	7%
...er meer groen komt (30 km/uur)	11	10%		0%		0%	11	7%
...de bus 4x per uur gaat rijden (50 km/uur)		0%	3	7%		0%	3	2%
...er zebrapaden komen (50 km/uur)	1	1%		0%		0%	1	1%
Totaal	109	100%	45	100%	7	100%	161	100%

Tabel 3. Bewoners: Aspecten naar herinrichtingsvarianten

Ondernemers (Tabel 4) met een voorkeur voor de 30 km/u variant vinden meer parkeerruimte het belangrijkste, gevolgd door vrijliggende fietspaden voor de 50 km/u variant.

Als ondernemer vind het belangrijk dat (1e antwoordkeuze):	30 km/u		50 km/u		Geen voorkeur		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
...er meer ruimte komt voor parkeren (30 km/uur)	4	50%		0%	2	100%	6	30%
...er vrij liggende fietspaden komen (50 km/uur)		0%	6	60%		0%	6	30%
...de Hoofdweg een voorrangsweg blijft (50 km/uur)		0%	3	30%		0%	3	15%
...de maximumsnelheid omlaag gaat (30 km/uur)	3	38%		0%		0%	3	15%
...de bus 4x per uur gaat rijden (50 km/uur)		0%	1	10%		0%	1	5%
...de zes eiken behouden blijven (30 km/uur)	1	13%		0%		0%	1	5%
...er meer groen komt (30 km/uur)		0%		0%		0%		0%
...er zebrapaden komen (50 km/uur)		0%		0%		0%		0%
Totaal	8	100%	10	100%	2	1	20	100%

Tabel 4. Ondernemers: Aspecten naar herinrichtingsvarianten

Weggebruikers (Tabel 5) met een voorkeur voor de 30 km/u variant vinden een lagere snelheidslimiet het belangrijkste en weggebruikers met een voorkeur voor de 50 km/u variant hechten de meeste waarde aan vrijliggende fietspaden.

	30 km/u		50 km/u		Geen voorkeur		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Als weggebruiker vind ik het belangrijk dat (1e antwoordkeuze):								
...er vrij liggende fietspaden komen (50 km/uur)	3	4%	59	57%	4	29%	66	34%
...de maximumsnelheid omlaag gaat (30 km/uur)	39	51%	1	1%	1	7%	41	21%
...de Hoofdweg een voorrangsweg blijft (50 km/uur)	1	1%	33	32%		0%	34	18%
...de zes eiken behouden blijven (30 km/uur)	22	29%	3	3%	6	43%	31	16%
...er meer ruimte komt voor parkeren (30 km/uur)	7	9%	3	3%		0%	10	5%
...de bus 4x per uur gaat rijden (50 km/uur)		0%	3	3%	3	21%	6	3%
...er meer groen komt (30 km/uur)	4	5%		0%		0%	4	2%
...er zebrapaden komen (50 km/uur)		0%	1	1%		0%	1	1%
Totaal	76	100%	103	100%	14	100%	193	100%

Tabel 5. Weggebruikers: Aspecten naar herinrichtingsvarianten

Tot slot schetst Tabel 6 een algemeen beeld van alle doelgroepen samen. Hieruit blijkt dat de respondenten een lagere snelheidslimiet het belangrijkste vinden bij de 30 km/u variant en vrijliggende fietspaden bij de 50 km/u variant.

	30 km/u		50 km/u		Geen voorkeur		Totaal	
	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%	Aantal	%
Ik vind het belangrijk dat... (1e antwoordkeuze)								
...de maximumsnelheid omlaag gaat (30 km/uur)	101	52%	1	1%	2	9%	104	28%
...er vrij liggende fietspaden komen (50 km/uur)	5	3%	89	56%	6	26%	100	27%
...de zes eiken behouden blijven (30 km/uur)	49	25%	5	3%	8	35%	62	17%
...de Hoofdweg een voorrangsweg blijft (50 km/uur)	1	1%	51	32%	1	4%	53	14%
...er meer ruimte komt voor parkeren (30 km/uur)	21	11%	4	3%	3	13%	28	7%
...er meer groen komt (30 km/uur)	15	8%		0%		0%	15	4%
...de bus 4x per uur gaat rijden (50 km/uur)		0%	7	4%	3	13%	10	3%
...er zebrapaden komen (50 km/uur)	1	1%	1	1%		0%	2	1%
Totaal	193	100%	158	100%	23	100%	374	100%

Tabel 6. Totaalbeeld: Aspecten naar herinrichtingsvarianten

2.4 Welke aandachtspunten zien mensen bij de herinrichting?

Respondenten hadden de gelegenheid om een toelichting te geven bij hun voorkeur voor 30 of 50 km/uur. Een groot aantal respondenten heeft een toelichting gegeven. Hieronder zijn per voorkeur op hoofdlijnen de veel voorkomende opmerkingen weergegeven. De volledige lijst met opmerkingen per herinrichtingsvariant is te vinden in bijlagen 1, 2 en 3.

Samenvatting toelichting voorkeur 30 km/u:

- Een dorpse uitstraling, groen karakter behouden/toevoegen;
- Behoeft aan rust, minder lawaai en trillingen en dus moet de snelheid omlaag;
- Geen uitbreiding van busverkeer.

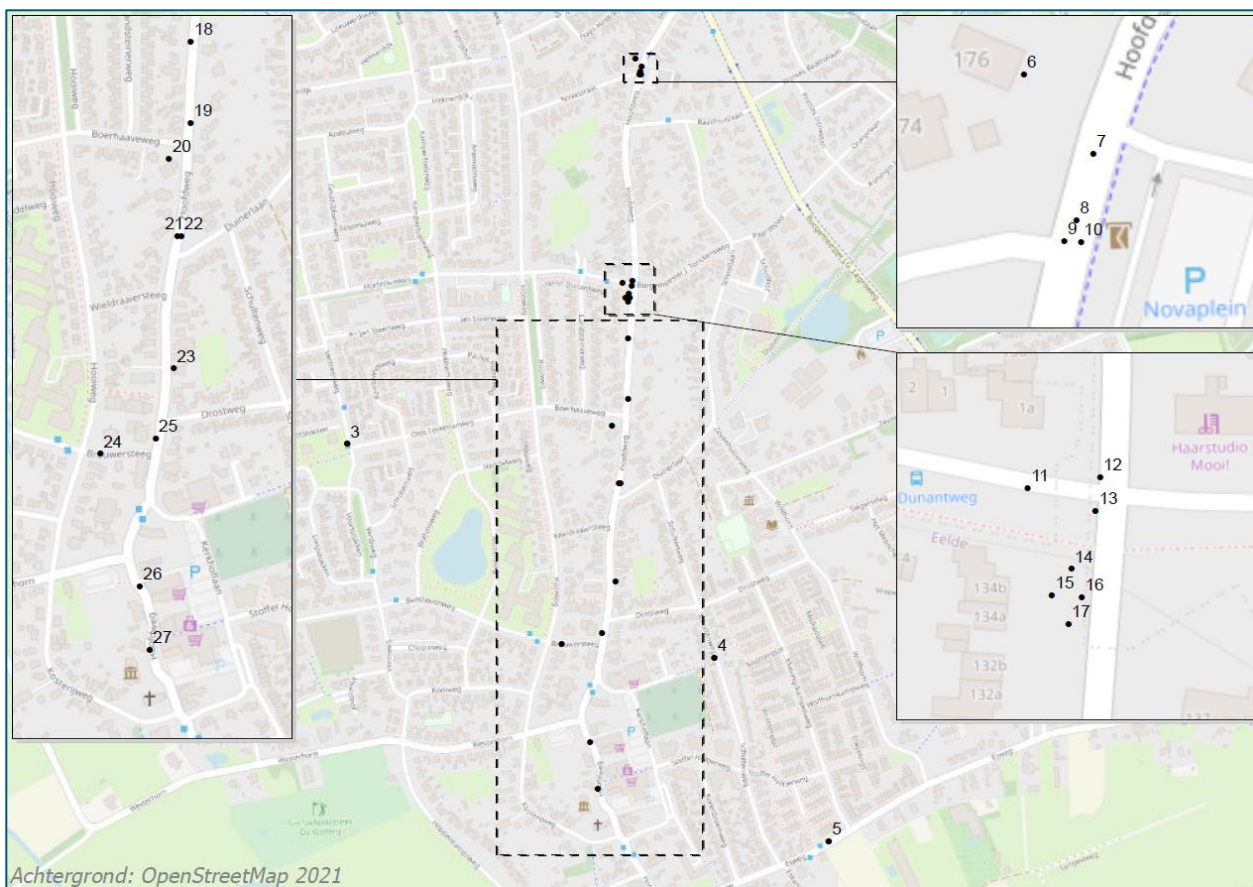
Samenvatting toelichting voorkeur 50 km/u:

- Vanwege de drukte meer veiligheid voor fietsers (vrijliggende fietspaden);
- Behouden voorrangsweg en doorstroming/bereikbaarheid bevorderen;
- OV-impuls (meer bussen) en meer groen.

Samenvatting toelichting 'geen voorkeursvariant':

- Een combinatie tussen de twee voorkeursvarianten: Balans fietsers (veiligheid) en autoverkeer (doorstroming, bereikbaarheid, parkeren);
- Behoud van de eiken/meer groen en eventueel de bus via een andere route laten rijden;
- Aandacht voor alternatieven, bijv. beperk de rol van de auto in de leefomgeving (minder parkeerruimte), stimuleer gezondere leefstijl.

Respondenten hadden de mogelijkheid een opmerking 'op kaart' te plaatsen (Figuur 1). Deze opmerkingen concentreren zich met name op de kruispunten Hoofdweg/Henri Dunantweg en Hoofdweg/Novastraat. Over het algemeen betreft het opmerkingen die gerelateerd aan de specifieke weginrichting. Met name de busroutes/bushaltes worden vaak benoemd. Zie bijlage 4 voor de lijst met opmerkingen corresponderend met de nummers in Figuur 1.



Figuur 1. Opmerkingen op kaart (locaties), zie bijlage

Bijlage 1: Reacties bij voorkeur variant 30 km/u

Ik vul deze enquête in als:	Mijn voorkeursoplossing:	Mijn toelichting op de voorkeursoplossing:
Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	Het zou mooi zijn als het dorp op deze manier meer groen krijgt en ook de bus zou wat ons betreft door Spierveen moeten blijven rijden.
Bewoner	30 km/u	Het zou mooi zijn als er meer groen in dit versteende dorp komt en de bus door spierveen blijft rijden.
Bewoner	30 km/u	Meer groen in dit stenen dorp en de bus door Spierveen!
Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	Er lopen en fietsen regelmatig mensen waaronder kinderen op deze wegen. Er wordt af en toe te hard en onverantwoord gereden. Kortom, een gevaarlijke situatie zoals het nu is zonder snelheidsbeperkende maatregelen en nauwelijks handhaving. Als je te hard rijdende automobilisten met een handgebaar vraagt of ze wat langzamer willen rijden, krijg je een middelvinger terug.
Bewoner	30 km/u	50 km niet verstandig met oog op toekomst: trend is 30
Bewoner	30 km/u	Snelheid reduceren naar 30km grootste belang: veiligheid, geluidsoverlast, ruimte voor fietsers en voetgangers. Auto op tweede plan.
Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	Helaas kan ik maar één voorkeur aangeven op mijn iPad, slepen is niet mogelijk. Zodoende kan ik niet aangeven dat ik het belangrijk vind dat er meer ruimte komt voor parkeren en dat de eiken gespaard blijven
Bewoner	30 km/u	Op dit moment rijden mensen te snel. Bovendien is er erg weinig plek om te parkeren.
Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	Geen betonbak/racebaan. 30 km variant heeft voorkeur omdat er ruimte is voor groen, de eiken kunnen blijven staan en er ruimte is voor parkeren. Dit alles past bij een groene gemeente (zoals ook in alle plannen van de gemeente staat). zie verder: Opmerkingen https://www.tynaarlo.nl/peilinghoofdweg 50km ontwerp en 30km variant Stichting "Herinrichting Hoofdweg Eelde en Paterswolde" Definitief 10-02-2021 en Dorpsklanken van afgelopen woensdag
Bewoner	30 km/u	30KM!!!
Bewoner	30 km/u	Het behoud van de zes eiken én de monumentale beuk!!!! Waarom kan de weg niet blijven zoals hij is met een beter fietsoppervlak? Er gebeuren bijna nooit!! ongelukken.
Bewoner	30 km/u	De 8 punten zijn suggestief: uit gaande van mijn voorkeur van verlaagde snelheid naar 30 km/uur, wens ik geen fietspad met snelheid van 50 km/uur!
Bewoner	30 km/u	Omdat de Hoofdweg een erftoegangsweg is. En het is maar 1,2 km lang is en er grenzen meer dan 85 woningen aan en ongeveer 15 winkels .
Bewoner	30 km/u	Commentaar zoals elders aangegeven; absoluut geen objectieve enquête DE "gewonnen" tijd en doorstroomsnelheid bij een 50 km/u is marginaal en weegt niet op tegen de daarmee samenhangende onveiligheid. Dit was eerder ook de conclusie van de (toenmalige) gemeente Eelde die zelf om veiligheidsredenen een 30 km variant voorstelde. Tav het bij de 30 km gekozen wegdek: Er is nergens beschreven dat een 30 km weg met klinkers moet worden aangelegd. Gezien de daarmee samenhangende geluidsoverlast is een geluidsarm asfalt een veel logischer variant bij de geldende verkeersbelasting (zoals bv op de Vondellaan in Haren). De uitwerking van de 30 km kan aanzienlijk aan kwaliteit winnen als hier serieuzer naar gekeken wordt.

Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	Het reduceren van de snelheid van het autoverkeer. Het beperken van het aantal bussen en vrachtverkeer door de straat. Meer groen en het behouden van de zes eiken.
Bewoner	30 km/u	minder (groot)verkeer door de straat, toegestane snelheid lager (geen racebaan). Het verhogen van veiligheid.
Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	Er is nu al een ruimte gebrek voor parkeren. De winkels en zorginstellingen hebben ruimte nodig en het karakter van de bestaande hoofdweg vind ik moet blijven en liefst nog minder sluipverkeer.
Bewoner	30 km/u	In de 50 km variant wordt de weg een karakterloze betonnen bak (lelijk, geen groen) en zullen er gevaarlijke situaties ontstaan doordat er te weinig ruimte is voor vrachtwagens en bussen om elkaar te passeren; ook omdat er op de weg geparkeerd gaat worden. Ik vind het belachelijk dat de monumentale eiken gekapt zouden moeten worden omwille van een herinrichting van de weg; kappen is gemakzucht i.p.v. creatief denken. Tot slot ben ik bang dat er door een hoge frequentie van zwaar (elektrisch) busverkeer met 50 km/uur er scheuren in mijn woning gaan ontstaan. De ondergrond van de weg en de funderingen van de aanliggende woningen zijn niet op een dergelijke belasting berekend. Ik snap niet waarom er zo star aan de verschillen tussen de beide varianten wordt vastgehouden; er moet toch een mengvorm mogelijk zijn. Waarom moet een 30 km weg bijvoorbeeld ineens in klinkers worden uitgevoerd? Door niet-noodzakelijke nadelen aan 30 km op te hangen, is de vraagstelling sturend richting de 50km.
Bewoner	30 km/u	Erftoegangsweg 30 km/uur omdat het een plezierig dorps/landelijke uitstraling en gevoel geeft, met diversiteit, groen, snelheid wordt door de inrichting geremd.
Bewoner	30 km/u	De Hoofdweg wordt vaak als een racebaan gebruikt dat moet tegen worden gegaan met de 30 km zone. Ook gaan er dan minder bussen rijden wat minder trillingen oplevert, en de huizen bespaart blijven van schade. Nog beter helemaal geen bussen. Ook is het behoud van de 6 eiken zeer belangrijk het hoort bij het dorp.
Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	Er moet betere afscheiding komen tussen voetgangers, auto's, bussen en fietsers. Soms heb je niet door of je op de weg of op het voetpad loopt. Levensgevaarlijk. Het kan veel groener en zebrapaden zijn erg gewenst.
Bewoner	30 km/u	De Hoofdweg is een erftoegangsweg en geen snelweg door het dorp. Bij een 30 km weg kunnen zeker vrij liggende fietspaden aangelegd worden. Het argument van geen snelheidscontrole op een 30 km weg is ook loos. Nu wordt er vaak sneller dan 50 km gereden en er vindt ook geen controle plaats. Waarom geen éénrichtingsverkeer voor vrachtwagens (voor AH, Lidl, Jumbo etc)? De bussen kunnen uitstekend de oude route door het Spieveen volgen en vervolgens naar de Legroweg vv. Een veilige bediening van het Terracollege en tevens veel parkeerruimte aan de Legroweg voor de fietsen. Bij zo'n inrichting kan de Hoofdweg echt worden vergroend. De huidige vragenlijst met voorkeuren is geen vrije keuze kunnen maken, maar een "koppelverkoop" en geeft wellicht zo de wschl. klaar liggende plannen in de optiek van de gemeente een "sausje" van inspraak van de inwoner. Een 30-km Hoofdweg leidt er ook toe dat de "aanwoner" veilig van uit zijn/haar erf de weg op kan rijden. Dit is een "voorgekookte lijst"
Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	30 km per uur veiliger voor bewoners en weggebruikers. Parkeergelegenheid langs de straat blijft gehandhaafd. Niet meer busverkeer dan in de huidige situatie ! Klinkerbestrating met mooie lantaarnpalen geeft een mooi dorpsgezicht.
Bewoner	30 km/u	Voorkeur voor 30 km. Met het weghalen van de bomen als voorkeur. De bomen belemmeren ons goed zicht over de weg en blokkeert de oprit.
Bewoner	30 km/u	Bij mij heeft de 30 km/uur de voorkeur. en geen bus halte bij ons voor huis. Omdat het nu haast onmogelijk is om van af onze oprit de weg op te komen in verband met drukte met verkeer en snelheid dat er momenteel gereden wordt. en met de bus halte die op de tekeningen stonden van het plan word onze toegang tot de weg weer bemoeilijkt. Dus snelheid omlaag en geen bus, dan word de weg voor de bewoners ook toegankelijk.

Bewoner	30 km/u	De Hoofdweg is net zo goed een woonweg als de andere woonwegen in Eelde. Het terugbrengen van snelheid op wegen waaraan veel gewoond wordt, verdient altijd de voorkeur wat mij betreft. Het is veiliger, rustiger en er is meer ruimte voor groen. Fietsers op de rijbaan is volgens mij juist veiliger dan op die, net te smalle, fietspaden met van die randen. Er wordt steeds meer gefietst; de weg leent zich daar dan veel beter voor.
Bewoner	30 km/u	Al meer dan twintig jaar woon ik (met plezier) in Eelde. Heb me altijd afgevraagd waarom de Hoofdweg zo onhandig is ingericht. En waarom bestuurders bij geparkeerde auto's alsnog hun snelheid niet minderen. En zo soms fietsers onnodig in gevaar brengen. Kruispunten die niet echt fijn zijn om veilig over te steken. Een weg als deze leent zich bij uitstek voor snelheid verminderende maatregelen en het mengen van verkeer. Wel graag een fijn voetpad ernaast zodat er inderdaad genoeg ruimte is voor genieten van al het groen wat er beloofd staat in deze variant en dat kinderen en ouders er veilig kunnen wandelen.
Bewoner	30 km/u	Er is nu geluidsoverlast met verkeer dat te hard rijdt, te weinig parkeerplaatsen en voor ons is er geen noodzaak voor meer bussen.
		Ik vind het jammer dat er 2 volledig uitgewerkte oplossingen zijn. Het is me bijv. niet duidelijk waarom er geen 30 km/uur met (geluidsarm)asfalt gebruikt kan worden: er zijn immers genoeg 30 km/uur-wegen in Eelde met asfalt.
Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	met 30 km per uur wordt er minder hard gereden. Dit komt de veiligheid ten goede, ook is er minder geluidsoverlast en heeft ons huis minder schade van trillingen.
Bewoner	30 km/u	Sowieso vind ik het belang van een veilige weg van belang. Dat kan met een 30 km weg beter gerealiseerd worden. Maar belangrijker vind ik het daarnaast dat de bus met huidige frequentie van 2 x per uur door de wijk blijft gaan en dat een eventuele snelle bus 2 x per uur via Burgemeester Legroweg gaat. Dat is voor de school beter en de bewoners hebben keus en het centrum blijft een stuk veiliger. Nu wil het OV bureau via de Hoofdweg 4 x per uur en daarbij een 50 km/u weg. Geheel onnodig. Laat de bus zijn huidige route houden en de voor de snelle verbinding kies je de Burgemeester Legroweg Een WIN WIN situatie
Bewoner	30 km/u	Geen straatklinkers, maar fluisterasfalt. Geen bushalte, bushokje en fietsenstalling voor huisnummer 134a+b. Geen bussen over de Hoofdweg en deze over de Legroweg te laten rijden. (centrale bushalte) Maatvoering van de dwarsprofielen zijn niet goed leesbaar. De omschrijvingen van de kenmerken is te veel gefocust op de 50km.
Bewoner	30 km/u	Laat Eelde een mooier dorp worden!
Bewoner	30 km/u	30 kilometerwegen binnen de bebouwde kom vind ik belangrijk.
		Wij wonen zelf aan de Esweg en momenteel komen hier al vier streekbussen per uur langs (2 richting het vliegveld en weer 2 terug richting Groningen). Dit geeft al jaren, ook bij onze burens, veel overlast door geluid en trillingen met schade aan onze woning tot gevolg. Meer streekbussen (8 per uur), en dan ook nog de zware harmonicabussen waarvan bekend is dat ze trillingen bij woningen veroorzaken, geeft nog veel meer trillingen en schade aan de woningen.
Bewoner	30 km/u	Wij willen geen 8 harmonica streekbussen per uur voor ons huis langs i.v.m. met de extra trillingen en de schades die daardoor ontstaan aan onze woning en die van de burens. Momenteel hebben wij en de burens al veel last van trillingen door verkeer en daardoor veel schade aan de woningen. Wij zouden pleiten voor 30km. binnen de gehele bebouwde kom van Eelde.
Bewoner	30 km/u	nvt, maar de pagina "Kenmerken inrichting 30 en 50 km/uur" geeft wel héél duidelijk de voorkeur van de gemeente aan, niet neutraal opgesteld
Bewoner	30 km/u	Ik geef groen o.a. de eiken prioriteit. Snelheid omlaag is minder uitstoot.
Bewoner	30 km/u	Het is belangrijk dat wij als gemeente/dorp Eelde het groen en de rust in ons dorp behouden. Daarom snelheid omlaag en laat de bomen staan. Verwerk deze juist in het herinrichtingsplan als snelheidsbeperkmiddel.

De Legroweg kan gebruikt blijven voor verkeer dat harder wil rijden. Net zoals dat nu ook al gebeurt. Bestemmingsverkeer Eelde/Paterswolde heeft geen reden om snel te willen.

Bewoner 30 km/u

De 30km variant zorgt voor een dorps, groen en veilig karakter.

Bewoner 30 km/u

Stellingen gekoppeld aan een van de twee varianten zijn een beperking en dit geeft een vertekend beeld. Alsof de diverse aspecten niet toepasbaar zouden kunnen zijn in beide versies, alsof éxtra groenvoorziening zou moeten in de 30 km versie en vrij gelegen fietspaden daar niet zouden kunnen.

Ik ben bewoner én weggebruiker. Onderscheid hiertussen is niet van toepassing, elke bewoners maakt, hoe dan ook, gebruik van de Hoofdweg.

Ook in de 30 km versie zijn vrij gelegen fietspaden noodzakelijk (veiligheid) en de éxtra (wel érg brede) groenvoorzieningen moeten hiervoor ingeleverd worden. Verhoogde fietspaden vind ik zeer onveilig.

Geen behoefte aan extra frequentie bus, 2 x p/u voldoet uitstekend.

Net zoals vermeld in de 50 km versie kan éxtra parkeerruimte ook in de 30 km versie op een andere manier gevonden worden.

Zebrapaden zijn noodzakelijk en kunnen natuurlijk ook in de 30 km versie.

Handhaving max. snelheid kan beide versies als daarvoor aanleiding is, is een keuze.

Bewoner 30 km/u

In geen 80 jaar krijgen we dergelijke markante bomen weer. Prachtig, maar ook met een immens belangrijke functie voor luchtzuivering, vogels en meer. De mens als rentmeester van de schepping; daarvoor kan het verkeer wel een tandje lager. Neem gewoon wat meer de tijd voor alles.

Bewoner 30 km/u

Ik vind dat het dorp een dorps sfeer moet behouden. De bus zou zijn huidige route moeten behouden. Dit zorgt voor veel minder belasting van de hoofdweg en blijft zo een goede voorziening voor de grote nieuwbouwwijk Spierveen.

Bewoner 30 km/u

De Hoofdweg in Eelde is een vrij kale weg. Door toevoeging van groen, verlagen van snelheid en de bus gewoon door Spierveen te laten rijden wordt het dorp een stuk aantrekkelijker. Op bepaalde plaatsen zou ook voor bloemrijk groen gekozen moeten worden!

Bewoner 30 km/u

De 6 eiken zijn zo beeldbepalend en prachtig. Die moeten blijven staan!! Iets zachter rijden over de Hoofdweg is voor iedereen van belang. Ook voor het milieu! We leven in een rustig dorp en hoeven er geen racebaan bij. Ook een bus 4x per uur over de Hoofdweg is niet nodig. Wie zich sneller wil verplaatsen gaat maar over de Legroweg!!

Bewoner 30 km/u

Ontsluiting Eelde / Paterswolde kan goed via Legroweg. Liever niet via dorpskom.

Bewoner 30 km/u

U kunt heel goed een 30 kilometer baan maken met verhoogde fiets en wandelpaden. Ik raad u aan om Zoveel mogelijk de snelheid van de auto's eruit halen. Dat is een stuk veiliger voor alle overige weggebruikers. Maak meer groen en behoudt de bomen in ons dorp. Alle haaitanden op rotondes in het voordeel van de fietsers omdraaien. Indien de auto is te gast in het dorp in het dorp wordt het een stuk veiliger.

Overigens vindt de enquête moeilijk, onduidelijk vooringenomen, niet toegankelijk en ondoordacht.

Bewoner 30 km/u

Ik pleit voor 30 kilometer. wil niet 8 keer per uur een harmonicabus met 50 kilometer door mijn straat

Bewoner	30 km/u	<p>Natuur - groen boven alles! 30 km gebied - auto luw.</p> <p>-----</p> <p>GEEN grote zware harmonica-bus (4x per uur) over de Hoofdweg. Buslijn over Legroweg. Eventueel een buurtbus door Spierveen, centrum Eelde -> overstap bij AH (1 x per uur). Vrachverkeer bevoorrading winkels Eelde-centrum via Esweg.</p> <p>-----</p> <p>Legroweg hoofdverkeersader van rotonde tot de aftak Esweg. Doorgaand verkeer naar Peize via Vennerstraat. Doorgaand verkeer richting Bunne -> via Lagroweg, Esweg, langs garage Polling.</p> <p>-----</p> <p>** ik moet eerlijk zeggen dat de opzet van deze peiling te moeilijk is. Niet slim, want daardoor mis je response. Kan niet de bedoeling zijn! Ik ben afgehaakt bij de vragen met het kaartje - veel en veel te moeilijk.. Jammer.</p>
Bewoner	30 km/u	Laat de bus 2x per uur door de Hoofdstraat & Esweg en de andere 2x per uur door de Burg Legroweg rechtstreeks naar de Punt rijden.
Bewoner	30 km/u	50 km/u is veel te hard op bestaande indeling Hoofdweg. Zwaar Vrachverkeer wat vaak door het dorp dendert en dit alleen als sluiproute gebruikt moet verplicht buiten het dorp om worden geleid evenals gelede bussen is dit verkeer ongewenst. Er zijn ook bussen die nu nog rijden en ook zonder problemen door Spierveen en via Eelderwolde kunnen rijden. Wellicht is dan 30 km/u dan toch een betere oplossing. Een bredere weg is nu toch niet meer te realiseren.
Bewoner	30 km/u	Slecht dat de visualisatie plaatjes een ander beeld geven dan genoemd bij de kenmerken.
Bewoner	30 km/u	<p>De enquête is moeilijk te vinden. De gemeentepagina heeft het niet op het front staan.</p> <p>De hele enquête is erg sturend en voldoet niet aan de eisen die je aan een peiling moet stellen.</p> <p>Ik snap niet waarom de aanleg van een 30km weg zoveel beperkingen zijn opgelegd: waarom geen asfalt, waarom geen zebra etc. Is dat verboden?</p> <p>Ik rij vaak op de Vondellaan en de Molenweg in Haren. Dat zijn drukke wegen maar wel 30km wegen. Het is even wennen maar het werkt prima. Handhaving is niet nodig, het werkt ook met feedbackpalen waar je je eigen snelheid op kan zien. Auto's corrigeren ook elkaar door langzamer te gaan rijden!!</p> <p>Als mensen bij opmerkingen van anderen kunnen komen en ze zelfs weg kunnen halen, dan is dit een blamage en kan de uitkomst moeilijk als een peiling gelden.</p>
Bewoner	30 km/u	<p>De Hoofdweg kent allemaal erfaansluiting. Dat is het belangrijkste argument voor een verblijfsgebied / erftoegangsweg / 30km/uur. Een groot deel (De helft) is nu al 30.</p> <p>Een GOW moet doorlopend zijn. Een GOW hier heeft geen doorlopende verbinding. De Burg Legroweg heeft meer kenmerken voor een doorlopende verbinding met minder erfaansluitingen.</p> <p>TIP: Het voetpad als fiets/voetpad aanduiden behoort tot de mogelijkheden. Friesland (bron VVN) zijn daar goede voorbeelden van.</p>

Bewoner	30 km/u	ik vind dat voor de hoofdweg 30 km moet gaan gelden, net als de landelijke ontwikkelingen. de zes prachtige eiken en de majestueuze beuk moeten blijven staan. het is nog het echte groene stukje aan de hele weg!! er dient veel meer rekening te worden gehouden met het bestaande groen: daar moeten we zuinig op zijn. ik stel deze enquête zeer op prijs. in deze coronatijd is dit een goede manier om de burgers te horen. nu gezamenlijk op naar het komplan!!! groet
Bewoner	30 km/u	Erftoegangsweg maar dan wel zonder die verschrikkelijke drempels!!!
Bewoner	30 km/u	Mijn voorkeur wordt bepaald door de snelheid; het parlement wil zelfs overal 30 km in bebouwde kom. De door mij (en vele anderen) gewenste 30 km kan ook in een ontwerp met van de rijbaan gescheiden fietspaden; dat alternatief kan niet worden gekozen en u dwingt mij nu een extreem ouderwets model van een dorpsweg met een gevaarlijke situatie voor fietsers.
Bewoner	30 km/u	de snelheid moet naar beneden
Bewoner	30 km/u	De 30 km/u variant is veiliger, duurzamer (woonmilieu) en fraaier (profiel) dan de 50 km/u variant.
Bewoner	30 km/u	Het dorps karakter van Eelde moet behouden blijven en waar mogelijk versterkt. Goed openbaar vervoer hoort daarbij, jammer dat dat niet lijkt te passen bij een 30 km-weg. En ik vind het belangrijk dat de eiken blijven staan.
Bewoner	30 km/u	De variant van 50 km/u is nu ook van toepassing. Ik zie niet in wat de nieuwe variant een verbetering is van de huidige situatie. Er valt simpelweg nauwelijks ruimte te winnen (in het voorgestelde variant) met als gevolg dat in praktijk fietspaden alsnog smal zijn, autoweg ook nog smal is en er nauwelijks parkeerplekken zijn (dus parkeren op fietspaden).
		Ik heb zelf altijd aan de Korreweg gewoond en heb in een bewonersadviesgroep gezeten voor de Korreweg. Daar zat men met een vergelijkbaar probleem. En ook de keuze voor 30 / 50 km/u. Daar is destijds besloten bij kiezen voor de 50 km/u-variant het fietspad dubbel baans te doen. Dat bespaart ruimte (een tweebaansfietspad is smaller dan twee eenbaansfietspaden), zorgt voor clustering van verkeer en weer extra ruimte voor groen. Dat lijkt mij hier ook een optie, temeer omdat er ook hier sprake is van drukte tijdens woon/werkverkeer, dus 1 richting.
Bewoner	30 km/u	Volgens mij zou de variant interessant zijn om te kijken of de fietspaden gecombineerd kunnen worden (dus tweebaans). Twee richtingen zorgt voor efficiënter gebruik van de ruimte, waardoor er meer ruimte voor groen overblijft. (Dus: voetpad beide kanten, twee baans fietspad en tweebaans autoweg)
Bewoner	30 km/u	Er wordt nu vaak (te) hard gereden, er zijn veel kwetsbare voetgangers: ouderen, mensen met jonge kinderen, rollators en kinderwagens. scheiding tussen voetpad/fietspad/weg nu vaak onduidelijk.
Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	snelheid MOET naar beneden. verkeer rijdt veel te hard (20% uit meting van de gemeente zelf). deel was voorheen ook al 30 kilometer weg. verhoogt fietspad is erg gevaarlijk voor fietser vooral als fietsers elkaar gaan inhalen waardoor we eenvoudig vallen en op de weg belanden. landelijk spreekt de volksvertegenwoordiging al om overal van 50 naar 30 km te gaan en zelf een stad als Brussel heeft deze stap al gezet om al 50 km wegen naar 30 te brengen.
Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	De weg is te smal voor de plannen die er nu liggen. De weg moet 30 km worden net als andere wegen binnen de bebouwde kom. Ook geen plaats voor 8 bussen per uur. Wat doet dit met onze huizen (trillingen), de veiligheid (brede bussen) en het woonplezier?
		Ik vind dat er meer instemming van de bewoners moet komen en blijven. Deze enquête buigt erg richting de 50/km weg terwijl dit de minst goede oplossing is voor de bewoner. Nadelen van de 50km weg worden bijna niet genoemd. Vreemd....
		Ik ga ervan uit dat de gemeente er alles aan doet dat de bewoner tevreden wordt gesteld aan de Hoofdweg.

Bewoner	30 km/u	Ik woon in een groene omgeving en vind het belangrijk dat mijn dorp dezelfde uitstraling heeft. Ook vind ik dat in deze tijd een 30 km weg voor alle dorpen wenselijk, het maakt het weer gemoedelijker, onthaasten is naar mijn idee wenselijk. Op dit moment is het voor mij al moeilijk om over te steken tijdens de werktijden, laat staan voor iemand die moeilijk te been is en er zijn te weinig zebrapaden, die ook verkeerd liggen om hier gebruik van te kunnen maken.
Bewoner	30 km/u	Graag meer groen
Bewoner	30 km/u	de snelheid moet omlaag! de inrichting kan veel dorpsen en als daarmee de doorstroming wat vermindert dan is dat de prijs die betaald moet worden.
Bewoner	30 km/u	IK HEB DE VRAGEN BEANTWOORD AAN DE HAND VAN DE STELLINGEN. DE BIJGEOEGDE INFORMATIE OVER ASFALT-KLINKERWEG, FIETSPADEN ENZV. VOND IK ERG SUGGESTIEF EN BEPERKT. DE HOOFDWEG MOET HET KARAKTER BEPALEN VAN HET DORP EN IS NIET GESCHIKT VOOR DE HERINRICHTING VAN DE BUSLIJN. VOOR BUSHALTES IS GEEN RUIMTE, HELE OUDE BOMEN MOETEN GEKAPT WORDEN, LAAT STAAN DAT ER OOK NOG PLEK IS VOOR PARKEERPLAATSEN. HET IS EEN SMALLE WEG. DE SNELHEID VAN 50 KM IS ONVERANTWOORD DOOR DE DRUKKE WEG EN OOK NOG DE VRACHTWAGENS DIE DE WINKELS MOETEN BEVOORRADEN MOETEN EN PLEK HEBBEN, IN DE ZOMER-HERFST DE TRACTOREN MAAR DAT PAST BIJ EEN DORP. DE BUSLIJN MOET VERPLAATST WORDEN NAAR DE LEGROSWEWEG, DE WEG IS RUIMER, PLAATS VOOR BUSHALTES, HET LIEFSTE ZOU IK DE HOOIWEG OOK BETROKKEN ZIEN IN HET PROJECT DMV 1 RICHTINGVERKEER, BINNENKOMEN OP DE HOOFDWEG EN HET DORP VERLATEN VIA DE HOOIWEG.
Bewoner	30 km/u	De volgorde is niet goed in te stellen .op 1 30km weg op 2 meer parkeergelegenheid op3 de eiken behouden. 4.ZEKER ZEBRAPADEN WANT ANDERS KUNNEN SLECHTZIENDEN EN GEHANDICAPTEN NIET VEILIG OVERSTEKEN. Op de laatste plaats de bus 4 keer per uur. Als de route over de Hoofdweg alleen komt zal er veel minder belangstelling zijn voor openbaar vervoer. Klinkers is helemaal niet verplicht bij 30km wegen. Deze suggestie is ronduit MISLEIDEND. De Hoofdweg is Helemaal GÉÉN GEBIEDSONTSLUITENDE WEG. NOOIT GEWEEST OOK. VALSE VOORSTELLING VAN ZAKEN DOOR DE GEMEENTE.
Bewoner	30 km/u	Allereerst mijn complimenten dat er een peiling wordt gedaan. Fijn dat ik op deze manier mijn voorkeur kan laten weten. Ik woon zelf aan de Hoofdweg. Ik woon hier met veel plezier. Echter waar ik wel hinder aan ondervind is de snelheid waarmee gereden wordt en de geluidshinder van de weg. Gevoelsmatig wordt er hard gereden en brengt dit automatisch ook veel lawaai met zich mee. Mijn voorkeur zou gaan naar een 30 km weg. Als er ook dan ook daadwerkelijk 30 km wordt gereden en niet alsnog 50. In jullie plan van een 30 km weg fietsen fietsers op de rijbaan en bestaat de weg uit klinkers. Dit zou niet mijn voorkeur hebben. Mijn ideale weg zou bestaan uit 30 km/h, geluiddempend asfalt, drempels om de snelheid te handhaven en fietsers op de fietspaden naast de weg. Volgens mij staat er nergens in de wet dat een 30 km weg perse uit klinkers en fietsers op de weg moet bestaan.
Bewoner	30 km/u	Ik woon met veel plezier aan de Hoofdweg. Het is een drukke weg, maar er wonen ook veel mensen. Voor mij zijn er twee dingen belangrijk, dat de snelheid naar 30 km/u gaat (veiligheid en woonplezier) en dat daarmee de geluidsoverlast ook naar beneden gaat. Wel zag ik in uw ontwerp staan dat er voor klinkers gekozen wordt in het geval van 30 km/u. Waarom niet alsnog geluiddempend asfalt? Anders doe je deels het 'nut' van de 30 km/u weg (voor ook veel anderen dan mijzelf vermoed ik) teniet. Voor veel mensen zal het namelijk naast veiligheid een geluidskwestie zijn.
Bewoner	30 km/u	Wat een mooie dorps uitstraling, mooi met de klinkers en de hagen, hiermee krijgt het dorp echt aanzien in plaats van de rommelige situatie nu, Wat wel een punt van aandacht is dat de trottoirs ook zo breed zijn en blijven als dat ze aangelegd worden, dus geen overgroeïende hagen van bewoners zoals nu op diverse plekken. Echt een mooi plan die 30 km variant

Bewoner	30 km/u	Deze peiling is volledig onnodig , de bewoners van de Hoofdweg hebben exact aan de gemeente doorgegeven wat zij wensen. De bovenstaande keuze opties zijn niet op een eerlijke wijze geformuleerd. Zie Dorpsklanken .
Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	Als bewoner, maar ook als gebruiker merk ik dat er vaak veel te hard word gereden langs de Hoofdweg. Op drukke momenten is het rijgedrag rustiger. Meer parkeerruimte is gewenst, zeker in de omgeving waar winkels zijn. Ik vraag mij af waarom het nodig is dat de 30 km/uur uitvoering uitgevoerd moet worden met klinkers. Een ontwerp volgens de 50 km/uur uitvoering maar dan met 30 km/uur zou volgens mij nog beter zijn, dus met asfalt en ook met fietspaden en trottoirs. Eigenlijk zoals de situatie bij Noordesch nu is. Nogmaals wel een lagere snelheid, dus 30 km/uur.
Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	Mijn wens is dat er aan het gedeelte Ronde - Raadhuislaan vice versa geen bushaltes komen. Lichtgevende bordjes aan de zijkant van de bus zijn, vooral 's avonds, erg fel. De passagiers zitten erg hoog. Het is absoluut geen verbetering dat de bussen hier nu langs rijden.
Bewoner	30 km/u	De hoofdweg nodigt uit tot veel te hard rijden. Niet zelden veel harder dan 50 km/uur. Ook is de weg erg druk geworden en wordt gebruikt als doorgaande weg of richting A28 vanuit Eelderwolde of doorgaande weg richting Groningen vanuit Eelde. Met name in tweede deel (richting de Braak). Dus graag overwegen 30 km/uur ook daar in te voeren.
Bewoner	30 km/u	Samenvattend: gevaarlijk, druk, lawaai, geen groen Waarom mobiliteit belonen in deze tijd waar CO2 maximaal gereduceerd moet worden? Op de Hoofdweg wordt te hard gereden (nodigt hiertoe ook uit) en oversteken zonder zebrapaden gevaarlijk. Daarnaast zie ik soms capriolen van mede bewoners om de uitrit op of af te komen. Daarnaast produceert de weg veel lawaai (lage doordringende bromtoon) . Wat tegen geluid helpt groen en geluidsarm asfalt. De weg ziet er ook niet uit, grote asfalt en beton bak zonder franje of groen. Een regionale hoofdweg door een dorp moet je gewoon niet willen. Er is een snel en prima alternatief en dat is via de A7. 0 Het verbaast mij dat ik via de dorpsklanken moet vernemen dat een on-line enquête, temeer is op de hoogte zou worden gebracht als de uitvraging zou plaatsvinden. Gemeente communiceer met je bewoners! Geen activist maar ga graag het gesprek aan met de wethouder of burgemeester.
Bewoner	30 km/u	We willen een tussen variant: - fietsers moeten een eigen strook hebben (zie 30 km Rolde). Nb rode of groene afwijkende kleur asfalt - geen voorrangsweg - geluidsarm asfalt met herkenbare kruisingen (kleur afwijkend of kruising van klinkers. - bus 2x per uur is ruim voldoende voor ons dorp. (zie geringe bezetting van de bussen) - bushaltes met goede parkeer mogelijkheid fietsen. - het is een oneigenlijk argument dat 30 km weg uitgevoerd moet worden in klinkers! - de 5 bomen mogen absoluut niet wijken voor een verkeersaanpassing,
Bewoner	30 km/u	

Bewoner	30 km/u	De hoofdweg moet een rustige en groene weg blijven. Een aanzien voor het dorp Er mag nog meer groen in
Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	In deze tijden zouden we ons meer bezig moeten houden met de natuur; En er alles aan doen om groen te behouden. Dat zijn we aan onze nakomelingen verplicht. Zelfs als dat gaat om kleine stukjes groen. Ook rustiger rijden valt hier voor mij onder; Minder uitstoot en misschien zelfs meer mensen die dan op de fiets zouden stappen.
Bewoner	30 km/u	Na inrichting van het gebied als 30 km zone zal er langzamer gereden gaan worden en hoeven de monumentale bomen niet te worden gekapt. Hoofdweg is nu een racebaan, met parkeren op fietspad/weg waardoor zeer gevaarlijke situaties ontstaan . Ook het zeer slechte wegdek draagt niet bij aan de verkeersveiligheid. Gauw aan het werk dus.
Bewoner	30 km/u	Ben bewoner aan de Henri Dunantweg, wat mij op valt is dat juist de ontsluitingswegen de verkeerssituatie onveilig maken. Abrupt afslaand verkeer, te overzichtelijke kruisingen daardoor eerder op de weg draaiende voertuigen. Ook worden de verbindingswegen naar de woonwijken gezien als 50 km wegen, zie de hoge snelheden in de Dunantweg, Boerhaveweg. Wanneer de ontsluitingswegen duidelijker worden als 30 km zone dan zal ook het gedrag worden aangepast op de Hoofdweg. Wanneer je de Hoofdweg als 30 km zone gaat toewijzen dan zal nog meer de snelheden toenemen op de verbindingswegen. Meer groen, minder snelheid en de monumentale eiken laten staan!
Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	De toelichting bij de vraagstellingen is misleidend. De 50 km variant wordt zeer duidelijk als voorkeursvariant gepresenteerd en daarmee is de peiling bij voorbaat al mislukt. Mijn ideale weg zou bestaan uit 30 km, geluiddempend asfalt, drempels om de snelheid te handhaven, en fietsers op de fietspaden naast de weg. Nergens staat in de wet dat een 30 km/h weg perse uit klinkers en fietsers op de weg moet bestaan. De Hoofdweg is geen officiële GOW(gebiedsontsluitingsweg) is, maar een echte ETW (Erftoegangsweg). Dat de gemeente de Hoofdweg als een GOW beschrijft is fout. Bij wet is het tegenwoordig zo geregeld dat alle wegen binnen de bebouwde kom 30km. p/u wegen zijn. De gemeente is verplicht bij reconstructie te onderzoeken of de weg naar 30 km veranderd kan worden.
Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	Ik vind het belangrijk dat er voldoende groen aanwezig blijft en dat weggebruikers rekening met elkaar houden. Dan maar iets minder snel over de hoofdweg. Het aanleggen van extra zebrapaden zou een aanvulling kunnen zijn, wanneer automobilisten ook daadwerkelijk voor stoppen. Als inwoner van Paterswolde hebben we bewust gekozen voor een dorp, met zijn gemoedelijke uitstraling. Het winkelgedeelte vlakbij de Jumbo mag nu eindelijk wel eens aangepakt worden, want dat is echt een aanfluiting.
Bewoner	30 km/u	Volgens mij kan het totale plan uitgevoerd worden in een 30 km zone met stilasfalt, verhoogd fietspad, voetpad en groen. Dit bewijs is door de gemeente zelf al gerealiseerd ter hoogte van kruispunt Vennerstraat tot de rotonde Albert Hein. of kijk naar het centrum 30 km. Je de wet voor laten schrijven door het OV bureau, met achterhaalde cijfers, lijkt mij waanzin. Bushaltes op de meest ongunstigste plaats in het plan. Daarbij in ogenschouw genomen dat de route door het dorp net volledig is aangepast aan de huidige norm, of te wel complete geld verspilling om het traject om te leggen via de Hoofdweg. Je mag van de gemeente echte openheid en transparantie verwachten, maar deze is ver te zoeken in deze enquête. Een planbureau die gestuurd is door de wedhouder om er een plan door te drukken, omdat de enige waarheid is
Bewoner	30 km/u	De toelichting bij de vraagstellingen is misleidend. De 50 km variant wordt zeer duidelijk als voorkeursvariant gepresenteerd en daarmee is de peiling bij voorbaat al mislukt. Mijn ideale weg zou bestaan uit 30 km, geluiddempend asfalt, drempels om de snelheid te handhaven, en fietsers op de fietspaden naast de weg. Nergens staat in de wet dat een 30 km/h weg perse uit klinkers en fietsers op de weg moet bestaan. De Hoofdweg is geen officiële GOW(gebiedsontsluitingsweg) is, maar een echte ETW (Erftoegangsweg). Dat de gemeente de Hoofdweg als een GOW beschrijft is fout. Bij wet is het tegenwoordig zo

geregeld dat alle wegen binnen de bebouwde kom 30km. p/u wegen zijn. De gemeente is verplicht bij reconstructie te onderzoeken of de weg naar 30 km veranderd kan worden.

Bewoner	30 km/u	
Bewoner	30 km/u	In de huidige situatie moet je soms erg lang wachten om over te kunnen steken omdat de Hoofdweg een voorrangsweg is (bijvoorbeeld bij de Vennerstraat). Ter hoogte van Mulder verandert de weg echter plots in een weg waarbij rechts voorrang heeft: veel weggebruikers zien dit niet, waardoor als je van rechts komt, je vaak geen voorrang krijgt en van je sokken wordt gereden. Eelde is een bloemendorp (Corso), langs de Hoofdweg zie je daar echter niks van terug. We mogen best wat meer positieve reclame voor onszelf maken door een gezellige sfeer / uitstraling te creëren met meer groen en bloemen langs de belangrijkste doorgaande weg in ons dorp.
Ondernemer	30 km/u	Hoofdweg geen racebaan. Kijk naar Haren, Shared space en toch een zebra pad is heel veilig.
Ondernemer	30 km/u	als ondernemer wandel ik dagelijks over de Hoofdweg en zie auto's snelheden halen van soms 80 km per uur. Het is een gevaarlijke racebaan. Een klinkerweg waar je max 30 mag zal de snelheid er hopelijk uit halen. Eelde is een dorp, dus meer groen en minder beton en asfalt.
Ondernemer	30 km/u	
Ondernemer	30 km/u	
Ondernemer	30 km/u	voldoende parkeermogelijkheden
Ondernemer	30 km/u	
Ondernemer	30 km/u	
Ondernemer	30 km/u	Ik hecht eraan dat er meer parkeerruimte langs de rijbaan wordt gerealiseerd ter hoogte van winkelgebied Noord-Esch.
Weggebruiker	30 km/u	Door de gemengde functie met daarop aangepaste weginrichting (zowel fysiek als visueel) zal de snelheid op de Hoofdweg verlaagd worden. Dit komt de veiligheid absoluut ten goede, ook voor fietsers. Daarbij wordt opgemerkt dat de inrichting als 30 km zone ook OV-ontmoedigend zal werken. De Hoofdweg is per definitie te smal voor autobussen.
Weggebruiker	30 km/u	Ik ben een zeer regelmatig fietser op deze weg. Ik kan me helaas niet aan de indruk onttrekken dat de sturing vanuit gemeente erg richting de 50 km gaat. Het is natuurlijk heel wel mogelijk ook de weg als 30 km weg goed en geasfalteerd in te richten, zonder snelheidsbrekers, alleen dat wil de gemeente niet. Tynaarlo is een gemeente met een automindset en dat zie je in veel terug. Handhaving idem dito, is het niet meer dan treurig wanneer een gemeente zelf al zegt ergens vrijwel niet te gaan handhaven. Dat is uw taak ongeacht welke weg. Maar ja, kijk naar het stoepparkeren in Vries, u belooft veel maar maakt weinig klaar. Kortom, richt deze dorpsweg in als 30 km dorpsweg met goed wegdek, veilige wandel en fietsstroken, geef de auto eens een keer GEEN prioriteit evenmin parkeren en maak er iets moois en veilig van. Het wordt tijd dat Tynaarlo laat zien ook dit te kunnen.
Weggebruiker	30 km/u	
Weggebruiker	30 km/u	Bus kan best 4 x per uur over erftoegangsweg, altijd nog sneller dan huidige route. Snelheid moet omlaag. met veel snelheidsremmende maatregelen.
Weggebruiker	30 km/u	In de bebouwde kom is 30 km/u genoeg. Behoud de eiken!
Weggebruiker	30 km/u	Het mag allemaal wat veiliger en groener binnen de bebouwde kom

Weggebruiker 30 km/u

Zoals het in deze vragenlijst wordt voorgesteld komt erg sturend voor. Er is veel meer mogelijk dan zoals nu voorgesteld. Veel steden en dorpen hebben ervoor gekozen om fietsers voorrang te geven. Door een aantal teksten (geen handhaving, geen aparte fietspaden) zou een fietser de neiging kunnen krijgen om voor 50 km/h te kiezen.

O.a. Marco te Brömmelstoet, als professor 'Urban mobility verbonden aan de UvA, heeft zeer veel voorbeelden waarin een beter, duurzamer en moderner oplossing wordt geschetst dan nu wordt geschetst.

Juist in een tijd waarin thuiswerken toeneemt en het forenzen verkeer afneemt, is het een teken van lef om juist die kant veel meer te omhelzen! Het zou ons dorp nóg meer op de kaart zetten als veilige en prettige woonomgeving.

Heeft u dit lef?

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Het moet een veilige en praktische weg worden voor alle weggebruikers met zoveel mogelijk groen.

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Met 30 om wordt het meer een dorp, en het is een stuk veiliger

Weggebruiker 30 km/u

Ik vind dat er gekozen moet worden waar niet de nadruk op twee verschillende weg types. Ga op zoek naar een combinatie van beide types. Waarbij fietsers en auto's gescheiden zijn en waarbij er zeker een behoud is van de bomen. We zijn toch creatief genoeg om daar een oplossing voor te vinden

Weggebruiker 30 km/u

Door 30-km variant veiliger rijden en parkeren voor fietsen en auto's. Bestaande bomen behouden en meer groen mogelijk

Weggebruiker 30 km/u

het weg- en verkeerspatroon is het best gediend met het model erftoegangsweg, zoals in Onnen en Haren (Jachtlaan). O.a. door parkeren en voorkomen nog hogere snelheden. Zorg is het vrij lange deel tussen winkelgebieden (moeilijk (lage) snelheid te handhaven). Vrij liggend, verhoogd fietspad vraagt om ongelukken en is lastig voor toerit. Overigens: wat aan de Hoofdweg vooral moet gebeuren is een goed fietspad.

Weggebruiker 30 km/u

30 km weg dwingt verkeer langzamer te rijden; beeld Hoofdweg met bomen en meer groen past bij groen dorp.

Weggebruiker 30 km/u

Opmerking: Wel geluidsarm asfalt toepassen op variant 30 km, zoals ook elders op andere 30 km wegen in dorp!!

Weggebruiker 30 km/u

Het wordt tijd voor campagne: laat de auto staan als je in je eigen dorp moet zijn!
De vraagstelling tussen 30 en 50 km komt op mij nogal suggestief over. (eigenlijk niet de bedoeling dat je die kiest)

Weggebruiker 30 km/u

In andere gemeenten zijn ook bij een 30 km weg de aparte fietspaden zoveel mogelijk gehandhaafd. Waarom niet hier.
Ik woon aan een 30 km weg. Heerlijk.

Weggebruiker 30 km/u

Als weggebruiker ben ik van mening dat er in het dorp te hard wordt gereden. Bovendien is er dagelijks sprake van een gevaarlijke, dan wel een bijna gevaarlijke situatie doordat er weinig parkeerruimte is. Er wordt half op de weg geparkeerd en het tegemoetkomende verkeer wordt gedwongen uit te wijken en over het fietspad te rijden.

Weggebruiker 30 km/u

Ruimte voor groen en behoud dorpse karakter

Weggebruiker 30 km/u

Wordt er veel veiliger van

Weggebruiker 30 km/u

Kennelijk is het de planners niet gelukt om een 50km weg te tekenen die de monumentale eiken kan sparen - lijkt nogal een gebrek aan creativiteit of bereidwilligheid! Bijkomend voordeel van de 30 km optie is dat het dorp weer meer een dorpse uitstraling krijgt. Zeker als er niet alleen heggetjes als groen beplanting komt.

Weggebruiker 30 km/u

NB de presentatie in dit onderzoek van de 'kenmerken' lijkt niet onpartijdig - bijvoorbeeld

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

wordt de mindere geluidshinder van langzamer rijden niet een gemeld. Ook kunnen er natuurlijk best zebra's komen als daartoe besloten wordt!

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Wat een bijzondere enquête. Er krijg ik een paar mooie schetsen van een 30- of 50-km zone. Vervolgens is de 'vragenlijst' slechts een rangschikking van 8 elementen, waarbij er vier hap-snap uit een 30-km zone zijn gekozen en 4 hap-snap uit een 50-km zone. Door de keuze van deze 8 elementen wordt er enorm gestuurd naar een voorkeur.

Weggebruiker 30 km/u

Ook bijzonder om te lezen dat er in een 30 km-zone nauwelijks gehandhaafd wordt op snelheid. 'Rij zo hard je wilt' lijkt hier bijna de suggestie.

Ik heb deze overgang meegemaakt toen ik aan de Kerkstraat in Muntendam woonde. Dit was een duidelijke verbetering. Deze free space oplossing lijkt mij ook geschikt voor de Hoofdweg

Weggebruiker 30 km/u

Geen auto op de fietspaden

Weggebruiker 30 km/u

Eigenlijk is een combinatie van aspecten uit beide voorstellen de ideale oplossing: wel fietspad, zebra's en parkeerruimte en ook 30 km/u en slechts 2x bus.

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Herinrichting van de Hoofdweg biedt ook de mogelijkheid om de verkeerssituatie voor de bewoners uit de wijk Spierveen te verbeteren. Ik doel hier op het kruispunt Hoofdweg - Henri Dunantweg - Tonckensweg.

Deze kruising is door de toegenomen verkeersdruk een probleem geworden.

Wij, als bewoners van de wijk Spierveen, kunnen vanuit de Henri Dunantweg steeds moeilijker op de Hoofdweg komen. Zeker bij het linksaf slaan, wanneer er verkeer aan de overkant van de kruising staat (Tonckensweg).

De variant met 30 km/uur is dan veiliger. Er wordt rustiger gereden en het verkeer van rechts heeft voorrang.

Mocht de maximumsnelheid op de Hoofdweg 50 km/u blijven, dan pleit ik ervoor om van de kruising Hoofdweg - Henri Dunantweg - Tonckensweg een rotonde te maken. De snelheid van het verkeer neemt dan automatisch af.

T.a.v. het busverkeer is het beter dat de bus een andere route krijgt. Niet meer door de wijk of over de Hoofdweg, maar over de Legroweg (en eventueel nog de Esweg).

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

Eelde ligt in een groene gemeente en voor het aanzicht van het dorp lijkt mij het prachtig als de Hoofdweg een stuk aantrekkelijker wordt. Geen grijze massa, maar inzet op meer groen. 30 km/h is prima. Een stuk veiliger.

Daarnaast vind ik het belangrijk dat buslijn 9 blijft bestaan (zie ook de petitie van vorig jaar).

Bij het 50 km/h ontwerp gaat de bus via de Hoofdweg rijden, waardoor de bediening van Spierveen en de verbinding met het Martini Ziekenhuis komt te vervallen. Een bus moet een basisvoorziening zijn, zeker ook voor kwetsbare bewoners die om wat voor reden dan ook niet meer met de auto kunnen. De huidige busverbinding is uitgebreid, zeker sinds dit jaar (ook op zondag 2x/u); De Wijert, Martini Ziekenhuis, Westerhaven, Paddepoel en Zernike liggen allemaal op de lijn. Het is jammer dat de gemeente het ontwerp van de Hoofdweg heeft gekoppeld met de busroute. Beide onderdelen zouden losstaand van elkaar moeten worden besproken.

Weggebruiker 30 km/u

Weggebruiker 30 km/u

30 km is echt beter!

Weggebruiker 30 km/u

50 km gebiedsontsluitingsweg is niet veilig. Busroute is niet veilig. De Hoofdweg heeft hiervoor simpelweg te weinig ruimte beschikbaar.

30 km erftoegangsweg biedt vele voordelen: veilige inrichting mogelijk, ruimte voor groen, ruimte voor parkeren, ruimte voor de 6 eiken.

De in de peiling getoonde kenmerken van 30 en 50 km zijn erg misleidend en dat is een zeer kwalijke zaak. Er wordt bewust gestuurd op de nadelen van 30 km en de voordelen van 50 km. Foei gemeente!!

Weggebruiker	30 km/u	ik vind het belangrijk dat de eiken behouden blijven en er meer groen komt. Het is nu toch een soort race weg. Klinkers zorgen ook voor verminderen snelheid. En de bus maakt mij helemaal niets meer uit, sinds deze niet meer naar het Martini ziekenhuis rijdt.
Weggebruiker	30 km/u	
Weggebruiker	30 km/u	50 km/uur levert geen serieuze tijdwinst op aangezien het om een kort traject gaat. 30 km/uur is gunstig voor (overstekende) kinderen en ouderen. 30 km/uur veroorzaakt minder vervuiling. In klimaat-beleid en beleving zijn bomen belangrijk. Eiken zijn waardevolle woonplaatsen voor zeer veel andere organismen: goed voor biodiversiteit. De huidige rij eiken zou aangevuld moeten worden vanaf de H.Dunantweg tot aan de Drostweg; indien niet met eiken dan met andere grote bomen, maar eiken passen goed bij een Drents dorp. Ik ben voor 30km/u.
Weggebruiker	30 km/u	Vreemd dat de ontwerpvoorbeelden in beton gegoten lijken. Bij 30 MOET een klinkerweg, bij 30 MOETEN de fietsers op de rijbaan. Is er geen combinatie mogelijk? Het staat toch nergens wettelijk voorgeschreven dat er klinkers moeten? Het is misschien gebruikelijk maar er is geen wet die dat voorschrijft. Je kan het met de layout van een 50km/u weg aanleggen met daarbij de snelheidsremmende onderdelen van een 30km/u weg zoals drempels, visuele snelheidsremmers, versmallingen. DE wereld is niet zo zwart wit als nu wordt voorgesteld.
Weggebruiker	30 km/u	
Weggebruiker	30 km/u	veiligheid voor allen, behoud dorpskarakter busroute over Legroweg
Weggebruiker	30 km/u	
Weggebruiker	30 km/u	Volgens mij is er prima een manier te vinden waarop verkeersveiligheid en behoud van groen samen kunnen gaan. Als daar invoering van 30km zone voor nodig is dan is dat mijn voorkeursoptie.
Weggebruiker	30 km/u	Meer rust in het dorp, geen gejaagdheid meer over de Hoofdweg, snelheid eruit halen is belangrijk omdat er vaak overgestoken wordt van de ene naar de andere kant naar de winkels. In het kader van verduurzaming is het behoud van de eiken en meer groen van groter belang dan parkeerplaatsen. Wellicht kan het parkeren aan de kant van de weg verboden worden, en komen er in de plaats grotere parkeerplaatsen (zoals bij het Gezondheidscentrum). Auto ontmoedigingsbeleid. Dus paar parkeerhavens maken, en geen auto's langs de weg laten parkeren. Fiets en voetganger wel faciliteren. Meer groen. laat onze dorpen Eelde en Paterswolde vergroenen! Het is niet alleen aangenamer, maar het is ook het visitekaartje: groene 30 km/h winkelgebied veilig en prettig, leuk om doorheen te fietsen en te wandelen, en rustig doorheen te rijden met de auto. Fiets- en wandelstraat, auto te gast, met meer groen.
Weggebruiker	30 km/u	
Weggebruiker	30 km/u	Alle voordelen van 30 km in de bebouwde kom hebben mijn voorkeur. De bus niet over de Hoofdweg, maar daar langs waar de huidige bushaltes zijn. Laat de Legroweg de weg zijn waar afwijkend van het besluit van de Kamer dan nog 50 km gereden mag worden, al heb ik liever in elke bebouwde kom als standaard 30 km.
Weggebruiker	30 km/u	Geen snelweg midden in het dorp. Meer groen aan de hoofdweg, dit past veel meer bij het karakter van het dorp. Verkeer dat achterin Eelde moet zijn kan via de Esweg rijden. Geen bus over de Hoofdweg en bushaltes behouden in het dorp. Vooral ook via Spierveen.
Weggebruiker	30 km/u	30 km sluit aan bij het woon en leefklimaat in Paterswolde. Het sluit aan bij milieu bewust en handelen. het is een corsodorp, daar horen goede groenvoorzieningen bij. Ik schrik dat er überhaupt overwogen wordt om de oude eiken te kappen ten behoeve van verkeer.
Weggebruiker	30 km/u	uitgaan van een andere verkeerscirculatie, tussen Legroweg, Esweg en Hoofdweg. De Legroweg krijgt eenrichtingsverkeer vanaf de rotonde bij de kei tot de Esweg, de Esweg krijgt eenrichtingsverkeer vanaf de Legroweg tot aan de Hoofdweg en de Hoofdweg krijgt eenrichtingsverkeer vanaf de Esweg tot de rotonde bij de Kei. Dit geeft veel mogelijkheden voor groen, brede wandel- en fietspaden, parkeren en verkeersveiligheid. De max. snelheid op deze drie wegen is dan 30 km. er moet dan wel worden gehandhaafd, tot nu toe ontbreekt handhaving.
Weggebruiker	30 km/u	Meer veiligheid, groener, meer bij het dorp passend.

Weggebruiker	30 km/u	
Weggebruiker	30 km/u	
Weggebruiker	30 km/u	Maakt het dorp wellicht wat gezelliger
Weggebruiker	30 km/u	De hoofdweg is een jaagweg; het verder inrichten op 50 km en uitnodigen van nog meer bussen is onwenselijk. Niet alleen is 30km zone goed om snelheid te verlagen, de inrichting is ook nog vele malen mooier en past bij het dorpsbeeld (klinkers, groen, etc).
Weggebruiker	30 km/u	T is een dorp, daar past 30 km bij. Autoverkeer heeft genoeg andere routes
Weggebruiker	30 km/u	Ik mis in de wat suggestief geformuleerde verschillen de veiligheid van en voor fietsers en voetgangers. Ook de lagere uitstoot van uitlaatgassen bij 30 km in de bebouwde kom is relevant. Tenslotte: de rijksoverheid is bezig met verandering van regelgeving rondom snelheid binnen de bebouwde kom. Waarom daarop niet anticiperen? Kijk naar centrum Haren voor sfeervolle en geaccepteerde oplossingen.
Weggebruiker	30 km/u	
Weggebruiker	30 km/u	Binnen de bebouwde kom dient 30km/uur sowieso de maximum snelheid te zijn voor iedere vorm van verkeer. Tenzij er een scheiding tussen langzaam en sneller verkeer (een onderscheid dat overigens steeds verder vervaagt) valt aan te brengen die alleen haalbaar is in bijvoorbeeld nieuw aan te leggen stadswijken, waar dan ook gelijk ruimte is voor busbanen. Maar we hebben het hier over dorpskernen waarbij dit niet haalbaar is, zonder het aanzicht ervan te verkrachten..
Weggebruiker	30 km/u	Belangrijke voordelen van 30 km/u vind ik de geluidsreductie, het versterken van het gevoel van dorpscentrum door auto's 'gasten' te maken en het aanleggen van klinkers. Nu rijden auto's er te hard, is oversteken een ramp en parkeren auto's op fietspaden. Een nadeel van 30 km/u is dat er geen aparte fietsstrook is en het geen voorrangsweg is. Misschien kunnen deze voor en nadelen wel zo met elkaar verweven worden dat er alleen maar voordelen zijn. Ideaal gezien: een 30 km/u voorrangsweg met een aparte fietsstrook, veel groen, zebra's en klinkers.
Weggebruiker	30 km/u	zie Haren: daar kan het ook: 30km maakt het dorp nog leefbaarder en aangenamer
Weggebruiker	30 km/u	Ik ben er voor dat de Hoofdweg een "Erftoegangsweg" wordt omdat het geen weg is waarop snel zou moeten worden gereden. Het is immers een "Dorpsweg". 30 km. is daarom fantastisch voor deze weg. Er moet vooral aandacht zijn voor de veiligheid van de weggebruikers, met name kinderen. Wanneer het snelverkeer rekening moet houden met fietsers op de rijweg, worden ze daardoor wel gedwongen om 30 km. te rijden.
		Groen is minder belangrijk, MET UITZONDERING VAN de eiken. Zij staan er al jaren en zorgen voor een prachtig dorpsgezicht. Het zou een verarming zijn om zulke prachtige gezichtsbepalende elementen te verwijderen.
Weggebruiker	30 km/u	groen gaat voor alles! er wordt continu aan het openbare groen geknabbeld, bomen tot closetborstels opgesnoeid e.d. de 50 km variant is een horror variant ! verharding, verharding, verharding is slecht voor het milieu - afwatering wordt dan een probleem. dit stuk van de hoofdweg kent al geen mooie architectuur en wat in hemelsnaam is de tijdwinst? en van een dorpsse sfeer kan geen sprake meer zijn.
Weggebruiker	30 km/u	Een rustige groene dorpsweg. Wij zijn hier komen wonen vanwege het groene karakter van Eelde-Paterswolde. Niet om snel van A naar B te kunnen rijden.
Weggebruiker	30 km/u	
Weggebruiker	30 km/u	veiligheid
Weggebruiker	30 km/u	Behoudt van bomen, dit zijn de laatste bomen direct aan de Hoofdweg.
Weggebruiker	30 km/u	Behoudt van bomen, dit zijn de laatste bomen direct aan de Hoofdweg.
Weggebruiker	30 km/u	Geen busverkeer op de Hoofdweg, maar gewoon via de nu bestaande route laten rijden. Geen klinkers bij 30 km/h, maar asfalt. Bomen (oude eiken) blijven staan, de weg aanvullen met bomen zodat er een echte bomenallee ontstaat. De nog aanwezige winkels laten verplaatsen naar winkelcentrum zodat de nu ongelukkige parkeerplaatsen ook kunnen verdwijnen.

Projectgerelateerd

Weggebruiker	30 km/u	Ik vind het geen optie dat deze weg in klinkers wordt uitgevoerd. Het is een druk bereden weg en klinkers en zwaar verkeer/gebruik gaan mijn inziens niet echt samen. Een verharde 30 km weg is wat mij betreft de enige optie.
Weggebruiker	30 km/u	De hoofdweg moet een plek worden voor het dorp, haar inwoners, ondernemers en toeristen. Die hebben baat bij een rustige, groene, overzichtelijke situatie. er is met de Legroweg een prima doorrijd route. Nergens voor nodig om hier ook 50 km/h te realiseren.
Weggebruiker	30 km/u	geen busverkeer meer over Hoofdweg. is in alle varianten niet gewenst. Bevoorrading winkels in Hoofdweg gebied zet nu al vaak alles vast. Bus zou over Legroweg kunnen misschien?
Weggebruiker	30 km/u	Er is geen noodzaak voor een drukke asfaltweg door het dorp. De Hoofdweg is geen doorgaande route: er zijn aan beide kanten van het dorp opritten naar de rijksweg. De Hoofdweg is dus uitsluitend voor lokaal verkeer. Er is ruimte genoeg voor een rustige waar fietsers veilig kunnen fietsen.
Weggebruiker	30 km/u	Meer groen en lagere snelheid waardoor het voor fietsers veiliger wordt. Nu rijden auto's op fietspad en moeten fietsers over de weg door geparkeerde auto's. Ook wordt er soms wel hard gereden.
Weggebruiker	30 km/u	Mooie omgeving waar veel mensen bij elkaar komen. Ook de middenstand moet goed bereikbaar blijven (parkeren). Voor de leefbaarheid zou je hier 30 km moeten rijden. Mensen die haast hebben nemen de A28 maar!
Weggebruiker	30 km/u	Er geldt nu 50kmh en er wordt veeeeel harder gereden. Dat vind ik onveilig

Bijlage 2: Reacaties bij voorkeur variant 50 km/u

Ik vul deze enquête in als:	Mijn voorkeurs-oplossing:	Mijn toelichting op de voorkeursoplossing:
Bewoner	50 km/u	Ten eerste goede doorstroming ten tweede veel overzichtelijker en asfalt is stukken veiliger en geluidsdempender dan klinkers. Vind het er ook beter uitzien
Bewoner	50 km/u	Waarom niet gekeken naar een eenrichtingsverkeersoplossing, eventueel samen met de Hooiweg. Of een grotere lus in Eelde Paterswolde (Hoofdweg - Legroweg - Esweg)
Bewoner	50 km/u	OV frequentie Eelde-Groningen is onvoldoende waardoor ik vaker de auto pak, wat ook slecht is voor het milieu
Bewoner	50 km/u	Parkeren op de hoofdweg verbieden/ buiten de parkeerplaats. Fietspaden erg slecht/meer ruimte maken . Voorrangsweg hoofdweg.
Bewoner	50 km/u	Veiligheid en duidelijkheid is Het allerbelangrijkste. Zoals het nu is moeten de fietsers om de geparkeerde auto's wat soms erg gevaarlijk is. Ik wil gewoon dat mijn kinderen daar veilig kunnen fietsen vandaar dat ik voor een apart fietspad ben waar geen auto's op parkeren. 50km kan prima.
Bewoner	50 km/u	
Bewoner	50 km/u	
Bewoner	50 km/u	De Hoofdweg en de burg. JG Legroweg zijn de enige twee wegen in de bebouwde kom van Eelde-Paterswolde waar 50km/h gereden kan worden. Ik denk dat deze wegen nodig zijn als gebiedsontsluitingswegen, anders zou de gehele bebouwde kom een 30km/h zone worden, en daar is het dorp te groot voor. Vanuit mijn expertise als rijinstructeur durf ik met grote zekerheid te zeggen dat het onveilig worden van de Hoofdweg niet zozeer een kwestie van inrichting vd weg is, maar gevolg is van het niet volgen van de verkeersregels van de weggebruikers (uit gebrek aan kennis van de verkeersregels, of een onjuist verkeersgedrag). De weg inrichten als gebiedsontsluitingsweg (50 km/h) en handhaven op juist verkeersgedrag lijkt mij de beste optie.
Bewoner	50 km/u	
Bewoner	50 km/u	bij een 30 km weg gaat het wel erg lang duren voordat je vanuit Eelde centrum bij de A28 bent. Niet alleen door de lagere snelheid, maar vooral doordat wegen van rechts voorrang hebben, waardoor het verkeer niet doorstroomt.
Bewoner	50 km/u	geen klinkers, want die zijn veel sneller glad.
Bewoner	50 km/u	50km variant voorkeur vanwege duidelijkheid, aparte fietspaden en voetgangers oversteekplaatsen. En omdat bij de 30km variant zich tot niemand aan de snelheid houdt, zeker als er niet gecontroleerd wordt.
Bewoner	50 km/u	De enquête geeft maar een heel beperkte keuze uit twee modellen. Waarom kunnen de bomen niet behouden blijven bij 50km weg. Het is nu toch ook een 50 km weg. Waarom moet een 30 km weg klinkers hebben? Wat heeft het profiel van de weg te maken met twee keer of vier keer stoppen van de bus? Het aantrekkelijkst is de weg houden zoals die nu is; alleen het fietspad egaliseren. Dus 50km weg, behoud eikenbomen, goed fietspad en asfaltweg!!

Bewoner	50 km/u	Als de Hoofdweg een erftoegangsweg wordt zal het sluijverkeer in de omliggende straten toenemen, met alle ongemakken en toename van gevaarlijke situaties (o.a. voor kinderen) van dien. Houd de Hoofdweg a.u.b. de hoofdweg/ontsluitingsweg van Eelde en beperk de 30km/u-zone tot het centrum.
		Graag behoud van de karakteristieke eikenbomen, ongeacht de uitkomst. M.i. zijn deze bomen onlosmakelijk verbonden met het dorpse karakter, dat toch al behoorlijk onder druk staat. De huidige 50-km/u weg loopt daar nu toch ook prima langs? Het 'nieuwe groen' in het centrum van Eelde lijkt wel uit een Vinex-wijk te komen en dat is een dorpskern onwaardig.
		Onbegrijpelijk vind ik dat de frequentie van de bus (namens een commerciële partij) gekoppeld wordt aan de toekomst van de inrichting van de Hoofdweg. Gaat de Gemeente de inrichting van de Hoofdweg weer aanpassen als de dienstregeling wordt aangepast? Zo niet, laat dat dan los!
Bewoner	50 km/u	Heel belangrijk dat er een fietspad komt. We wonen al 35 jaar aan de Hoofdweg, het is levensgevaarlijk om op straat te fietsen, ook al is het een 30 km weg. Auto's rijden toch 50 km op een 30 km weg. En geen klinkers op straat vanwege LAWAAI. Bussen zijn geen probleem, je hoort ze niet.
Bewoner	50 km/u	Hoofdweg graag met aparte fietspaden en niet zoals in centrum dat verkeer langs "raast" 30 km houdt men toch niet aan. Dan liever aparte fietsstroken ook veiliger voor de kinderen. Ook een vlottere busverbinding naar de Stad vindt ik belangrijker. Dat gedraai en keer door de wijk is niet prettig. Meeste mensen kunnen nog wel stukje lopen naar Hoofdweg.
Bewoner	50 km/u	
Bewoner	50 km/u	Omdat de fietsers op een apart fietspad rijden bij 50 km vind ik dat het veiligste en voor mij een topprioriteit.
Bewoner	50 km/u	
Bewoner	50 km/u	Waarom kiezen uit alleen maar 2 mogelijkheden? Kiezen voor 30 km weg zou inhouden dat bewoners Eelde om bij hun huis te komen alleen maar 30 km rijden. Doorstroming stagneert. Alle zijstraten inclusief Hooiweg zou heel Eelde 30 km gebied worden. Ben voor behoud van de eiken laat me dat vooropstellen. Is het niet mogelijk om zowel zebra's maar ook verhoging wegdek bv bij Univé en Vennenstraat te realiseren dat de snelheid tempert. Eelde Paterswolde is een forensendorp waar op spitsuren het erg druk kan zijn (eigen ervaring) en er door 30 km weg opstoppingen ontstaan. Er zijn onlangs metingen geweest over verkeersdrukke dit is in Coronatijd niet de werkelijkheid over hoeveelheid verkeer wat normaliter (buiten) coronatijd rijdt.
Bewoner	50 km/u	Betere doorstroming
Bewoner	50 km/u	bij 50 km controle op snelheid bij 30 km niet. geen fietsen op de weg, gewoon op een GOED fietspad en wandelaars ?? waar blijven die ???
Bewoner	50 km/u	
Bewoner	50 km/u	Ik zie het niet zitten dat kinderen samen met een bus op de hoofdweg moeten gaan fietsen. Onzin dat de bus ook meer gaat rijden bij 50 km/uur. die doet dat nu ook niet. En de hoofdweg hoeft geen voorrangsweg te blijven met 50 km/uur.
Bewoner	50 km/u	Als bewoner aan de Beethovenweg ondervind ik nu geen hinder van de bus. Door het weghalen van drempels afgelopen jaar is het klappen van de bus op het wegdek voorbij. Het argument dat de bus overlast geeft aan de bewoners aan de hoofdweg is mi daarom niet valide. Daarnaast is de hoofdweg zoals de naam al aangeeft een hoofdweg. Dat is al heel lang zo en weten de bewoners ook. De gemeente moet zich niet laten gijzelen door een aantal bewoners aan de hoofdweg die puur gaan voor hun eigen belang en feitelijk willen dat hun weg tot een woonerf wordt omgetoverd. Een leuk concept om te zien maar mi opgepast voor een hoofdweg. Het gevolg is dat het verkeer harder door de omgevingswegen gaat rijden die hier niet geschikt voor zijn. Hoog not-in my-backyard gehalte. Ik ben verder voorstander van een goede OV en fiets-verbinding met Groningen. Dit is het beste met de 50km optie. De OV verbinding moet nodig frequenter worden. Graag bestuurlijk doorpakken. Geen langdurig gedoe net als bij centrum.
Bewoner	50 km/u	Betere doorstroming met 50 km./uur. Bredere fiets/voetpad.
Bewoner	50 km/u	

Bewoner	50 km/u	Een fietspad wel breder en geschikt voor 2 richtingen zodat de eiken kunnen blijven bestaan dus aan deze zijde het tweerichting voor de fietsers. Algeheel parkeerverbod. Bus elk half uur. Twee of drie zebrapaden. Open asfalt i.v.m. geluidsoverlast en dat het water sneller zijn weg vind naar de afvoer. Opstapplaatsen buiten de hoofdweg blijven behouden.
Bewoner	50 km/u	
Bewoner	50 km/u	
Bewoner	50 km/u	Hoofdweg is een druk gebruikte weg waar doorstroming belangrijk is.
Bewoner	50 km/u	Het is de doorgangsroute door het dorp. een weg die gebruikt wordt door auto's en fietsers op één weggedeelte vind ik te gevaarlijk. ik ben voor gescheiden weg en fietspad. een klinkerweg zou ook niet mijn voorkeur hebben ivm lawaai.
Bewoner	50 km/u	enige punt dat blijft is gebrek aan parkeergelegenheid bij de winkels aan de hoofdweg.
Bewoner	50 km/u	De weg blijft breed en de Hoofdweg blijf voorrangsweg. Wel moeten er voldoende oversteekplaatsen komen. Toch nog kijken of de eiken kunnen blijven staan. Geeft de weg allure.
Bewoner	50 km/u	De vrij liggende fietspaden en zebrapaden vind ik belangrijk voor de veiligheid van onze en andere kinderen, die dagelijks naar school moeten.
Bewoner	50 km/u	Wij hebben als bewoner sterk de voorkeur voor de 30km/uur inrichting. Maar dan alleen met geluiddempend asfalt. Klinkers zijn niet nodig, zie ook als voorbeeld Vogel- en Bloemenbuurt, Hooiweg (waar asfalt ligt in een 30 km zone). Geluidsoverlast is hierin voor ons bepalend.
Bewoner	50 km/u	Laat de bus via de Hooiweg rijden en creëer bij van der laan huis en bij basketbalveld en bij winkelcentrum Novaplein drie grote fietsenstalling (voorbeeld Peize centrum) en alle problemen zijn opgelost. Op NoordEsch hoeft niets te veranderen en er blijft voldoende ruimte voor de bomen. Een efficiënte en goedkope oplossing.
Bewoner	50 km/u	De Hoofdweg is een ontsluitingsweg en moet die functie behouden. Bekijk nog eens goed waarom de eiken niet kunnen blijven staan. Het verkeer gaat er nu ook met 50km per uur langs.
Bewoner	50 km/u	
Bewoner	50 km/u	Zie centrum van Haren, een 30 km/uur-weg (als shared-space) werkt niet, veel verkeer zal dan via andere wegen (bijvoorbeeld de Hooiweg) gaan. Een andere reden om de Hoofdweg een 50 km/uur-weg te laten is omdat Eelde-Paterswolde geen ringweg heeft, al het verkeer moet dus dwars door het dorp.
Bewoner	50 km/u	Verkeersveiligheid, voor zo wel fietsers als voetgangers! Dit zeker het geval in de spijtijden!
Bewoner	50 km/u	
Bewoner	50 km/u	Woon zelf in een 30 km/u zone, inclusief obstakels. Vrijwel niemand houdt zich aan die snelheid en door de obstakels ontstaan zelfs onveilige situaties (o.a. Kwikstaartweg). De obstakels worden veelal aan de verkeerde kant gepasseerd en daardoor heeft men te weinig oog voor verkeer van rechts. Daarnaast veroorzaken de obstakels veel geluid (rammelende aanhangers en busjes). De Hoofdweg is een belangrijke noord-zuidverbinding en leent zich daarom m.i. niet voor een 30 km/u-regime.
Bewoner	50 km/u	het gaat er m.i. vooral om dat verkeer, vooral fietsers veilig door het dorp kunnen fietsen en dat is in deze variant beter geregeld.
Bewoner	50 km/u	
Ondernemer	50 km/u	Busverbindingen en snelle doorvoer lijken me cruciaal. Hoe moet je anders door Eelde heen rijden?
Ondernemer	50 km/u	
Ondernemer	50 km/u	
Ondernemer	50 km/u	Duidelijkheid en veiligheid boven alles
Ondernemer	50 km/u	
Ondernemer	50 km/u	De weg is veel te lang voor 30 km. per uur. Ik denk dat (geïrriteerde) automobilisten harder gaan rijden en dat er zo een gevaarlijke situatie voor de op de rijbaan fietsende fietsers ontstaat.
Ondernemer	50 km/u	
Ondernemer	50 km/u	Voor de goede bereikbaarheid en bevoorrading

Ondernemer	50 km/u	Ik heb behoefte aan een goede en snelle infrastructuur tussen de kernen van Eelde en Paterswolde. Dit verhoogt het functioneren van de kernen!
Weggebruiker	50 km/u	De doorstroming in Eelde moet er blijven. Met de 30km zone word het alleen maar gevaarlijk voor fietsers als er bussen rijden.
Weggebruiker	50 km/u	Vrijliggende fietspaden
Weggebruiker	50 km/u	
Weggebruiker	50 km/u	30 km heeft geen zin omdat dit nergens op dit soort wegen wordt opgevolgd. De 3 bomen moeten verdwijnen om de weg niet door sentimenten in waarde te laten ondergraven. (wat het zwaarst is moet het zwaarst wegen). Tenslotte let op het gevaar bij het toepassen van drempels (bij fietspaden).
Weggebruiker	50 km/u	
Weggebruiker	50 km/u	Vanwege de drukte kies ik voor de veiligheid voor fietsers.,30 km met aparte fietspaden zou het beste zijn.,
Weggebruiker	50 km/u	Het is een doorgangsroute naar Groningen/Haren. Het is prettig als dat "doorrijdt"
Weggebruiker	50 km/u	Vanuit de literatuur over strekkingen van buslijnen is de situatie waarbij lijn 9 een ontsluitende basislijn blijft maar gestrekt over de Hoofdweg zeer onwenselijk. De afstand die mensen daartoe bereid zijn om af te leggen is in dit geval te groot waardoor de bereikbaarheid fors af zal nemen.
		Een ideale situatie zou natuurlijk zijn om de Q-link door de wijk te laten rijden. Echter zijn hier in Spierveen forse infrastructurele maatregelen nodig. Denk hierbij aan uitritconstructies, verwijderen van chicanes, verbreden van wegen en het verplaatsen van parkeergelegenheid.
		Een Q-link via de Hoofdweg zou kunnen werken, echter moet er dan wel hoogwaardige haltes zijn. Van belang hierbij is ook dat er DRIS aanwezig is in de richting Groningen, bij voorkeur drieregelige dubbelzijdige displays. Daarnaast is ook fietsparkeren een belangrijk punt, hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan dubbellaags parkeren.
Weggebruiker	50 km/u	
Weggebruiker	50 km/u	Het gevolg van 30km is dat er meer sluiproutes en alternatieve routes worden gezocht. Hier zit niemand op te wachten. Verder is de hoofdweg altijd een ontsluitingsweg door het dorp geweest en sluit eenduidig aan op de doorgaande route in Paterswolde.
		Kortom veel wijsheid en succes met de besluitvorming
Weggebruiker	50 km/u	ik wil graag 50 km zone ivm dat het nu duidelijk is dat de fietsers van de weg met auto's en de toekomstige bus goed gescheiden is dan en de zebrapaden zeker ook aanwezig zijn.
Weggebruiker	50 km/u	De vrijliggende verhoogde fietspaden zoals elders in het dorp voelt zoveel veiliger voor zowel fietsers als automobilisten. Twee hoofdstraten (Legroweg en hoofdweg) door het dorp is minimaal wenselijk, anders zal de Hooiweg een sluiproute worden en moet deze ook voor veel geld aangepast worden. Daarnaast ook nog de mogelijkheid om 4x per uur een bus in het dorp te krijgen, hierdoor ontstaan voor alle soorten weggebruikers pluspunten. 50 km weg lijkt daarom de beste optie te zijn.
Weggebruiker	50 km/u	
Weggebruiker	50 km/u	Mijn gevoel is dat de weg een voorrangsweg moet blijven, aangezien mijn inschatting is dat er anders wel eens meer ongelukken kunnen gebeuren voor zowel fietsers als auto's. Wel zie ik graag een wat meer groener en dorpser karakter, maar tegelijkertijd een veilige situatie voor fietsers door dit gescheiden te houden van auto's. Als bewoners last hebben van geluid door de snelheid van het verkeer, zou dat toch ook iets omlaag kunnen. Anderzijds denk ik dat door fietsers op de baan ook meer overlast zou kunnen ontstaan door optrekkend en afremmend verkeer. Klinkers vind ik persoonlijk wel erg mooi en passen bij een dorps karakter, maar kan me voorstellen dat dit voor de bewoners tot meer straatgeluid leid.
Weggebruiker	50 km/u	Het is belachelijk te veronderstellen dat de eiken bij 50km/u snelheid moeten worden gekapt. Ze staan er sinds jaar en dag en zijn in de huidige situatie geen bron van ergernis of wat dan ook. Steek het geld liever in goede fietspaden op de Hoofdweg en Esweg. Groen betekent onderhoud en meer kosten. Als men dat net zo gaat onderhouden als het groen aan de Legro- en Groningerweg, wordt het aanzicht minder en is er veelvuldig oponthoud bij de werkzaamheden. De gemeente richt zich veel te veel naar de openbaarvervoer aanbieder. En fietspaden niet verhogen.

Weggebruiker	50 km/u	De veiligheid van fietsers is doorslaggevend in mijn keuze. Ik zou verwachten dat autobestuurders zich niet goed aan de maximumsnelheid van 30km/u zouden houden, met onveilige situaties voor fietsers tot gevolg. En een betere busverbinding met Groningen vind ik ook erg belangrijk. Al snap ik de wens voor meer groen en het behoud van de eikenbomen, en vind ik zowel de huidige situatie als het voorgestelde plan voor 50km/u (asfalt en beton..) behoorlijk lelijk. Kan daar echt geen creatievere, groenere oplossing voor bedacht worden? Schrijf een prijsvraag uit voor creatievelingen in de gemeente, zou ik zeggen.
Weggebruiker	50 km/u	Weg wordt druk bereden. Is overzichtelijk, dus voorrangsweg met 50 Km/h lijkt mij prima. Voor mijn gevoel wordt het alleen maar onoverzichtelijker bij 30.
Weggebruiker	50 km/u	Ik vind het belangrijk dat de weg en fiets/voetpaden gescheiden blijven
Weggebruiker	50 km/u	Ik vind het zeer onpraktisch om een hoofdweg tot 30 km/u zone te bestempelen, aangezien dit de doorstroming niet bevordert. Weggebruikers scheiden en veilige oversteltingen lijken me een betere oplossing.
Weggebruiker	50 km/u	50 km voor betere doorstroming, maar de bomen moeten behouden blijven.
Weggebruiker	50 km/u	30 kilometer zone is te gevaarlijk door verkeer van rechts voorrang te geven mensen geven het toch niet zie je ook bij hoofdweg De drift en de Esweg
Weggebruiker	50 km/u	geen fietsen op de rijweg 4x per uur een bus hoofdweg blijft voorrangsweg
Weggebruiker	50 km/u	Als de hoofdweg een 30 kmh zone word is de kans groot dat er overal door de wijken word gereden. Ook gaat dit een racebaan worden waar niemand zich aan de snelheid houd en rechts geen voorrang gaat geven. Verder ben ik bang dat als de scholen weer beginnen de scholieren 2 breed in lange rijen naar Groningen fietsen. Hierdoor ontstaan gevaarlijke inhaalacties van mensen die er langs willen.
		ook bestaat de kans dat Qbuzz niet meer via de hoofdweg wil en alleen via de bg jg Legroweg gaat.
Weggebruiker	50 km/u	Met oog op veiligheid en doorstroming heb ik hierom gekozen voor de 50kmh zone. Ook is dit naar mijn idee het beste voor de toekomst
Weggebruiker	50 km/u	Wanneer het een 30 km zone wordt zal er meer sluipverkeer over de andere wegen gaan rijden. Nu al wordt de Schultenweg gebruikt als sluiproute om het slingerende tracé in de kom van Eelde te omzeilen. En bijna niemand houdt zich aan 30 km per uur. Dat zal ook het geval zijn voor Legroweg-Zevenhuizerweg; Raadhuislaan-Schoollaan; via de zijstraten naar Hooiweg van en naar de kom van Eelde.
Weggebruiker	50 km/u	Het is een HOOFDWEG. Dit is de doorgaande weg door het dorp heen. De bewoners weten dat ook en hebben gekozen om aan een HOOFDWEG te gaan wonen.
Weggebruiker	50 km/u	fietser gezamenlijk met auto's/vrachtwagen/bussen op een rijbaan veel te gevaarlijk, veel kruising van rechts hebben voorrang bij 30 km veel te gevaarlijk. Oversteken zonder zebra's niet te doen. Bij 30 km is de fietser de klos moet slalommen over de Hoofdweg Regelmatig de snelheid controleren door de politie, dan gaat de snelheid wel op niveau
Weggebruiker	50 km/u	uniformiteit voor wat betreft de snelheid wat de veiligheid bevordert.
Weggebruiker	50 km/u	Vind het belangrijk dat het een veilige hoofd route blijft ook voor de hulpdiensten dat ze makkelijk en overzichtelijk door Eelde kunnen komen
Weggebruiker	50 km/u	Er wordt niet gehandhaafd op snelheid bij een 30 km regime. De snelheid wordt dus de verantwoordelijkheid van de automobilisten. Het komt erop neer dat je als automobilist van de dorpskerk tot de rotonde 30 moet rijden. De kans dat dit gedaan wordt is bijzonder gering. En dit terwijl een hogere snelheid op een erftoegangsweg gevaarlijke situaties oplevert.
Weggebruiker	50 km/u	De Hoofdweg is een drukke weg met veel verkeer. Eelde-Paterswolde is in de loop van de tijd gegroeid tot een grote kern met dito verkeersaanbod en de infrastructuur moet daar op aangepast zijn. Een goede en bovenal veilige doorstroming is essentieel. De weg inrichten als 30 km-weg wordt een groot drama en zal juist voor onveiligheid gaan zorgen (zie shared space in Haren, dat is later ook teruggedraaid). Fietsers zijn een stuk veiliger met een eigen fietspad. Daarnaast zorgt drukte er automatisch voor dat mensen langzamer gaan rijden, en als het 's avonds rustig is kun je op een normale snelheid veilig doorrijden. Anders rijdt een groot gedeelte van de mensen alsnog te hard en is het juist onveilig.

Bovendien zal het introduceren van een snelle en hoogwaardige buslijn het OV een flinke impuls geven.

- | | | |
|---|---------|---|
| Weggebruiker | 50 km/u | 30km is echt te langzaam voor zo'n belangrijke weg door het dorp. |
| Weggebruiker | 50 km/u | Het gaat om een lang stuk Hoofdweg waar veel verkeer rijdt. In het de kleinere stuk Esweg / Hoofdweg waar de snelheid al 30km per uur is en veel snelheid-verminderende bochten zitten, wordt door het merendeel van de bestuurders harder gereden. Als het stuk 30km nog verder verlengd zal worden, zal het niet mee vallen om deze snelheid te blijven aanhouden. De fietsers zullen in het 30km per uur plan bij dit vele verkeer op de rijbaan komen. Mijn voorkeur gaat uit naar een rijbaan met vrij liggende fietspaden zodat het - gezondere - fietsen over de Hoofdweg naar scholen, winkels en andere voorzieningen veilig kan gebeuren! |
| Weggebruiker | 50 km/u | Hoofdweg als ontsluitingsweg 50 km/uur met afzonderlijk fietspad en voetpad is overzichtelijk en minder gevaarlijk. Voorkomt dat verkeer door hele dorp gaat kriskrassen. Bijkomende voordelen: snel tot uitvoering komen (voorkom >15 jaren traject centrum Eelde!!!) en subsidie komt niet in gevaar. |
| Busroute wel door dorp blijven rijden (niet alleen over Hoofdweg) en langs het Martini Ziekenhuis naar station Groningen. | | |
| Meer groen en eiken mogen blijven staan, goed voor mens en milieu! | | |
| Weggebruiker | 50 km/u | De 50 km oplossing biedt een snellere doorstroming van het verkeer waar nog bij komt dat de 30 km oplossing niet gehandhaafd wordt, zodat de snelheid in de praktijk hoger zal zijn dan 30 km |
| Weggebruiker | 50 km/u | De Hoofdweg blijft in beide varianten een drukke weg. Om er een 30 km/h weg van te maken doet afbreuk aan de functie. |
| Weggebruiker | 50 km/u | |
| Weggebruiker | 50 km/u | |
| Weggebruiker | 50 km/u | Voor de fietspaden en parkeren ter hoogte van de apotheek dramatisch. Auto's die parkeren op het slechte fietspad waardoor het gevaarlijk word. Dit moet echt aangepakt worden. |
| Weggebruiker | 50 km/u | |
| Weggebruiker | 50 km/u | |
| Weggebruiker | 50 km/u | Als je de hoofdweg 30 km maakt, dan komt er nog meer verkeer over de Hooiweg, daar wordt nu al hard gereden, en er in het dorp totaal geen controle op de max snelheid, er wordt in de regel te hard gereden. Het veiligst is hoger gelegen fietspaden en voet paden. Zebra's is wel belangrijk, maar dat is in dit dorp ook levensgevaarlijk om die poging te wagen. |
| Weggebruiker | 50 km/u | Als het geen ontsluitingsweg wordt dan krijg je teveel sluipverkeer door de woonstraten. En een vrijliggend fietspad vind ik heel belangrijk. |
| Weggebruiker | 50 km/u | De weg is veel te lang om 30 km te rijden Bovendien kun je dan makkelijk de Hooiweg nemen ! Ik heb aan klinkerweg gewoond. En als dat dan geen voorrangsweg is hoor je steeds de weg Geluidsoverlast De bus moet er dan ook langs of willen ze die ook weg hebben |
| Weggebruiker | 50 km/u | Mijn voorkeur gaat uit naar de situatie zoals hij nu is. Het moet een gebiedsontsluitingsweg blijven zodat je via de hoofdweg snel weg kan. In andere situaties zou er veel sluip verkeer op andere wegen ontstaan waar dat veel gevaar kan opleveren. De Hooiweg is dan een ideaal voorbeeld. |
| Weggebruiker | 50 km/u | Lijkt me het meest veilig voor alle weggebruikers. |
| Weggebruiker | 50 km/u | Gewoon laten zoals het is. 50 km en geen parkeerplekken voor de winkels. Bij het gezondheidscentrum kan men prima parkeren. Doe ook iets aan de fiets en wandel paden. Voor de fietser is het heel gevaarlijk zoals de situatie zich nu voordoet bij de DA en Dunnewind. Hetzelfde is bij de apotheek. Ook bij Deknatel is er een probleem. De auto's staan de auto's op het fietspad. Levensgevaarlijk. |
| Weggebruiker | 50 km/u | Een dorp heeft ontsluiting nodig. Anders heeft het geen zin via de hoofdweg te reizen en zal ik zeker vaker een dan snellere in de ogen van de enquête "sluip"route kiezen. Als frequent fietser staat een los fietspad, maar dan wel een die onder alle weersomstandigheden goed te berijden is hoog op de prioriteiten lijst. Het zou dan wel fijn zijn als auto's het niet zien als parkeerplek! |

Projectgerelateerd

Weggebruiker 50 km/u	Belangrijke doorstroomweg met in de basis veel wisselend verkeer. Meer geloof in splitsen van gebruikers (auto's, fietsers, voetgangers) dan in beperking ruimte in kader veiligheid. Ruimte bieden aan parkeren op weg biedt onoverzichtelijke en dus gevaarlijker situaties. Duidelijke oversteeklocaties altijd wenselijk. Weg leent zich vanuit basis functie niet voor 30 km/uur en zeker niet zonder handhaving.
Weggebruiker 50 km/u	Het wordt SWS gevaarlijker als het een 30 weg wordt meer ongelukken ook minder zebrapaden en bijna nergens wordt daadwerkelijk 30 op een 30 weg gereden en waarschijnlijk wordt het in dat geval scheuren op de hooiwegsnelweg
Weggebruiker 50 km/u	Lijkt netter veiliger voor de fietsers
Weggebruiker 50 km/u	wat van belang is dat deze weg al sinds mensen heugenis een 50 km weg is, om dit te wijzigen in een 30 km weg is naar mijn inziens onverantwoordelijk. Dit omdat er in de rest van het dorp 30 km geld en zeg maar gewoon dat 75% van de dorpsgenoten zich daar niet aan houden en deze zelfde dorpsgenoten willen nu van een belangrijke dorpsader een 30km weg maken. Wat uit onderzoeken is gebleken dat er meer ongelukken gaan voorkomen, of men daar op zit te wachten. Als ik kijk hoe de herinrichting in Paterswolde is gedaan kan ik alleen maar aangeven dat door de juiste indeling die daar is gemaakt van de weg het voor een ieder duidelijk en veilig is. Dus nogmaals een betere herinrichting van de hoofdweg is zeer noodzakelijk, en laat het aub 50 km blijven zodat in de kern van Eelde waar de winkels zich bevinden 30 km kan worden gereden, wat toch niet gebeurt.
Weggebruiker 50 km/u	
Weggebruiker 50 km/u	Eelde is een forensendorp en dan is 2x p.u. een langzame bus naar Groningen een grote fout, want dit drijft mensen de auto in. 4x p.u. is een normale voorziening anno 2021. Veilig fietsen doet men op een gescheiden pad. Veilig oversteken via een zebra.
Weggebruiker 50 km/u	- Langzaam rijdend verkeer met wegen van rechts die voorrang hebben schiet niet op en kan tot onoverzichtelijke situaties leiden. Mensen die zich niet in kunnen inhouden gaan passeren, levensgevaarlijk met verkeer van rechts -gemengd verkeer op de hoofdweg in relatie tot 30KM en in de wetenschap dat mensen gehaast blijven leidt tot gevaarlijke situaties voor fietsers en scootmobiel -separate fietspaden zijn een must voor de vele fietsers in het dorp die zich lokaal bewegen, maar ook van en naar de Stad/Haren, veiligheid voorop
Weggebruiker 50 km/u	
Weggebruiker 50 km/u	
Weggebruiker 50 km/u	Meer veiligheid voor de zwakkere verkeersgebruikers
Weggebruiker 50 km/u	de maximale breedte voor het verkeer moet er blijven, bewoners zijn er komen te wonen en wisten van max 50km weg!!!!
Weggebruiker 50 km/u	parkeren is waardeloos op de Hoofdweg.. ,zorg voor meer parkeerplaatsen rollators , kinderen en , blindenmoeten wel op de stoep !!!!kunnen eiken mogen weg ,bos genoeg in de buurt bus 2 x is genoeg voor mij anders kan je de P en R bus pakken
Weggebruiker 50 km/u	

- Weggebruiker 50 km/u Op een vrijliggend/verhoogd fietspad voel ik me veiliger.
Een zebepad op een drukke weg is heel noodzakelijk, deze wordt zelfs vaak door fietsers (fiets aan de hand) gebruikt, met name door kinderen.
Klinkers maken veel lawaai, de Westerhorn bijvoorbeeld is vanaf mijn huis nog vaak te horen en ik woon er niet heel dichtbij.
Snelheidsremmers werken voor snelheidsreductie maar geven ook veel extra lawaai van remmen en gasgeven, en ook extra uitstoot lijkt me.
Mijn ervaring als autobestuurder is dat je op drukke tijdstippen meestal toch al geen 50 km per uur kunt rijden en bijvoorbeeld in de late avond is het wel fijn om rustig door te kunnen rijden, en ik verwacht inderdaad dat veel autoverkeer naar de omliggende wijken uitwijkt, dat geldt voor mij wel tenminste want ik kies nu voor de Hoofdweg omdat ik dan rustig door kan rijden ook al rij ik dan om naar huis of bestemming.
Ik geniet wel van de eiken, maar vind een goede weg belangrijker.
De weg is best al groen met al die tuinen.
- Weggebruiker 50 km/u
- Weggebruiker 50 km/u 30 kilometer geeft vertraging, naleving wordt groot probleem en versmalling met 4x de bus oogt als een ramp.
- Weggebruiker 50 km/u
- Weggebruiker 50 km/u
- Weggebruiker 50 km/u Laten we vooral het dorp bereikbaar houden en er geen hindernisbaan van maken. Die zijn er al genoeg, zoals de nutteloze sluis aan de Helmerdijk
- Weggebruiker 50 km/u
- Weggebruiker 50 km/u 50 km. = is asfaltweg =voorrangsweg=zebrapaden
Nadeel \$ x per uur een bus
- Opm. Deze peiling had 5 jaar eerder gemoeten (Was "transparantie" niet een van de doelstellingen van dit college??
- Weggebruiker 50 km/u
- Weggebruiker 50 km/u De Hoofdweg is een belangrijke verbinding tussen centrum en scholen + AH. Dat verkeer zal altijd blijven. Vanwege de drukte en het grote verkeer moeten fietsers beschermd worden zoals van de rotonde richting ijsbaan. Extra grote bussen die vaker moeten rijden is onhandig. Mensen gaan meer thuis werken, en gaan vaker op een elektrische fiets. Als je de bus 4x laat rijden (alleen in de spits?) heb je de capaciteit al verdubbeld. Dus kleinere bussen die minder ruimte vragen en die de bestaande route volgen. Op de bestaande route wellicht 1 of enkele haltes aanpassen.
- Zonder extra bussen op de Hoofdweg zal de inrichting een stuk eenvoudiger worden.
- Weggebruiker 50 km/u
- Weggebruiker 50 km/u Overzichtelijker, betere doorstroming, minder kans op ongelukken
- Weggebruiker 50 km/u De Hoofdweg is een belangrijke fietsverbinding in de regio. Het grote aantal klachten dat indertijd over de kwaliteit van het fietspad werden geuit onderstreept dat. Daarom ben ik absoluut tegen het vervallen van het fietspad.
De reconstructie die vanaf de rotonde met "de kei" naar het noorden is uitgevoerd voldoet heel goed. De veiligheid is daar vergroot omdat er niet meer lukraak op het fietspad wordt geparkeerd.
Zonder fietspad wordt de doorgaande fietser gehinderd door elk voertuig dat om een of andere reden op de rijbaan stopt.
- Weggebruiker 50 km/u
- Weggebruiker 50 km/u
- Weggebruiker 50 km/u De huidige aanwonende hebben er (ooit) voor gekozen aan een gebiedsontsluitingsweg te wonen.
Het is begrijpelijk dat een deel van hen nu en andere voorkeur heeft en voor een alternatief pleit. Maar aan hun wens tegemoet betekent onontkoombaar dat dit koste gaat van de belangen van een groot deel van de andere bewoners van Eelde-Paterswolde en de middenstand van Eelde.

Allemaal inwoners die ooit kozen voor een dorp met een op zijn minst redelijke doorgaande verbindingsweg tussen het centrum van Eelde en de stad Groningen

Weggebruiker	50 km/u	Beate oplossing
Weggebruiker	50 km/u	30km/h is schijnveiligheid. Er zal geregeld sneller dan 30 gereden gaan worden terwijl het langzaam verkeer daar niet op rekent.
Weggebruiker	50 km/u	
Weggebruiker	50 km/u	
Weggebruiker	50 km/u	
Weggebruiker	50 km/u	Ik vind dat het een 50 kilometerweg moet blijven. Dat de zes eiken bespaart blijven. Dat er veilige havens bij de bushalte komen, zodat het overige verkeer geen last hebben van de bus bij een halte. Geen parkeer havens bij de hoofdweg, tenzij men er veilig, en overzichtelijk langs de geparkeerde auto's kunnen, en bij plekken waar meer ruimte is, dat daar ook meer bomen komen te staan, e/o groen. Samen gesteld! Veilig voor de fietsers/wandelaars, en bij het oversteken goed zicht hebben. Bij de bushaltes inrij "haventje" voor de bus, zodat het overige verkeer veilig erlangs kan rijden, en zicht heeft om erlangs te kunnen gaan. Klinkerwegen zijn vrij, tot zeer gevaarlijk in de wintermaanden, wanneer het glad kan zijn. Absoluut GEEN goed idee! Dus eind conclusie: VEILIGHEID staat op de eerste plaats voor de fietsers, wandelaars, en degene die met de bus gaan, e/o uit de bus stappen! ik weet niet of het haalbaar is, maar in Vries hebben ze een speciaal inrijhaven voor de bus.
Weggebruiker	50 km/u	Ik voel mij veiliger als fietser op een apart betonnen fietspad eventueel gecombineerd met voetpad strook. Het stuk in Paterswolde fietst prettig. Dicht langs een bus moeten fietsen voelt niet goed, heb ook speciale spiegel links die uitsteekt op het stuur. Verder is het voor mij lastig om iedere keer het verkeer van rechts voorrang te geven, moet dan steeds op en af stappen wat ik niet meer zo goed kan en dit is zeker in de toekomst met een snellere fiets (gewone ebike) die ik nog wil aanschaffen lastig. Verder is het voor mensen als je ouder wordt fijn als er goede zebrapaden blijven bestaan, veiliger oversteken. Ik wil wel graag dat de oude eiken blijven staan, maar als het niet anders kan bij een 50 km weg, dan graag andere groenvervangers bedenken en aanleggen. Kort parkeren op het fietspad/voetpad tot het uiterste beperken of helemaal verbieden als dat kan. Ik moet nu te vaak erom heen over de drukke rijbaan of afstappen en over de stoep en dan weer opstappen.
Weggebruiker	50 km/u	
Weggebruiker	50 km/u	
Weggebruiker	50 km/u	
Weggebruiker	50 km/u	
Weggebruiker	50 km/u	De hoofdweg is een belangrijke ontsluitingsweg. Gescheiden fietspaden zijn van levensbelang. Stil asfalt lijkt mij ook zeer wenselijk. Om een extra bushalte met ruimte voor het stallen van fietsen te creëren is het misschien nog een optie om het pand van Deknatel op te kopen, en af te breken. Deknatel zou een plek kunnen krijgen bij de winkels in Eelde (naast bv. het Ekohuis.)
Weggebruiker	50 km/u	Er zijn veel meer en betere varianten denkbaar dan de zeer beperkte opsomming die nu gegeven wordt. Daarbij zijn een aantal uitspraken zeer suggestief en beïnvloedend. Bijvoorbeeld de opmerking over snelheidscontroles. Handhaving is een plicht! Niet de speelbal voor politieke spelletjes. Ik wil in principe de inrichting van het 50 KM gebied maar met een maximum snelheid van 30 km per uur. Dat is zondermeer mogelijk met een aantal kleine aanpassingen. Ontsluiting van het dorp kan via de Legroweg! Die eiken zaagt u gewoon om, en plant het dubbele terug op betere plekken! Er is niets monumentaals aan en het milieuterrorisme moet stoppen. En u moet gewoon de snelheid handhaven, dat is in het algemeen al een groot probleem.
Weggebruiker	50 km/u	op zich heeft mijn voorkeur de herinrichtingsvariant met 50 km/uur. Maar ik zou het vreselijk erg vinden dat de 6 eiken die zo gezichtsbepalend zijn voor de Hoofdweg, zouden verdwijnen. Bij de 50 kilometer variant zijn gescheiden fietspaden en dat komt volgens mij de veiligheid van de fietsers ten goede. Als er toch niet gehandhaafd gaat worden op de 30 kilometer, heeft verlagen van de snelheid weinig zin. In onze woonwijk waar 30 km/uur gereden mag worden, rijden veel auto's met gemak 60 km/uur.

Weggebruiker	50 km/u	
Weggebruiker	50 km/u	Betere doorstroming en veiliger voor fietsers
Weggebruiker	50 km/u	
Weggebruiker	50 km/u	Voor de veiligheid wil ik graag een fietspad en zebrapaden op de Hoofdweg. Wij wonen aan de Fazantweg en dat is een 30 km weg. Echter, er wordt meestal 50 km/uur gereden (hoogst gemeten snelheid was 79 km/uur op zondagmiddag). Levensgevaarlijk voor kinderen en jongeren.
Weggebruiker	50 km/u	Bij de kruising Vennerstraat/Hoofdweg, graag stoplichten. Je komt met geen mogelijkheid de weg over vanaf de Vennerstraat. Als we naar de basisschool fietsen (Menso Altingschool), dan moeten we daar langs. Het is een levensgevaarlijk kruispunt. Dus daar graag stoplichten. De weg is bestemd voor gebruik door heel het dorp, door ondernemers aan de weg en in het centrum en bezoekers (toeristen, corso, etc.) Goede toegankelijkheid en een overzichtelijke, veilige indeling van de weg is daarbij belangrijk. Verder moet het fietsen veilig kunnen, ook met kinderen. Menging van het verkeer maakt dit onveilig, ook bij 30 km, zoals onderzoek onlangs aangaf. De bus rijdt al jaren door smallere straten, zonder klachten van bewoners daar. Bussen en vrachtwagens 'denderen' niet door de straat, de chauffeurs hebben een rijbewijs: zwaar verkeer dat elkaar tegemoet komt, remt dus af. De Hoofdweg (de naam zegt het) is geen erfontsluitingsgebied. Inrichten als zodanig is misschien in belang van een paar aanwonenden, maar het is hun weg niet. Voor een veilig gebruik van de weg is inrichten als 50 km/uur het beste.
Weggebruiker	50 km/u	Gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur heeft de voorkeur omdat het een doorgaande weg betreft. In de wijken zelf vind ik 30 km prima.
Weggebruiker	50 km/u	30 km/u is niet realistisch op deze weg.
Weggebruiker	50 km/u	
Weggebruiker	50 km/u	50 km/uur lijkt mij het beste, i.v.m.: - doorstroming - als het een 30 km/uur zou worden dan wordt er geheid harder gereden dan 30 km/uur - zebrapaden
Weggebruiker	50 km/u	Het is absoluut onzinnig om de hoofdverkeersroute tussen Eelde en Paterswolde om te batterijen naar een 30 km variant. Er dienen te allen tijde hoofdverkeersroutes door dorpen te blijven.
Weggebruiker	50 km/u	
Weggebruiker	50 km/u	Eiken laten staan. Ook bij 50 km per uur. Wat een onzin om die weg te halen. 4 keer per week een bus? Ook onzinnig. Wat een zwart-wit denken. Gewoon 50 kilometer per uur. Punt.

Bijlage 3: Reacties bij geen voorkeursvariant

Ik vul deze enquête in als:	Mijn voorkeursoplossing:	Mijn toelichting op de voorkeursoplossing:
Bewoner	Het maakt mij niet uit	Ik kies voor elementen die ik al jaren in verschillende gemeente bijeenkomsten heb aangaveven. U kiest ervoor om men te drukken in een 30km of 50km variant, eigenlijk hetzelfde interactie tussen bewoners en gemeente die we al jaren kennen. Nu alleen in een mooie digitaal jasje gegoten.
Bewoner	Het maakt mij niet uit	
Bewoner	Het maakt mij niet uit	Ik ben in het geheel niet voor aanpassing van de Hoofdweg. De monumentale eiken dienen behouden te blijven, wat er ook gebeurt De busroute dient te blijven zoals deze nu is, Vanaf De Punt via de Legroweg, Esweg, Hoofdweg, Beethovenweg, Verdiweg, Vermeerweg, Hortensiaweg, Henri Dunantlaan, Hoofdweg, Eelderwolde, Martiniziekenhuis. De rechtstreekse verbinding met het Martiniziekenhuis dient te blijven. De route langs/door de wijk Spierveen dient eveneens behouden te blijven. Bij 4 bussen per uur mag er wat mij betreft wel een bus via de Hoofdweg, maar geen bussen via de Meerweg, die niet geschikt is voor het busverkeer in verband met verzakkingen. Er zijn ouderen die slecht kunnen lopen en wonen in de wijk Spierveen. Zij wonen nu vlak bij de busroute, maar als die verplaatst wordt naar de Hoofdweg is het voor hen afgelopen om nog met de bus te gaan. Gevolg, minder passagiers in meer bussen, uitholling van de dienst en een verslechtering waar niemand op zit te wachten
Bewoner	Het maakt mij niet uit	Het heeft allebei zijn voordelen, 30 km/uur zouden kinderen makkelijker over kunnen steken en is het voor de automobilist duidelijk dat rechts voorrang heeft en niet alleen ter hoogte van herberg Hilbrantsz. Bij 50 km/uur voorkom je dat andere wegen als sluiptwegen worden gebruikt en dat er doorgereden kan worden zonder steeds voorrang te verlenen.
Bewoner	Het maakt mij niet uit	Mijn mening past niet in de cijferselectie, vandaar deze punten: 1. Max 30km/u rijden, veiliger en rustiger, minder uitstoot en een stimulans voor autobestuurders om de Hoofdweg te mijden, de fiets te pakken. Dus drukte vermindert en er is meer ruimte voor voetgangers/fietsers en winkelend publiek 2. geen auto's parkeren langs de Hoofdweg, dat is zeer hinderlijk en gevaarlijk. Regelmatig worden auto's op smalle stroken langs de fietspaden geparkeerd, of nog erger gewoon voor de winkels neergezet. Fietsers moeten zich doorlopend aanpassen en worden door geparkeerde auto's en in-en uitstappende passagiers en bestuurders lastig gevallen; plotseling starten, remmen, portieren openen e.d. Ook voor de bussen die door de Hoofdweg rijden is dit een groot voordeel. Parkeergelegenheid gebruiken op bestaande P-plaatsen langs of in de buurt van de Hoofdweg. Ook dit neemt doet het vanzelfsprekend gebruik van auto's voor kleine boodschappen e.d. afnemen.
Bewoner	Het maakt mij niet uit	Het wordt rustiger, veiliger en schoner De hoofdkeuze is niet de snelheid zoals jullie de varianten nu presenteren. De andere keuzes zijn net zo sturend op het ontwerp. Die monumentale bomen moeten behouden blijven. Dus dan bedenk je daar een detailoplossing voor. Dat hoeft niet het ontwerp voor de rest van het tracé te bepalen. Zoek de oplossing voor de beperkte ruimte in minder ruimte voor parkeren. Parkeren op eigen erf lukt bijna voor iedereen. Stimuleer gezonde leefstijl, (fietsen lopen) en beperk de parkeervoorziening. De afstanden van woning naar winkels in Eelde/Paterswolde zijn klein. Met een wandeling naar het centrum en terug kom je tenminste aan je dagelijks benodigde beweging. Auto's hebben nu een veel te grote impact op de leefomgeving. De gemeente kan met dit plan dit gaan terugbrengen.

Bewoner	Het maakt mij niet uit	Beide keuze hebben punten waar we het mee eens zijn en ook niet. We zijn voor fietspaden Niet voor 4 x een bus, Tegen de afschaffing van de lijn naar het Martiniziekenhuis Voor groen en Voor zebrapaden. Voor meer parkeerplaatsen voorbij de raadhuislaan richting Eelde tot dorpskom Voorhandhaving van de verkeersregels juist bij 30 km want het lukt niemand om zo langzaam te rijden.
Ondernemer	Het maakt mij niet uit	Deze enquête is niet reëel, want waarom moeten er klinkers in een 30 km-zone? En waarom moeten er verkeers-remmende situaties gecreëerd worden in een 30 km-zone? Zie voorbeeld Norgeweg Yde. Daar wordt wel door de politie gecontroleerd. Wat betreft fietspaden met een verhoging, hiervan is gebleken, dat dat nogal wat (bijna) ongelukken veroorzaakt. Het wegdek gewoon breed houden. Kan er gebruik van gemaakt worden door fiets(toekomst meer snelle fietsen) auto, parkeren, enz.
Ondernemer	Het maakt mij niet uit	Ik vind dat de hoofdweg een doorvoersweg moet zijn, hierdoor is het belangrijk dat er doorstroming is. Dit kan beter met de 50KM variant. Alleen wordt er in dit plan geen rekening gehouden met de parkeergelegenheid. De parkeergelegenheid bij is momenteel al drama, en het ziet er naar uit dat dit nog slechter gaat worden. In mijn ogen is de oplossing dan ook om de ondernemers aan de hoofdweg te verhuizen naar een centrum (of dit nu Eelde of Paterswolde is maakt niet uit). En voer vervolgens de 50Km/uur plannen uit.
Weggebruiker	Het maakt mij niet uit	Deze vragenlijst is vals. De 50km-variant wordt veel gunstiger gepresenteerd dan de 30km-variant. U vraagt te kiezen tussen A en B. Maar deze varianten bieden geen ruimte voor nuance, afwijkingen of alternatieven. Is bijvoorbeeld gedacht aan gedeeltelijk eenrichtingverkeer voor auto's? (Auto's in noordelijke richting via Hoofdweg, in zuidelijk richting via Henri Dunantweg en Hooiweg). Waarom niet hoofdzakelijk 50 km/u op meeste delen van de Hoofdweg, maar tussen Henri Dunantweg en Vennerstraat maximaal 30 km/u? Waarom altijd weer die verhoogde fietspaden? Behalve in Eelde zie je dat bijna nergens (daar hebben andere gemeenten vast goede redenen voor). Waarom geen variant waarbij de bus door Spierveen blijft rijden? Of een variant met een snelle bus via de Hoofdweg en Meerweg naar Groningen, terwijl ook de huidige bus via Spierveen en het Martini Ziekenhuis (eventueel 1 x/uur) blijft rijden? Bijzonder dat de gemeente al jaren telkens faalt, als het gaat om de inrichting van Eelde.
Weggebruiker	Het maakt mij niet uit	
Weggebruiker	Het maakt mij niet uit	Maak een combinatie van de twee mogelijkheden meer groen en rustiger voor verkeersdeelnemer Laat de bus over de Burg. Legroweg en uitkomen in centrum Eelde ter hoogte van Esweg. Asphalt of klinker maakt me niet uit. Kies het beste voor Eelde en laat regels verder los waarom kiezen voor de ene optie als in de twee mogelijkheden bruikbare mogelijkheden zitten die voor onze situatie in Eelde beter en passender zijn.
Weggebruiker	Het maakt mij niet uit	Het is belangrijk om te kiezen voor maatwerk en een uitstraling die past bij de omgeving. Dit komt het best tot z'n recht als er verschillende regimes worden toegepast. Vanaf de rotonde bij de AH kan eerst een stuk 50 km/u zijn met vrijliggende fietspaden (de eerste aanzet is hiervoor al gemaakt. Na de aansluiting van de Raadhuislaan begint dan het winkelgebied Paterswolde met 30km/u (fiets op de rijbaan en fietspad ruimte gebruiken voor parkeren/haltes/groen) . Na de 6 eiken is er dan weer een overgang van 30 km/u naar 50 km/u. Er worden vrijliggende fietspaden aangelegd en inritconstructies voor de zijwegen. De overgang naar 30 km/u bij het winkelcentrum Eelde behouden.
Weggebruiker	Het maakt mij niet uit	30 km gebied wordt chaos denk ik. Graag Veilige fietspaden, niet meer parkeren op weg/fietspad bij Deknatel. Pak niet alleen de Hoofdweg aan, maar ook de Esweg ! Ook onveilige weg! Ik zou de bus alleen over de Burg. Legroweg laten rijden. De parkeerplaats bij Terra College kan dan ingericht worden als een Ov hub: parkeerplaatsen, fietsenstallingen en haal-breng zone, eventueel inzetten shuttle busje om mensen bij de bushalte te brengen. De leerlingen van Terra kunnen vlakbij in-en uitstappen. En de eiken aan de Hoofdweg kunnen blijven.
Weggebruiker	Het maakt mij niet uit	Als de eiken maar blijven staan!

Projectgerelateerd

Weggebruiker	Het maakt mij niet uit	Het hoeft eigenlijk geen keuze te zijn. De visualisatie laat ruimte zien voor alle wensen en dat wordt bij mij bevestigd door hoe de weg er nu uitziet. De in dit plan genoemde vrij liggende fietspaden zullen opnieuw voor parkeren gebruikt gaan worden en is dus een wassen neus. Laat dan die eiken maar staan en maak er maar 30km van
Weggebruiker	Het maakt mij niet uit	Beter Openbaar Vervoer
Weggebruiker	Het maakt mij niet uit	
Weggebruiker	Het maakt mij niet uit	
Weggebruiker	Het maakt mij niet uit	De keus is moeilijk omdat ik als fietser liever niet op de rijbaan wil fietsen in verband met een onveilig gevoel, maar de eerste 4 punten vind ik ook heel erg belangrijk. In feite zou het beter zijn om van de Hoofdweg eenrichtingsverkeer te maken.
Weggebruiker	Het maakt mij niet uit	Ik heb ingevuld 'het maakt mij niets uit' . Het maakt mij WEL uit maar de keuze is tussen 2 slechte varianten. Het moet mogelijk zijn om een weg te maken waar de 6 eiken blijven staan én de bus fatsoenlijk langs kan om ook Eelde-Paterswolde goed (Q-link) openbaar vervoer te geven. 30 of 50 maakt mij niet alles uit, maar een keuze tussen deze 2 wens ik niet te maken. De ene variant is een Anton-piek klinkerweg met fietsers (en ook fietsende kinderen!) tussen de auto's. en dat in als hoofdader van Eelde. De andere als betonnen baan, waar alles wikt voor de auto. Beide doen tekort aan wat er mogelijk is en deze wijze van presenteren voelt als manipulatie.
Weggebruiker	Het maakt mij niet uit	Ik vind het belangrijk dat de Hoofdweg een mooie trots van het dorp wordt een welkom voor een ieder die ons dorp binnenkomt met een dorpskarakter. Mooie oude bomen behouden, kijken naar mogelijkheden en niet naar de onmogelijkheden. Maar ook een doorgang van E naar P.
Weggebruiker	Het maakt mij niet uit	

Bijlage 4: Locatiespecifieke opmerkingen (op kaart)

- | | | |
|----|--------------------|--|
| 1 | Algemene opmerking | De busroute die nu rechtstreeks van Eelde Paterswolde naar het Martinizekenhuis gaat dient behouden te blijven. Dat moet niet met een tijdrovende overstap onderweg of bij het station gedaan te moeten worden. |
| 2 | Algemene opmerking | op rotondes dienen fietsers en voetgangers uiteraard voorrang te krijgen (zoals gebruikelijk elders). |
| 3 | Algemene opmerking | Te allen tijde dient de bus via deze route te blijven gaan, dit ivm de bewoners van de wijk Spierveen en de aanwonenden langs de huidige busroute. Daaronder bevinden zich ouderen, die niet in staat zijn om naar de Hoofdweg te lopen. |
| 4 | Algemene opmerking | Er ontbreekt een stuk Schultenweg. Deze weg wordt nu al als sluiproute gebruikt om de kom van Eelde te ontlopen. Het is hier soms net een racebaan terwijl het een 30 km zone is. Mocht de hele hoofdweg 30 km worden, dan volgen andere wegen. |
| 5 | Ontwerp 50 km/uur | De bus rijdt hier ook door een 30km deel, dus ik snap niet waarom de bus er bij de 30km/u variant niet ook 4x per uur zou kunnen rijden. |
| 6 | Ontwerp 50 km/uur | Bushalte op gevaarlijk onoverzichtelijke plaats. |
| 7 | Ontwerp 30 km/uur | ook een 30km weg kan uitstekend uitgevoerd worden in stilasfalt met afwijkende bestrating of kleurstelling op de gelijkwaardige kruispunten |
| 8 | Ontwerp 50 km/uur | Waar mogen we de fietsen stallen? |
| 9 | Algemene opmerking | onzinnig om een bushalte te plaatsen bij de uitrit Novastraat. Novastraat is een intensieve verkeersader naar de Hoofdweg. |
| 10 | Ontwerp 50 km/uur | Bushaltes op een onoverzichtelijk gevaarlijk kruispunt? |
| 11 | Algemene opmerking | De verandering van de busroute is absoluut een verslechtering t.a.v. bereikbaarheid bushaltes, Martini ZH . Snel door het dorp passerende bussen is blijkbaar belangrijker dan de veiligheid. |
| 12 | Ontwerp 30 km/uur | Kruising Hoofdweg-Henri Dunantweg-Tonckensweg is steeds lastiger over te steken vanuit de Henri Dunantweg. Maak van de Hoofdweg 30 km /u. Dan wordt er rustiger gereden en het verkeer van rechts heeft voorrang. Bij handhaving 50 km/u hier een rotonde. |
| 13 | Algemene opmerking | Waar is onderzoek gedaan naar een gewijzigde busroute onder de bewoners uit de wijk? Luister daar naar voordat er onnodig een wegontwerp voor een bus wordt gecreëerd |
| 14 | Algemene opmerking | het plaatsen van een bushalte mag nooit ten koste gaan van beeldbepalende bomen aan de Hoofdweg |
| 15 | Algemene opmerking | Geen straatklinkers, maar fluisterasfalt. Geen bushalte, bushokje en fietsenstalling voor huisnummer 134a+b. Geen bussen over de Hoofdweg. |
| 16 | Ontwerp 50 km/uur | Het ontwerp zou los van de bus opgeleverd worden. Hier blijkt toch de bus bij 50 km er door gedrukt te worden. Terwijl de snelle busverbinding en de frequentie de weg onveilig maken. Snelle bus via Burg Legroweg en huidige bus huidige route |
| 17 | Algemene opmerking | Wijziging busroute , verplaatsing route naar Hoofdweg , ondoordacht. Hoofdweg is al een drukke weg en daar kom de bus 2x per uur bij. Het voorstel om de bus 4 x per uur te laten rijden lijkt mij helemaal misplaatst. |
| 18 | | Deze bomen kunnen zowel bij 30 als 50 km blijven staan |
| 19 | Algemene opmerking | Als er toch gekozen moet worden voor een 50 km/u variant, waarbij fietspaden gescheiden van autoweg moet komen: kijk dan eens naar een variant met fietspad met tweerichtingsverkeer. Dit neemt minder ruimte in beslag, dus meer groen |
| 20 | Ontwerp 50 km/uur | Bushaltes op Hoofdweg zijn zonde van de ruimte. Gaat ten koste van groen. In de wijken is er meer ruimte voor de fietsen. Busroute zou niet afhankelijk moeten zijn van het wegontwerp. |
| 21 | | Waarom klinkers? Geef ook alternatieven aan. |
| 22 | | Waar moeten de fietsen gestald worden? |
| 23 | Algemene opmerking | Auto's die op het fietspad parkeren moeten weggesleept worden. Auto's die uitwijken over het fietspad ipv wachten moeten bekeurd worden. |

Projectgerelateerd

- | | | |
|----|--------------------|---|
| 24 | Algemene opmerking | Bus kan in beide ontwerpen de huidige route blijven rijden. Hoeft daar ook geen infrastructuur te worden gemaakt bij de Hoofdweg. Betekent meer ruimte voor groen en parkeren. |
| 25 | Ontwerp 50 km/uur | Door mijn fysiotherapiepraktijk zou ik graag een uitrit willen hebben voor mijn praktijk, net zoals bij Dorpsklanken. Hierdoor kan ik voor mijn praktijk 2 parkeerhavens maken en daardoor de toegankelijkheid voor mijn praktijk verbeteren. |
| 26 | Algemene opmerking | Zeer wenselijk om voetpad aan de kant van het museum af te scheiden van de weg waarover auto's en bussen op hoge snelheid rijden. Een groene afscheiding of hekwerk. Gevaarlijk hoe je nu niet weet of je op de weg of op het voetpad loopt! |
| 27 | Algemene opmerking | Aanleg zebrapad tussen Hema en Nijssinghuis, en Doedens winkel en kerk. Gevaarlijk oversteekpunt om naar de kerk of het museum te gaan vanuit de parkeerplekken bij de Jumbo. |