

## Quickscan Hollandscheveldse Opgaande (oostzijde)

NOTITIE

**Documentnr.:** NO01-D01-31143243-NRK  
**Projectnummer:** 31143243  
**Status:** Definitief/01  
**Datum:** 9 december 2024  
**Auteur:** ing. L. Koers & ir. N. Rolink

**Opdrachtgever:**  
Gemeente Hoogeveen  
Postbus 20000  
7900 PA Hoogeveen



Figuur 1: Verkeerssituatie Hollandscheveld Opgaande (oostzijde)

## 1. AANLEIDING

Gemeente Hoogeveen heeft in het verleden drie plateaus aangebracht op de Hollandscheveldse Opgaande. De omwonenden vinden dat de plateaus teveel (geluids)overlast geven. De gemeente heeft om deze reden Roelofs Advies & Ontwerp gevraagd om alternatieven te onderzoeken. In deze quickscan wordt gekeken naar de huidige maatregelen en eventuele alternatieve maatregelen.



Figuur 2: Onderzoekgebied

## 2. HUIDIGE SITUATIE

### 2.1 VERKEERSCIJFERS

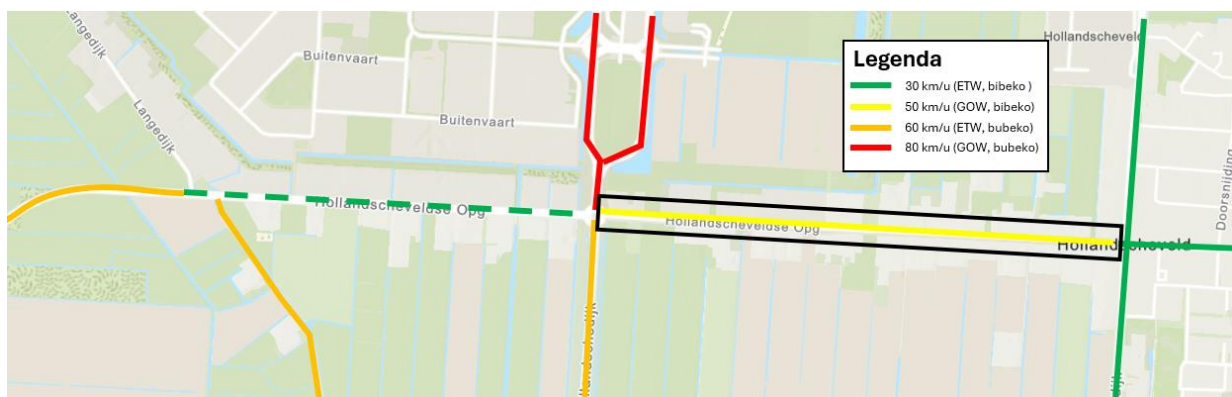
De gemeente Hoogeveen heeft verkeerstellingen aangeleverd van een meting uit zowel 2022 als uit 2023. In beide metingen is de intensiteit op een werkdag circa 5.500 à 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

De verkeerstellingen geven ook inzicht in de gereden snelheden. In beide tellingen lag de V85 (het 85-percentiel van alle snelheden) op 56 km/u. De gemiddelde snelheid ligt rond de 50 km/u en is daarmee gelijk aan de maximum toegestane snelheid. Floating car data laat dezelfde waarden zien, maar daaruit is te halen dat de snelheid dichtbij de rotonde en dichtbij het dorpscentrum lager is en dat de genoemde snelheden vooral gelden voor het middengedeelte.

### 2.2 WEGENSTRUCTUUR

Het wegvak Opgaande tussen de rotonde en de kern van Hollandscheveld heeft een lengte van circa één kilometer. Overeenkomstig met de westzijde ligt ook de oostzijde van de Hollandscheveldse Opgaande binnen de bebouwde kom. De maximaal toegestane snelheid van de weg is 50 km/u. In de kern van Hollandscheveld is een 30 km/u zone van toepassing. Aan de westzijde van het onderzoeksgebied gelden verschillende snelheidsregimes, namelijk op de Hollandschedijk zuidzijde 60 km/u en aan de noordzijde 80 km/u, beide wegen vallen buiten de komgrens. Daarnaast is voorgenomen de Opgaande ten westen van de rotonde af te waarden naar een 30 km/u weg.

De hoofdstroom van het verkeer is vanaf de Hollandschedijk (noordzijde) vanaf Hoogeveen/ A37 richting de kern van Hollandscheveld. Het onderzoeksgebied maakt dan ook deel uit van een hoofdontsluiting van het dorp. Dit is ook te zien aan de verkeersintensiteit die hoger is dan de westzijde van de Opgaande. De weg maakt ook deel uit van een buslijnroute. Twee keer per uur rijdt buslijn 30 van en naar het dorp. Op de weg bevinden zich ook twee bushaltes. Doordat de weg een hoofdontsluiting is betreft de weg qua wegcategorie een gebiedsontsluitingsweg. Naast bussen maakt ook landbouwverkeer gebruik van de weg.



Figuur 3: Snelheidsregimes / wegcategorie



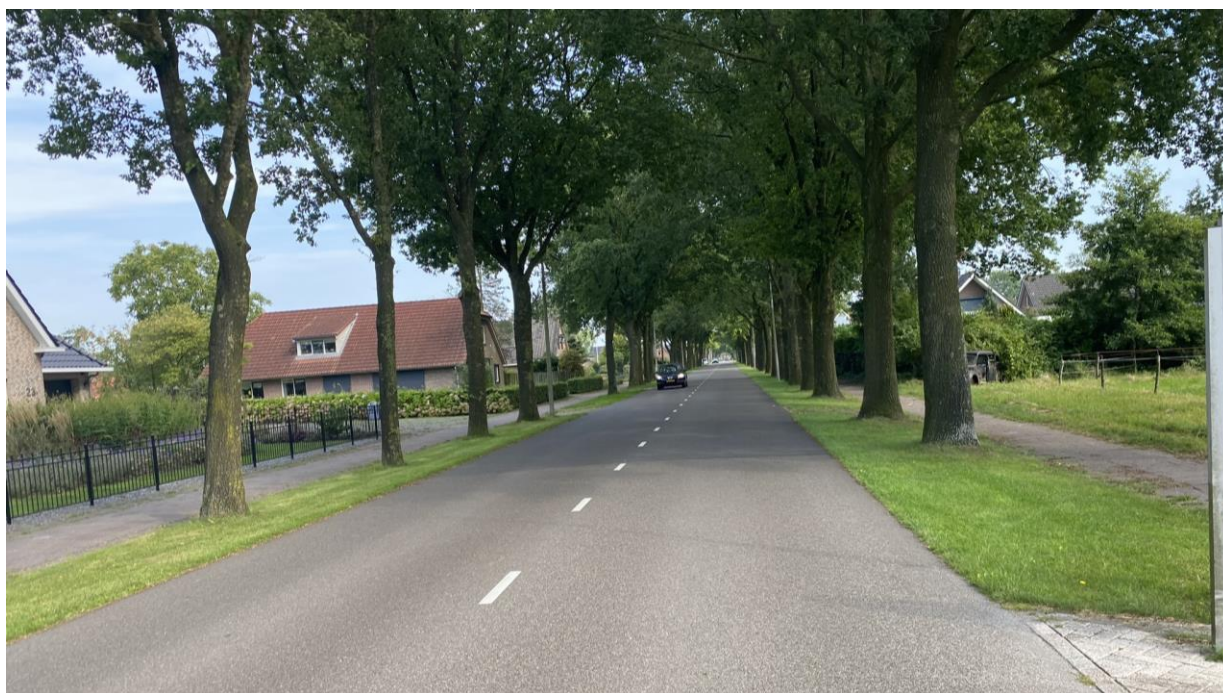
## 2.3 OBSERVATIE

Op dinsdag 27 augustus is er een observatie van de weg uitgevoerd. Hierbij zijn de volgende constatering gedaan.

De weg bestaat uit een lange rechtstand, uit asfalt en heeft een landschappelijk open uitstraling. Wel heeft de weg op het eerste gedeelte vanaf de rotonde na een hogere bebouwingsdichtheid dan de westzijde van de Opgaande. Daarnaast staan ook op dit wegvak aan beide zijden van de weg een bomenrij in een rechte lijn. De bomen zorgen voor visuele geleiding en versterken hiermee hogere gereden snelheden.

Afwijkend van de westzijde zitten fietsers op gescheiden eenrichtingsfietspaden aan beide kanten van de weg. Een berm met de bomen scheidt het fietspad met de rijbaan. De rijbaan bestaat uit een breed asfaltprofiel, met een breedte van 6,65 - 7,10m. Op de weg zit een enkele asmarkering. De weg is niet ontsloten met wegbanden en ook is er geen kantmarkering aanwezig. De fietspaden zijn van tegels (elementen) en hebben een breedte van 2,25 - 2,65m. De wegsituatie is te zien in figuur 4.

De bus halteert op de weg. Wel is ter hoogte van de rotonde een gescheiden langsparkeerstrook met een informatiebord.



Figuur 4: Wegsituatie (in oostelijke kijkrichting)

Op de weg zijn drie verkeersplateaus aanwezig om de snelheid van het verkeer te minderen (zie figuur 5). In verband met de busroute hebben deze een beperkte hoogte van 8cm. Dit zorgt er ook voor dat de plateaus slechts beperkt remmend zijn. Doordat de plateaus slechts beperkt remmen kan verkeer met een hogere snelheid erover heen, wat mogelijk ook bijdraagt aan hogere geluids- en trillinghinder. Wel zijn de plateaus uitgevoerd conform de richtlijnen. Zo hebben de hellingen voldoende lengte (2,40m) en ook bovenop de plateaus heeft het vlakke gedeelte voldoende lengte (7,00m) zodat een auto volledig eerst op het rechte stuk kan staan voordat die weer naar beneden rijdt. Ook is er geen materiaalovergang, de plateaus bestaan volledig uit asfalt. Een eventuele overgang naar een ander materiaal zoals elementen zou namelijk meer geluid en trillingen opleveren.



Figuur 5: Huidige verkeersplateau(s) (in westelijke kijkrichting)

Op het wegvak zitten geen openbare wegen aangesloten. Wel zitten zo'n 65 huispercelen rechtstreeks op de weg ontsloten en zijn er aansluitingen naar landbouwpercelen. Dit is niet volledig passend bij de wegcategorie gebiedsontsluitingsweg waarbij het aantal aansluitingen op de weg zo beperkt mogelijk is. Langs de weg is straatverlichting aanwezig.

De snelheid (V85) is in de huidige situatie licht hoger dan de maximum toegestane snelheid. Indien de plateaus weggehaald worden is het niet ondenkbaar dat de snelheid licht toeneemt. In hoofdstuk 3 wordt gekeken naar aanpassingen aan het profiel die de snelheid zouden kunnen verlagen en in hoofdstuk 4 wordt ingegaan op maatregelen.

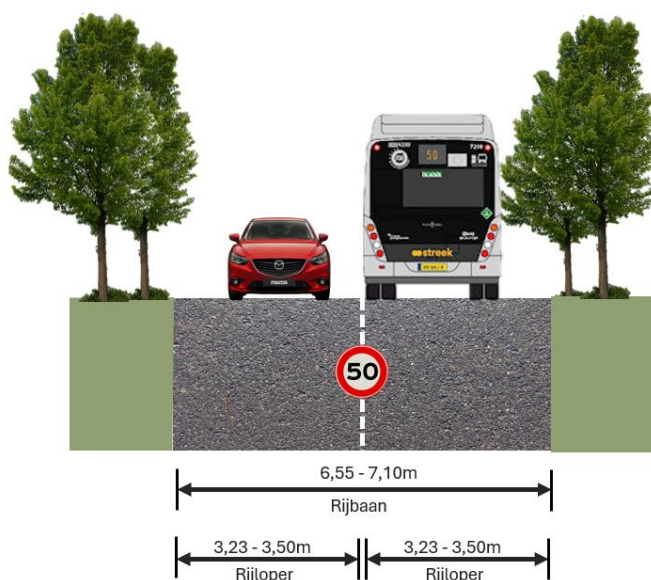
### 3. WEGPROFIEL

Een gebiedsontsluitingsweg heeft als hoofdfunctie verkeer van de erftoegangswegen te verzamelen en (vlot) door te laten stromen. Conform de richtlijnen behoren hierbij geen snelheidsremmende maatregelen. Daarentegen zitten een groot aantal huisaansluitingen rechtstreeks op de weg aangesloten waardoor het meer een gebiedsontsluitingsweg is met een verblijfsfunctie. Om deze reden kan goed voorgesteld worden dat snelheidsremmende maatregelen wenselijk zijn en ook toegepast zijn.

Naast verkeersremmende maatregelen kan de snelheid ook verminderd worden door een ander wegprofiel. Het profiel van een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u (bibeko) conform de richtlijnen is: 2,90 - 3,30 m per rijloper (rijrichting) en een dubbele asmarkering met een totale breedte van 0,30 m (0,10 streep, 0,10 ruimte ertussen, 0,10m streep). De totale breedte van de rijbaan van een gebiedsontsluitingsweg varieert hiermee tussen de 6,10 – 7,30m volgens de richtlijnen. Ook behoort binnen de bebouwde kom de rijbaan opgesloten te zijn met banden. Volgens het CROW heeft een fysieke scheiding tussen de rijrichtingen de voorkeur boven asmarkering.

#### Huidig wegprofiel

Het huidige wegprofiel heeft een totale breedte van 6,55 – 7,10m en valt hiermee wel binnen de maten conform de richtlijnen. De weg oogt echter breder. Dit heeft te maken dat er geen dubbele asmarkering en geen ontsluitingsbanden of kantmarkering zijn toegepast. Doordat de weg breder oogt, nodigt dit ook uit tot hogere snelheden. Het huidige wegprofiel is weergegeven in figuur 6.



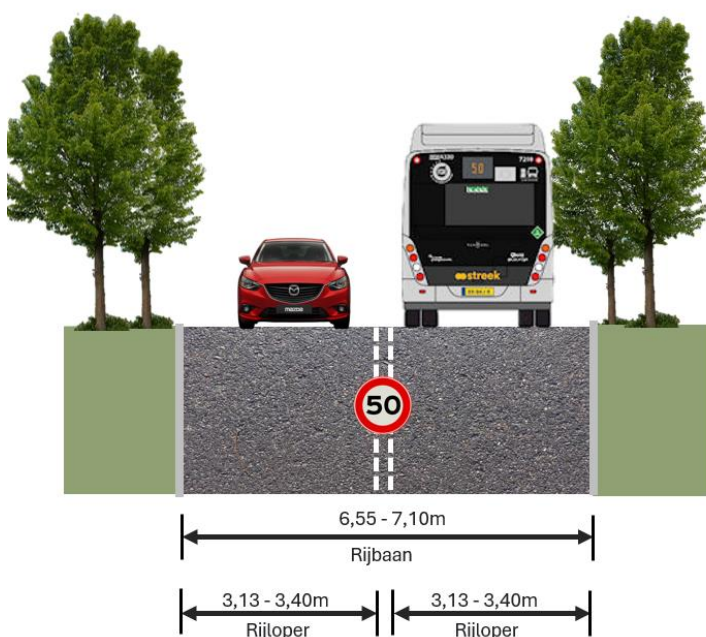
Figuur 6: Huidig profiel



Om de snelheid te minderen kan gekozen worden uit meerdere geoptimaliseerde wegprofielen. Als uitgangspunt is gehanteerd dat de huidige wegbreedte niet wordt aangepast, omdat deze voldoet aan de richtlijnen. Wel wordt er gekeken naar maatregelen om de rijbaan optisch te versmallen om op die manier de beleving van de weggebruiker aan te passen en de snelheid te verminderen.

### Mogelijk nieuw wegprofiel variant 1: Dubbele asmarkering en in de banden

Binnen de bebouwde kom hoort een weg ontsloten te zijn met banden. Dit om de weg in combinatie met asmarkering visueel te versmallen en herkenbaar te maken. Het toepassen van banden en een dubbele asmarkering komt dicht bij het ideale wegprofiel conform de richtlijnen. Door de aanwezige bomen is het niet mogelijk overal een vaste en voldoende brede rijloper toe te passen volgens de richtlijnen, waardoor nu uitgegaan wordt van de huidige breedte van de weg. Het toepassen van banden (inclusief afwatering) brengt wel hoge kosten met zich mee.



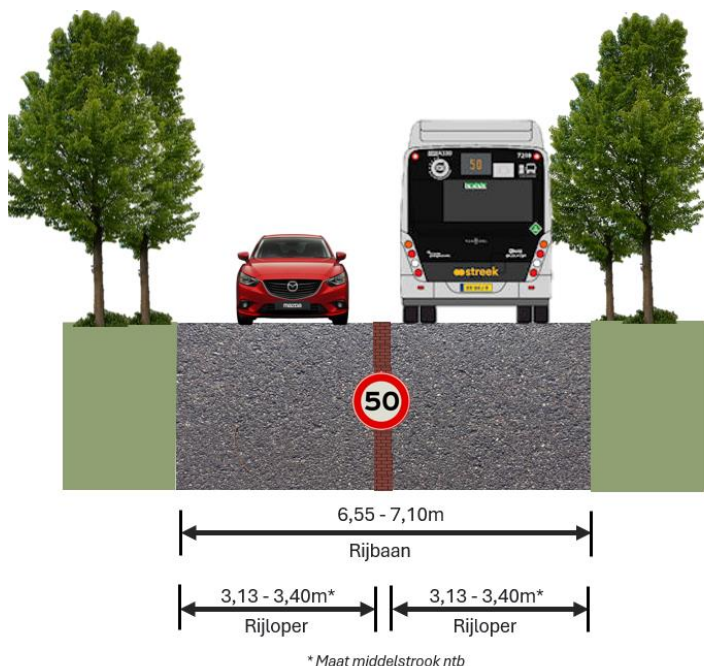
Figuur 7: Variant 1: Dubbele asmarkering en in de banden

## Mogelijk nieuw wegprofiel variant 2: Afwijkende middelstrook

Aangezien we te maken met een afwijkende functie van de weg (gebiedsontsluitingsweg met een verblijfsfunctie) kan overwogen worden te kiezen voor een afwijkend profiel. Een mogelijkheid is het huidige wegprofiel te voorzien van een gekleurde middelstrook met de uitstraling van elementen. De middelstrook versmalt de weg visueel en de elementen stralen meer een verblijfsgebied uit met als doel dat de weggebruiker hierop zijn snelheid kan aanpassen. Dit hoeven dus niet daadwerkelijk klinkers te zijn maar kan bijvoorbeeld uitgevoerd worden met streetprint. Voorbeelden hiervan zijn te zien in figuur 8. Het mogelijke wegprofiel is weergegeven in figuur 9.



Figuur 8: Voorbeeld afwijkende middelstrook N371, Hoogersmilde en N854 Meppen

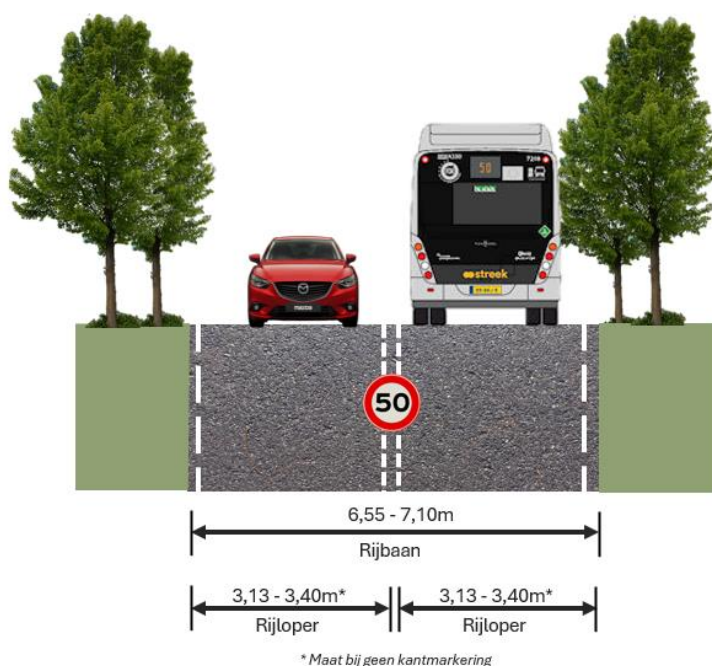


Figuur 9: Variant 2: Afwijkende middelstrook



## Mogelijk nieuw wegprofiel variant 3: Dubbele asmarkering + (optioneel) kantmarkering

De dubbele asmarkering is om de weg visueel te versmallen maar ook de wegcategorie (gebiedsontsluitingsweg, 50 km/u) te benadrukken. Naast de asmarkering kan gekozen worden voor kantmarkering. De kantmarkering heeft enkele voor- en nadelen. Zo versmalt kantmarkering de weg visueel nog meer (snelheidsremmend) en attendeert het de berm. Het nadeel is wel dat met de kantmarkering en de dubbele asmarkering de weg een uitstraling krijgt van een gebiedsontsluitingsweg buiten de kom. Weggebruikers kunnen hierdoor het idee krijgen dat 80 km/u toegestaan is, dit wordt versterkt door de landelijke uitstraling van de weg. Daarnaast zal mogelijk breed verkeer zoals de bus op de smallere stukken deels over de markering rijden. Dit is minder comfortabel voor voornamelijk deze bussen. Aangezien de maatregel zich enkel richt op het toevoegen van markering zijn de kosten beperkter dan de overige twee varianten.



Figuur 10: Variant 3: Dubbele asmarkering + (optioneel) kantmarkering

## 4. VERKEERSMAATREGELEN

De huidige plateaus voldoen aan de juiste afmetingen. Om deze reden kunnen de huidige plateaus niet verder meer geoptimaliseerd worden om geluid- en trillinghinder verder tegen te gaan.

Wanneer het de wens is de huidige plateaus te verwijderen is het advies wel om snelheidsremmende maatregel(en) terug te brengen. Dit in verband met de combinatie van de hogere snelheid van gemotoriseerd verkeer en de perceelaansluitingen.

Aangezien het een gebiedsontsluitingsweg betreft met een hogere intensiteit is het niet passend om maatregelen te treffen die verkeer dusdanig hinderen dat ze geheel tot stilstand kunnen komen. Om deze reden worden wegversmallingen (waarbij verkeer op tegemoetkomend verkeer moet wachten) niet geadviseerd.

Een maatregel die overblijft zijn slinger(s) in de weg. Met de slinger(s) wordt de rechtstand van de weg eruit gehaald waardoor verkeer gedwongen wordt snelheid te minderen. In figuur 11 zijn voorbeelden te zien van dergelijke slingers.



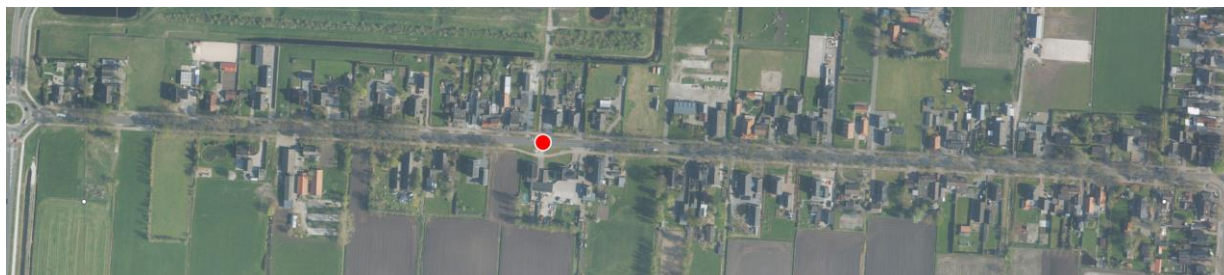
Figuur 11: Voorbeeld slinger N347 Ommen en Klazienaveen

Voor een slinger in de weg moet de weg uitgebogen worden naar buiten. Langs bijna de gehele weg staan bomen in de berm gevolgd door de eenrichtingsfietspaden. Hierop is één uitzondering, ter hoogte van huisnummer 38 is een open stuk waar geen bomen staan aan de zuidzijde en het fietspad al naar buiten uitbuigt. Deze locatie is te zien in figuur 12 en 13. De locatie biedt de mogelijkheid een slinger toe te passen. Deze locatie ligt nagenoeg in het midden van het wegvak en is daarmee een goede onderbreking voor de rechtstand. Zonder bomenkap en grondaankoop zijn er geen andere locaties in het onderzoeksgebied waar dit mogelijk is. Dit betekent dat op drie locaties plateaus worden weggehaald, maar er maar op één locatie een maatregel terug komt.

Bij het toepassen van een slinger is het advies deze in de banden te zetten voor een robuustere uitstraling, wat meer de snelheid remt en te voorkomen dat verkeer uitwijkt naar de berm.



Figuur 12: Situatie mogelijke slinger



Figuur 13: Locatie mogelijke slinger

## 5. SAMENVATTING

Ondanks de lange rechtstand en het brede profiel is de gemiddelde snelheid gelijk aan de toegestane snelheid en ligt de V85 slechts beperkt hoger. De huidige plateaus zijn goed uitgevoerd en zullen enigszins snelheidsremmend werken. Verkeerskundig gezien zouden de plateau's gehandhaafd kunnen worden en kan geconcludeerd worden dat de huidige situatie naar behoren functioneert. Echter als vanwege overige overwegingen besloten wordt om de plateaus weg te halen wordt geadviseerd om minimaal één maatregel toe te passen.

Ons advies is om eerst te onderzoeken of een slinger inpasbaar is, waarbij ook gekeken wordt naar bijvoorbeeld kabels & leidingen. Indien de slinger inpasbaar is, kan het aanpassen van het wegprofiel als wenselijk (maar niet noodzakelijk) worden beschouwd.

Indien de slinger niet inpasbaar blijkt te zijn wordt geadviseerd om het profiel optisch te versmallen.