

Haalbaarheidsonderzoek

# Extra ontsluitingsweg Hooiweg-Rijksstraatweg



# Extra ontsluitingsweg Hooiweg- Rijksstraatweg

Haalbaarheidsonderzoek

Definitief

Opdrachtgever:  
Gemeente Zuidhorn

Grontmij Nederland B.V.  
Groningen, 24 februari 2015

# Verantwoording

**Titel** : Extra ontsluitingsweg Hooiweg-Rijksstraatweg  
**Subtitel** : Haalbaarheidsonderzoek  
**Projectnummer** : 341951  
**Referentienummer** : GM-0154697  
**Revisie** : 01  
**Datum** : 24 februari 2015

**Auteur(s)** : Erwin Bos  
**E-mail adres** : erwin.bos@grontmij.nl  
**Gecontroleerd door** : Henk Hoekstra  
**Paraaf gecontroleerd** :  
**Goedgekeurd door** : Jasper Groebe  
**Paraaf goedgekeurd** :  
**Contact** : Grontmij Nederland B.V.  
Rozenburglaan 11  
9727 DL Groningen  
Postbus 7057  
9701 JB Groningen  
T +31 88 811 66 00  
www.grontmij.nl

# Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	4
2	Huidige verkeerssituatie .....	5
3	Ontwikkelingen en effecten verkeer .....	10
4	Schetsontwerp extra ontsluiting .....	13
5	Effecten extra ontsluiting Hooiweg .....	14

# 1 Inleiding

Voorliggende rapportage gaat in op het haalbaarheidsonderzoek naar de aanleg van een extra ontsluitingsweg tussen de Hooiweg en de Rijksstraatweg in Zuidhorn. Het haalbaarheidsonderzoek van deze extra verbinding is gericht op de verkeerskundige aspecten en de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van het transferiumgebied.

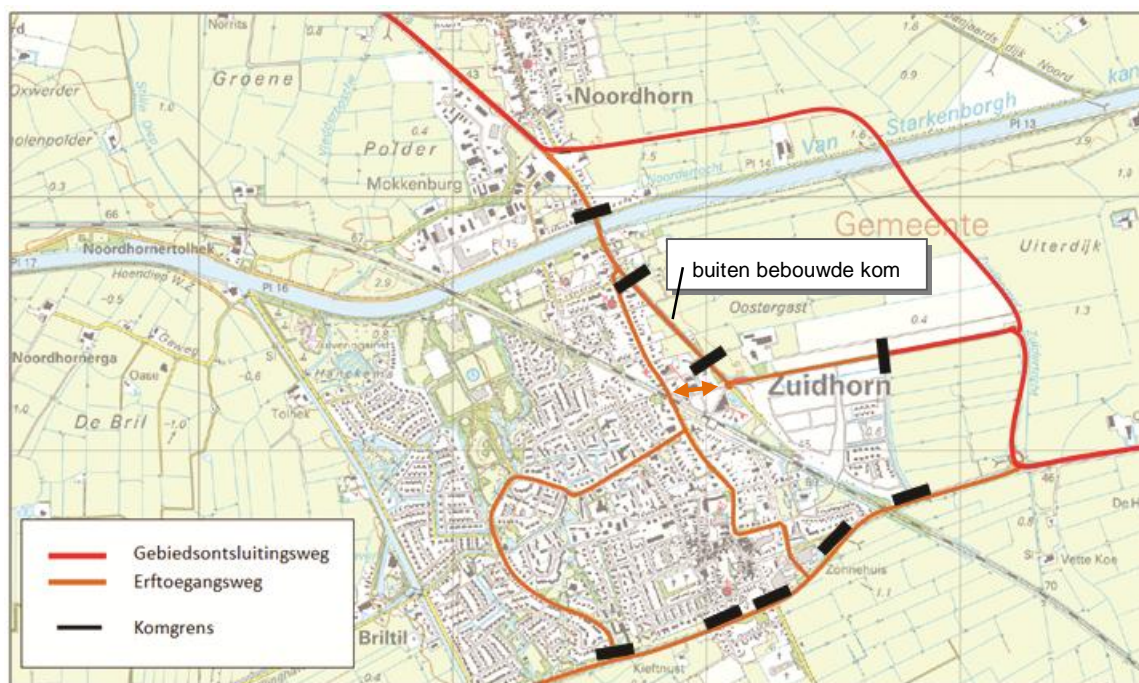
De rapportage is als volgt opgebouwd:

- Hst. 2 Beschrijving huidige verkeerssituatie rondom het transferiumgebied. In beeld brengen van de huidige verkeersbelastingen aan de hand van beschikbare verkeersgegevens en verkeersprognoses. Tevens zijn op drie locaties mechanische tellingen uitgevoerd: Hooiweg, Rijksstraatweg en Het Noorderlicht. Dit levert een betrouwbaar en actueel beeld op van het huidige autogebruik op de direct omliggende wegen.
- Hst. 3 Beschrijving toekomstige ontwikkelingen rondom het transferiumgebied (Brede School, P+R, trein- en busstation, etc.) en de effecten op de verkeerssituatie.
- Hst. 4 Ontwerptekening van de ontsluitingsweg, inclusief de gevolgen voor de ontsluiting en de indeling van het parkeerterrein van zalencentrum Balk.
- Hst. 5 Prognose van het toekomstig verkeersgebruik van de extra verbinding en de gevolgen voor de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen, inclusief De Gast. Beschrijving van de effecten op de bereikbaarheid (van alle modaliteiten) en de verkeersveiligheid (met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers als fietsverkeer, schoolgaande kinderen en OV-reizigers). Tevens is ingegaan op de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden of –beperkingen van deze extra verbinding, alsmede de consequenties voor de busroute en de inrichting van de bushalte bij het treinstation. De resultaten van de effectbeschrijving zijn in een matrix samengevat met plussen en minnen, zodat een heldere afweging kan worden gemaakt.

## 2 Huidige verkeerssituatie

### *Autostructuur*

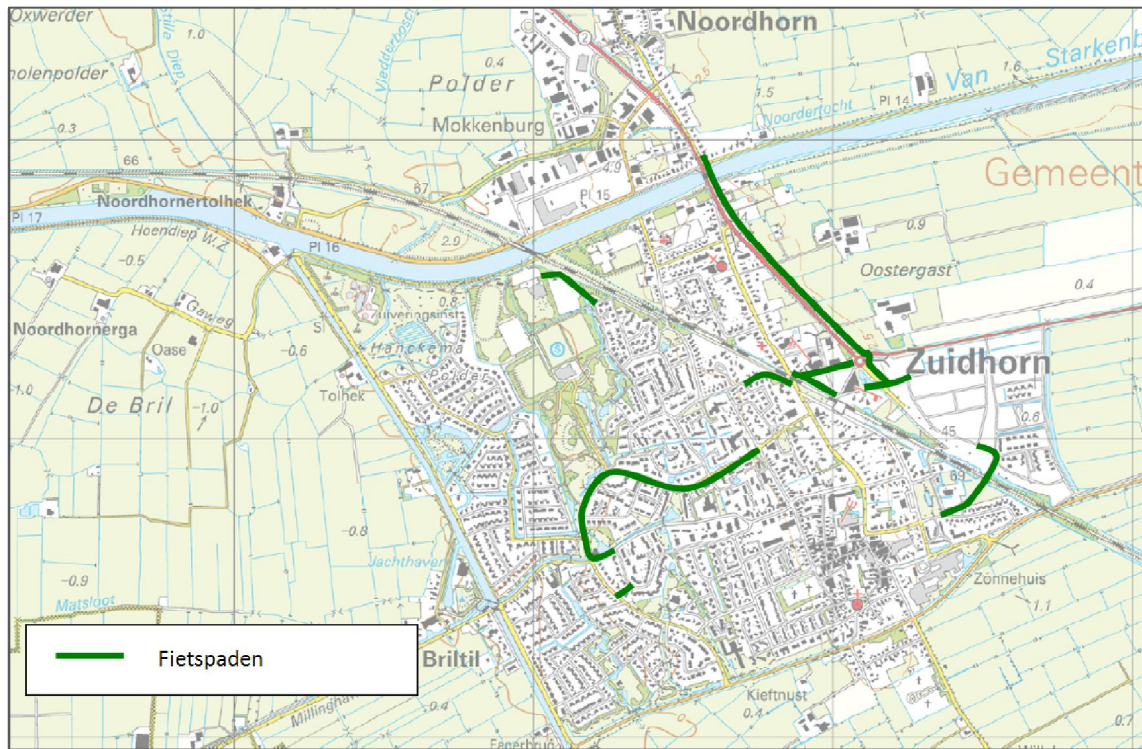
Alle wegen binnen de bebouwde kom van Zuidhorn zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg. Dit betekent dat op deze wegen een snelheidsregime geldt van 30 km/h. Ook de oude N355/Rijksstraatweg en de Hooiweg zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg en t.z.t. zal een snelheidsregime van 30 km/h gelden. De categorisering is in onderstaand figuur weergegeven. Alle wegen binnen de bebouwde kom zijn dus erftoegangswegen. De oranje aangeduide wegen in figuur 1 is de hoofdstructuur van Zuidhorn. Deze wegen hebben enigszins een hogere verkeersfunctie dan de overige erftoegangswegen in Zuidhorn.



Figuur 1: Wegencategorisering Zuidhorn (bron: Verkeersveiligheid Brede School Zuidhorn)

### *Fietsstructuur*

Binnen de bebouwde kom liggen enkele gescheiden fietspaden en fietsdoorsteken. De fietsers zijn echter voornamelijk gemengd met het autoverkeer. In figuur 2 zijn de fietspaden in Zuidhorn weergegeven. De voornaamste fietspaden rondom de Hooiweg zijn het fietspad langs de Rijksstraatweg en de fietsdoorsteek tussen De Gast en het station/de Rijksstraatweg. Het fietspad van De Gast naar de Rijksstraatweg kruist de Hooiweg.



Figuur 2: Fietspaden Zuidhorn (bron: Verkeersveiligheid Brede School Zuidhorn)

**Busstructuur**

Vanaf de N355 rijden de bussen via de rotonde Rijksweg-Hooiweg naar het busstation. Het merendeel van de bussen keert bij het busstation via de keerlus en rijdt dezelfde route terug richting de rotonde. Buslijn 39 rijdt vanaf de N355 langs het bus-/treinstation en vervolgens via de Hooiweg richting het westen.



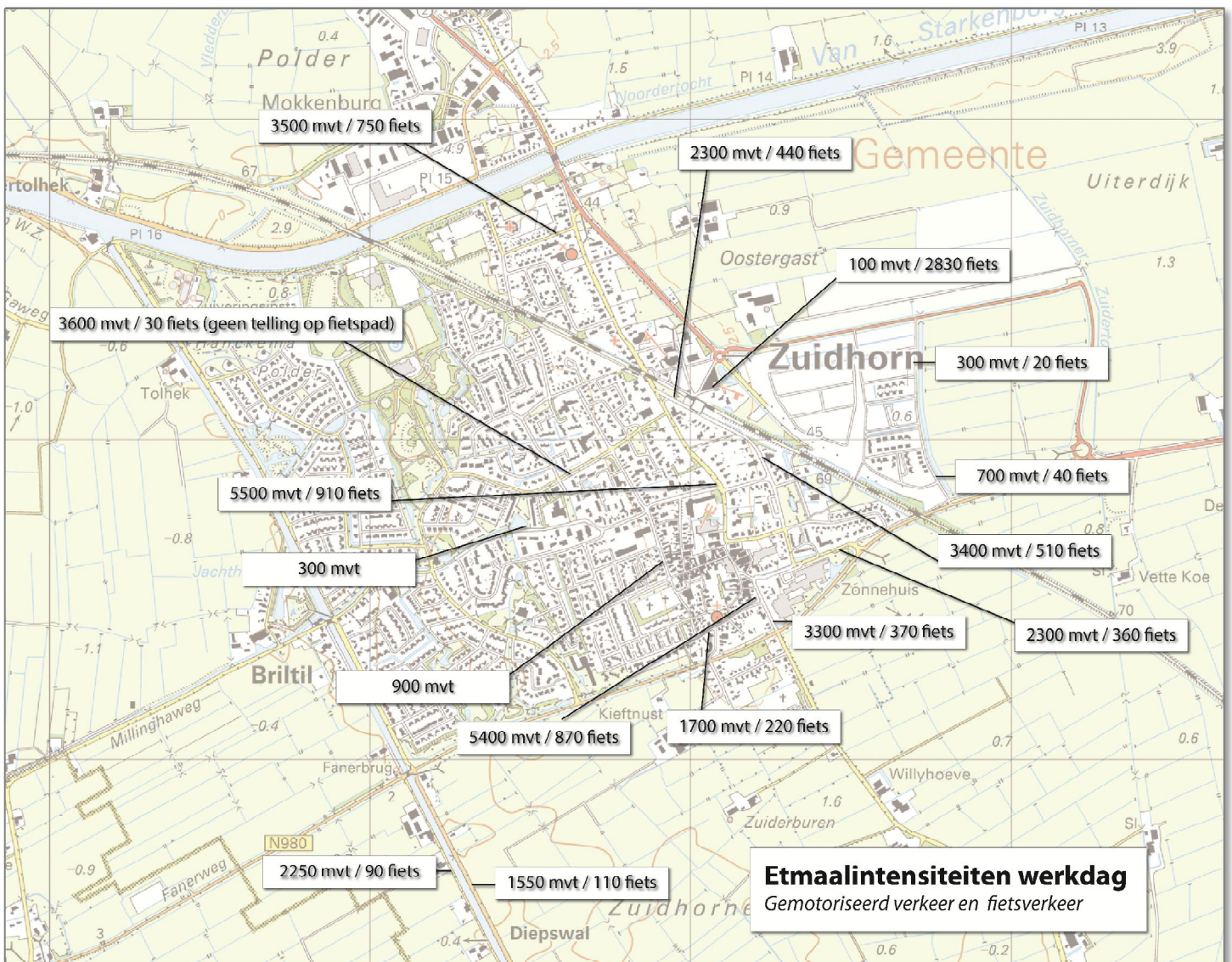
Figuur 3: Huidige busroutes

**Huidige tellingen**

In de figuren 4 en 5 zijn de huidige etmaalintensiteiten weergegeven. Figuur 4 toont de etmaalintensiteiten voor de omlegging van de N355 (telperiode 2010-2012) en figuur 5 toont de etmaalintensiteiten na omlegging van de N355 (telperiode 2014). Uit deze tellingen blijkt dat op de Hooiweg ca. 1.600 motorvoertuigen per etmaal rijden. De etmaalintensiteit op de Rijksstraatweg bedraagt ca. 1.900 mvt/etmaal en op Het Noorderlicht ca. 2.800 mvt/etmaal. Dit zijn intensiteiten na opening van de omlegging van de N355.

Voor de opening van de omlegging N355 bedroeg de etmaalintensiteit op de Rijksstraatweg 9.000 mvt/etmaal. Uit het verkeersmodel blijkt dat na omlegging van de N355 en realisatie van diverse ontwikkelingen (hoofdstuk 3) de etmaalintensiteit op de Rijksstraatweg ca. 3.000 zal zijn. Ten opzichte van de huidige situatie zal de intensiteit op de Rijksstraatweg nog met ca. 1.000 motorvoertuigen per etmaal stijgen.

Volgens ditzelfde verkeersmodel zal de etmaalintensiteit op de Hooiweg na omlegging van de N355 ca. 1.700 bedragen. Dit komt reeds overeen met de huidige telcijfers.



Figuur 4: Huidige verkeersstellingen 2010 – 2012 (etmaalintensiteiten voor omlegging N355)





Figuur 5: Huidige verkeersstellingen 2014 (etmaalintensiteiten na omlegging N355)

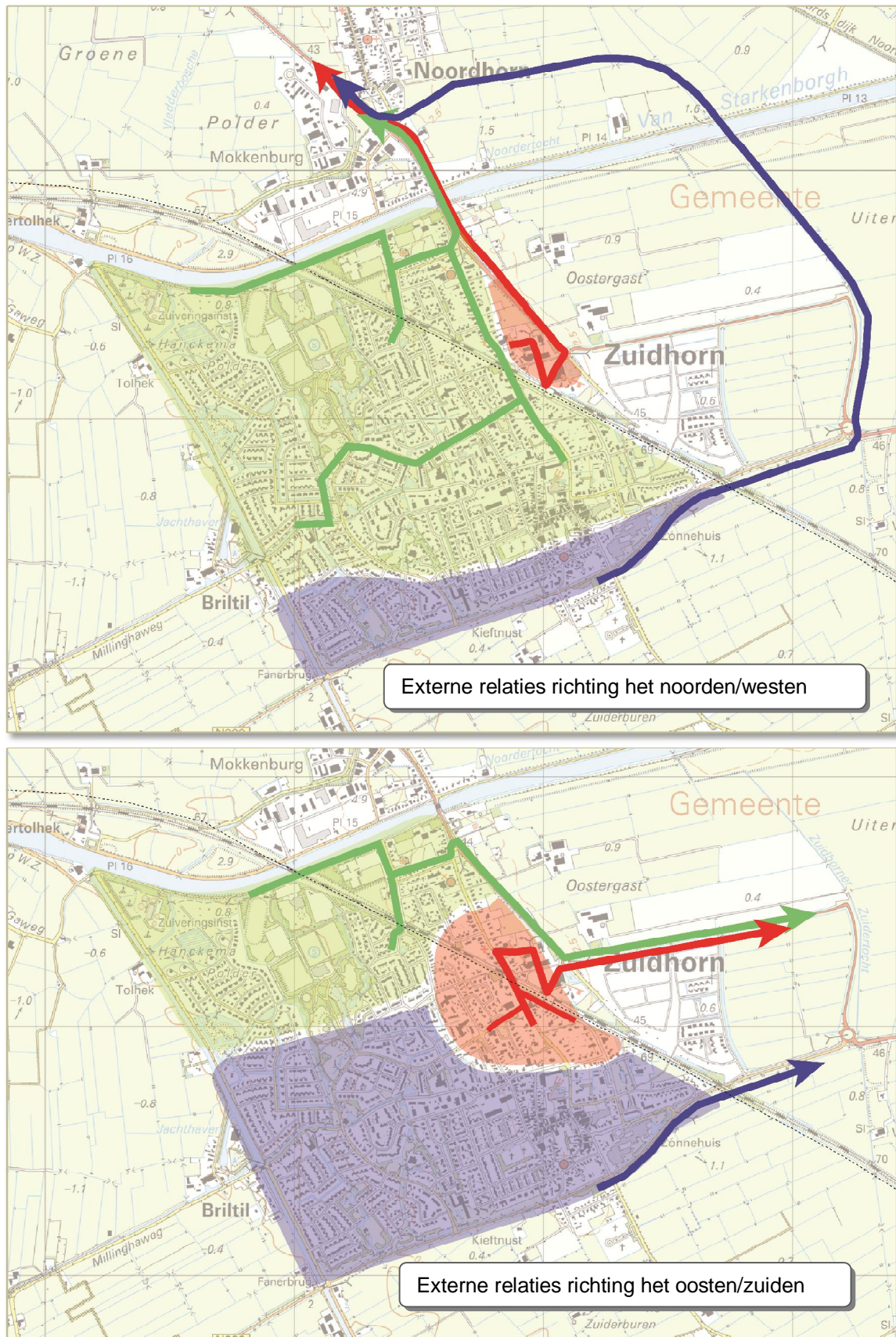
#### Verkeersstromen

Het spoor is in Zuidhorn een barrière tussen het oosten en westen. Op slechts enkele plekken kan gemotoriseerd verkeer het spoor kruisen, namelijk via Van Starckenborghkanaal Zuidzijde, Westergast, De Gast en Fanerweg. Doordat het verkeer alleen via deze wegen het spoor kan kruisen, is het verkeer juist op deze wegen gericht. Dit heeft ook gevolgen voor de verkeersstromen in het dorp.

In figuur 6 zijn de externe verkeersstromen schematisch weergegeven. Verkeer uit Zuidhorn richting het noorden v.v. maakt voornamelijk gebruik van Van Starckenborghkanaal Zuidzijde, Westergast en De Gast. De Fanerweg en de Hooiweg wordt vermoedelijk minder gebruikt, omdat de omrijdbewegingen via deze wegen relatief groot zijn. Verkeer uit Zuidhorn richting het oosten gaat vooral via Van Starckenborghkanaal Zuidzijde, Westergast en de Fanerweg. De Hooiweg wordt door het externe verkeer relatief weinig gebruikt. De Hooiweg heeft voornamelijk functie voor het interne verkeer (verkeer naar bus-/treinstation en in de toekomst de Brede School).

#### Conclusie Hooiweg

Alle wegen binnen de bebouwde kom zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30km/h. Dit geldt ook voor de Hooiweg. De huidige etmaalintensiteit op de Hooiweg bedraagt ca. 1.600 mvt/etmaal. De Hooiweg lijkt een beperkte externe verkeersfunctie te hebben en voornamelijk voor intern verkeer gebruikt te worden.



Figuur 6: Externe verkeersrelaties

### 3 Ontwikkelingen en effecten verkeer

Rondom het stationsgebied spelen verschillende toekomstige ontwikkelingen, namelijk de aanleg van een transferium, de Brede School, woningbouw Oostergast, en het bus- en treinstation. Hieronder zijn de verschillende ontwikkelingen beschreven.

#### *Woningbouw Oostergast fase 2*

In het gebied ten oosten van de Rijksweg en ten noorden van Het Noorderlicht staat de komende jaren nog woningbouw gepland, namelijk Oostergast fase 2. Deze woningbouw heeft extra autoverkeer tot gevolg. De ontsluiting van Oostergast fase 2 is deels via de Rijksweg en deels via Het Noorderlicht.

Autoverkeer van Oostergast naar het centrum van Zuidhorn heeft, afhankelijk van de exacte locatie van de herkomst/bestemming, verschillende mogelijke routes. Dit verkeer kan via De Gast, de Hooiweg en/of de Fanerweg rijden.



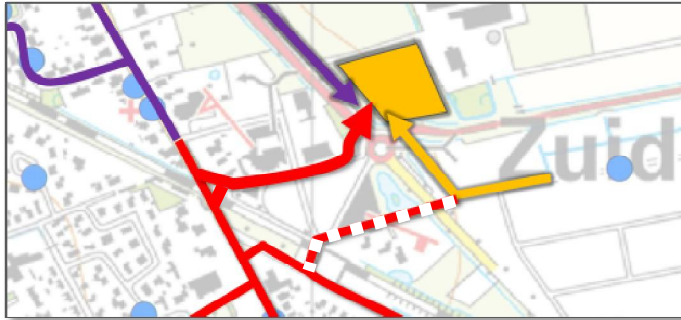
Figuur 7: Oostergast fase 2

#### *Brede School Zuidhorn*

De Brede School Zuidhorn zal worden gebouwd ten noordoosten van de rotonde Rijksweg-Hooiweg. Het merendeel van de scholieren woont op loop- of fietsafstand van de Brede School. De fietsroutes naar de Brede School gaan via de Rijksweg, via het fietspad De Gast-Hooiweg en vanuit Oostergast fase 1 (figuur 8).

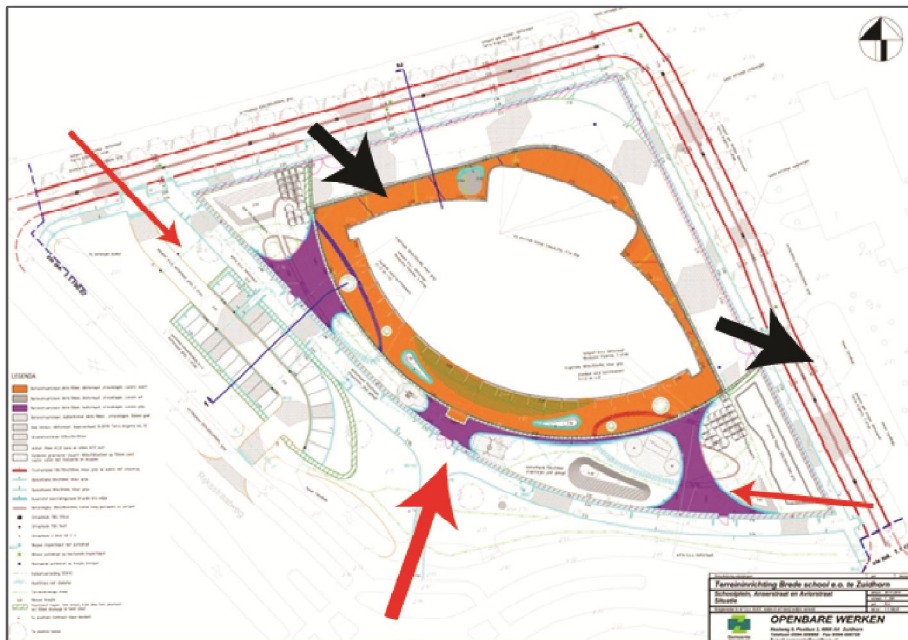
Het fietspad tussen De Gast en de Hooiweg is voor fietsverkeer uit Zuidhorn de belangrijkste fietsroute. Een belangrijke oversteekplaats voor fietsers wordt de rotonde Rijksstraatweg-Hooiweg. In het kader van de Brede School is het voornemen de Rijksstraatweg ter hoogte van de school in te richten als 'schoolzone' hetgeen verkeersremmend en attentieverhogend werkt.

De fietsstallingen komen aan de voorkant van de Brede School, dus aan de kant van de rotonde Rijksstraatweg-Hooiweg. Ook kan het fietsverkeer via de zijkanen van het terrein bij de fietsstallingen komen (via de nieuwe weg om de Brede School). De verwachting is dat het meeste fietsverkeer via de rotonde Rijksstraatweg naar de Brede School komt (centrale aanlanding vanuit Zuidhorn).



Figuur 8: Fietsroute naar Brede School

Ook het aantal autobewegingen vanuit Zuidhorn naar de locatie Brede School gaat toenemen. Dit verkeer zal grotendeels via de Hooiweg rijden en daardoor de belangrijke fiets- en voetgangersroute naar de Brede School kruisen. Het halen en brengen (Kiss and Ride) vindt plaats aan de achterzijde van het gebouw. Het plein wordt tijdens het halen en brengen van de leerlingen opengesteld voor het autoverkeer. Het plein is dusdanig ingericht dat het autoverkeer arriveert vanuit westelijke richting en vertrekt in oostelijke richting (zwarte pijlen in figuur 9).



Figuur 9: Inrichtingsplan Brede School (rode pijlen: fietsrelaties; zwarte pijlen: autorelaties)

### Transferium en bus-/treinstation

Ten zuidoosten van het gemeentehuis wordt een transferium van ca. 200 parkeerplaatsen gerealiseerd. De verwachte etmaalintensiteit naar het transferium bedraagt 500 - 1000 mvt/etmaal. Dit extra verkeer komt voornamelijk vanaf de Rijksstraatweg en Het Noorderlicht en zal in mindere mate via de Hooiweg uit Zuidhorn komen. Tevens zullen aanpassingen aan het bus- en treinstation gerealiseerd worden. Deze aanpassingen op zich zullen geen extra verkeer aantrekken (behalve het verkeer naar het transferium).



Figuur 10: Schetsontwerp transferium Zuidhorn

#### Conclusie Hooiweg

Door de verschillende ontwikkelingen in Zuidhorn neemt het aantal verkeersbewegingen rondom het stationsgebied toe. Op de Rijksstraatweg neemt de etmaalintensiteit vermoedelijk met 1.000 motorvoertuigen per etmaal toe, ditzelfde geldt ook voor Het Noorderlicht. Door de realisatie van de Brede School en de woningbouw Oostergast neemt het aantal verkeersbewegingen op de Hooiweg eveneens toe.

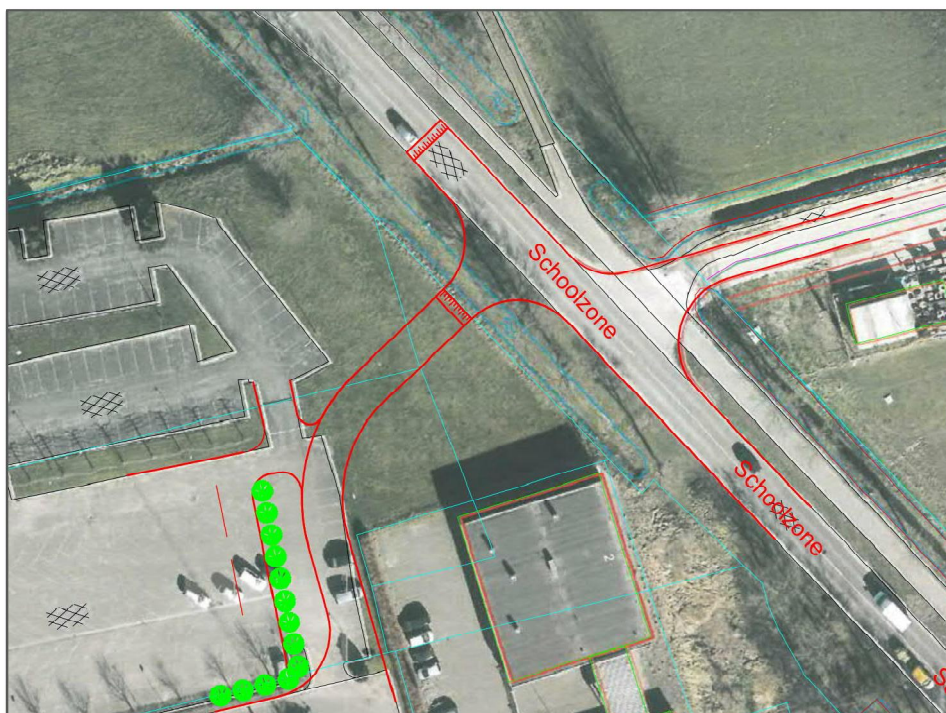
Deze toename van gemotoriseerd verkeer moet tweemaal de fiets- en voetgangersroute van/naar de Brede School kruisen (oversteek Hooiweg en rotonde Rijksstraatweg).

## 4 Schetsontwerp extra ontsluiting

Voor de schets van de extra ontsluitingsweg tussen de Hooiweg en de Rijksstraatweg zijn onderstaande uitgangspunten gehanteerd:

- dezelfde wegbreedte hanteren als huidige Hooiweg (ca. 6 meter);
- ontsluiting ten noorden van bebouwing Hooiweg;
- ontsluiting ligt in verlengde van huidige Hooiweg (noord-zuid);
- haaks aansluitend op de Rijksstraatweg (wordt schoolzone);
- minimaal twee ontsluitingen van het parkeerterrein zalencentrum Balk behouden.

In onderstaand figuur is de schets van de extra ontsluitingsweg weergegeven. De Hooiweg wordt doorgetrokken over het huidige parkeerterrein van zalencentrum Balk en buigt daarna af naar de Rijksstraatweg. Er gaan ca. 25 parkeerplaatsen verloren, maar het parkeerterrein blijft vanaf de oostzijde bereikbaar. Ook zal de bomenstructuur langs de Rijksstraatweg enigszins worden aangetast. In welke mate (aantal bomen) moet nader onderzoek uitwijzen. In hoofdstuk 5 staan de effecten van deze extra ontsluitingsweg beschreven.



Figuur 11: Schets extra ontsluitingsweg Hooiweg-Rijksstraatweg

## 5 Effecten extra ontsluiting Hooiweg

### **Prognose verkeersgebruik**

Uit het vorige hoofdstuk blijkt dat het meeste autoverkeer via de nieuwe noordelijke weg om de schoollocatie naar de Brede School rijdt. Dit is de route voor het haal- en brengverkeer. Deze weg ligt nagenoeg in het verlengde van de nieuwe ontsluitingsweg. Het verkeer vanuit Zuidhorn naar de Brede School zal grotendeels via de nieuwe ontsluitingsweg rijden en in mindere mate via de huidige Hooiweg.

Het merendeel van het verkeer vanuit Oostergast (vanaf de Rijksstraatweg) zal ook via de nieuwe ontsluitingsweg naar (het centrum van) Zuidhorn rijden. Verkeer vanaf Het Noorderlicht zal deels via de huidige Hooiweg en deels via de nieuwe ontsluitingsweg naar Zuidhorn rijden. De nieuwe ontsluitingsweg heeft minder weerstand dan de huidige Hooiweg (meer fietsverkeer, overstekende voetgangers). Ditzelfde geldt ook voor verkeer van Zuidhorn naar het transferium, dit verkeer kan ook via de huidige Hooiweg (meer weerstand) of de nieuwe ontsluitingsweg. Het verkeer van Zuidhorn naar het busplein zal wel gebruik blijven maken van de huidige Hooiweg.

Kortom, een groot deel van het huidige verkeer op de Hooiweg, zal gebruik gaan maken van de nieuwe ontsluitingsweg, omdat dit aansluit op het verdere verloop van de route en omdat deze route minder weerstand heeft (overstekende voetgangers en fietsers en halterende bussen). Het verkeer op de Hooiweg is vooral lokaal verkeer met een bestemming aan de Hooiweg en het 'doorgaande' verkeer maakt voornamelijk gebruik van de nieuwe ontsluitingsweg.

### **Bereikbaarheid**

#### *Auto*

Er ontstaat een extra verbinding voor autoverkeer naar de Rijksstraatweg, hetgeen een verbetering betekent voor de bereikbaarheid. De afstandwinst is echter maar minimaal. Wel is de weerstand van de nieuwe ontsluitingsweg lager dan de huidige Hooiweg (minder overstekende voetgangers en fietsers, en halterende bussen).

De extra ontsluitingsweg zal vermoedelijk nauwelijks voor extra extern verkeer zorgen via de Hooiweg (en ook niet op De Gast); dit heeft te maken met de ligging van de spooroverwegen in Zuidhorn (zie hoofdstuk 2). Deze overwegen zijn dusdanig gelegen, dat het extern verkeer grotendeels naar de randen van het dorp trekt om het spoor over te steken. De extra ontsluiting bij de Hooiweg zal hier nauwelijks verandering in aanbrengen. Wel gaat extra intern verkeer naar de Brede School en in de latere toekomst autoverkeer van Oostergast naar centrum Zuidhorn via de (nieuwe) Hooiweg.

#### *Fiets en voetganger*

De extra ontsluitingsweg heeft geen effect op de bereikbaarheid van fietsers en voetgangers; de fietsers in oostwestrichting maken voornamelijk gebruik van het fietspad/voetpad tussen de overweg De Gast en de rotonde Rijksstraatweg. Dit is tevens de hoofdverbinding voor langzaam verkeer naar de Brede School.

#### *Bus*

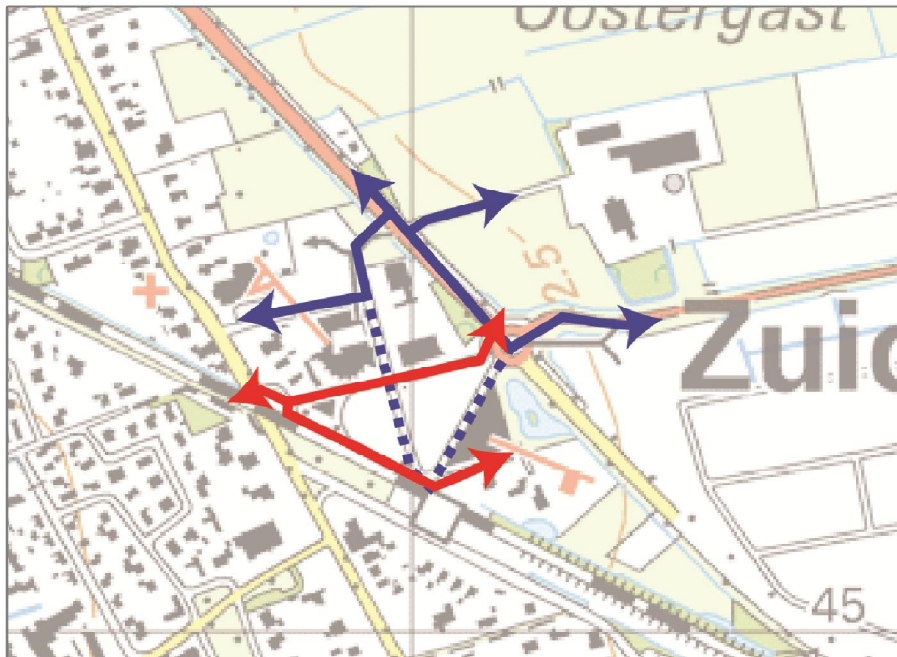
De bus krijgt een extra mogelijkheid om een 'rondje' te kunnen rijden; kortom er zijn twee ontsluitingswegen voor de bus naar het station. Hierdoor is draaien op het parkeerterrein/de keerlus bij het busstation niet meer nodig. Lijn 39 rijdt door richting het westen van Zuidhorn, dus de Hooiweg moet voor busverkeer altijd open blijven. De extra ontsluitingsweg is positief voor de

bereikbaarheid en flexibiliteit van het busverkeer. Door de extra ontsluitingsweg zijn meerdere inrichtingen van het busplein mogelijk. Indien deze weg niet aangelegd wordt, is het aantal mogelijkheden beperkter.

## Verkeersveiligheid

### *Fiets, voetganger en OV-reiziger*

Een groot deel van het verkeer dat in de huidige situatie gebruik maakt van de huidige Hooiweg zal gebruik gaan maken van de extra ontsluitingsweg. Dat betekent dat de intensiteit op de huidige Hooiweg afneemt. De voetgangers- en fietsoversteek op de Hooiweg, het busplein en rondom het gemeentehuis gaat minder autoverkeer rijden. Door de extra ontsluitingsweg aan te leggen, wordt het conflict tussen het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer minder en neemt de verkeersveiligheid toe. Wel neemt het aantal bussen ter hoogte van de oversteek toe (maximaal 6 bussen per uur). Omdat de huidige Hooiweg een lagere verkeersfunctie krijgt, kan de inrichting hier eventueel op aangepast worden (o.a. ontwikkeling inrichting busplein).



Figuur 12: Routes gemotoriseerd- (blauw) en langzaam verkeer (rood)

De rode lijnen in figuur 12 zijn de routes van het langzaam verkeer. De blauwe routes zijn de routes van het gemotoriseerd verkeer, deels via de nieuwe ontsluitingsweg en de huidige Hooiweg.

## Extra mogelijkheden en beperkingen openbare ruimte

### *Parkeerterrein zalencentrum Balk*

Er gaan ca. 25 parkeerplaatsen verloren op het parkeerterrein van zalencentrum Balk. Het parkeerterrein blijft zoals in de huidige situatie via twee ingangen bereikbaar. De bereikbaarheid van het zalencentrum verbetert voor het verkeer vanaf de Rijksstraatweg.

### *Herinrichting busplein*

De Hooiweg krijgt een lagere verkeersfunctie door de extra ontsluitingsweg. Dit biedt kansen om het verblijfskarakter in het gebied extra te benadrukken. Ook zijn er meer mogelijkheden om het 'busstation' opnieuw in te richten (o.a. door de realisatie van het transferium). Een optie is een knip aan te brengen in de Hooiweg (eventueel met een bussluis). Dit heeft een positief effect op de voetgangers- en fietsoversteek naar de Brede School.



In onderstaande tabel zijn de hier boven beschreven effecten van de extra ontsluitingsweg uitgezet tegen de huidige situatie. Een + betekent dat de extra ontsluitingsweg een positief effect heeft, een – betekent een negatief effect en een 0 betekent geen effect / vergelijkbaar met de huidige situatie.

Effecten	Huidig	Extra ontsluiting Hooiweg
<i>Bereikbaarheid</i>		
auto	0	+
fiets	0	0
voetganger	0	0
bus	0	+
<i>Verkeersveiligheid</i>		
fietsverkeer	0	+
voetgangers	0	+
OV-reizigers	0	+
<i>Overig</i>		
PP zalencentrum Balk	0	-
Bereikbaarheid Balk	0	+
Inrichting busplein	0	+

#### *Conclusie Hooiweg*

Een groot deel van het huidige verkeer op de Hooiweg, zal gebruik gaan maken van de nieuwe ontsluitingsweg, omdat dit aansluit op het verdere verloop van de route en omdat deze route minder weerstand heeft (minder overstekende voetgangers en fietsers, en halterende bussen). De Hooiweg lijkt een beperkte externe verkeersfunctie te hebben en voornamelijk voor intern verkeer gebruikt te worden. Op de Hooiweg resteert dan het lokale verkeer dat een bestemming heeft direct aan de Hooiweg. Ook voor de bereikbaarheid van het busverkeer is een extra ontsluitingsweg positief. Voor de bereikbaarheid van voetgangers en fietsers heeft de extra ontsluiting geen effect.

In het gebied zijn veel voetgangers en fietsers en dit aantal neemt toe na realisatie van de Brede School. Door de extra ontsluitingsweg aan te leggen, wordt het conflict tussen het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer minder. De overstekende fietsers kruisen het autoverkeer dan bij de rotonde Rijkstraatweg, waar de snelheid van het verkeer laag is. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid.

Er gaan ca. 25 parkeerplaatsen verloren op het parkeerterrein van zalencentrum Balk. Doordat er minder verkeer op de Hooiweg rijdt, biedt dit kansen voor de inrichting van de openbare ruimte van de stationsomgeving.

Kortom, de (positieve) effecten van de extra ontsluitingsweg zijn vooral lokaal waarneembaar.