



Ontwerpstudie Nieuweweg

Gemeente Noordenveld



Ontwerpstudie Nieuweweg

Rapportage | Gemeente Noordenveld

Projectomschrijving: Ontwerpstudie Nieuweweg

Projectnummer: 23.0160/002

Datum: 24 september 2025

Status: Definitief

Auteur(s): W. Matahelumual (Bilar Verkeersadvies) & M. Bentum (BonoTraffic)

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4	6	Ontwerp	37
2	Kaders en uitgangspunten	6	7	Afsluiting	50
3	Het ontwerpproces	10			
4	Analyse	13			
5	Oplossingsrichtingen	29			
				Bijlagen	53



1

Inleiding

Aanleiding

De Nieuweweg in Roden is van oudsher een verbindingroute tussen het centrum van Roden en de wijken aan de westkant van Roden en verder gelegen dorpen zoals Nieuw-Roden en Zevenhuizen. Door de jaren heen hebben diverse ontwikkelingen plaatsgevonden op en in de omgeving van de Nieuweweg, waardoor de weg een wisselend karakter heeft op de verschillende delen van de weg.

De belangrijke verbindende verkeersfunctie is nog altijd aanwezig. Dagelijks gebruiken veel bestuurders de weg, in de auto maar ook op de fiets. Op een groot deel van de weg maken fietsers en automobilisten gebruik van dezelfde rijbaan, deels voorzien van fietsstroken. Dichter bij het centrum van Roden heeft de weg meer een verblijfskarakter, met woningen en een aantal bedrijven langs de weg.

Helaas doen zich regelmatig ongevallen voor op de Nieuweweg. In het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) van de gemeente Noordenveld is daarom vastgelegd dat de verkeersveiligheid op de Nieuweweg verbeterd moet worden. Daarnaast zijn er een aantal andere wensen rondom de Nieuweweg die aanleiding geven tot het uitvoeren van een integrale ontwerpstudie, waarbij naast verkeersveiligheid ook onderwerpen als leefbaarheid, klimaatadaptatie en parkeren aan bod komen.

Opgave

De Nieuweweg is in het GVVP van de gemeente Noordenveld opgenomen als een voornaam verkeersveiligheidsknelpunt. Zo hebben zich verschillende ongevallen op kruispunten voorgedaan. Daarbij zijn ook klachten en meldingen van aanwonenden over onder andere de hoge snelheid en de functie van de weg. Er is sprake van een conflict tussen enerzijds de verkeersfunctie die de weg heeft en anderzijds de verblijfsfunctie voor met name de aanwonenden van de Nieuweweg. Daarnaast is de Nieuweweg ook een belangrijke fietsverbinding, maar heeft de fietser in de huidige rijbaanindeling een ondergeschikte positie.

De gemeente wenst voornamelijk een verbetering van de verkeersveiligheid op de Nieuweweg. Secundair is verbetering van de oversteekbaarheid en versterking van de positie van de fietser gewenst. De gemeente wenst een integrale aanpak van het ontwerpproces waar, indien mogelijk, opgaven van andere vakdisciplines meegenomen worden in het verkeerskundig ontwerp.



Doelstelling

Voor het project ontwerpstudie Nieuweweg is de volgende doelstelling geformuleerd;

Het verbeteren van de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid, en het versterken van de positie van de fietser op de Nieuweweg.

Aanpak

Op basis van voorgenoemde opgave en doelstelling hebben BonoTraffics en Bilar Verkeersadvies een ontwerpproces doorlopen, waarbij op basis van een integrale benadering is gekomen tot een ontwerp van een zo veilig mogelijke inrichting van de Nieuweweg. Belangrijk hierbij is dat zowel de verschillende vakdisciplines binnen de gemeentelijke organisatie als aanwonenden en andere stakeholders zijn meegenomen in een iteratief proces, om zodoende een breed gedragen verkeerskundig ontwerp tot stand te brengen.

Leeswijzer

In voorliggende rapportage wordt het gehele ontwerpproces en de totstandkoming van het verkeerskundig ontwerp beschreven. In hoofdstuk 2 is gestart met het beschrijven van de kaders en uitgangspunten voor de ontwerpogave, waarna in hoofdstuk 3 een toelichting op het doorlopen proces volgt. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 de analyse toegelicht, waarin duidelijk wordt welke problematiek op de Nieuweweg speelt. Op basis van deze analyse zijn aanwonenden in een eerste informatieavond meegenomen in het ontwerpproces en zodoende wordt in dit hoofdstuk ook de belangrijkste input uit de betreffende inloopavond beschreven.

Daarna wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de wijze waarop de oplossingsrichtingen tot stand zijn gekomen om de Nieuweweg verkeersveiliger te maken. Op basis daarvan is gekomen tot een voorlopig ontwerp, dat vervolgens is toegelicht tijdens een tweede informatieavond. Het ontwerp is daarna uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Dit ontwerp wordt beschreven in hoofdstuk 6, waarbij ingegaan wordt op de verschillende ontwerpkeuzes en de onderbouwing die hieraan ten grondslag ligt. In hoofdstuk 7 is een korte afsluiting opgenomen. Het verkeerskundig definitief ontwerp is toegevoegd als bijlage.



Beeld van de Nieuweweg nabij Groene Zoom



2

Kaders en uitgangspunten

Verkeer- en vervoerbeleid

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan

Het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid is vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan en stamt uit 2015. De looptijd van het GVVP is van 2015 tot en met 2025. De hoofddoelstelling van het GVVP is het voeren van een integraal verkeer- en vervoerbeleid dat gericht is op het in stand houden of verbeteren van de bereikbaarheid, het vergroten van de verkeersveiligheid en het verbeteren van het (leef)milieu.

In het GVVP is een wegcategorisering opgenomen waarin de Nieuweweg voor het grootste deel is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Vanaf het kruispunt met de Westerstraat in oostelijke richting verandert de functie van de Nieuweweg in een erftoegangsweg. In de afbeelding hieronder is dit visueel weergegeven.

In het GVVP worden gebiedsontsluitingswegen als volgt beschreven: *“De gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zijn de wegen waarop het verkeer uit de wijken zich verzamelt*

en het doorgaande verkeer rijdt. Vanaf deze wegen zijn ook andere buurten of plekken buiten de bebouwde kom goed bereikbaar. Op deze wegen is de verkeersfunctie van de weg dominant.”

De Nieuweweg fungeert als dusdanig, met name als belangrijke verbindingroute tussen het centrum van Roden en zowel de westelijke woonwijken als de ontsluitingsweg De Maatlanden. Bovendien vormt de weg een verbinding van Roden naar omliggende dorpen zoals Nieuw-Roden en Zevenhuizen. In het GVVP wordt gesteld dat per etmaal circa 8500 motorvoertuigen en ruim 1000 fietsers gebruik maken van de Nieuweweg.

In het GVVP zijn twee kruispunten op de Nieuweweg opgenomen in het kader van verkeersveiligheid. Voor zowel het kruispunt met de Westerstraat en het Zuiderveld als het kruispunt met het Nijlandspark en de Mr. Wijchgellaan wordt voorgesteld maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarnaast wordt in het GVVP nog het wijzigen van de voorrangssituatie voor fietsers op de rotonde met de Ceintuurbaan Zuid benoemd, dit is inmiddels uitgevoerd.



SPV2030

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) is het landelijke beleidskader voor verkeersveiligheid tot 2030. Het legt de focus op een proactieve en risicogestuurde aanpak, waarbij risicogroepen, risicolocaties en risicogedrag tijdig worden geïdentificeerd en aangepakt. Het SPV2030, dat in 2018 is vastgesteld, beschrijft de ambitie om uiteindelijk tot nul verkeersslachtoffers in Nederland te komen. Hierbij wordt niet alleen naar ongevalslocaties gekeken, maar juist ook proactief naar potentiële risico's, zodat deze vroegtijdig worden herkend en beperkt. Binnen dit integrale verkeersveiligheidsbeleid blijft veilige infrastructuur een belangrijk thema.

De aanpak voor de Nieuweweg past binnen deze kaders omdat de Nieuweweg een weg is met een relatief hoge risicoscore. De hoge risicoscore volgt uit het feit dat fietsers op een groot deel van de weg gebruik moeten maken van fietsstroken op de rijbaan in plaats van vrijliggende fietspaden in combinatie met het feit dat de toegestane snelheid 50 km/uur bedraagt. De Nieuweweg is opgenomen in de gemeentelijke risicoanalyse en het gemeentelijk uitvoeringsprogramma in het kader van het SPV.

Basisfietsplan Noordenveld

In het Basisfietsplan Noordenveld uit 2018 is de opbouw van het utilitaire fietsnetwerk in de gemeente Noordenveld beschreven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen het primaire netwerk, het secundaire netwerk en het basisnetwerk. Daarbij is het primaire netwerk het minst fijnmazig en moet dat volgens het basisfietsplan gezien worden als de 'snelwegen' van het fietsnetwerk in de gemeente. Voor het primaire en secundaire fietsnetwerk zijn inrichtingskenmerken opgenomen in het basisfietsplan.

De Nieuweweg is aangemerkt als onderdeel van het primaire fietsnetwerk, waarbij wordt aanbevolen om de inrichting op het gedeelte tussen de Ceintuurbaan, het Nijlandspark en de Westerstraat op korte termijn te verbeteren voor het fietsverkeer. Voor dit deel wordt het aanbrengen van bredere fietsstroken voorgesteld. Ook voor het traject van de Roderweg en de Nieuweweg tussen de Maatlanden en de Ceintuurbaan Zuid wordt geadviseerd om de fietsvoorzieningen te verbeteren, met als aanbevelingen het vervangen van de verharding en de verhardingskleur, en het realiseren van een fietsstraat.



Fietspad langs de Nieuweweg



Kaders

Gereedchapskist centrumontwikkeling

De Nieuweweg sluit aan op de Heerestraat en vormt zodoende de toegang van het centrumgebied van Roden. De afgelopen jaren is de openbare ruimte in het centrum van Roden opnieuw ingericht, zo ook de Heerestraat. Deze herinrichting heeft plaatsgevonden aan de hand van de 'Gereedchapskist centrumontwikkeling'. Hierin is vastgelegd op welke manier de openbare ruimte in het centrum van Roden ingericht moet worden. Het gaat hierbij om zaken als het toe te passen type wegmeubilair en de kleur van de bestrating. De Nieuweweg tussen de Heerestraat en de Westerstraat is ook onderdeel van het centrumgebied. De uitgangspunten van de gereedchapskist zijn zodoende vanuit stedenbouwkundig oogpunt de inrichtingseisen voor dat deel van de Nieuweweg.

Ontwerpproces 2018

In 2018 is gestart met een soortgelijk ontwerpproces. Dat proces had als doelstelling om de positie van fietsers op de Nieuweweg te verbeteren. In dat ontwerpproces is men gekomen tot een inventarisatie van knelpunten en een aantal mogelijke ontwerp oplossingen. Ook is een concept schetsontwerp opgesteld. Het ontwerpproces is echter nooit afgerond. De documenten die uit dat proces nog beschikbaar zijn, leveren waardevolle inzichten op die bij de start van dit ontwerpproces zijn meegenomen.

Organisatorische kaders

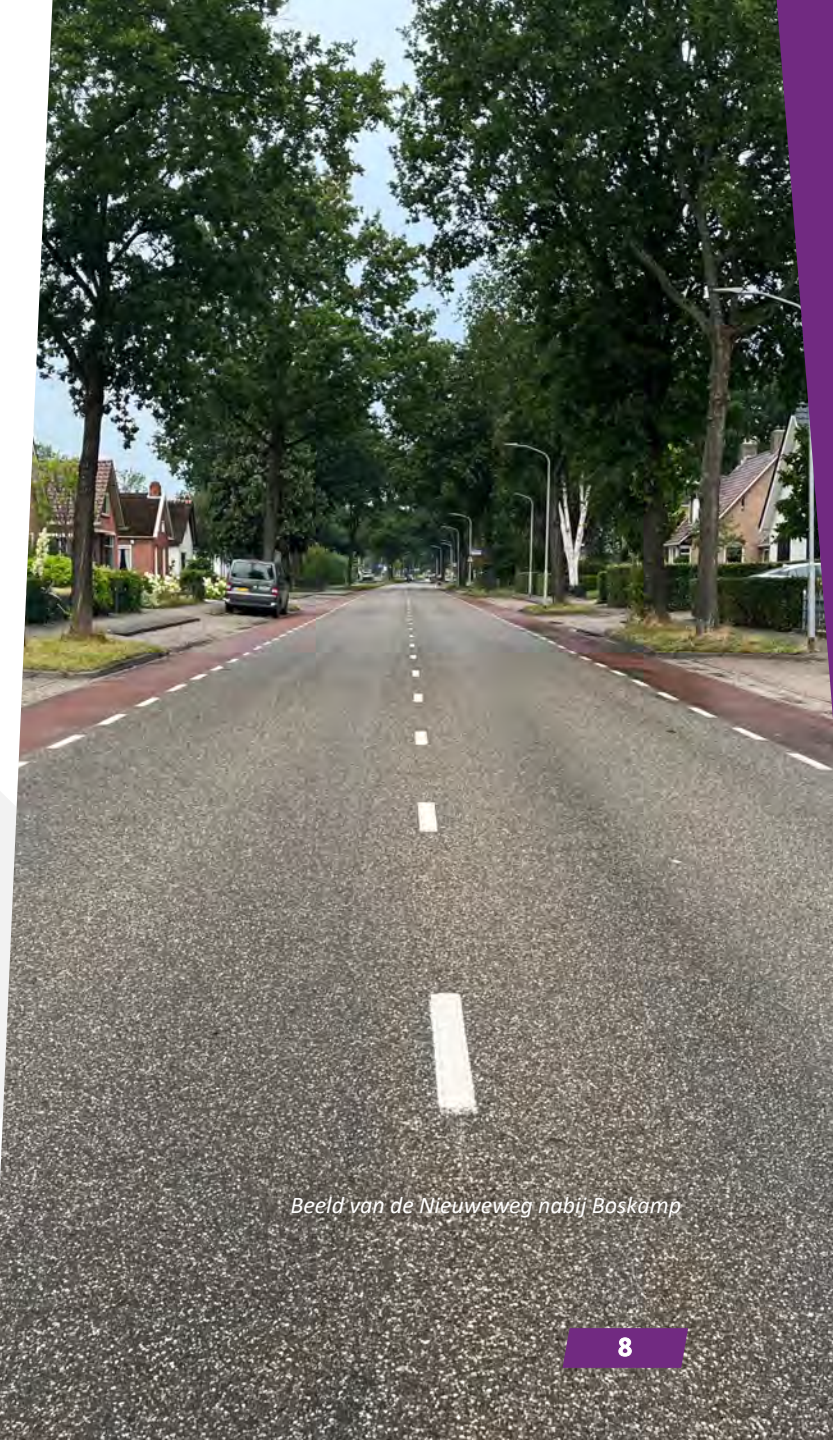
De gemeente Noordenveld heeft behoefte aan een integraal ontwerp waarbij ook de openbare ruimte rond de Nieuweweg beschouwd wordt en de opgaven op het gebied van hittestress, duurzaamheid en leefbaarheid worden meegenomen.

Aan de hand van het ontwerp moet naadloos kunnen worden overgegaan tot uitvoering. Procesmatig is daarom afgestemd dat een verkeerskundig definitief ontwerp tot stand wordt gebracht. Na de vaststelling van het ontwerp wordt overgegaan tot het in beeld brengen van de financiën en de planning ten behoeve van de uitvoering. Waar mogelijk wordt in het kader van spaarzaam omgaan met beschikbare middelen gezocht naar het combineren van maatregelen met het onderhoudsprogramma. Ten slotte worden ook eventuele subsidiemogelijkheden in beeld gebracht en aangesproken.

Ruimtelijke kaders en afbakening

Het project herinrichting Nieuweweg kent een aantal duidelijke ruimtelijke kaders, voorafgaand meegegeven door de gemeente Noordenveld;

- ▶ Het projectgebied omvat de Nieuweweg vanaf het kruispunt met de Maatlanden tot aan de Heerestraat in het centrum van Roden (zie afbeelding op p. 10).
- ▶ Het is wenselijk om de groenstructuur langs de Nieuweweg te behouden en bij voorkeur te versterken.
- ▶ Het meest oostelijke deel van de Nieuweweg is onderdeel van het centrum, dit dient ook als dusdanig terug te komen in het ontwerp.



Beeld van de Nieuweweg nabij Boskamp



3

Het ontwerpproces

In dit hoofdstuk wordt het doorlopen ontwerpproces stap voor stap toegelicht. Daarbij wordt in iedere stap kort ingegaan op de inhoudelijke voortgang en tevens aandacht besteed aan het participatieproces. De uitwerking van de diverse stappen volgt in de hoofdstukken 4 t/m 7.

Stap 1: Verkenning en analyse

Het ontwerpproces is gestart met een verkenning van de verkeerssituatie op de Nieuweweg. In deze fase is aandacht besteed aan het ongevallebeeld van de afgelopen jaren, gereden snelheden, verkeersintensiteiten en de verkeerskundige inrichting van de weg. Hierbij zijn onder meer de weginrichting, aanwezige parkeervoorzieningen, oversteeklocaties en kruispuntvormen geïnventariseerd. Daarnaast is de functie van de Nieuweweg binnen het lokale verkeersnetwerk geanalyseerd.

Op basis van deze verkenning is een nadere analyse uitgevoerd, die inzicht heeft gegeven in de achterliggende oorzaken van de geconstateerde verkeersproblematiek en de knelpunten in de huidige situatie. Deze analyse vormt de inhoudelijke basis voor het opstellen van een ontwerp met gerichte maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

De analyse is gepresenteerd tijdens een informatiebijeenkomst voor aanwonenden en stakeholders. Daarbij is ook op hoofdlijnen ingegaan op potentiële oplossingsrichtingen. Tijdens de avond is aan aanwezigen gevraagd input te leveren voor het vervolgproces; zowel voor wat betreft knelpunten als mogelijke oplossingen.

Stap 2: Strategie oplossingsrichtingen

Op basis van de probleemanalyse is een gestructureerde aanpak voor het opstellen van een verkeerskundig ontwerp ontwikkeld. Door een heldere strategie te bepalen kunnen gericht maatregelen worden uitgewerkt die aansluiten bij de opgave en doelstelling. Deze aanpak biedt een mate van zekerheid dat de te nemen verkeersmaatregelen een bijdrage leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

In dit geval bestaat de aanpak uit het herkennen en waar nodig herindelen van verschillende deelgebieden op basis van omgevingskenmerken. Voor elk deel worden vervolgens passende ontwerpprincipes geformuleerd, die de basis vormen voor een gedegen ontwerp.

Stap 3: Van schetsontwerp naar voorlopig ontwerp

Na het vaststellen van de strategie voor het bepalen van oplossingsrichtingen is gestart met het daadwerkelijke ontwerp. Hierbij is op basis van de oplossingsrichtingen een eerste aanzet voor concrete maatregelen gemaakt. Dit heeft geleid tot schetsontwerpen voor het gehele traject van de Nieuweweg. Binnen deze schetsontwerpen zijn voor een aantal specifieke locaties meerdere varianten ontwikkeld.

Deze schetsontwerpen zijn besproken met de diverse vakdisciplines binnen de gemeente. Vanuit stedenbouw, groen en wegbeheer zijn belangrijke punten meegegeven voor het opstellen van het voorlopig ontwerp. Daarnaast is in deze fase gesproken



met een aantal externe stakeholders, zo is er onder meer overleg gevoerd met de Zakenkring Roden en een afvaardiging van de Fietzersbond. De input van zowel de interne vakdisciplines als de externe stakeholders is meegenomen bij het opstellen van het voorlopig ontwerp.

De oplossingsrichtingen en het voorlopig ontwerp zijn vervolgens gepresenteerd tijdens een tweede informatieavond.

Aanwonenden van de Nieuweweg en andere geïnteresseerden kregen hierbij de mogelijkheid om de voorgestelde maatregelen te bekijken en een toelichting te krijgen op het voorlopig ontwerp. Daarnaast konden aanwezigen hun mening geven over een aantal nog te maken keuzes en input leveren op de overige delen van het tracé.

Stap 4: Verkeerskundig definitief ontwerp

De input uit de tweede informatieavond is gebruikt om het ontwerp verder te verfijnen. Het ontwerp is vervolgens besproken met de vakdisciplines stedenbouw, groen en wegbeheer. In samenspraak met hen is een aantal ontwerpkeuzes gemaakt. Voor het kunnen onderbouwen van een aantal keuzes in het ontwerp bleek aanvullend onderzoek noodzakelijk. Voor een aantal andere keuzes bleek het nogmaals consulteren van bewoners gewenst.

De verzamelde informatie en de gemaakte keuzes zijn uitgewerkt in een verkeerskundig definitief ontwerp. Hierin is alle input zo goed mogelijk verwerkt en is binnen de gestelde kaders een zo breed mogelijk gedragen ontwerp opgesteld.

Stap 5: Voorbereiding uitvoering

Na het vaststellen van het verkeerskundig definitief ontwerp wordt gestart met het voorbereiden van de uitvoering. Een aantal verkeerskundige elementen maakt onderdeel uit van de voorbereiding. Zo is voor de besluitplichtige maatregelen het concept-verkeersbesluit opgesteld en vervolgens ter advisering aan de politie voorgelegd. Het concept-verkeersbesluit is in zoverre voorbereid, dat op het moment dat duidelijkheid is over de uitvoering het besluit direct gepubliceerd kan worden.

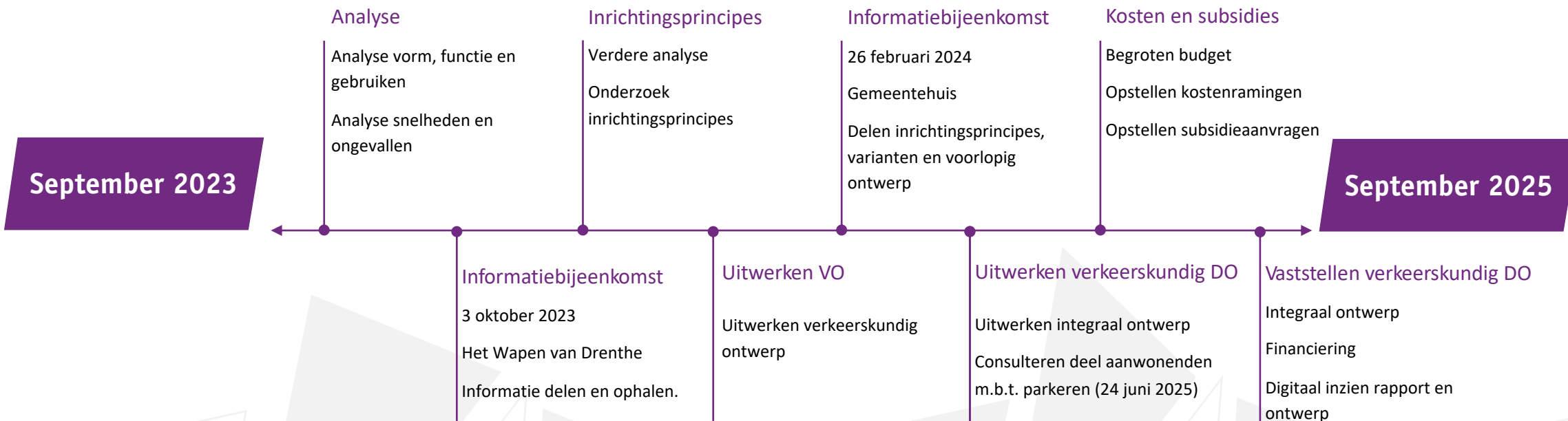
Daarnaast worden een aantal financiële zaken uitgewerkt. Hierbij gaat het om het inzichtelijk maken van het benodigde budget door het opstellen van kostenramingen en het aanspreken van subsidiemogelijkheden. Vervolgens wordt het project in deze fase overgedragen van de vakdiscipline verkeer aan de collega's die verder gaan met de uitvoering en de uitwerking van het technisch definitief ontwerp.



Beeld van Nieuweweg nabij Westerstraat



Tijdspad ontwerpproces



4

Analyse

Duurzaam Veilig

Het ontwerpproces voor de herinrichting van de Nieuweweg is gestart met een grondige verkenning van de bestaande situatie, waarbij met name is gekeken naar de basiskenmerken van de weg. Een belangrijk uitgangspunt bij deze verkenning is het landelijke verkeersveiligheidsbeleid 'Duurzaam Veilig', dat als leidraad dient voor een veilig en logisch ingericht wegennetwerk.

Dit beleid streeft naar een herkenbare, eenduidige en logische inrichting van wegen door het wegennet te verdelen in drie hoofdtypen: erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen. Elk wegtype kent een eigen functie in het netwerk, die in harmonie moet zijn met zowel de fysieke vormgeving van de weg als het feitelijke gebruik ervan. Door deze afstemming wordt voor alle weggebruikers – van voetganger tot automobilist – duidelijk welk gedrag verwacht wordt en onder welke omstandigheden zij zich bevinden, wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

Bij de analyse van de huidige situatie op de Nieuweweg is gebleken dat deze gewenste samenhang tussen functie, vorm en gebruik niet overal goed tot uiting komt. Er zijn locaties waar de inrichting van de weg niet volledig aansluit op de feitelijke verkeersfunctie of waar het verkeersgedrag van gebruikers afwijkt van het beoogde gebruik.

Om deze knelpunten scherp in beeld te brengen, volgt in het vervolg van dit document een verkeerskundige analyse. Hierin worden de drie kernaspecten – functie, vorm en gebruik – afzonderlijk besproken en beoordeeld, met als doel inzicht te krijgen in de mate van afstemming tussen deze elementen. Deze analyse vormt de basis voor toekomstige ontwerpkeuzes en maatregelen die bijdragen aan een veiliger en eenduidiger wegbeeld op de Nieuweweg.

Functie
Ligging in wegennet
Te verwachten verkeerssoorten

Vorm
Inrichting wegvakken
Vormgeving kruispunten

Gebruik
Intensiteiten
Snelheden
Ongevallen



Functie

De functie van een weg heeft vooral betrekking op de manier waarop deze zich verhoudt tot de omliggende wegenstructuur. Het gaat hierbij om de positie van de weg binnen het netwerk van een plaats of gebied, wat vaak ook iets zegt over de omvang en de samenstelling van verkeer dat op de weg te verwachten is. In Nederland wordt de functionele indeling van wegen opgedeeld in drie hoofdcategorieën: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Voor deze studie zijn de categorieën gebiedsontsluitingsweg (GOW) en erftoegangsweg (ETW) relevant. Stroomwegen zijn doorgaans autowegen of snelwegen en spelen in deze studie geen rol.

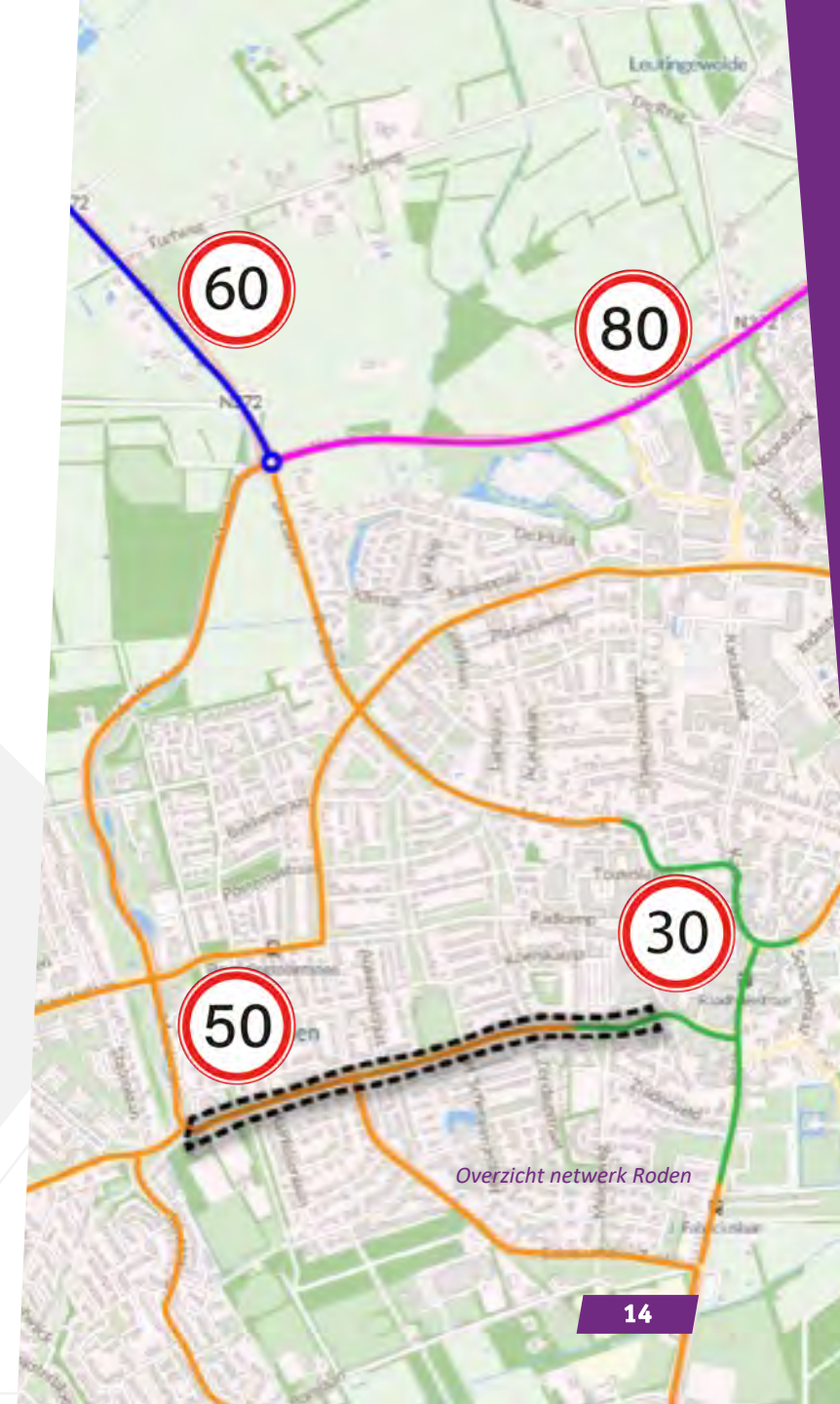
In de afbeelding hiernaast is de hoofdwegenstructuur van Roden opgenomen. Binnen de bebouwde kom zijn de oranje aangeduide wegen de GOW's, waarop de maximumsnelheid 50 km/uur is. Het hoofdnetwerk binnen de kom wordt aangevuld met een aantal doorgaande verbindingen door het centrum (groen) waar de toegestane snelheid 30 km/uur bedraagt. Buiten de bebouwde kom geldt 60 km/uur op de J.P. Santeeweg (blauw) en geldt de N372 als belangrijkste ontsluitingsweg (80 km/uur).

Gebiedsontsluitingswegen zijn bedoeld om verkeersstromen veilig en efficiënt tussen verschillende gebieden te verbinden, zoals de verbinding tussen woonwijken en het centrum. Verkeer wordt hier vooral op kruispunten uitgewisseld en er is een scheiding tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer. Erftoegangswegen daarentegen hebben primair een verblijfsfunctie: ze ontsluiten percelen en de rijbaan wordt gedeeld door de verschillende soorten weggebruikers.

De Nieuweweg is van oudsher een belangrijke verbindingsweg tussen Roden en het Roonder Veld, gelegen ten westen van het dorp. In de loop van de eerste helft van de 20e eeuw werd de weg geleidelijk verlengd. Samen met de Roderweg en Zevenhuisterweg vormde de Nieuweweg toen de schakel tussen Roden, Nieuw-Roden en Zevenhuizen.

In de tweede helft van de 20e eeuw begon Roden sterk te groeien. Langs de Nieuweweg werden steeds meer woningen gebouwd en vanaf de jaren '70 kwamen daar hele woonwijken bij zoals het Middenveld, gevolgd door de Hofsteden en het Roderveld. Deze groei had invloed op de functie van de Nieuweweg. Waar het vroeger een landelijke verbindingsweg buiten de bebouwde kom was, ligt de weg nu volledig binnen de bebouwing en vervult hij meerdere functies.

De weg vormt een verbinding tussen de westelijke woonwijken en het centrum van Roden, maar fungeert tegelijkertijd ook als onderdeel van een verblijfsgebied. Hoe dichter men het centrum nadert, hoe sterker de verblijfsfunctie wordt. Met name op het deel ten oosten van het Nijlandspark is, gelet op de aanliggende woningen en de nabijheid van het centrum, sprake van een sterke verblijfsfunctie ten opzichte van de verkeersfunctie. Tegelijkertijd behoudt de Nieuweweg over het gehele traject een verkeersfunctie, zowel voor de bereikbaarheid van het centrum als voor beperkt doorgaand verkeer. Daarmee is de weg een essentieel onderdeel van de hoofdstructuur van Roden.



Vorm

De vormgeving van een weg dient in lijn te zijn met de toegewezen functie. Elk wegtype kent eigen, herkenbare inrichtingselementen die zijn vastgelegd in de 'basissenmerken wegontwerp' en passen bij het beoogde gebruik. Daarbij hoort ook een specifiek snelheidsregime, afgestemd op de functie van de weg en het type verkeer dat er gebruik van maakt.

Op hoofdlijnen zijn drie elementen waarin de vorm van een erftoegangsweg (ETW) en een gebiedsontsluitingsweg (GOW) van elkaar afwijken;

- ▶ Op een ETW gebruiken alle bestuurders dezelfde rijbaan, op een GOW worden weggebruikers van elkaar gescheiden.
- ▶ De voorrang op kruispunten tussen ETW's wordt gelijkwaardig ingericht, terwijl de voorrang op kruispunten met één of meerdere GOW's wordt geregeld met behulp van verkeerstekens.
- ▶ Op een ETW is geen sprake van een rijbaanindeling. Op een GOW is sprake van scheiding van verkeer in tegengestelde richtingen door het toepassen van asmarkering.

Op hoofdlijnen kan de Nieuweweg voor wat betreft de vormgeving in drie verschillende delen worden beschouwd. Op de navolgende pagina's worden de drie delen afzonderlijk behandeld.



Beeld van de rotonde Nieuweweg – Ceintuurbaan Zuid



Maatlanden – Mr. Wijchgellaan

De Nieuweweg heeft tussen de kruispunten met de Maatlanden en de Mr. Wijchgellaan duidelijk de uitstraling van een gebiedsontsluitingsweg. De weg bestaat uit een hoofdrijbaan waarbij de rijstroken gescheiden zijn door asmarkering. Aan weerszijden bevinden zich vrijliggende fietspaden of een parallelstructuur en de maximumsnelheid is 50 km/uur. Het aantal aansluitende zijwegen is beperkt.

Sommige zijwegen zoals het Henri Dunantplantsoen en de Rozenhof, sluiten uitsluitend aan op de parallelwegen. Deze parallelwegen zorgen tevens voor de ontsluiting van individuele percelen. Alleen de uitritten van de tennisvereniging en het tankstation sluiten direct aan op de hoofdrijbaan. Deze inrichting past goed bij de vormgevingsprincipes van een GOW, waarbij de verkeersfunctie centraal staat en de toegang tot aanliggende percelen zoveel mogelijk via parallelwegen verloopt.

De kruispunten met de Groene Zoom en de Raiffeisenlaan — beide erftoegangswegen — zijn ingericht als voorrangskruispunten, terwijl het kruispunt met de Ceintuurbaan Zuid (eveneens een GOW) is vormgegeven als rotonde. Ook deze kruispuntvormen sluiten aan bij de richtlijnen die horen bij een gebiedsontsluitingsweg.

Voor langzaam verkeer zijn op diverse locaties oversteekvoorzieningen aangelegd, met name bij kruispunten. Zo is bij de Groene Zoom een oversteek met een verhoogd plateau aangelegd als snelheidsremmende maatregel. Andere oversteeken zijn zonder snelheidsremmers uitgevoerd. Het concentreren van oversteeklocaties past bij de inrichtingsprincipes van een GOW.



Beeld van de Nieuweweg richting de rotonde Ceintuurbaan Zuid

Mr. Wijchgellaan – Westerstraat

Tussen de Mr. Wijchgellaan en de Westerstraat is de Nieuweweg uitgevoerd als één rijbaan met twee rijstroken en voorzien van fietssuggestiestroken. Aan beide zijden van de weg zijn trottoirs aanwezig. Ook op dit weggedeelte is de maximumsnelheid 50 km/uur.

Hoewel sprake is van een scheiding van rijrichtingen, is dit profiel niet wenselijk vanuit Duurzaam Veilig. De reden hiervoor is dat er geen fysieke scheiding bestaat tussen de rijloper voor fietsers en gemotoriseerd verkeer, wat bij een maximumsnelheid van 50 km/uur wel het uitgangspunt is. Een tweede element dat leidt tot onveilige situaties is de aanwezigheid van langspaarkeervakken en erfaansluitingen op het gedeelte tussen het Nijlandspark en de Westerstraat.

De kruispunten op dit gedeelte zijn vormgegeven als voorrangskruispunt of als inrit. Dat sluit aan bij de principes van een GOW. Op dit gedeelte wordt ook ruimte geboden om over te steken, hiervoor zijn voorzieningen aanwezig ter hoogte van kruispunten. Ter plaatse van veelgebruikte oversteeklocaties zijn geen snelheidsremmende voorzieningen aangebracht.

De trottoirs liggen op enige afstand van de rijbaan, gescheiden door een groenstrook. Op het deel tussen het Nijlandspark en de Westerstraat liggen voornamelijk parkeerhavens in plaats van groenstroken. De barrière die een groenstrook normaal gesproken vormt om een wegvak over te steken, is op dit gedeelte afwezig, waardoor het beter mogelijk is om op verspreid over het wegvak over te steken.



Beeld van de Nieuweweg nabij de Boskamp



Westerstraat – Zonnehof

Het meest oostelijke deel van de Nieuweweg bestaat uit een rijbaan zonder rijrichtingscheiding, waar zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer gebruik van maken. Aan beide zijden van de weg liggen trottoirs, en de maximumsnelheid bedraagt hier 30 km/uur. Deze inrichting past binnen de kenmerken van een erftoegangsweg (ETW).

De kruispunten in dit deel van de weg zijn vormgegeven als gelijkwaardige kruisingen of uitgevoerd met inritconstructies. Oversteken is vrijwel overal mogelijk, wat ook aansluit bij de inrichtingseisen van een ETW.



Beeld van de Nieuweweg ter hoogte van Molenweg



Gebruik

Een onbalans in de aspecten functie en vorm is in veel gevallen af te lezen in het gebruik. De voornaamste indicatoren daarin zijn de intensiteiten, snelheden en ongevallen. Hiernavolgend wordt ingegaan hoe deze drie aspecten in de huidige situatie voor de Nieuweweg gelden.

Intensiteiten

Om een actueel beeld te krijgen van de intensiteiten op de Nieuweweg is op twee momenten een verkeerstelling uitgevoerd. De eerste in september 2023 en nog eens in februari 2024. Daarbij is op elke van de drie weggedeeltes een mechanische teller aangebracht. De intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer zijn in de afbeeldingen op de volgende pagina weergegeven.

Op een gemiddelde werkdag rijden er op de Nieuweweg op het wegvak tussen de Maatlanden en de Ceintuurbaan Zuid ongeveer 6.500 motorvoertuigen. Naarmate men verder naar het oosten gaat, neemt de verkeersintensiteit geleidelijk af. Tussen het Nijlandspark en de Boskamp is de intensiteit circa 6.100 motorvoertuigen per dag. Op het wegvak tussen de Molenweg en het Zonnehof bedraagt de intensiteit ongeveer 5.300 voertuigen per dag.

Circa 2% van het verkeer op een gemiddelde werkdag bestaat uit middelzwaar en zwaar verkeer. Per telpunt en telmoment schommelt dit aandeel tussen de 1,8% en 2,3%. Onder zwaar

verkeer worden trekker-oplegger of soortgelijke combinaties verstaan terwijl middelzwaar verkeer de zogenoemde bakwagens betreft. In totaal rijden er op een gemiddelde werkdag iets meer dan 100 vrachtwagens op de Nieuweweg.

De Nieuweweg maakt deel uit van de hoofdfietsstructuur van Roden, zoals vastgesteld in het Basisfietsplan Noordenveld. De gemeten fietsintensiteiten sluiten aan bij deze functie en bevestigen het belang van de weg voor fietsverkeer binnen het dorp. In de telling van september 2023 zijn tussen de Maatlanden en de Ceintuurbaan Zuid op een gemiddelde werkdag meer dan 3.000 fietsers per dag geregistreerd. In diezelfde periode passeerden ongeveer 1.500 fietsers de Nieuweweg bij het centrum. De tweede telperiode, uitgevoerd in februari was veel rustiger, toen passeerden ongeveer de helft van het aantal fietsers van de eerste telperiode.

Hierdoor is de verhouding tussen het aantal fietsers en het aantal auto's op de Nieuweweg per periode verschillend. In februari lag de verhouding fietsverkeer ten opzichte van gemotoriseerd verkeer tussen 15% en 20% op ieder van de telpunten. Tijdens de telperiode in september was het aandeel fietsers op ieder van de telpunten hoger dan 25%. Op het wegvak tussen Maatlanden en Ceintuurbaan Zuid was het aandeel fietsers in die periode bijna 50%.



Beeld Nieuweweg

Overzicht resultaten mechanische tellingen Nieuweweg



Snelheden

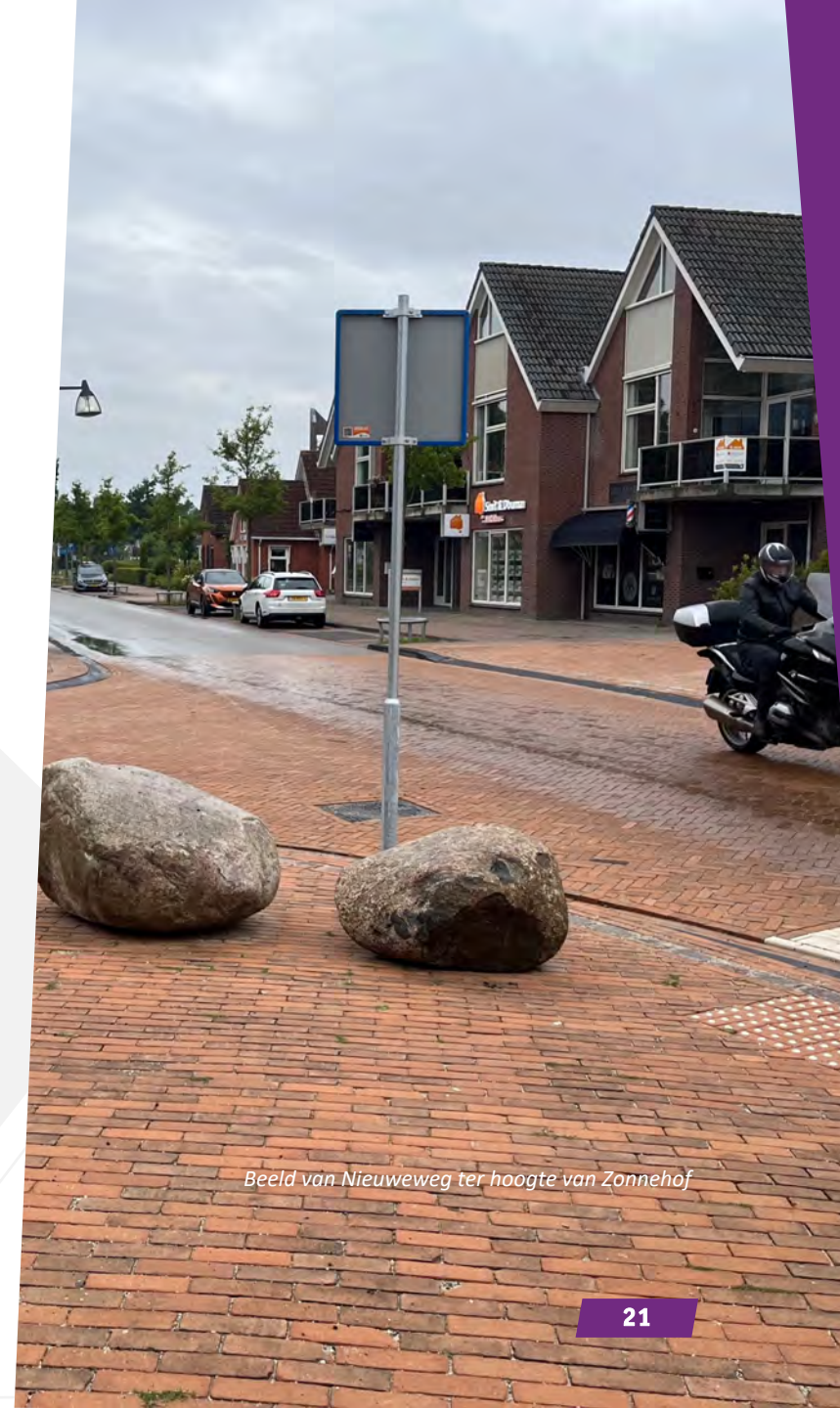
Met behulp van de tool VIA Statistiek Snelheden is op basis van livedata een beeld van de gereden snelheden op de Nieuweweg gecreëerd. Dit is gedaan door het bepalen van de V85. De V85 is de snelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden en is de meest gebruikelijke waarde in de verkeerskunde om de snelheid te beschouwen.

Tussen de Maatlanden en de Ceintuurbaan Zuid sluit de gereden snelheid redelijk aan op de geldende maximumsnelheid. De V85 overschrijdt de maximumsnelheid met circa vijf kilometer per uur. Hetzelfde geldt voor het weggedeelte tot aan de Westerstraat. De gemiddelde snelheid ligt net onder de 50 km/uur.

Ten oosten van de Westerstraat is dit beeld anders. Daar geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur en is te zien dat de V85 op 44 km/uur ligt. Ook ligt de gemiddelde snelheid hier boven de 30 km/uur.

Uit de mechanische tellingen blijkt ongeveer eenzelfde beeld. In navolgende tabel zijn de gemiddelde snelheden en de V85 per telpunt opgenomen. Gedurende het onderzoek is tweemaal een telling uitgevoerd, de waarden van beide perioden zijn opgenomen. Het verschil tussen beide perioden is beperkt.

		September 2023	Februari 2024
Maatlanden – Ceintuurbaan Zuid	Gem.	47	46
	V85	55	54
Nijlandspark – Boskamp	Gem.	47	47
	V85	56	56
Molenweg - Zonnehof	Gem.	35	35
	V85	44	43



Beeld van Nieuweweg ter hoogte van Zonnehof

Herkomsten en bestemmingen

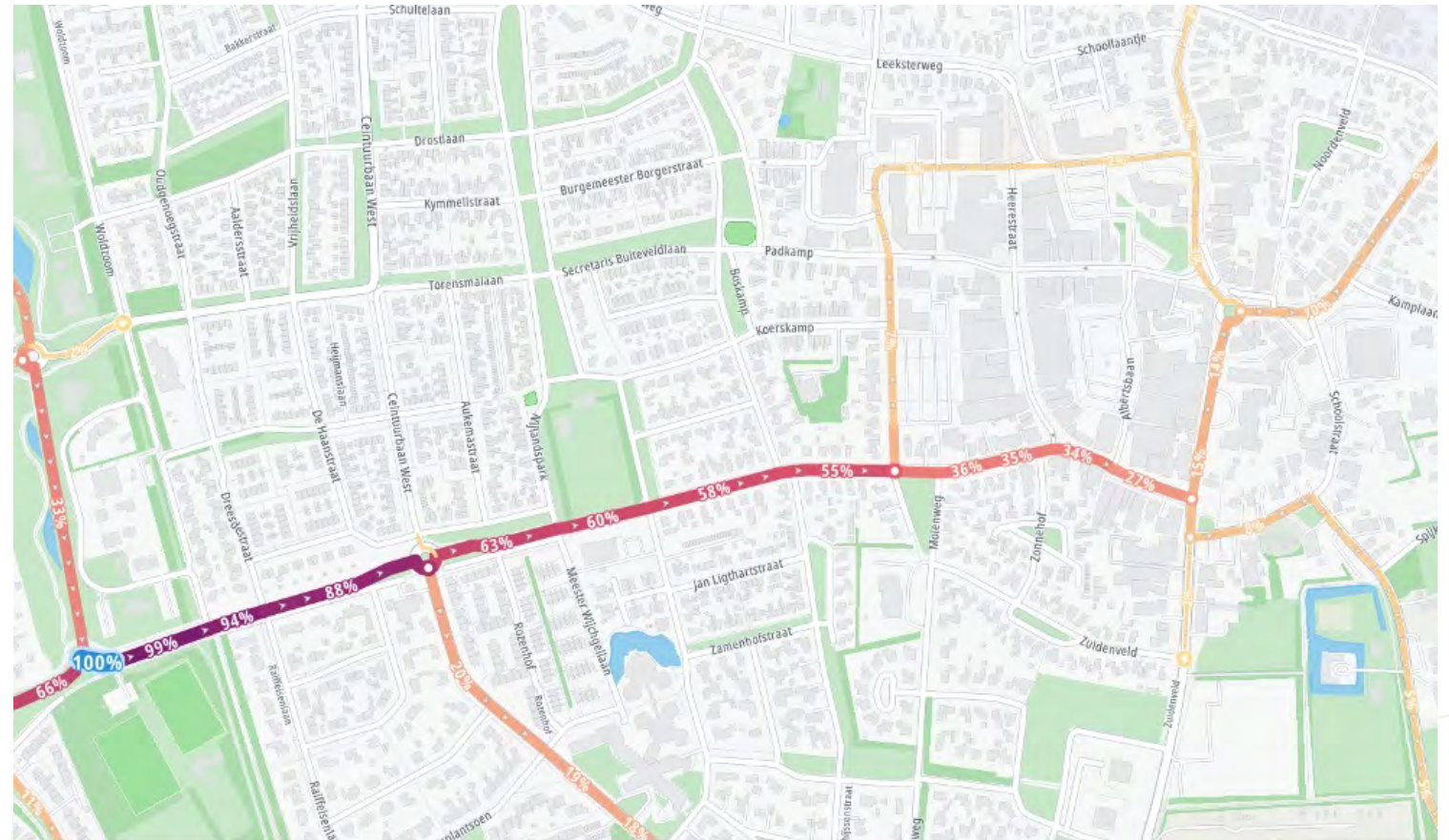
Voor de Nieuweweg is inzichtelijk gemaakt voor welke routes de weg gebruikt wordt. Dit is gedaan door middel van een 'selected-linkanalyse', waarbij met behulp van navigatiegegevens een analyse is gedaan van de herkomsten en bestemmingen van het verkeer. De analyse is uitgevoerd voor het verkeer dat ter hoogte van het kruispunt met de Maatlanden de Nieuweweg inrijdt. In de afbeelding hiernaast is aangegeven hoeveel procent van dit verkeer op andere wegvakken terug te zien is.

Ruim een derde van het verkeer dat de Nieuweweg bij de Maatlanden inrijdt, rijdt de weg helemaal af tot aan de Heerestraat. Het grootste deel van dit verkeer heeft een bestemming in het centrum of aan de oostkant van Roden.

Een klein deel van het verkeer kan gezien worden als doorgaand verkeer ten opzichte van het de kern van Roden. Dit is het verkeer dat doorrijdt richting de Groningerstraat (10%), Mensingheweg (5%) en in mindere mate de Kanaalstraat (3%). In totaal komt 4% van het verkeer dat ter hoogte van de Maatlanden de Nieuweweg oprijdt, via het Oosteinde uit op het kruispunt met de N372.

Dit is het verkeer dat de mogelijkheid heeft om een route te nemen via de Maatlanden en de N372, maar desondanks een route door het centrum van Roden neemt. Hoewel deze route korter is en dus logisch lijkt, is het niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat bestemmingsverkeer zich doorgaans beter aan de verkeersregels houdt dan doorgaand verkeer.

Resultaat selected-link analyse Nieuweweg



Ongevallen

Tussen 2015 en 2024 zijn op de Nieuweweg, inclusief de parallelweg en het fietspad, in totaal 24^[1] ongevallen geregistreerd. Bij deze ongevallen waren 45 personen betrokken, van wie twaalf gewond zijn geraakt. Eén ongeval had een dodelijke afloop: bij een botsing op het kruispunt van de Nieuweweg met de Westerstraat en het Zuiderveld kwam een inzittende van een personenauto om het leven.

Bij de geregistreerde ongevallen zijn in totaal twaalf mensen gewond geraakt, van wie zes als fietser aan het verkeer deelnamen. Daarmee vormen fietsers de helft van het totale aantal gewonden.

Vervoerwijze	Betrokkenen	Gewonden	Overleden
Bestelauto	3	0	0
Bromfiets+	4	2	0
E-bike	2	1	0
Fiets	11	6	0
Personenauto	24	2	1
Voetganger	1	1	0

In de analyse is ook gekeken naar de aard van de ongevallen. Het merendeel betrof flankongevallen, wat erop wijst dat veel van de ongevallen op kruispunten plaatsvinden. In twee gevallen kon de aard van het ongeval niet worden vastgesteld. Daarnaast zijn twee frontale ongevallen geregistreerd. Eén daarvan resulteerde in zowel een gewonde als het eerdergenoemde dodelijke slachtoffer, beide waren betrokken bij hetzelfde ongeval waarbij twee auto's frontaal met elkaar in botsing kwamen.

^[1] 1 ongeval (5/10/2020) is dubbel geregistreerd in ViaStat. Deze dubbele registratie is verwijderd uit deze analyse.

Omschrijving	Ongevallen	Gewonden	Overleden
Flank	13	7	0
Frontaal	3	1	1
Kop/staart	1	0	0
Los voorwerp	1	0	0
Onbekend	3	2	0
Vast voorwerp	1	0	0
Voetganger	1	1	0
Geparkeerd voertuig	1	0	0

Alle fietsongevallen die hebben plaatsgevonden en waarbij iemand gewond is geraakt, betreffen flankongevallen of zijn geregistreerd met een onbekende aard. Van de ongevallen in de categorie onbekend heeft één plaats gevonden op een wegvak en één op een kruispunt van de Nieuweweg met de Westerstraat. Bij beide ongevallen is een fietser gewond geraakt.

Uit de ongevallenregistratie blijkt verder dat bij meerdere incidenten sprake was van een verkeersovertreding. In alle gevallen betrof dit het niet verlenen van voorrang, hetzij bij verkeersbord B6, hetzij bij het uitrijden vanaf een uitrit. Dit is in ieder geval bij de beide (letsel-)ongevallen op het kruispunt Nijlandspark - Scheepstrastraat en op het kruispunt met de Boskamp het geval.



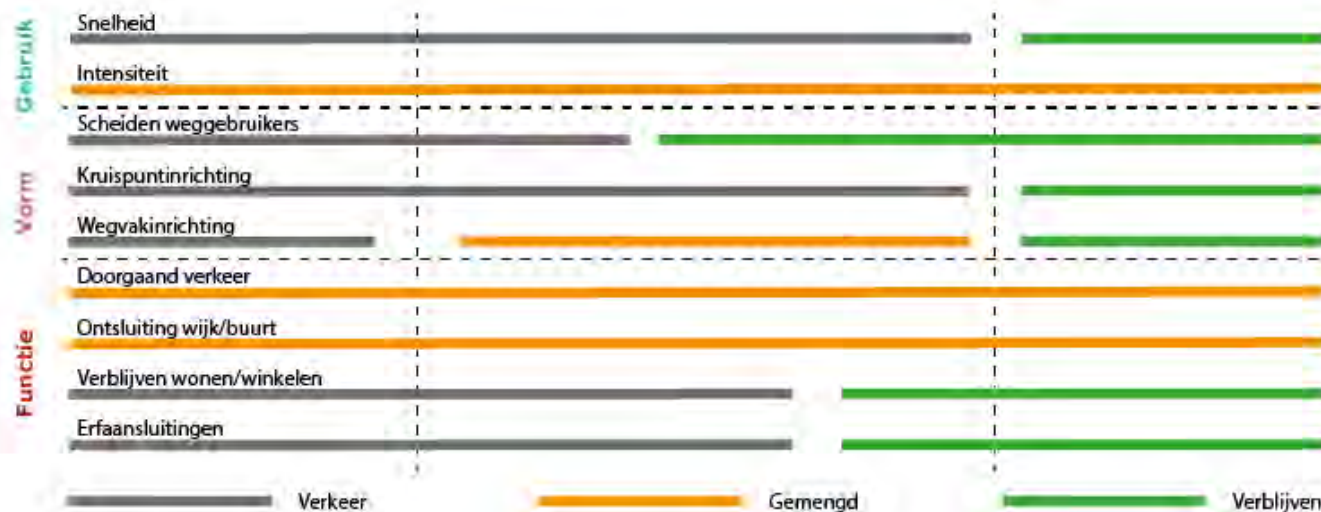
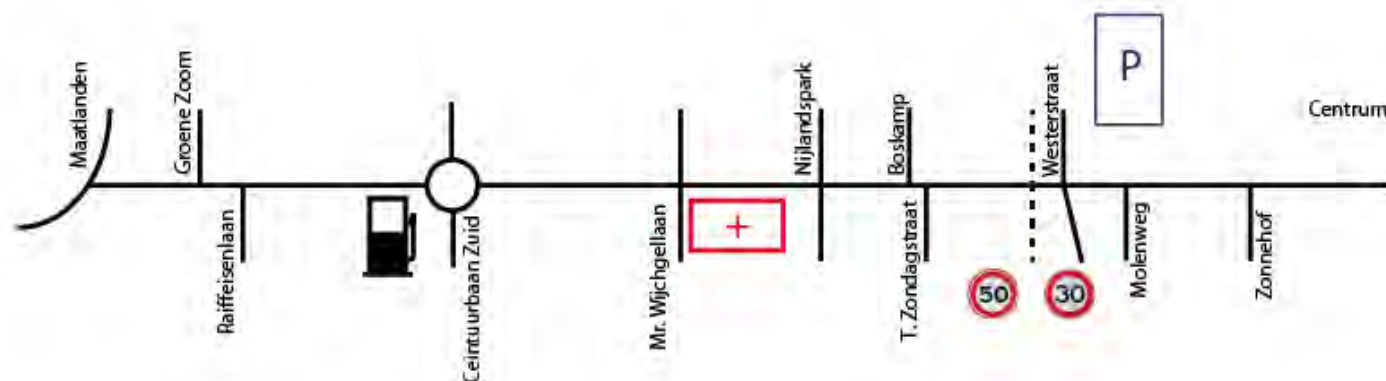
Kruispunt Westerstraat - Nieuweweg - Zuiderveld



Overzicht ongevallen Nieuweweg 2014 - 2024



Basiskkenmerken Nieuweweg



Basiskkenmerken Nieuweweg

De basiskkenmerken voor een veilig en logisch ingericht wegennetwerk volgen uit het landelijk verkeersveiligheidsbeleid 'Duurzaam Veilig'. Binnen dit beleid wordt uitgegaan van een categorisering in verschillende wegtypen, waarbij ieder wegtype zijn eigen functie in het netwerk, een eigen vorm en bijbehorend gebruik heeft. Ieder wegtype beschikt over eigen voor de weggebruiker herkenbare inrichtingselementen waaruit men het gewenste verkeersgedrag en de te verwachten andere weggebruikers kan afleiden.

In de afbeelding hiernaast is een overzicht gegeven in hoeverre de inrichting (vorm) en de functie op de Nieuweweg overeenkomen met het gebruik. Daarbij is onderscheid gemaakt in een verkeersfunctie, behorende bij een 50 km/uur gebiedsontsluitingsweg en de verblijfsfunctie, behorende bij een 30 km/uur erftoegangsweg. Op veel aspecten is de Nieuweweg niet goed te categoriseren en is sprake van een gemengde functie, vorm of gebruik.

Voor weggebruikers is het wenselijk dat de overgang van de ene naar de andere categorie helder is. Dan is duidelijk waar het verkeersgedrag aangepast moet worden. Op de Nieuweweg is op veel aspecten sprake van een onduidelijke overgang. Bovendien verschilt de locatie van die overgang tussen de verschillende aspecten.



Informatieavond 3 oktober 2023

Op 3 oktober is een eerste informatieavond gehouden waarbij naar schatting 60 personen aanwezig waren. Tijdens deze avond is eerst de verkeerskundige verkenning gepresenteerd en daarna kort ingegaan op mogelijke oplossingsrichtingen. Een groot deel van de avond is besteed aan het in gesprek gaan met bewoners en andere belanghebbenden over de problematiek die zij ervaren. De bewoners zijn actief bevraagd naar hun mening over de mogelijke oplossingsrichtingen. Ook is gelegenheid gegeven om aandachtspunten mee te geven die behandeld kunnen worden bij het opstellen van het verkeerskundig ontwerp.

Naast de ongevallen die min of meer de aanleiding vormen voor het starten van het ontwerptraject, is het dilemma van de onbalans tussen functie, vorm en gebruik gepresenteerd. Samen met de aanwezigen is ingegaan op de wijze waarop die onbalans verholpen kan worden. Daarbij zijn drie oplossingsrichtingen voor het gedeelte tussen de Mr. Wijchgellaan en de Westerstraat voorgelegd; het inrichten als GOW, het inrichten als ETW of het toepassen van een gemengd profiel. Daarbij zijn de voor- en nadelen op hoofdlijnen voorgelegd.

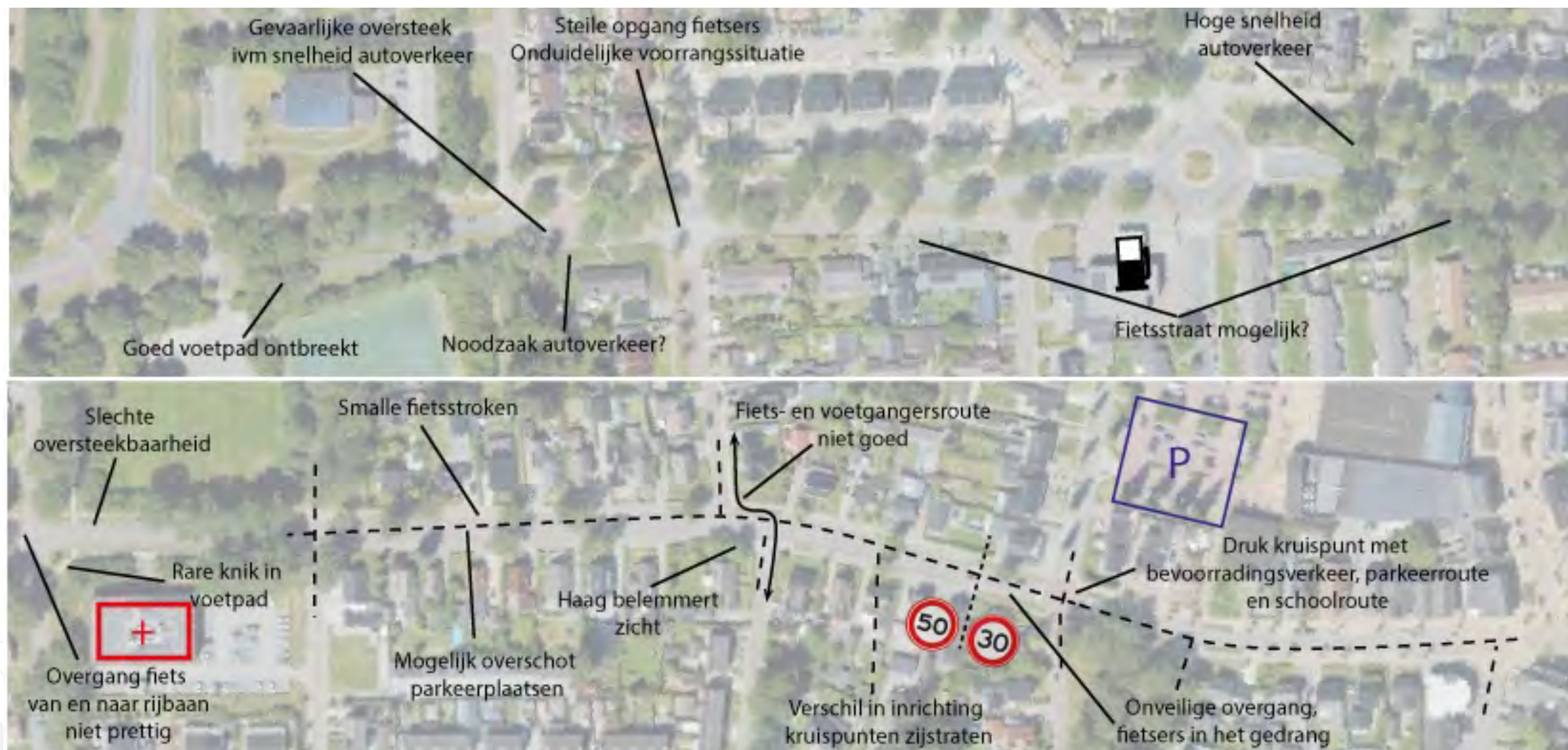
In de afbeelding op de volgende pagina zijn de opmerkingen en aandachtspunten die tijdens de informatieavond zijn meegegeven over de huidige situatie weergegeven. Op de pagina daarna zijn voor de volledigheid de opmerkingen uit het proces uit 2018 ook opgenomen.



Impressie informatieavond 3 oktober 2023



Overzicht opmerkingen informatieavond oktober 2023



Overzicht knelpunten uit ontwerpproces 2018



Oplossingsrichtingen

Op basis van de uitgevoerde analyse is gezocht naar een gerichte aanpak voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Nieuweweg. De meeste onduidelijkheid en daarmee verkeersonveiligheid, wordt veroorzaakt doordat vorm, functie en gebruik op de weg niet met elkaar in overeenstemming zijn. De uiteindelijke maatregelen zullen zich moeten richten om deze drie aspecten meer met elkaar in harmonie te laten zijn.

Nieuweweg in drie delen

Gedurende de inventarisatie, de analyse en de gesprekken met stakeholders kwam duidelijk naar voren dat de Nieuweweg uit verschillende delen met verschillende karakters bestaat. De begrenzing van de verschillende delen is echter niet geheel duidelijk, verschillende elementen die beschouwd zijn geven verschillende overgangspunten. Dit is goed te zien in de afbeelding op pagina 26. Om de doelstellingen te behalen en de verkeersveiligheid op de Nieuweweg te verbeteren is het wenselijk om de verkeersveiligheidsprincipes van ieder wegvak en kruispunt duidelijker te maken.

Hiertoe hanteren we de uitgangspunten van Duurzaam Veilig waarbij een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de functies 'verkeer' en 'verblijven'. We streven ernaar om het beeld dat naar voren kwam in de analyse met de wisselende karakteristieken voor 'vorm', 'functie' en 'gebruik' te transformeren naar een meer uniform beeld met duidelijke overgangen.

Duidelijk is dat het eerste deel in ieder geval het deel tussen het kruispunt met de Maatlanden en de rotonde met de Ceintuurbaan Zuid omvat. Op dit gedeelte is het verkeerskarakter het sterkst aanwezig, de weg is hier gericht op het afwikkelen van verkeer. In het oosten van het plangebied is het deel tussen de Westerstraat en het Zonnehof ook duidelijk onderscheidend van het wegvak ten westen van de Westerstraat. Dit gedeelte kenmerkt zich duidelijk als verblijfsgebied en behoort bij het centrum van Roden.

Voor het tussenliggende deel geldt dat het niet duidelijk gekarakteriseerd kan worden als verblijfs- of verkeersgebied. Duidelijk is wel dat op dit gedeelte in het oosten meer karakteristieken van een verblijfsgebied voorkomen en dat het westelijke deel meer een verkeerskarakter ademt. Een duidelijk overgangspunt is echter niet herkenbaar.

Op basis van deze constatering is besloten om voor het verkeerskundig ontwerp de Nieuweweg te beschouwen in drie delen. Verkeerskundig is het wenselijk om overgangen in toegestane snelheid duidelijk aan te geven. Dit zodat weggebruikers het gewenste gedrag op de juiste locaties toepassen. Een onderdeel van de opgave in het ontwerp is dan ook het creëren van twee duidelijke en logische overgangen tussen de drie delen.

Principes verkeersfunctie

Het westelijke gedeelte van de Nieuweweg behoudt de verkeersfunctie. De weg blijft gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. De huidige inrichting sluit goed aan op de uitgangspunten voor dit wegtype. De ontwerpstudie richt zich op het versterken van deze principes.

De scheiding van verkeerssoorten blijft behouden. De huidige parallelstructuur biedt de mogelijkheid voor een veilige en vlotte afwikkeling van het fietsverkeer. Op de parallelweg aan de zuidzijde wordt bestemmingsverkeer verzameld en op een geconcentreerde locatie naar de hoofdrijbaan gebracht. Hierdoor blijft het aantal kruispunten en oversteekplaatsen over de hoofdrijbaan beperkt.

In het ontwerptraject worden de mogelijkheden onderzocht om het aantal kruispunten en oversteekmogelijkheden verder te beperken. Daarbij geldt dat gezocht wordt naar oplossingen om juist op deze locaties, waar uitwisseling van verkeerssoorten en –stromen plaatsvindt, de snelheid te matigen en de oversteekbaarheid te bevorderen.

In het ontwerp zullen geen uitritten worden toegevoegd en wordt geen parkeergelegenheid langs de hoofdrijbaan aangelegd. Vanuit de fietsstructuur en daarmee de hoeveelheid fietsers wordt de toepassing van een fietsstraatinrichting op de parallelweg onderzocht.

In de afbeelding hiernaast wordt het principeprofiel van de verkeersfunctie weergegeven.

Principeprofiel Nieuweweg deel Maatlanden – Ceintuurbaan Zuid



Principes mix-functie

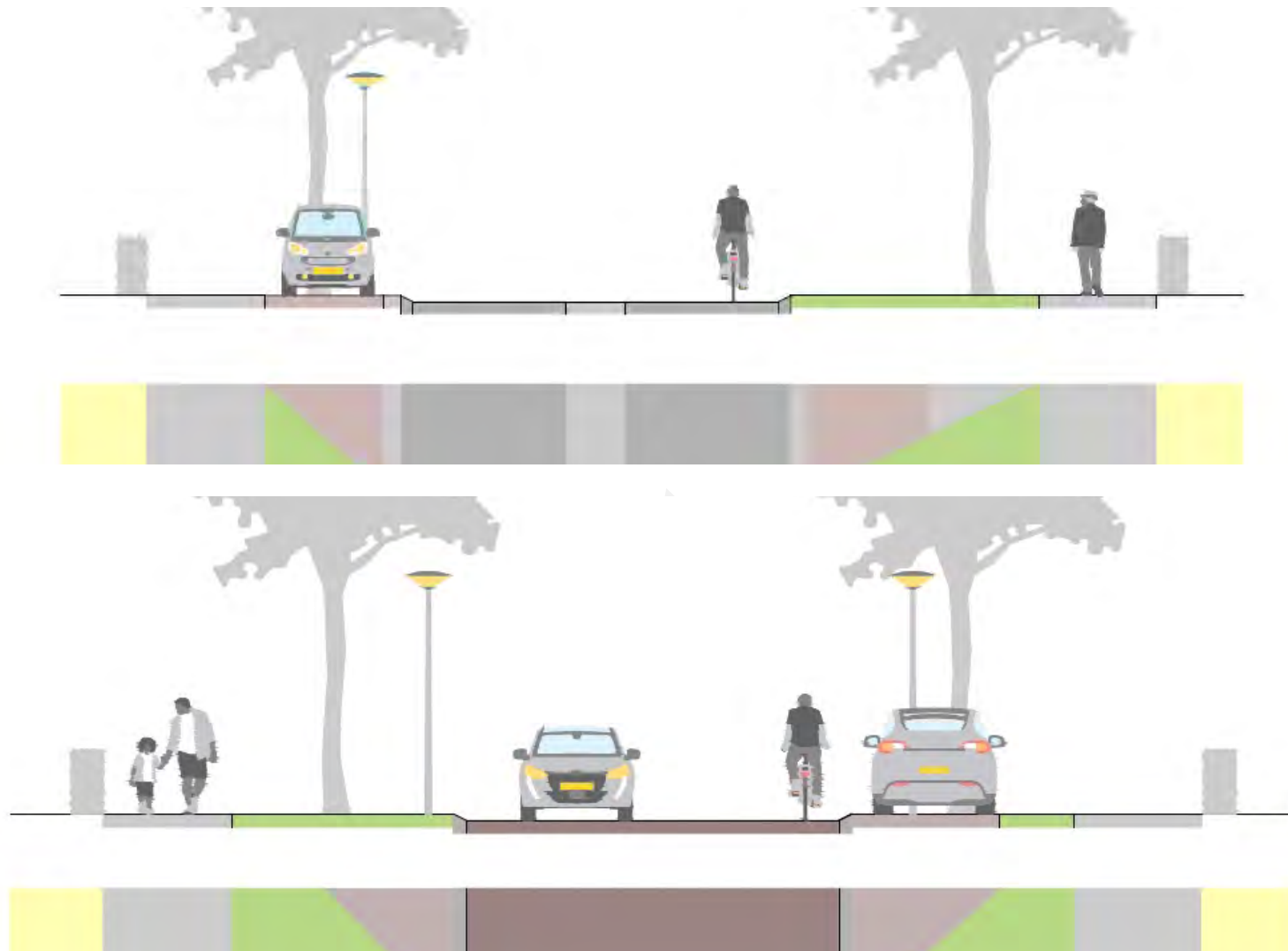
Zoals eerder onderbouwd is een verblijfsuitstraling voor dit gedeelte het uitgangspunt. Daarbij wordt een maximumsnelheid van 30 km/uur ingesteld. De rijbaanbreedte wordt versmald van ruim 8,00 naar circa 6,20 meter. De gekozen rijbaanbreedte is breder dan het ideale profiel voor een erftoegangsweg. Gezien de aanwezigheid van vrachtverkeer, onder andere in verband met de ligging ten opzichte van het centrum, wordt het wenselijk geacht om voor een wat breder profiel te kiezen.

Fietsverkeer maakt gebruik van dezelfde rijbaan als gemotoriseerd verkeer. Voor voetgangers is een breed trottoir aan weerszijden van de weg beschikbaar. Binnen een verblijfsgebied dient uitwisseling op zowel kruispunten als wegvakken mogelijk te zijn. Het is dan ook mogelijk om langs de hoofdrijbaan te parkeren in een parkeerstrook. Uitritten van woningen en bedrijven worden rechtstreeks aangesloten op de rijbaan.

Kruispunten zijn gelijkwaardig en worden bij voorkeur zo compact mogelijk. Dit draagt bij aan de overzichtelijkheid en de oversteekbaarheid. Indien nodig wordt op de kruispunten rekening gehouden met voldoende breedte voor vrachtverkeer en de Rodermarkt-parade. Waar mogelijk worden kruispuntvlakken geaccentueerd en ter hoogte van kruispunten worden snelheidsremmende maatregelen genomen.

Binnen het ontwerpproces wordt een inrichting gezocht waarbij fietsers bij voorkeur een prominente positie krijgen. In de afbeelding hiernaast wordt een principeprofiel voor het middelste gedeelte van de Nieuweweg weergegeven.

Mogelijke principeprofielen Nieuweweg deel Ceintuurbaan Zuid - Westerstraat



Principes verblijfsfunctie

Ook voor het meest oostelijke deel van de Nieuweweg is het uitgangspunt de verblijfsfunctie, overeenkomstig met de huidige situatie. De maximumsnelheid van 30 km/uur blijft behouden. Als basis wordt de huidige breedte van de bestaande rijbaan aangehouden, dit is 6,00 meter. Daarbij maken gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer gebruik van dezelfde rijbaan. Voor voetgangers is een breed trottoir beschikbaar.

Binnen een verblijfsgebied is uitwisseling op zowel kruispunten als wegvakken toegestaan en mogelijk. Het is dan ook mogelijk om te parkeren langs de hoofdrijbaan. Uitritten van woningen en bedrijven worden rechtstreeks aangesloten op de rijbaan. Kruispunten zijn gelijkwaardig en bij voorkeur zo compact mogelijk. De compacte kruispunten dragen bij aan de overzichtelijkheid en de oversteekbaarheid.

Gereedchapskist centrumontwikkeling

Ten opzichte van het middelste deel van de Nieuweweg worden de inrichting en omgeving verbijzonderd. Dit deel van de Nieuweweg wordt gezien als onderdeel van het centrum van Roden. Het is dan ook de wens om dit deel overeenkomstig de rest van het centrum in te richten conform de principes uit de Gereedchapskist centrumontwikkeling.

Principeprofiel Nieuweweg deel Westerstraat – Zonnehof



Bepalen begrenzing deelgebieden

Voor deze ontwerpstudie wordt de Nieuweweg opgedeeld in drie verschillende weggedeelten, elk met een eigen karakter en functie. In de huidige situatie begint de Nieuweweg aan de oostzijde als een verblijfsgebied. Dit gebied loopt door tot aan het kruispunt met de Westerstraat, waar de 30 km-zone eindigt. Vanaf dat punt krijgt de weg een gemengd karakter, waarin de verblijfs- en verkeersfunctie samenkomen. Verder richting het westen verandert de Nieuweweg geleidelijk in een weg die voornamelijk een verkeersfunctie heeft, met een bijpassende uitstraling.

Zoals toegelicht wordt in het ontwerp op het middengedeelte ook de nadruk gelegd op de verblijfsfunctie, wat leidt tot een snelheidsregime van 30 km/uur. Op de grens van het weggedeelte met het gemengde karakter en het gedeelte waarin met name de verkeersfunctie belangrijk is, ontstaat dus de overgang van 30 naar 50 km/uur.

Een belangrijk aandachtspunt binnen het ontwerp is het vaststellen van deze locatie en het ter plaatse creëren van een duidelijke en herkenbare overgang. In de huidige situatie ontbreekt een dergelijke overgang, wat ten koste gaat van de leesbaarheid van de weg en mogelijk deels een oorzaak is voor de verkeersonveiligheid op de Nieuweweg.

Van belang is dat de overgang herkenbaar moet zijn in zowel de inrichting van de weg als in de omliggende omgeving, zodat het gewenste verkeersgedrag vanzelfsprekend wordt. Een overgang nabij een kruispunt is daarbij het meest effectief. Het creëert duidelijke segmenten met elk een eigen verkeersregime en maakt

de overgang visueel én functioneel overtuigend. Bovendien biedt een kruispunt vaak praktische mogelijkheden om fietsers veilig van een vrijliggend fietspad naar de rijbaan te geleiden. Een overgang die halverwege een wegvak ligt, zonder directe aanleiding in de infrastructuur, wordt als minder logisch ervaren. Daarom is het raadzaam om de overgang te koppelen aan een kruispunt.

Op basis hiervan zijn drie locaties mogelijk voor een overgang op de Nieuweweg;

- ◀ Direct ten oosten van het kruispunt met de Mr. H. Scheepstrastraat.
- ◀ Direct ten oosten van het kruispunt met de Mr. Wijchgellaan.
- ◀ Direct ten oosten van de rotonde met de Ceintuurbaan Zuid.

Hoewel qua omgevingskarakteristieken het verblijfsgebied het meest herkenbaar wordt ter hoogte van de Mr. H. Scheepstrastraat, valt deze locatie wegens technische redenen af. Dit zou namelijk vragen om het verlengen van de structuur met vrijliggende fietsvoorzieningen of parallelwegen tot en met dit kruispunt. Hoewel fysiek gezien deze ruimte beschikbaar is, vraagt dit onder meer om het kappen van meerdere bomen en valt daarmee een deel van de laanstructuur weg. Tevens wordt voorzien dat de inrichting van een goede overgang, met name voor het fietsverkeer, op deze locatie niet de meest veilige optie is.

De tweede mogelijke locatie ligt ter hoogte van de Mr. Wijchgellaan. Dit kruispunt is momenteel de locatie waar fietsers vanaf de parallelstructuur de hoofdrijbaan op worden geleid. Deze

overgang wordt op dit moment door met name fietsers als onveilig ervaren. Dit komt mede doordat fietsers de parallelweg aan de zuidzijde in twee richtingen gebruiken en daarom op deze locatie schuin de Nieuweweg oversteken. Daarnaast is het wegvak tussen de Mr. Wijchgellaan en de Mr. H. Scheepstrastraat niet direct herkenbaar als verblijfsgebied door de beperkte hoeveelheid bebouwing in het Nijlandspark.

Dit kan ook gezegd worden voor het wegvak tussen de rotonde en de Mr. Wijchgellaan. De bebouwing is hier gevestigd aan de parallelwegen. Een sterk punt van deze locatie is echter juist de aanwezigheid van de rotonde. Deze kruispuntvorm remt de snelheid van het verkeer en geeft van nature goede mogelijkheden om fietsers veilig naar de andere zijde van de rijbaan te geleiden.

Bovendien is dit de enige locatie waar weggebruikers de mogelijkheid hebben om bewust te kiezen voor het volgen van een verkeersroute, in plaats van een verblijfsgebied in te rijden. Bij de andere kruispunten zijn namelijk drie van de vier takken de toegang tot een verblijfsgebied, waardoor het vervolgen van een route naar een andere weg met een verkeersfunctie daar niet mogelijk is. De rotonde biedt de mogelijkheid om zowel te kiezen voor het volgen van de Ceintuurbaan Zuid als ook terug te keren richting de Maatlanden.

Hoewel de omgevingskenmerken nabij de rotonde niet direct wijzen op een verblijfsgebied, biedt deze locatie op veel andere punten duidelijke voordelen ten opzichte van de andere locaties. Deze locatie is dan ook gekozen als plek voor de overgang van 50 km/uur naar 30 km/uur.



Resumé

In het netwerk van Roden is en blijft het logisch om het deel tussen de Maatlanden en de Ceintuurbaan Zuid op 50 km/uur te houden, zo sluiten de wegen met een verkeersfunctie op elkaar aan. De verkeersfunctie is al aanwezig in het huidige wegbeeld en zal dan ook behouden blijven.

Bij het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/uur ter hoogte van de rotonde met de Ceintuurbaan Zuid komt de overgang nabij de Westerstraat automatisch te vervallen. De 30 km-zone wordt verruimd. Toch blijft in enige mate sprake van een overgang ter hoogte van het

kruispunt Westerstraat. In verkeerskundige zin is niet zozeer sprake van een andere functie, maar vanuit stedenbouwkundig perspectief is het wenselijk om dit gedeelte een andere uitstraling te geven. Zodoende wordt de centrumfunctie benadrukt en sluit het aan op de rest van het centrum van Roden. Het gedeelte ten oosten van de Westerstraat wordt in die zin dan ook behandeld als een separaat deel.

In onderstaande afbeelding is weergegeven welke snelheidsprincipes worden aangehouden voor het verkeerskundig ontwerp voor de Nieuweweg.



Overzicht snelheids- en inrichtingsprincipes ontwerp Nieuweweg

6

Ontwerp

Ontwerpproces

Op basis van de oplossingsrichtingen is een verkeerskundig ontwerp opgesteld en is het uiteindelijke maatregelenpakket samengesteld. De eerste stap in het ontwerpproces is het opstellen van een schetsontwerp (SO). Dit schetsontwerp is besproken met verschillende vakdisciplines binnen de gemeente, waaronder de groen en wegbeheer. Het vroegtijdig aanhaken van deze vakdisciplines om zodoende een integraal ontwerp op te stellen, zorgt ervoor dat voorgestelde maatregelen uiteindelijk ook daadwerkelijk haalbaar en technisch uitvoerbaar zijn.

Het schetsontwerp is tevens gedeeld en besproken met een aantal externe stakeholders. Zo is overleg gevoerd met de zakenkring Roden, de Fietzersbond, Vereniging Volksvermaak Roden, Toegankelijk Noordenveld, aanwonenden en de veiligheidsregio Drenthe.

Op basis van de input van de betreffende vakdisciplines en de externe stakeholders is het schetsontwerp vervolgens uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp (VO). Dit ontwerp is gepresenteerd op een inloopavond op 26 februari 2024 in de hal van het gemeentehuis in Roden. De opgehaalde informatie op deze avond heeft geleid tot een klein aantal aanpassingen en verbeteringen in het ontwerp en zodoende is het definitief ontwerp tot stand gekomen.

In dit hoofdstuk wordt per wegdeel een toelichting gegeven op het ontwerp en de maatregelen die beoogd zijn om de verkeersveiligheid op de Nieuweweg te verbeteren. Dit wordt gedaan op basis van de drie delen van de Nieuweweg, omdat de maatregelen op elk weggedeelte in samenhang met elkaar moeten worden beschouwd.

Voor twee locaties langs de Nieuweweg is een nadere studie gemaakt met verschillende subvarianten. Dit betreft de parallelstructuur tussen de Ceintuurbaan Zuid en de Mr. Wijchgellaan en het parkeren op het gedeelte tussen de Mr. H. Scheepstrastraat en de Westerstraat.

Voor de parallelstructuur is een overleg georganiseerd met diverse vakdisciplines van de gemeente waarbij integraal een keuze is gemaakt voor de uiteindelijke oplossing. Voor het parkeren tussen de Mr. H. Scheepstrastraat en de Westerstraat is op 24 juni 2025 voor direct aanwonenden een extra inloopbijeenkomst georganiseerd. Hierin is de voorkeursvariant gepresenteerd die over het algemeen goed ontvangen is. Aan de hand van de gegeven feedback op deze avond zijn nog kleine verbeteringen aan het ontwerp doorgevoerd.

In de bijlage van dit rapport is het verkeerskundig definitief ontwerp toegevoegd, waarin de voorkeursvariant is opgenomen. De andere overwogen varianten worden beschreven in deze rapportage.



Maatlanden – Ceintuurbaan Zuid

Het westelijke gedeelte van de Nieuweweg behoudt de verkeersfunctie. De huidige inrichting sluit al goed aan op de uitgangspunten voor het wegtype gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Met behulp van een aantal ingrepen wordt gepoogd de verkeersveiligheid op dit gedeelte te verbeteren en daarnaast het comfort voor fietsers te verbeteren.

Wegindeling – standaard wegprofiel

Voor het traject tussen de Maatlanden en de Ceintuurbaan Zuid wordt de huidige weginrichting op de hoofdrijbaan behouden. Dit sluit in grote mate aan op de richtlijnen die gelden voor een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Op de hoofdrijbaan wordt enkel de onderbroken asstreep vervangen voor een doorgetrokken asstreep.

Het profiel van de Nieuweweg wordt met name gewijzigd in de parallelstructuur. Daar worden op structuurniveau wijzigingen aangebracht.

Oversteekbaarheid langzaam verkeer – kruispunt Groene Zoom

De huidige ligging van de fietsoversteek tussen de kruispunten met de Groene Zoom en de Raiffeisenlaan wordt als onlogisch ervaren. Het sluit niet logisch aan op het fietspad langs de hockeyvelden en in de huidige situatie liggen praktisch gezien drie kruispunten binnen 100 meter van elkaar. In het verleden hebben zich op deze oversteek meerder ongevallen voorgedaan.

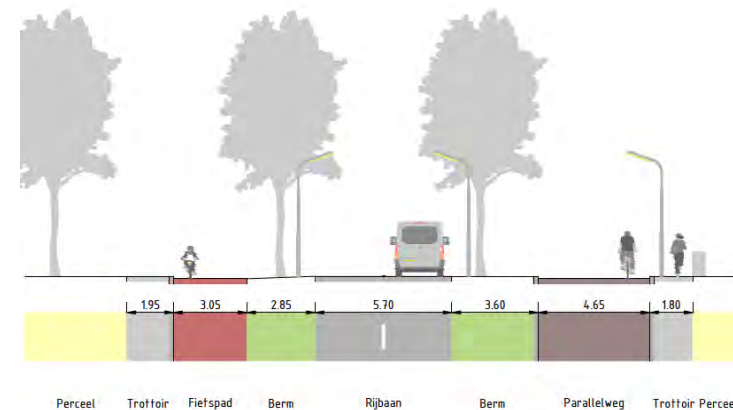
Om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren en de verkeersveiligheid te bevorderen, wordt daarom een nieuwe doorsteek gerealiseerd ter hoogte van het kruispunt. Hiervoor zal het plateau worden verlengd, terwijl de bestaande oversteek wordt opgeheven.

Onderzocht is of het toevoegen van een middenberm de oversteek verder zou kunnen vergemakkelijken. Hoewel dit in eerste instantie een logisch hulpmiddel lijkt, blijkt uit het onderzoek dat een middenberm in deze situatie niet wenselijk is. De aanleg ervan zou leiden tot een aanzienlijke verbreding van het wegprofiel. Niet alleen neemt de middengeleider zelf ruimte in beslag, maar ook de rijstroken ernaast zouden verbreed moeten worden om vrachtverkeer veilig te kunnen laten passeren. Bovendien zou de inpassing van een middengeleider een grote impact hebben op de bestaande bomen en de karakteristieke laanstructuur. Tot slot zou het zicht tussen fietsers en automobilisten verslechteren door de noodzakelijke slinger in de weg, in combinatie met de bomen in de tussenberm.

Kruispunt Raiffeisenlaan

Om de voorrangssituatie voor fietsers te verduidelijken, wordt het rode asfalt van het fietspad doorgetrokken over de inritconstructie op het kruispunt met de Raiffeisenlaan, tot aan de parallelweg. De inritblokken op de fietsroute komen te vervallen. Aan de zijden van de hoofdrijbaan en de Raiffeisenlaan blijven de inritblokken echter behouden. Dit is noodzakelijk om te voldoen aan het zogenoemde 'constructiecriterium' en draagt bovendien bij aan snelheidsbeperking van gemotoriseerd verkeer.

Dwarsprofiel Nieuweweg t.h.v. nr. 32 (huidige situatie)



Dwarsprofiel Nieuweweg t.h.v. nr. 32 (nieuwe situatie)

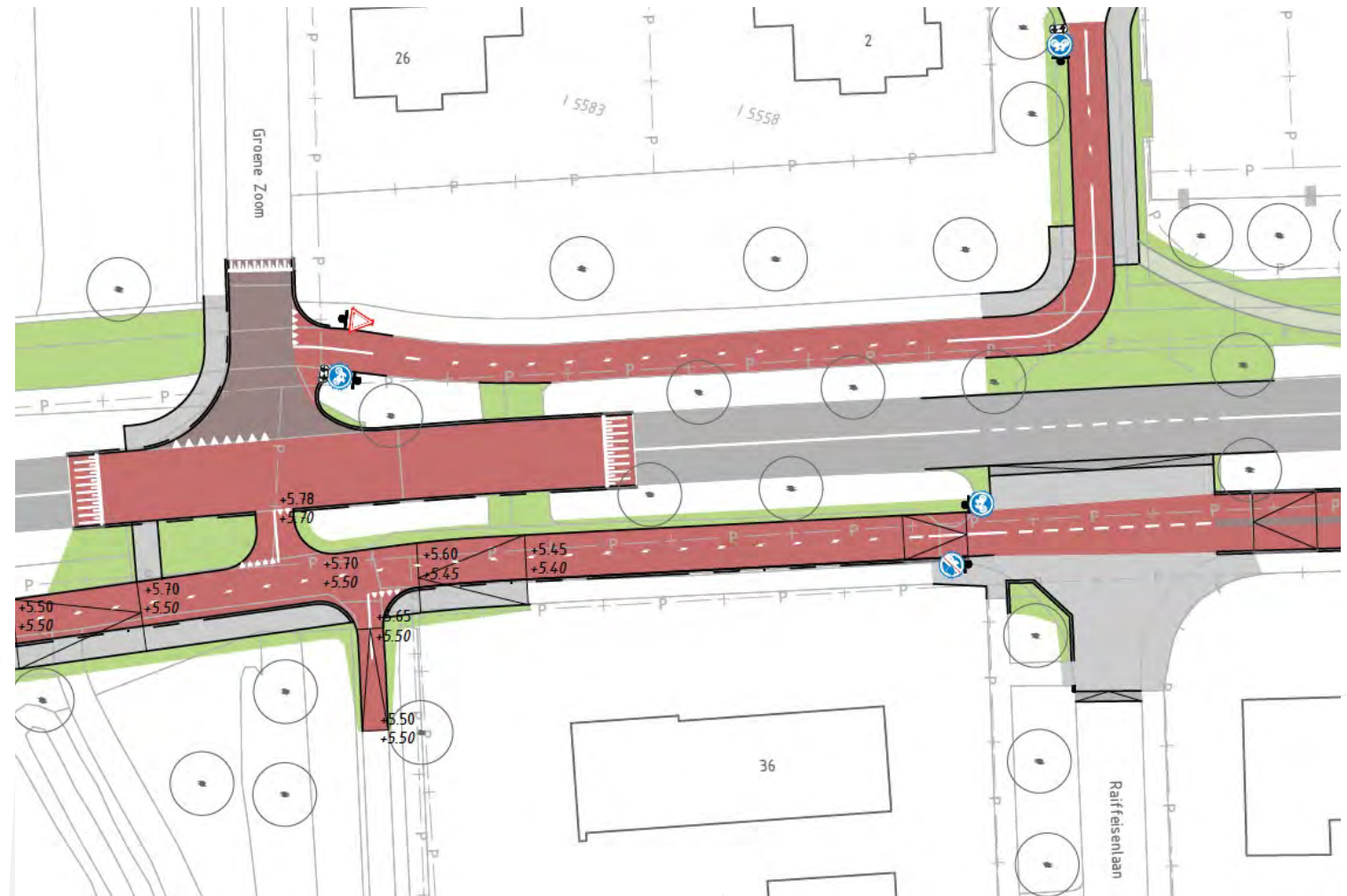


Oversteekbaarheid langzaam verkeer – overige locaties

Door het verwijderen van de inritconstructie aan de zijde van de Dreesdestraat komt de huidige oversteek bij de Raiffeisenlaan te vervallen. Het aanleggen van een nieuw plateau op deze locatie is niet wenselijk vanwege het risico op trillingshinder. Hierdoor kan op dit punt geen veilige oversteek voor langzaam verkeer worden gegarandeerd. Fietzers worden daarom verwezen naar de oversteek bij de Groene Zoom, waar de situatie wordt aangepast om een veilige passage te waarborgen.

Ook de voetgangersdoorsteek ter hoogte van het Henri Dunantplantsoen wordt verwijderd. Op deze locatie kan de veiligheid onvoldoende worden gegarandeerd, terwijl de alternatieve route via de rotonde slechts een beperkte omloop betekent.

Overzicht ontwerp ter hoogte van Groene Zoom



Wijziging fiets- en voetgangersstructuur

In het verkeerskundig ontwerp wordt een aanpassing van de fiets- en voetgangersstructuur langs de Nieuweweg tussen de Maatlanden en de Ceintuurbaan Zuid voorgesteld. Hieraan liggen meerdere overwegingen ten grondslag.

Een belangrijk punt is het terugdringen van het ongewenste fietsverkeer tegen de rijrichting in, met name vanaf de Groene Zoom en Dreesdestraat richting de rotonde bij de Ceintuurbaan Zuid. Dit zorgt regelmatig voor verkeersonveilige situaties. Het fietspad tussen de Groene Zoom en de Dreesdestraat blijkt dit gedrag juist te faciliteren, wat in strijd is met het doel om dit soort verkeersonveilige situaties te ontmoedigen. De vraag is in hoeverre het mogelijk is om met behoud van de bestaande structuur (bovenste afbeelding) dergelijke situaties te voorkomen.

Een andere optie is weergegeven op de onderste afbeelding. De doorgaande fietsroute aan de noordzijde van de Nieuweweg is komen te vervallen. Hiermee wordt voorkomen dat fietsers tegen de richting in fietsen en zo gevaarlijke situaties ontstaan. Tussen het kruispunt Groene Zoom en de Dreesdestraat blijft een tweerichtingenfietspad behouden. Zo kunnen fietsers via de nieuwe oversteek die beide straten en achterliggende gebieden bereiken. Een gevolg van deze structuurwijziging is dat fietsers die vanuit het centrum richting Groene Zoom willen, de Nieuweweg op meerdere punten moeten oversteken en vaker dan voorheen. In het ontwerp worden de oversteekvoorzieningen echter ook verbeterd waardoor het oversteken prettiger en veiliger is dan voorheen.

Situatie bij behoud bestaande fietsstructuur



Situatie bij wijziging fietsstructuur



Essentieel onderdeel in deze aanpak is dat wordt ingezet op het verbeteren van de kwaliteit van de fietsroute aan de zuidzijde van de Nieuweweg. Door het fietspad te verbreden en de parallelweg in te richten als fietsstraat is die route veiliger en aantrekkelijker voor fietsers.

Tussen Maatlanden en de Groene Zoom worden het fiets- en voetpad aan de noordzijde verwijderd. Ook tussen de Dreesdestraat en de Ceintuurbaan Zuid is het noordelijke fietspad vervallen. Op de locatie van het voormalige fietspad wordt een meanderend voetpad in halfverharding aangelegd, bedoeld als onderdeel van een aantrekkelijke wandelroute door de wijk tussen de Dreesdestraat en de Wijnbergstraat.

Aan de zuidzijde van de Nieuweweg, tussen de Raiffeisenlaan en de Stinsenweg wordt het bestaande fietspad verbreed tot 3,5 meter, zodat het voldoet aan de gemeentelijke richtlijnen voor een hoofd fietsroute. Daarbij wordt het stuk doodlopende parallelweg voor autoverkeer ter hoogte van huisnummer 36 omgevormd tot een fietspad.

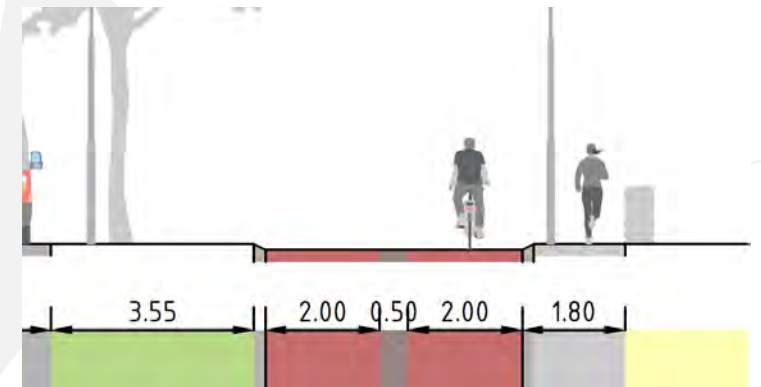
Het naastgelegen halfverharde voetpad tussen de Raiffeisenlaan en de Stinsenweg is vervangen door een verhard voetpad. Specifiek op het traject tussen Maatlanden en de tennisvereniging is een nieuw voetpad direct naast het fietspad gerealiseerd, waarmee ook de sociale veiligheid van voetgangers gewaarborgd blijft. Op één locatie, waar het pad tussen twee bomen ligt, moet in de verdere uitwerking nog worden bepaald of plaatselijk versmalling tot minimaal 0,90 meter noodzakelijk is.

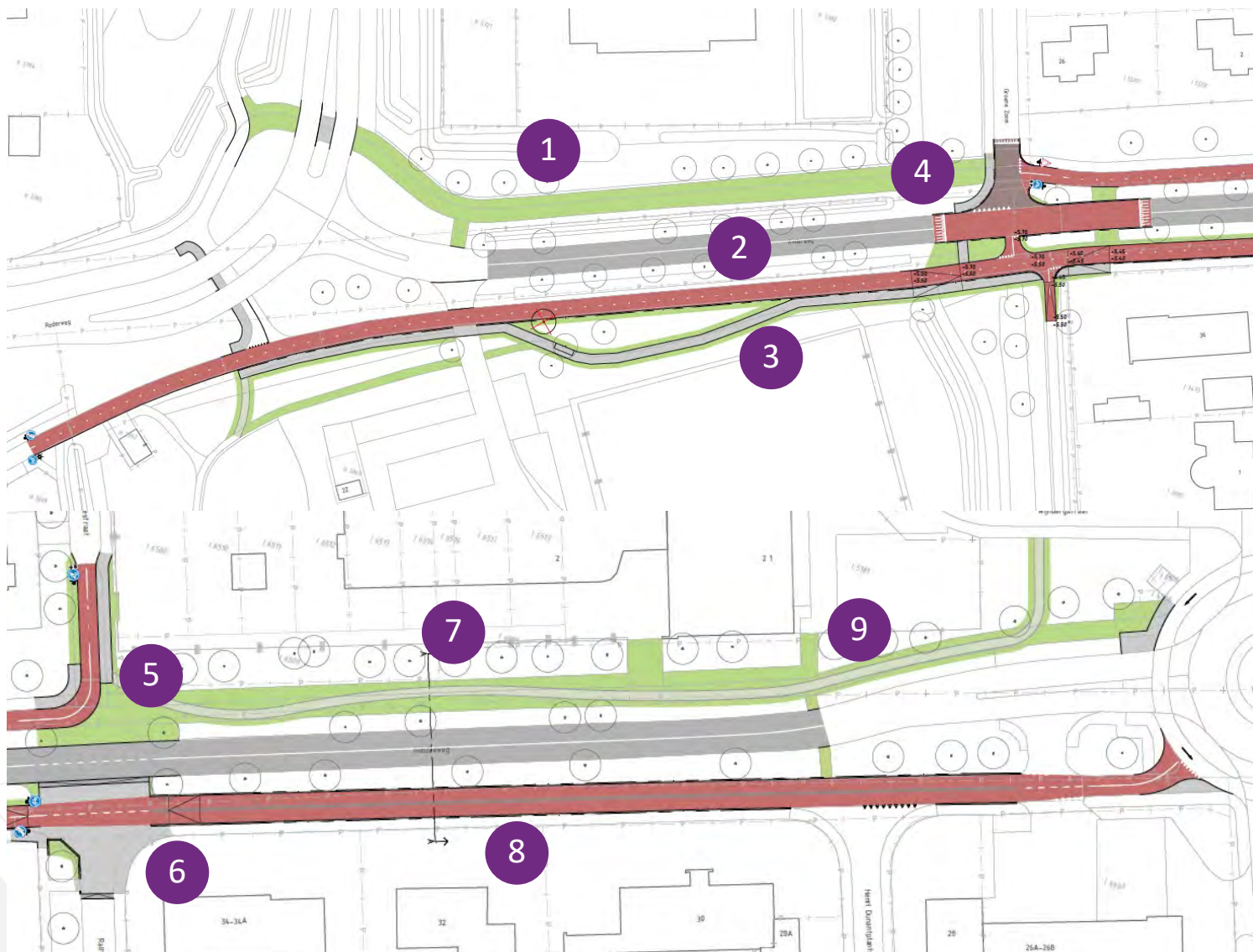
Overzicht Nieuweweg t.h.v. hockeyvereniging



Een belangrijk element van de wijziging in de fietsstructuur is de parallelweg tussen de Raiffeisenlaan en de Ceintuurbaan Zuid. Deze wordt ingericht als fietsstraat, met rijladers in rood asfalt. Deze inrichting maakt het voor automobilisten duidelijk dat zij zich op een fietsroute bevinden. De breedte van de fietsstraat is gelijk aan de oorspronkelijke rijbaan, met een visuele middenstrook van 0,50 meter voor extra herkenbaarheid. Daarnaast wordt de parallelweg op beide kruispunten (Raiffeisenlaan en Henri Dunantplantsoen) in de voorrang gelegd. De fietsstraat inrichting zorgt voor een forse verbetering van het fietscomfort op dit gedeelte. Een impressie van de inrichting is hiernaast weergegeven.

Dwarsprofiel fietsstraat Nieuweweg





Samenvatting wegvak Maatlanden tot Ceintuurbaan Zuid

De volgende maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren:

1. Wijzigen fiets- en voetgangersstructuur langs de Nieuweweg; vervallen doorgaande fietsroute aan noordzijde.
2. Rijbaanindeling: doorgetrokken asstreep in plaats van onderbroken asstreep.
3. Verbreden tweerichtingenfietspad aan zuidzijde en realiseren trottoir.
4. Opheffen fietsoversteek nabij Groene Zoom en combineren met kruispunt Groene Zoom – Nieuweweg. Kruispuntvlak op rood geaccentueerd plateau aanbrengen.
5. Opheffen aansluiting Dreesdestraat – Nieuweweg, realiseren nieuwe fietsverbinding.
6. Wijzigen inritconstructie op kruispunt Raiffeisenlaan – Nieuweweg.
7. Realiseren nieuw voetpad, meanderend langs noordzijde Nieuweweg.
8. Realiseren fietsstraat op Parallelweg tussen Raiffeisenlaan en rotonde met Ceintuurbaan Zuid.
9. Opheffen voetgangersoversteek ter hoogte van Henri Dunantplantsoen.



Ceintuurbaan Zuid - Westerstraat

Wegindeling – standaard dwarsprofiel

Voor het traject tussen de Ceintuurbaan Zuid en de Westerstraat is een nieuwe weginrichting voorzien die is afgestemd op zowel verkeersveiligheid als ruimtelijke kwaliteit. De rijbaan krijgt een totale breedte van 6,20 meter en is bedoeld voor gemengd gebruik door fiets- en autoverkeer. Deze breedte is iets ruimer dan gebruikelijk voor een erftoegangsweg, wat samenhangt met de noodzaak om bevoorradend verkeer goed te kunnen laten passeren en ruimte te bieden voor een visuele middenstrook.

De rijbaan wordt visueel in tweeën gedeeld door een middenstrook van één meter breed. Deze middenstrook zorgt ervoor dat de relatief brede rijloper optisch wordt opgebroken in kleinere delen, waardoor de weg minder uitnodigt tot hard rijden. Aan weerszijden van deze middenstrook ontstaan twee rijlopers van elk 2,60 meter breed. Die breedte maakt het duidelijk dat auto's en fietsen niet naast elkaar op één rijloper passen. Wanneer een automobilist een fietser wil inhalen, kan dat wel door tijdelijk uit te wijken via de middenstrook en, indien nodig en beschikbaar, de tegenoverliggende rijloper.

Voetgangers behouden de beschikking over trottoirs aan beide zijden van de weg. Gezien de looproutes, het aantal woningen, de hoeveelheid verkeer en de aanwezige parkeerplaatsen is het behoud van deze voetpaden een logische en wenselijke keuze.

De versmalling van de rijbaan naar 6,20 meter betekent een belangrijke verbetering voor de verkeersveiligheid. Waar nu nog 9,00 meter beschikbaar is voor gemengd verkeer, wordt met de nieuwe inrichting de snelheid van autoverkeer beter beheersbaar en de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer aanzienlijk verbeterd.

Een bijkomend voordeel van de versmalde rijbaan is dat er ruimte vrijkomt voor groene bermen met bomen. Deze vergroening draagt bij aan het tegengaan van hittestress en verbetert de waterhuishouding door een afname van verharde oppervlakken.

Kruispunten

Passend bij 30km/uur worden de kruispunten tussen de Ceintuurbaan Zuid en de Westerstraat gelijkwaardige kruispunten: aan bestuurders komende uit een straat van rechts moet voorrang worden verleend. De huidige voorrangsregelingen en inritconstructies vervallen daardoor. Verkeer op de Nieuweweg moet dus veel meer rekening houden met verkeer vanuit andere richtingen.

Om de gelijkwaardigheid van de kruispunten te benadrukken wordt ervoor gekozen om de kruispuntvlakken in een uniforme kleur uit te voeren. Het donker roodpaarse asfalt dat in het centrum wordt gebruikt contrasteert mooi met het grijze asfalt op de rechtstanden. De gelijkwaardigheid wordt verder ondersteund met visuele drempelmarkering op alle takken.

Dwarsprofiel Nieuweweg t.h.v. Gezondheidscentrum (nieuwe situatie)



Dwarsprofiel Nieuweweg t.h.v. nr. 18 (nieuwe situatie)



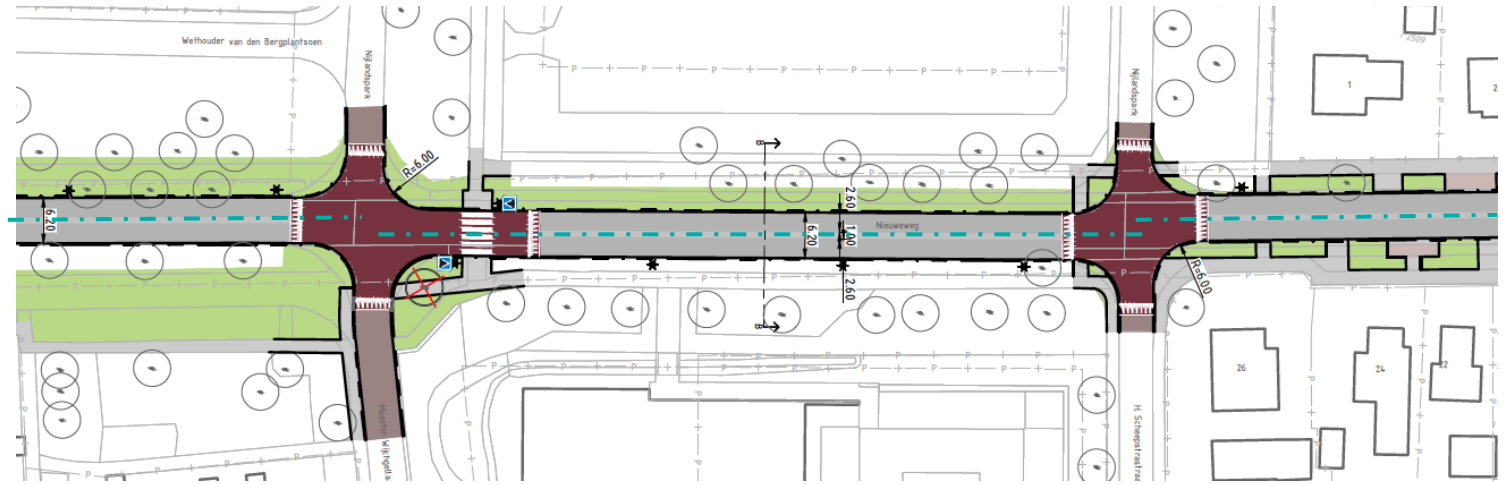
In een ideale situatie zouden fysieke plateau's worden aangebracht waarmee de snelheid wordt geremd. Fysieke plateau's zijn niet wenselijk met het oog op mogelijke trillinghinder bij woningen die dicht op de kruispunten staan. Om het verkeer fysiek af te remmen worden op twee kruispunten wegasverspringingen toegepast. De as van de Nieuweweg wordt op de kruispunten met de Mr. Wijchgellaan en de Mr. H. Scheepstrastraat enigszins verschoven. Deze 'slinger' in de weg is visueel belangrijk voor het onderbreken van lange rechtstanden in het wegbeeld. Op de andere kruispunten zijn vanwege aanwezige bochten de wegasverspringingen niet nodig en soms ook niet goed inpasbaar.

Uitzicht kruispunt Nieuweweg - T. Zondagstraat

In het voortraject is meermaals aangegeven dat het uitzicht op het kruispunt met de T. Zondagstraat niet goed is. Hierdoor ontstaan gevaarlijke situaties. De beperking van het uitzicht wordt veroorzaakt door twee elementen. De eerste is dat de Nieuweweg ter hoogte van het kruispunt een bocht maakt en de tweede is dat de rijbaan dicht langs de perceelafschieding ligt.

De nieuwe, smallere rijbaanindeling geeft de mogelijkheid om de kant van de rijbaan richting het noorden op te schuiven. Daarmee wordt ook het kruispuntvlak opgeschoven en wordt het voor weggebruikers mogelijk om verder op te rijden vanuit de T. Zondagstraat. Zo kunnen bestuurders om de perceelafschieding heen kijken over de Nieuweweg en verbeterd het uitzicht ter plekke.

Verbeelding verspringen as Nieuweweg

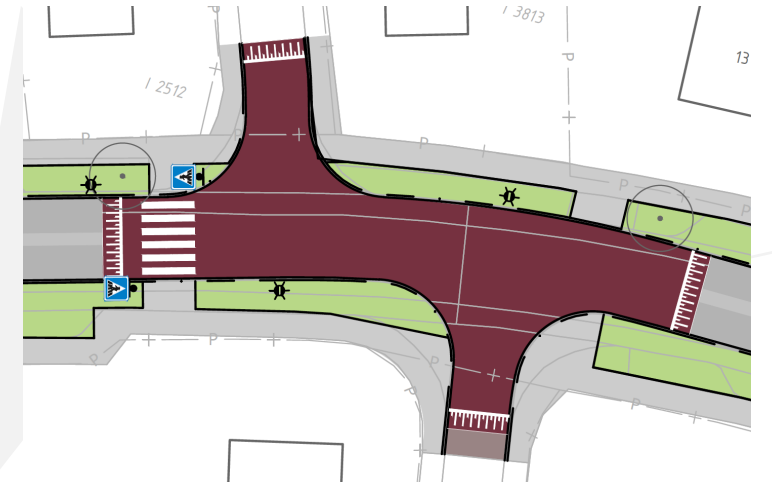


Voetgangsoversteekplaatsen

Op twee locaties langs de Nieuweweg worden voetgangsoversteekplaatsen (VOP) aangelegd. Door middel van zebramarkering en bebording wordt de voorrang voor voetgangers geregeld, wat de oversteekbaarheid van de weg aanzienlijk verbetert. Dit wordt gedaan op de volgende locaties, om de volgende redenen:

- ▲ Nabij het gezondheidscentrum, bij het kruispunt met de Mr. Wijchgellaan om de looproute naar het gezondheidscentrum te bevorderen.
- ▲ Op de route tussen Zuidenveld en de Westerstraat, een belangrijke schoolroute.

Overzicht kruispuutoplossing Nieuweweg – T. Zondagstraat



Overgang fietser van en naar de rijbaan

In aansluiting op het streven naar een eenduidig en herkenbaar wegbeeld is ervoor gekozen om de overgang van fietsverkeer van en naar de rijbaan te situeren ter hoogte van de grens van de 30 km-zone, vlakbij de rotonde. Deze locatie is zowel logisch als veilig gekozen en sluit goed aan bij de gewenste verkeersstructuur.

Bij het ontwerpen van de overgang zijn verschillende varianten onderzocht, waaronder geen opvangfietspad, een kort opvangfietspad en een langere variant. Uiteindelijk is gekozen voor de oplossing zoals weergegeven in de afbeelding hiernaast, waarin fietsers tijdig worden afgevangen. Dit voorkomt dat zij geneigd zijn een ongewenste en onveilige route linksom de rotonde te nemen. Tegelijkertijd is bewust níet gekozen voor een langer opvangfietspad, omdat dit niet past bij de gewenste uitstraling van het wegvak en de duidelijke overgang tussen weggedeeltes met fietsers op de rijbaan en vrijliggende fietspaden zou vertroebelen.

De aansluiting van het opvangfietspad op de rotonde is in de nieuwe situatie bewust scherper afgebogen dan voorheen. Dit is in lijn met de wens van de gemeente om het zogenoemde 'spookfietsen' — het tegen de richting in rijden — zo veel mogelijk te ontmoedigen. Voor deze aanpassing moet één boom worden verwijderd.

Om de doorgaande fietsroute veilig en overzichtelijk te houden, wordt de verbinding tussen de rotonde en de parallelweg afgesloten. Deze afsluiting is nodig omdat het huidige samenvoegpunt met de hoofdrijbaan ongunstig en onveilig is voor

doorgaand fietsverkeer. Bovendien zou, als deze verbinding behouden blijft, de ongewenste tegenrichtingsroute aantrekkelijk blijven. Door deze aanpassing wordt de verkeersveiligheid en de duidelijkheid voor alle weggebruikers vergroot.

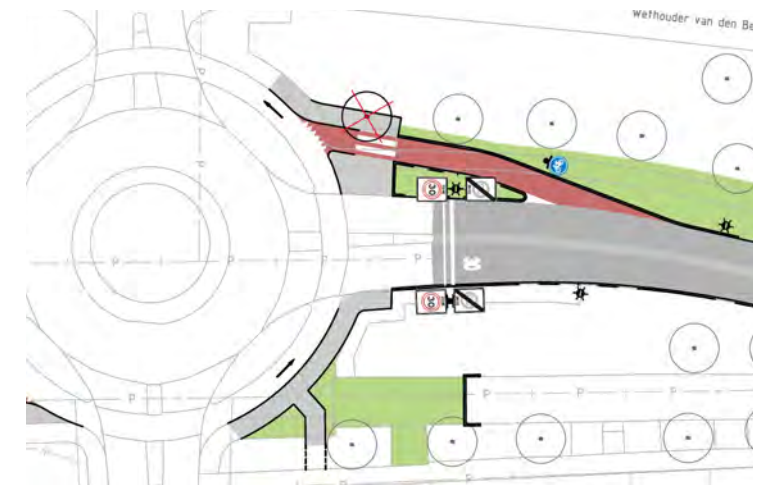
Parallelstructuur Rozenhof en Mr. Wijchgellaan

Zoals eerder aangegeven, is het ongewenst dat de parallelwegen aan de zuidzijde gebruikt worden door doorgaand fietsverkeer. Deze wegen sluiten bovendien slecht aan bij het karakter van een 30 km-zone. Het wegbeeld oogt te druk en legt de nadruk op de verkeersfunctie, wat vooral geldt voor de zuidelijke parallelweg ter hoogte van de Rozenhof. Een knelpunt dat veel is meegegeven door aanwonenden en andere belanghebbenden is dat veel fietsers komende uit het centrum schuin over het kruispunt met de Mr. Wijchgellaan rijden richting de parallelweg. Dit is een relatief risicovolle manoeuvre.

Om bovengenoemde te verbeteren is gekeken naar alternatieve inrichtingen voor de parallelstructuur. Daarbij zijn op hoofdlijnen vier verschillende inrichtingen beschouwd;

- ▶ Parallelweg blijft behouden en wordt een fietsstraat.
- ▶ Parallelweg blijft behouden maar de doorsteek voor fietsers naar de rotonde wordt opgeheven. De parallelweg is gericht op ontsluiting van de woningen.
- ▶ Parallelweg wordt in zijn geheel opgeheven. Woningen worden met uitritten ontsloten op de hoofdrijbaan en parkeerplaatsen worden langs de hoofdrijbaan gerealiseerd.

Overzicht overgang fietser naar rijbaan



- ▶ Parallelweg tussen Rozenhof en Mr. Wijchgellaan wordt opgeheven, tussen Ceintuurbaan Zuid en Rozenhof blijft deze behouden maar fietsdoorsteek wordt verwijderd. Rozenhof wordt direct aangesloten op de hoofdrijbaan.

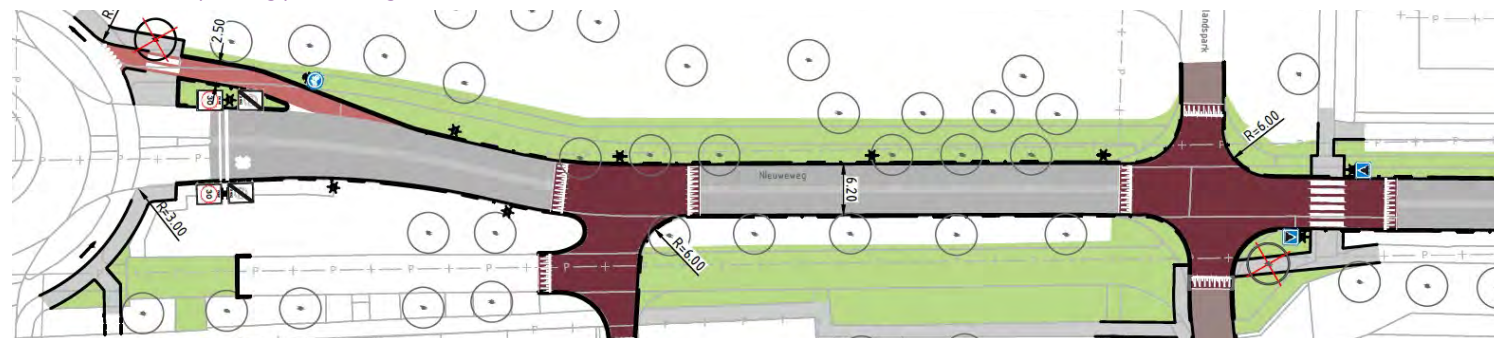
De verschillende varianten zijn intern besproken met de verschillende betrokken vakdisciplines. Ook tijdens een informatieavond zijn de verschillende opties voorgelegd aan de aanwonenden van de Nieuweweg. Op basis van de verschillende inzichten is gekomen tot een voorkeursvariant.

Voorkeursvariant

De voorkeur ligt bij een variant waarbij een doorsteek tussen de Rozenhof en de Nieuweweg wordt gerealiseerd. Hierdoor is de parallelroute tot aan de Mr. Wijchgellaan niet langer noodzakelijk voor de ontsluiting van de Rozenhof. Zoals eerder benoemd, wordt de parallelweg tussen de rotonde en de Rozenhof bovendien afgesloten voor fietsverkeer, waardoor deze ook voor hen doodlopend wordt. Door de omgeving van de rotonde te vergroenen, wordt het straatbeeld rustiger en sluit het beter aan bij de uitstraling van een 30 km-zone. De woningen tussen de Ceintuurbaan Zuid en de Rozenhof blijven via het resterende deel van de parallelweg bereikbaar maar de doorgaande route voor fietsverkeer wordt dus opgeheven.

Voor het deel van de parallelweg tussen de Rozenhof en de Mr. Wijchgellaan zijn nog twee varianten verkend. Eén mogelijkheid is om deze parallelweg, inclusief de aangrenzende parkeerplaatsen, volledig op te heffen. Deze keuze sluit het beste aan bij de beoogde uitstraling van een 30 km-zone en biedt voordelen op het gebied van klimaatadaptatie. Minder verharding draagt bij aan het tegengaan van hittestress en verbetert de waterhuishouding, terwijl vergroening het leefmilieu versterkt. Vanuit stedenbouwkundig perspectief is het opheffen van deze parallelstructuur echter minder wenselijk, omdat de huidige structuur goed aansluit bij het stedelijke karakter van de omgeving. Binnen deze optie zouden de parkeerplaatsen komen te verdwijnen en zouden deze indien nodig gecompenseerd kunnen worden aan de Mr. Wijchgellaan. Deze optie is binnen de voorkeursvariant opgenomen.

Voorkeursvariant oplossing parallelweg



Een tweede optie binnen deze voorkeursvariant was om het betreffende deel van de parallelweg doodlopend te maken. Hoewel dit verkeerskundig en klimatologisch gezien een minder optimale oplossing is, biedt het stedenbouwkundig gezien een aantrekkelijker alternatief dan volledige opheffing. Dit geldt met name voor eventuele toekomstige ontwikkeling van het gebied tussen de Ceintuurbaan Zuid en de Mr. Wijchgellaan. Binnen deze variant is gekozen voor een aansluiting aan de zijde van de Mr. Wijchgellaan. Dit levert de meeste ruimte op voor groeninrichting en draagt bij aan een meer verblijfsgerichte uitstraling ter hoogte van het kruispunt met de Rozenhof.

Gezien dit een mindere optimale oplossing biedt voor wat betreft de vakgebieden verkeer, wegenonderhoud en groenbeheer en de daarbij horende doelstellingen is niet gekozen voor deze variant. Daarbij wordt overwogen dat de stedenbouwkundige voorkeuren met name betrekking hebben op de potentie voor toekomstige ontwikkeling van deze locatie. Dit is afhankelijk van de uiteindelijke planvorming voor dit gebied.

Om te bepalen of de parkeercapaciteit die verloren gaat bij het verwijderen van de dertien parkeervakken langs de parallelweg elders gecompenseerd moet worden, is een parkeeronderzoek uitgevoerd. Hierin is bepaald welk type gebruiker (bezoeker, bewoner, werkende) op welk moment van de dag gebruikmaken van de parkeervakken.

Uit dit onderzoek blijkt dat de bezetting 's nachts laag is, wat erop wijst dat deze parkeervakken weinig door omwonenden worden gebruikt. Verder wordt duidelijk dat een groot deel van de geparkeerde voertuigen er overdag langere tijd staan. Van de 10 voertuigen die om 9:00 uur geparkeerd stonden, stonden er vijf om 11:00 uur én om 14:00 uur nog steeds. Aannemelijk is dat deze auto's van mensen zijn die in de omgeving werken.

Uit het onderzoek blijkt dat in de omgeving, namelijk aan de Mr. Wijchgellaan voldoende restcapaciteit beschikbaar is voor deze voertuigen. Dus er ontstaan geen parkeerproblemen als deze parkeervakken niet gecompenseerd worden.

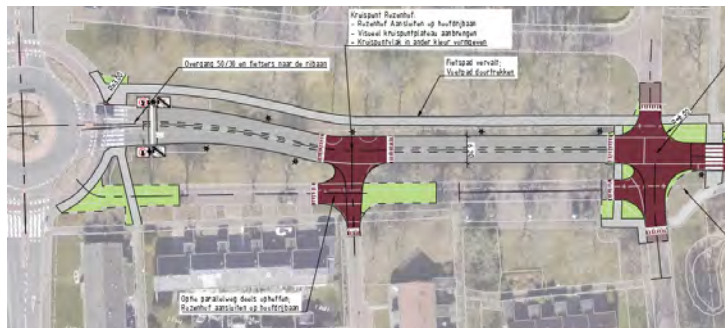
Onderzochte alternatieven

Een van de alternatieve varianten was een situatie waarbij de parallelweg geheel wordt opgeheven en de ontsluiting en parkeervoorzieningen van de woningen direct op de Nieuweweg worden aangesloten. De gedachte achter deze variant was dat daarmee de 30 km/uur inrichting voor de hoofdrijbaan meer benadrukt werd. Deze oplossing bleek echter te leiden tot een aanzienlijke toename van verhard oppervlak, onder andere door lange inritten door het groen. Bovendien zou deze inrichting leiden tot een minder natuurlijke opzet van de openbare ruimte. Ook de inpassing van parkeerplaatsen zou ten koste gaan van bestaande bomen.

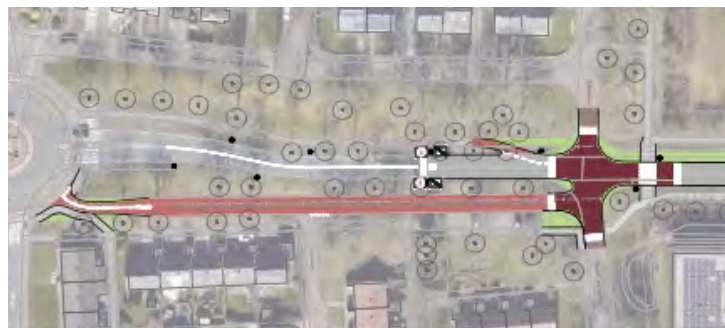
Een ander alternatief was om min of meer de huidige situatie te behouden, waarbij fietsers op het kruispunt met de Mr. Wijchgellaan kunnen uitwisselen. De parallelweg zou dan ingericht worden als fietsstraat, aansluitend op het deel ten westen van de rotonde. Bij het realiseren van een fietsstraat zou het echter minder logisch zijn om ook het fietspad aan de noordzijde van de rijbaan te behouden. De moeilijke oversteekbeweging voor fietsers vanuit het centrum op het kruispunt Mr. Wijchgellaan blijft hierbij in stand. Bovendien is de combinatie van de uitritten met een fietsstraat niet optimaal. Deze variant gaf geen verbetering ten opzichte van de huidige situatie en is daarom ook niet gekozen.

Een andere beschouwde variant was een variant waarbij de doorsteek tussen de rotonde en de parallelweg werd opgeheven en een kruispunt Nieuweweg – Rozenhof wordt gerealiseerd.

Variant knippen parallelweg



Variant fietsstraat



Hiermee wordt bereikt dat fietsers geen gebruik meer maken van de parallelweg maar op de hoofdrijbaan terecht komen. Echter blijft de parallelstructuur in principe behouden en dus ook de 'verkeerskundige' uitstraling van het gebied. Op andere vakgebieden werd in deze variant weinig winst behaald. De voorkeursvariant biedt meer voordelen.

Variant opheffen parallelweg



Variant met kruispunt Rozenhof opheffen doorsteek



Disclaimer

De exacte invulling van het gedeelte tussen de Mr. Wijchgellaan en de Rozenhof moet nog nader bepaald worden. Dit is mede afhankelijk van de technische (on)mogelijkheden in de ondergrondse infrastructuur; riolering en andere kabels en leidingen.

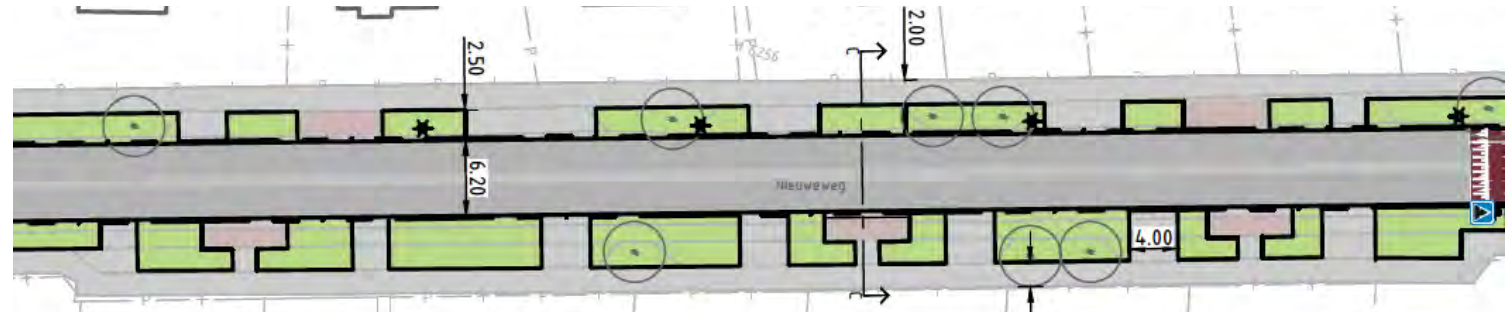
Parkeren H. Scheepstrastraat – Westerstraat

Tussen de Mr. H. Scheepstrastraat en de Westerstraat bevinden zich aan beide zijden van de rijbaan langspaarkeervakken. Gedurende het onderzoek is meermaals gebleken dat deze langspaarkeervakken weinig gebruikt worden om te parkeren. Vanuit het perspectief van een aantrekkelijk wegbeeld, snelheidsbeheersing, klimaatbestendig ontwerp en ruimtelijke kwaliteit rijst de vraag in hoeverre het behouden van de bestaande parkeercapaciteit noodzakelijk is binnen het nieuwe ontwerp. In de huidige situatie is binnen de aanwezige parkeerstroken ruimte voor meer dan 25 voertuigen.

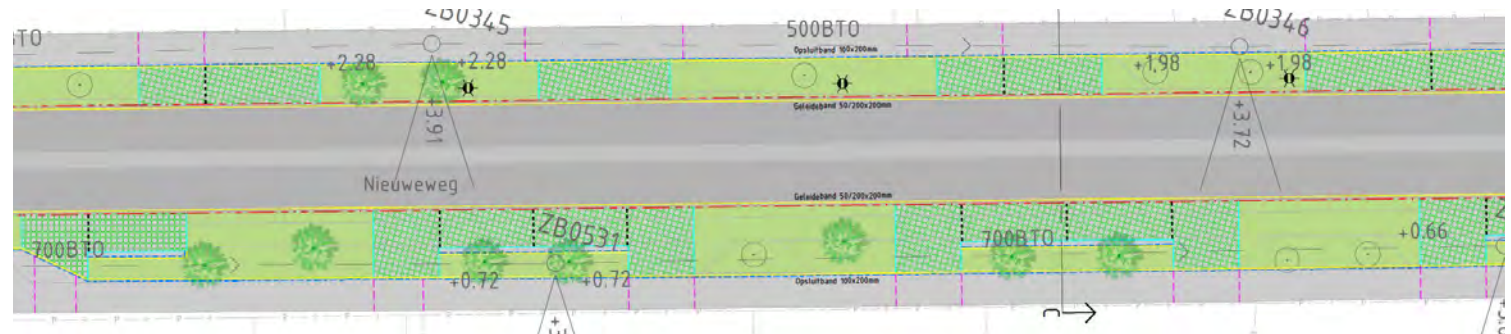
Op dit moment ligt er een ontwerp dat als basis uitgaat van het aantal parkeerplaatsen dat volgens de geldende parkeernormen vereist is. Daarbij is gerekend met een norm van 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoekers, aangezien alle woningen in dit deel van de straat beschikken over parkeergelegenheid op eigen terrein. Dit ontwerp maakt goed inzichtelijk hoeveel ruimte beschikbaar komt voor vergroening. Binnen deze variant zijn negen parkeerplaatsen opgenomen, waarmee een aanzienlijke hoeveelheid ruimte vrijkomt voor de toevoeging van groen. Dit aantal is relatief gezien nog steeds ruim, aangezien in principe zeven parkeerplaatsen benodigd zijn conform de parkeernorm.

Tijdens informatieavonden gaven bewoners echter aan dat zij de parkeerstrook ook gebruiken om op een veilige manier hun inrit te kunnen in- en uitrijden. In principe zou dit, gezien het type weg en de verkeersintensiteit, niet noodzakelijk hoeven zijn; de rijbaan is breed genoeg om dergelijke manoeuvres zelfstandig mogelijk te maken.

Overzicht parkeeroplossing minimaal parkeren



Overzicht parkeeroplossing voorkeursvariant



Met oog voor de praktische ervaring van bewoners is een aangepaste tussenvariant ontwikkeld.

In deze tussenvariant is uitgegaan van voldoende manoeuvreerruimte bij elke inrit. Eerst is vastgesteld hoeveel ruimte hiervoor per locatie nodig is. Vervolgens is gekeken hoeveel ruimte resteert en hoe deze het beste kan worden verdeeld tussen extra parkeerplaatsen en vergroening. Praktisch leidt dit tot een ontwerp waarbij veel parkeerplaatsen aansluiten op een uitrit,

waardoor de parkeerplaatsen ook gebruikt kunnen worden om te manoeuvreren. Deze benadering heeft geleid tot een ontwerp met zestien parkeerplaatsen, waarmee enerzijds tegemoet wordt gekomen aan de wensen van bewoners en anderzijds ruimte blijft voor de toevoeging van groen en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. De extra groenruimte wordt gebruikt om de laanstructuur te versterken, dus nieuwe bomen (verschillende soorten) toe te voegen en verder lage beplanting toe te voegen.



Inloopbijeenkomst 24 juni

Op 24 juni 2025 is een inloopbijeenkomst georganiseerd, specifiek voor bewoners van het gedeelte tussen de Mr. H. Scheepstrastraat en de Westerstraat. De inloopbijeenkomst had als doel de bewoners te informeren over de gekozen voorkeursvariant, met aandacht voor de voor de inrichting van de parkeerplaatsen, uitritten en groenstructuur op dit gedeelte.

De gepresenteerde voorkeursvariant werd over het algemeen positief ontvangen. Daarbij stelden aanwonenden een klein aantal wijzigingen voor, onder ander over het niet plaatsen van bomen op de hoek Nieuweweg - De meest genoemde suggestie betrof de vormgeving van de uitritten. In de ontwerptekening was sprake van inritten van vier meter breed over de volledige lengte. Bewoners hebben de suggestie gedaan om hier een schuine zijde aan toe te voegen, waarmee het in- en uitdraaien van de oprit vergemakkelijkt word.

Uitwerking aansluiting uitrit

Het beleid van de gemeente Noordenveld schrijft voor dat een uitrit een maximale breedte van vier meter mag hebben. Het realiseren van een uitrit met schuine hoeken zoals door aanwonenden wordt voorgesteld heeft consequenties voor de totale breedte van de uitrit. Door schuine hoeken toe te passen wordt de uitrit juist smaller.

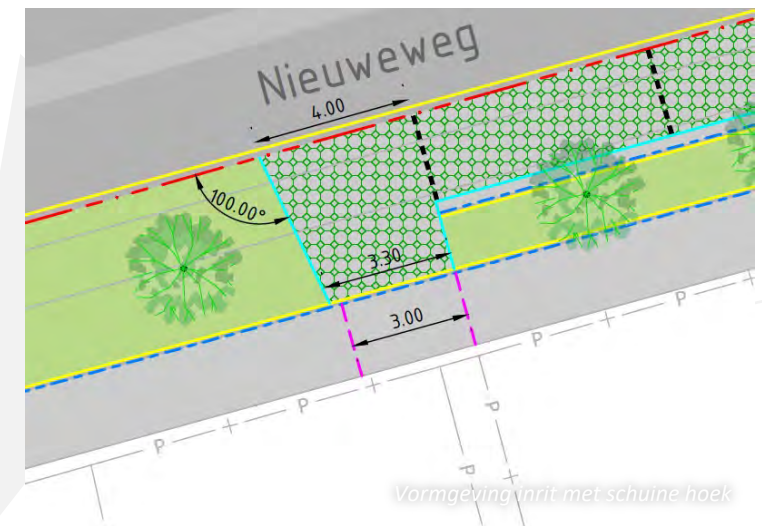
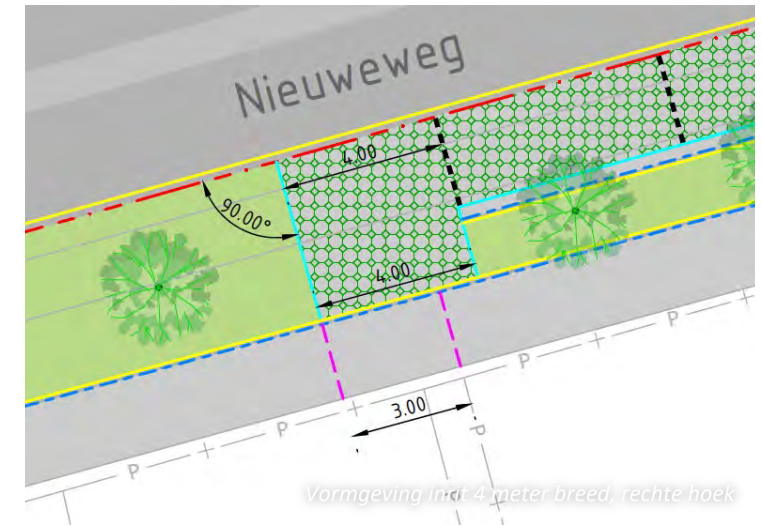
Aan de rijbaanzijde mag de maximale breedte vier meter zijn en daarom moet de uitrit aan de zijde van de woning versmald

worden om in een schuine hoek te kunnen voorzien. Het realiseren van de gewenste schuine hoeken gaat dus ten koste van ruimte die in het oorspronkelijk ontwerp beschikbaar is voor het in- en uitrijden van de eigen uitrit. Beide principes zijn weergegeven in de afbeeldingen hiernaast.

Conclusie

Gelet op deze voorschriften wordt de originele vorm van de uitritten (4 meter breed, rechte hoek) aangehouden. Daarbij beschikken bewoners over de maximale breedte van de uitrit over de gehele lengte. In combinatie met de naastliggende parkeerplaatsen of doordat twee uitritten naast elkaar liggen, is in de praktijk sprake van meer ruimte.

Het behouden van een rechte hoek heeft als bijkomende voordeel dat het in de uitvoering eenvoudiger te realiseren is.





Samenvatting wegvak Ceintuurbaan Zuid tot Westerstraat

De volgende maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren

1. Instellen 30 km-zone vanaf rotonde richting centrum.
2. Opheffen fietspad noordzijde, realiseren opvangfietspad rotonde.
3. Opheffen deel parallelweg.
4. Realiseren gelijkwaardige kruispunten met roodpaars gekleurd vlak en visuele drempelmarkering. Ook voetgangersoversteek ter hoogte van gezondheidscentrum.
5. Wijzigen rijbaanindeling: 6,20 meter breed met afwijkende, overrijdbare middenstrook.
6. Opheffen parkeerstroken. Terugbrengen deel van parkeercapaciteit in parkeervakken. Uitbreiden ruimte voor groen.
7. Realiseren voetgangersoversteek Boskamp – T. Zondagstraat.
8. Verleggen van kruispunt T. Zondagstraat – Nieuweweg in noordelijke richting ter verbetering uitzicht.



Westerstraat - Zonnehof

De Nieuweweg, van de Westerstraat tot aan het Zonnehof, maakt onderdeel uit van de parkeerring van Roden en is daarmee een belangrijk onderdeel van het centrum. De weginrichting van dit gebied is vastgelegd in de zogenaamde 'Gereedschapskist' (d.d. 24 mei 2019), waarin onder andere het type verharding en het type wegmeubilair zijn bepaald.

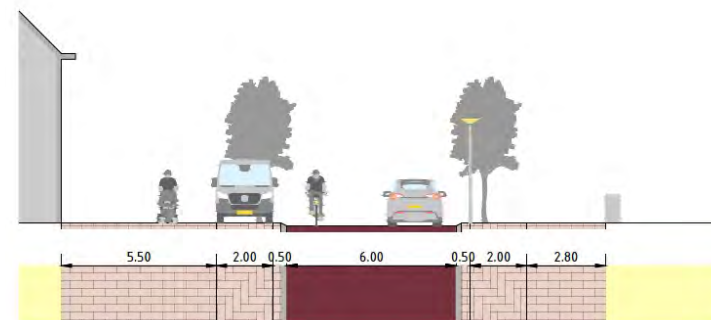
Passend bij het centrumgebied worden gelijkwaardige kruispunten aangelegd bij de kruisingen met de Westerstraat en de Molenweg. De rijbaan bestaat uit één rijbaan die gedeeld wordt door fietsers en automobilisten, met een breedte van ongeveer 6 meter, wat overeenkomt met de huidige breedte van de rijbaan.

Voor het kruispunt met de Westerstraat zijn verschillende aspecten tegen elkaar afgewogen, waaronder de ervaren drukte door verkeersdeelnemers en de omgeving, de berijdbaarheid voor grote voertuigen en de veiligheid van overstekende fietsers. Het bleek dat een groter kruispunt onoverzichtelijk zou zijn en een gevoel van onveiligheid zou kunnen veroorzaken, vooral door hogere rijsnelheden. Het ontwerp volgt de bestaande kantverhardingen en houdt de grootte van het kruispunt gelijk. Vanwege mogelijke overlast door trillingen wordt het fysieke plateau bij dit kruispunt verwijderd.

Ook het kruispunt met de Molenweg krijgt visuele drempelmarkering en in samenwerking met de afdelingen stedenbouw, groen en beheer is de indeling van parkeren, bomen en inritten geoptimaliseerd.

Kleine aanpassingen in de buurt van de Molenweg verbeteren de situatie rondom de doorsteek naar de supermarkt. In het ontwerp is rekening gehouden met de Rodermarktparade die jaarlijks over dit deel van de Nieuweweg gaat.

Dwarsprofiel Nieuweweg t.h.v. nr. 32 (huidige situatie)



Overzicht ontwerp Nieuweweg tussen Westerstraat en Zonnehof





Samenvatting wegvak Westerstraat tot Zonnehof

De volgende maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren:

1. Realiseren voetgangersoversteekplaats ter hoogte van kruispunt Nieuweweg - Westerstraat
2. Realiseren gelijkwaardig kruispunt met roodpaars gekleurd vlak en visuele drempelmarkering.
3. Verwijderen uitritconstructie en realiseren gelijkwaardig kruispunt met roodpaars gekleurd vlak en visuele drempelmarkering.
4. Uitvoering geven aan maatregelen conform Gereedschapskist Centrumontwikkeling.



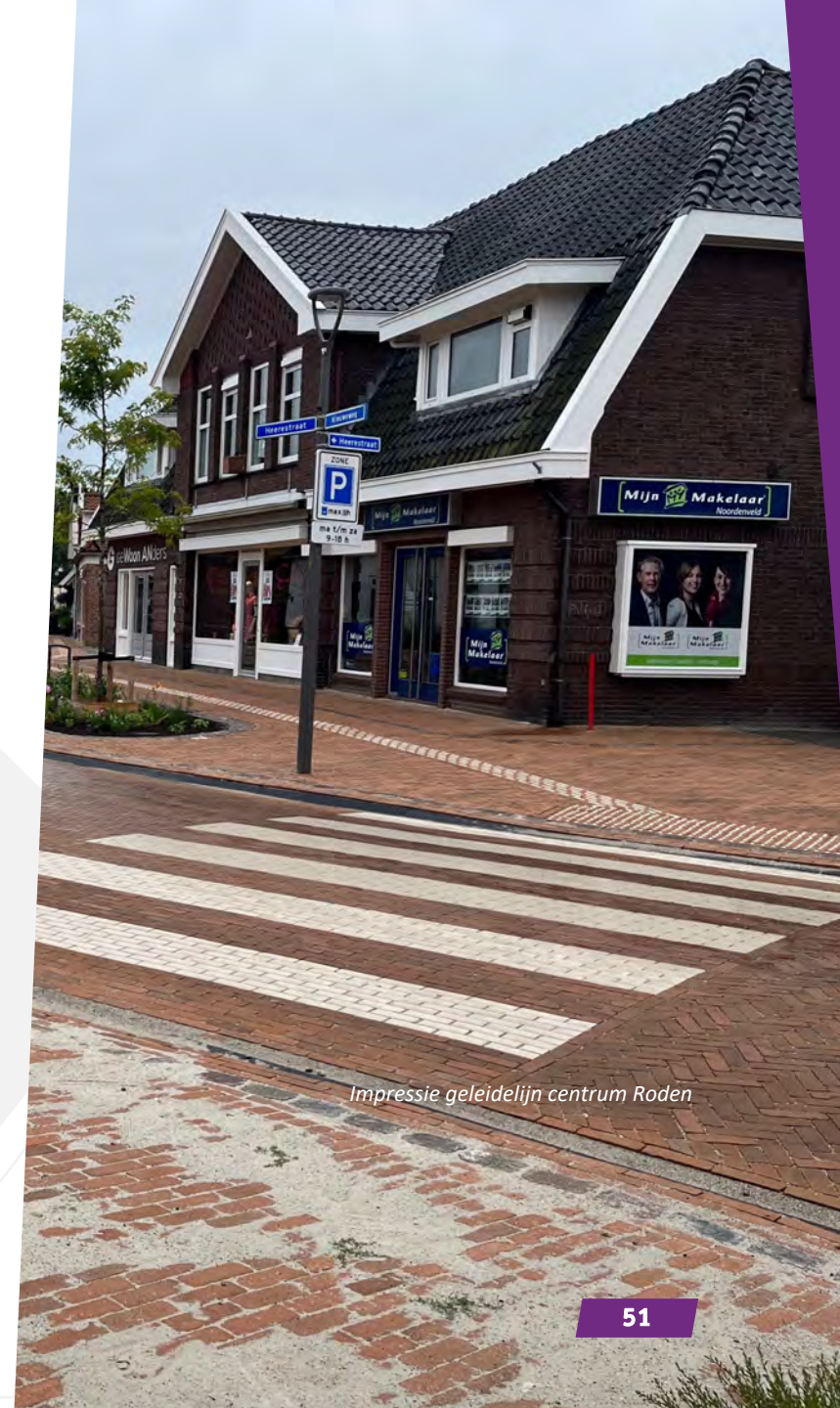
Toegankelijkheid

De gemeente Noordenveld heeft toegankelijkheid hoog in het vaandel staan. Zo vindt men dat iedere inwoner van Noordenveld zelfstandig moet kunnen gaan en staan waar hij wil. Dat geldt ook voor de openbare ruimte; wandel- en fietspaden moeten geschikt zijn voor iedereen. Dat geldt ook voor de nieuwe inrichting van de Nieuweweg.

Om de toegankelijkheid te waarborgen en ervoor te zorgen dat de wandel- en fietspaden langs de Nieuweweg daadwerkelijk geschikt zijn voor iedereen is het ontwerp gedeeld met Toegankelijk Noordenveld en de beleidsmedewerker inclusie. Zij hebben het ontwerp nauwkeurig bestudeert en vervolgens heeft een bespreking van het ontwerp plaatsgevonden. Gedurende de bespreking zijn veel praktisch tips aangedragen die een plek hebben gekregen in het ontwerp. Een aantal aandachtspunten die zijn opgenomen in het ontwerp:

- Voetpaden hebben een breedte van minimaal twee meter.
- Bij voetgangersoversteekplaatsen worden geleidetegels aangebracht waarmee slechtziende gebruikers zich beter kunnen oriënteren.
- Op het weggedeelte tussen de Zonnehof en de Westerstraat wordt de in het centrum van Roden aanwezige geleidelijn, doorgetrokken.

- Er wordt voorzien in rolstoel- en rollatorvriendelijk trottoir op- en afgang.
- Parkeerplaatsen die worden uitgevoerd in water- en gras doorlatende tegels, worden voorzien van een uitstapstrook.



Impressie geleidelijn centrum Roden



7

Afsluiting

Het ontwerpproces voor de herinrichting van de Nieuweweg was gericht op ondergenoemde doelstelling.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid, en het versterken van de positie van de fietser op de Nieuweweg.

Gedurende het ontwerpproces was het onderzoek toegespitst op het verkrijgen van inzicht in de functies die de Nieuweweg kent, de verschillende vormen (inrichting) van de Nieuweweg en het achterhalen van het gebruik. Uit de studie is gebleken dat een onbalans bestaat tussen de functie, de vorm en het gebruik. Overeenkomstig het landelijk beleid Duurzaam Veilig wordt juist gestreefd naar een balans tussen deze drie elementen. Een duidelijke en herkenbare weginrichting en omgeving geeft weggebruikers de juiste handvatten om het gewenste verkeersgedrag te vertonen.

Om dit tot stand te brengen wordt op een groot deel van de Nieuweweg de weginrichting gewijzigd en de maximumsnelheid overeenkomstig aangepast. Door vanaf de Ceintuurbaan Zuid in westelijke richting een maximumsnelheid van 30 km/uur in te stellen en fietsers en gemotoriseerd verkeer van dezelfde rijbaan gebruik te laten wordt meer de nadruk gelegd op de verblijfsfunctie van de Nieuweweg. Daarbij worden diverse maatregelen genomen om de verblijfsfunctie te benadrukken en de verkeersveiligheid te verbeteren.

Specifiek voor het grote aantal fietsers dat gebruik maakt van de Nieuweweg wordt de fietsstructuur aangepast op het gedeelte

tussen de Maatlanden en de Ceintuurbaan Zuid. Fietsers kunnen daar gebruik maken van een fietsstraat en een nieuwe, veilige fietsoversteek ter hoogte van de Groene Zoom. Ook voor voetgangers wordt hier voorzien in nieuwe voorzieningen.

In het ontwerpproces is aandacht besteed aan het implementeren van maatregelen die doelen op het gebied van verduurzaming, klimaatadaptatie en hittestress dienen. Zo wordt gekozen voor het terugdringen van het verharde oppervlak en het toevoegen van ruimte voor groen, mits de maatregelen ook bijdragen aan de doelstelling van het ontwerpproces.

Het verkeerskundig definitief ontwerp is toegevoegd als bijlage. Hierin zijn integrale elementen met betrekking tot groen, verhardingen, stedenbouw en toegankelijkheid opgenomen. Dit vormt de basis voor nadere technische uitwerking in voorbereiding op de uitvoering.



Bijlagen



1

Verkeerskundig Definitief Ontwerp





Toelichting
Gemeente Noordenveld heeft BonoTraffic! geselecteerd om het ontwerp van de Nieuweweg te herijken. Deze tekening geeft een schetsontwerp voor het gedeelte tussen de Maatlanden en de Heerestraat-Roden.

Uitgangspunten
Maatlanden tot Centraalbanen kruispunt en oversteken veilig maken
Centraalbanen tot Westerstraat: ETW-profiel
Westerstraat tot Heerestraat: aansluiten op gemeenschappelijk centrumplan Roden

Algemeen ontwerp
Nieuweweg: 2 meter

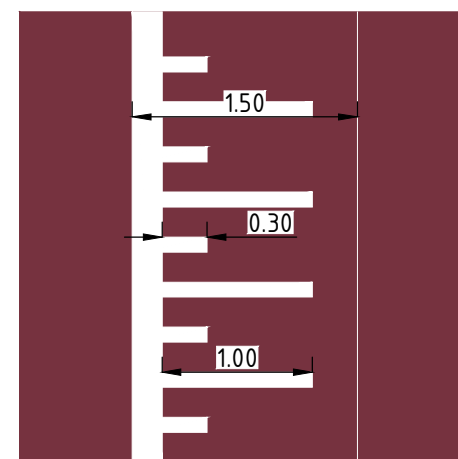
Maatlanden tot Centraalbanen
Ontwerpsnelheid van 50 km/h
Rijbaan: 3,5 meter breedte handwanden
Paralelweg: 1,5 meter breedte handwanden

Centraalbanen tot Westerstraat
Ontwerpsnelheid van 30 km/h
Profiel met middenstrook
Rijbaan: 3,5 meter breedte handwanden
Paralelstructuur: 1,5 meter breedte handwanden
Grasband: 1,5 meter breedte handwanden
Aanpak: 1,5 meter breedte handwanden
Aanpak: 1,5 meter breedte handwanden

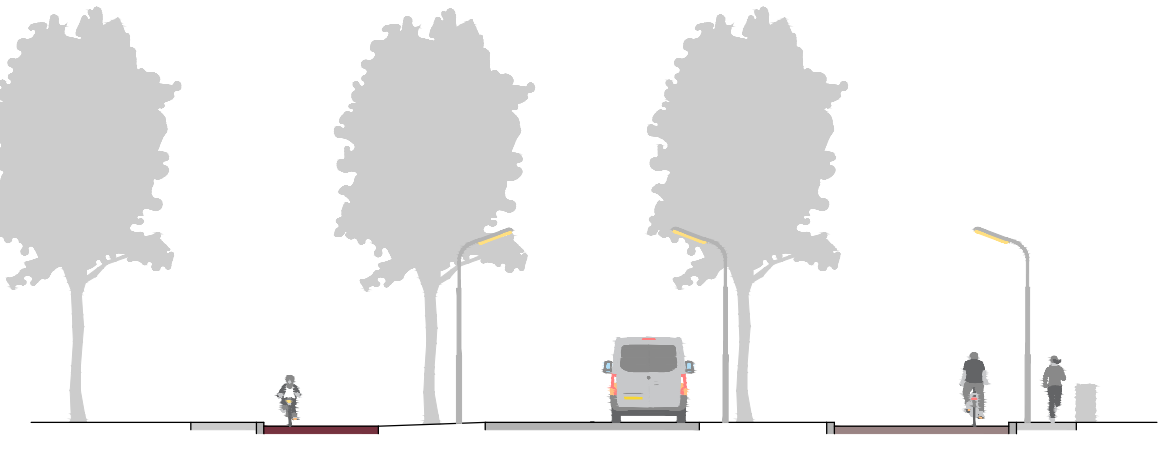
Westerstraat tot Heerestraat
Ontwerpsnelheid van 30 km/h
Rijbaan: 3,5 meter breedte handwanden
Aanpak: 1,5 meter breedte handwanden
Aanpak: 1,5 meter breedte handwanden

Aanpakpunten
Luchtmast en verkeersborden indicatief ingetekend
Hoogtepunten indicatief ingetekend (Bron: AHN4)

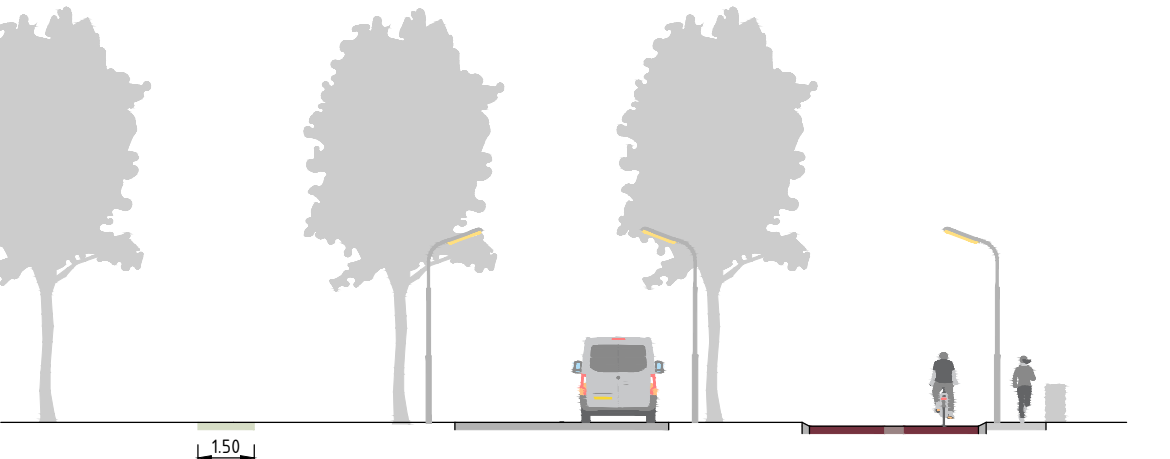
Detail 1: opengang visueel plateau



Dwarsprofiel A-A Nieuweweg t/h br. 32 (huidge situatie)



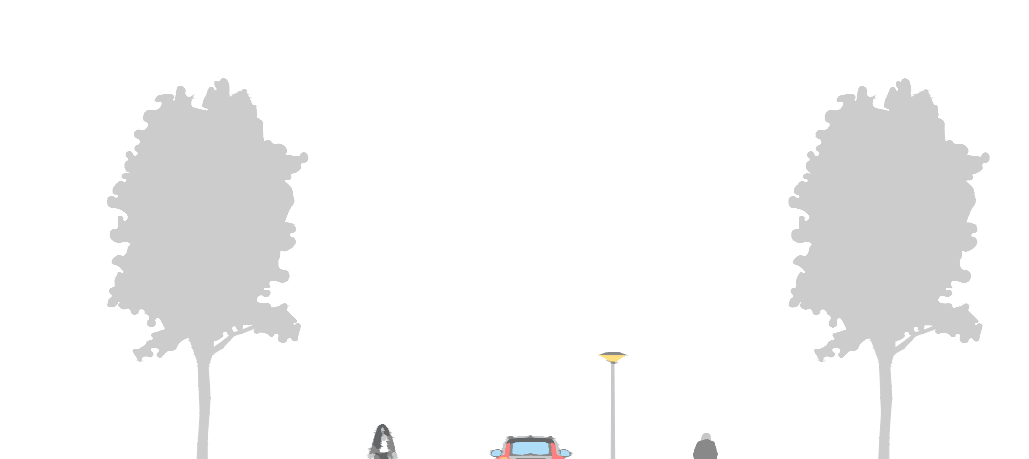
Dwarsprofiel A-A Nieuweweg t/h br. 32 (nieuwe situatie)



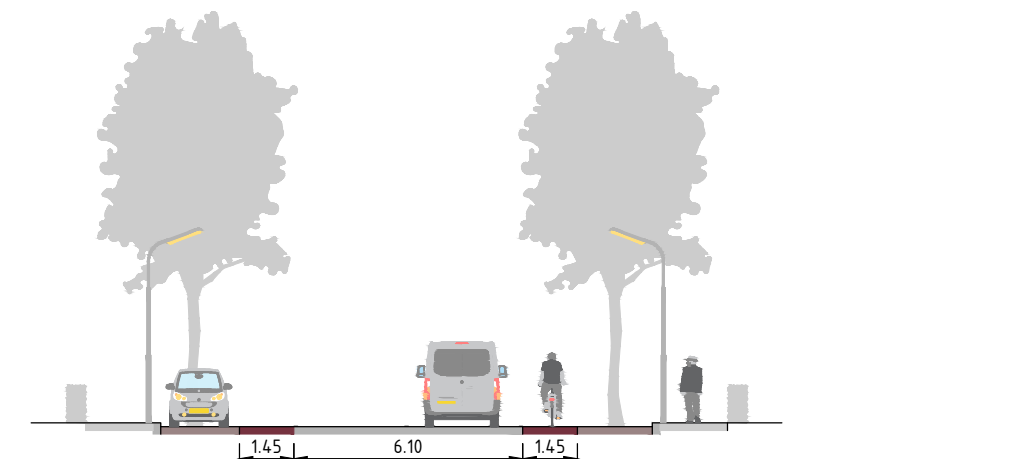
Dwarsprofiel B-B Nieuweweg t/h Gezondheidscentrum (huidge situatie)



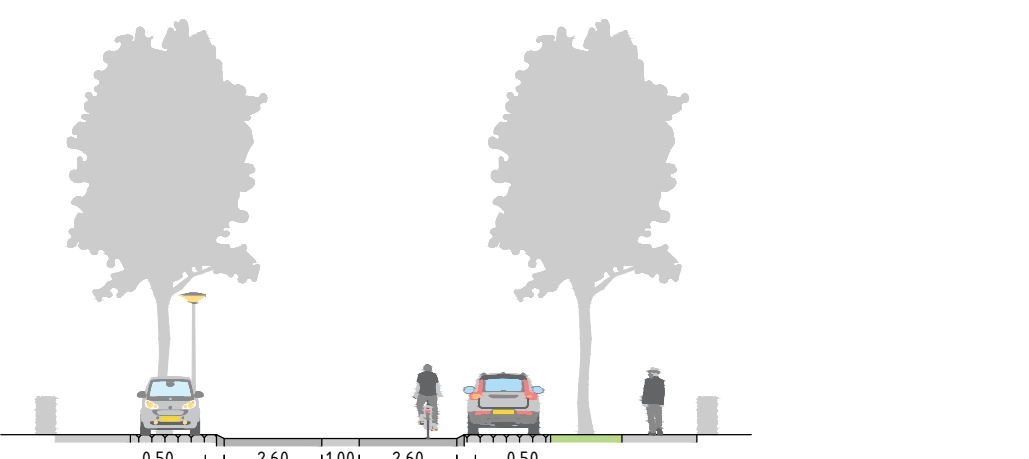
Dwarsprofiel B-B Nieuweweg t/h Gezondheidscentrum (nieuwe situatie)



Dwarsprofiel C-C Nieuweweg t/h brs. 18/25 (huidge situatie)



Dwarsprofiel C-C Nieuweweg t/h brs. 18/25 (nieuwe situatie)



Dwarsprofiel D-D Nieuweweg t/h brs. 6/7 (huidge situatie)



Dwarsprofiel D-D Nieuweweg t/h brs. 6/7 (nieuwe situatie)



Legenda

- Asfalt
- Grijs asfalt
- Rood asfalt met zwarte bomen
- Betontegels
- Straatbaksteen
- Straatbaksteen (Centrumgebied)
- Opsluitbanden
- Grasbetonsteen
- Groen
- Markering
- Boom te planten
- Bestaande Boom
- Boom te verwijderen
- Luchtmast (indicatief)
- Fietsnietje
- Ontwerplijn
- Ondergrond (BGT)
- Kadastrale grens

Ontwerp Nieuweweg Roden

Definitief ontwerp

Opdrachtgever: Gemeente Noordenveld

Projectcode: 23-0160-002

Tekening nr. 301-01

Stapel: Definitief

Versie: 001

Schaal: 1:500

Farmat: 08/11/2020

Blad: 1 van 1

Getekend door: J. Jansen

Gecontroleerd door: M. Jansen

Vrijgegeven door: M. Jansen

Datum van uitgifte: 24 september 2023

www.bonotraffic.nl

© BonoTraffic! Alle rechten voorbehouden

2

Groenplan Roderweg en Nieuweweg

Gedurende het proces is op integrale wijze gewerkt aan de totstandkoming van het uiteindelijk ontwerp. Bij de afwegingen gedurende het ontwerpproces is telkens het creëren van meer ruimte voor groen als een van de argumenten beschouwd. Daardoor kan worden bijgedragen aan opgaven op het gebied van klimaatadaptatie en biodiversiteit.

Bij het opstellen van het groenplan is aandacht besteed aan het versterken van de bestaande structuren, zoals de laanstructuur en het nemen van maatregelen ten gunste van waterberging en het voorkomen van hittestress. Daarbij is gekozen voor een diversiteit aan boomsoorten om de laanstructuur te versterken, daarmee wordt bijgedragen aan de vitaliteit van de structuur. Hierbij wordt bewust de keuze gemaakt voor bomen van verschillende grootte. Zo worden een aantal boomsoorten gekozen die tot 10 meter hoog worden maar relatief snel groeien. Deze worden afgewisseld met bomen die tot wel 20 meter hoog kunnen worden maar een lager groeitempo kennen. Zo is op relatief korte termijn als sprake van een wegomgeving met volwaardige bomen waarbij de langzaam groeiende bomen de tijd en ruimte krijgen voldoende te groeien.

Aandachtspunt bij de aanplant is het verzorgen van voldoende ruimte voor bomen om goed te wortelen. De tabel hiernaast geeft een indicatie van de benodigde doorwortelbare ruimte. Momenteel is te zien dat sprake is van wortelopdruk op de trottoirs langs de Nieuweweg. Het is gewenst om bij realisatie te zorgen voor een verbetering van de ondergrond om toekomstige wortelopdruk zoveel mogelijk te voorkomen onder zowel het

trottoir als de parkeerplaatsen en inritten. Dit kan door middel van bijvoorbeeld Sandwich- of Permavoidconstructies. Bij de voorbereiding van de uitvoering moet nader beschouwd worden wat de meest passende oplossing is.

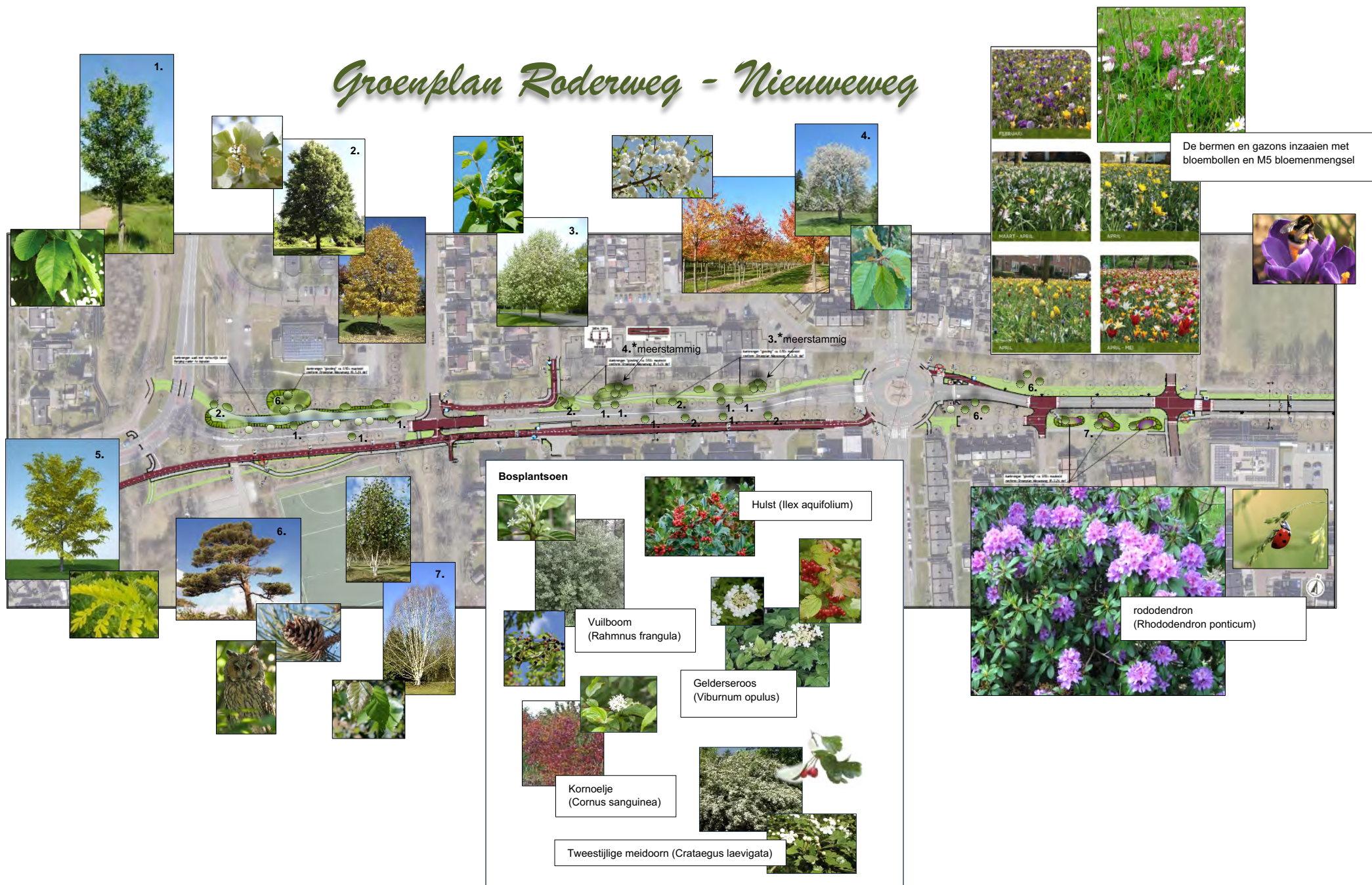
Doorwortelbaar volume bomenaanplant in verharding	
Grootte bomen	Doorwortelbare ruimte
1 ^e grootte: >20 m hoog	≥ 30 m ³
2 ^e grootte: >10<20 m hoog	≥ 20 m ³
3 ^e grootte: < 10 m hoog	≥ 10 m ³

De laanstructuur vanaf het Nijlandspark in oostelijke richting wordt aangevuld met lage beplanting in de vorm van rozen en zomeraster. Zo ontstaat een aantrekkelijke wegomgeving.

Op het gedeelte tussen de Maatlanden en de Mr. Wijchgellaan worden grotere ruimtes vrijgemaakt waarin wadi's gerealiseerd kunnen worden alsmede struiken (Rododendron), bosplantsoenen en gazons met bloembollen en bloemenmengsels. Hierdoor ontstaat een gevarieerd beeld, aantrekkelijk om te zien maar ook voor insecten en andere dieren interessant.



Groenplan Roderweg - Nieuweweg



Groenplan Nieuweweg

Eik i.v.m. verminderde vitaliteit
kappen herplant met linde

Rozen
(Rosa CITY• flor Pavement ®) diverse kleuren

Legenda

- | | |
|---|--------------------------|
| 1. Iep (Ulmus resista "New Horizon") | 1 ^e categorie |
| 2. Zilverlinde (Tilia tomentosa) | 1 ^e categorie |
| 3. Sierkers (Prunus padus "Tiefurt") | 2 ^e categorie |
| 4. Zoete kers (Prunus avium) | 2 ^e categorie |
| 5. Christusdoorn (Gleditsia triacanthos "Sunburst") | 2 ^e categorie |
| 6. Grove den (Pinus sylvestris) | 1 ^e categorie |
| 7. Berk (Betula utilis "Doorenbos") 3 stammig | 2 ^e categorie |
| 8. Sierkers (Prunus serrulata "Sunset Boulevard") | 3 ^e categorie |
| 9. Sierkers (Prunus "Spire") | 3 ^e categorie |
| 10. Veld esdoorn (Acer campestre "Elsrijk") | 2 ^e categorie |
| 11. Linde (Tilia cordata "Rancho") | 2 ^e categorie |
| Bestaande bomen | |

-  Glooiing tot maximaal 50 cm hoog
-  Wadi met natuurlijk talud
-  Inheems bosplantsoen
- Assortiment:
 - Vuilboom (Rahmnus frangula)
 - Hulst (Ilex aquifolium)
 - Tweestijlige meidoorn (Crataegus laevigata)
 - Gelderse roos (Viburnum opulus)
 - Kornoelje (Cornus sanguinea)
-  Bos rododendrons (Rhododendron ponticum)
-  Rozen (Rosa CITY• flor Pavement ®) diverse kleuren
-  Zomeraster (Kallimeris incisa) diverse kleuren
-  Siergras (Molinia caerulea)

Zomeraster
(Kallimeris incisa)
Siergras (Molinia caerulea)



 www.bilaradvies.nl
 06-30899754
 info@bilaradvies.nl
 De Houtkamp 11, 9221SC Rottevalle

 www.bonotraffics.nl
 038-3371720
 info@bonotraffics.nl
 Berklaan 2, 8262BK Kampen

