

**Postadres** Postbus 24, 9410 AA Beilen  
**Telefoon** (0593) 53 92 22  
**Internet** www.middendrenthe.nl  
**E-mail** gemeente@middendrenthe.nl

Aan de raads- en commissieleden  
van de gemeente Midden-Drenthe

**Bezoekadres**  
**Beilen** Raadhuisplein 1  
ma, wo, vr 8.30 – 16.00  
di 8.30 – 14.30  
do 8.30 – 16.00  
17.00 – 20.00  
**Smilde** Oons Huus Elzenlaan 10  
ma 8.30 – 12.00  
do 8.30 – 12.00

**Datum:** 5 september 2023  
**Behandeld door:** naam  
**Zaaknummer:**  
**Onderwerp:** Verkeersmodel en richtinggevende  
keuze herinrichting Noord-Zuidroute Beilen

**Uw brief van:**  
**Uw kenmerk:**  
**Bijlagen:**  
**Verzonden op:** 5 september 2023

Geachte raads- en commissieleden,

In de commissievergadering van 8 december 2022 heeft u onze brief van 14 oktober 2022 voor het opstellen van een verkeersmodel voor Beilen als ingekomen stuk behandeld. In deze raadsbrief geven wij de laatste stand van zaken weer. Ook gaan wij in op een aantal richtinggevende keuzes die wij voor de herinrichting van de Noord-Zuidroute in Beilen hebben gemaakt.

### Scenario's inrichtingsmogelijkheden

Voor het opstellen en het kalibreren van het verkeersmodel hebben we bestaande telcijfers gebruikt en hebben we in het najaar van 2022 in en rond Beilen aanvullende verkeerstellingen gedaan. Daarnaast is er gebruik gemaakt van sociaal economische gegevens, zoals arbeidsplaatsen en leerlingenaantallen.

Het totaal heeft geleid tot een verkeersmodel voor de gehele gemeente Midden-Drenthe, dat in detail doorontwikkeld is voor Beilen. Het verkeersmodel van Midden-Drenthe is een onderdeel van een totaalnetwerk van verkeersmodellen van andere (omliggende) gemeentes, provincies en Nederland.

Met het verkeersmodel hebben we de huidige situatie in beeld, en kunnen we toekomstige situaties en effecten van (ruimtelijke) ontwikkelingen in beeld brengen. Voor het verkeersmodel is het prognosejaar 2040. Voor het prognosejaar hebben we alle "harde" plannen in het model doorgerekend. Dit zijn plannen van onze eigen gemeente, maar ook

bekende plannen van andere (omliggende) gemeentes, provincies en Nederland. Daarnaast gaan we ook de “zachte” plannen laten doorrekenen.

## Herinrichting van de Noord-Zuidroute (Esweg)

### Scenario's inrichtingsmogelijkheden

Voor de inrichtingsmogelijkheden van de Noord-Zuidroute (Esweg) hebben we met het verkeersmodel drie (uiteenlopende) scenario's door laten rekenen:

1. Fishbone;
2. Fietsstraat;
3. Boulevard.

#### 1. Fishbone

Het profiel wordt opnieuw ingericht ten behoeve van efficiënte verkeersdoorstroming met een goede rijbaan, brede fietspaden en voldoende brede trottoirs. De ruimte in het profiel wordt gevonden door de boomstructuur op plekken te vernieuwen. De ontwerpsnelheid is 50 km/u.

#### 2. Fietsstraat

De prioriteit ligt bij de fietsers, waarbij de doorgaande route voor auto's wordt onderbroken. Fietsers rijden tussen de bomen, voetgangers lopen buiten de bomen. De ontwerpsnelheid is 30 km/u.

#### 3. Boulevard

De prioriteit ligt bij de voetgangers. Eventueel fietsers aan de buitenzijde van de boomstructuur, waar ook de ontsluiting van de woningen is. Er is geen autoverkeer tussen de bomen. Er is ruimte voor wandelen, sporten, spelen, klimaatadaptatie, en dergelijke. De ontwerpsnelheid is 10 km/u.

### Verkeerskundige effecten van de scenario's

In de beide scenario's Fietsstraat en Boulevard neemt de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer op de Noord-Zuidroute (Esweg) enorm af. Maar dit gaat ten koste van andere wegen in en rond Beilen. Met name de Asserstraat, de Eursingerweg en de Ossebroeken krijgen daardoor een veel hogere verkeersbelasting. Dit zou voor de Asserstraat en de Eursingerweg betekenen dat deze wegen ook grootschalig gereconstrueerd moeten worden.

Bij het scenario “Fishbone” zien we dat de grote hoeveelheden verkeer op de Noord-Zuidroute (Esweg) blijven en dat dit voor de meeste aan- en omliggende straten geen of nauwelijks een negatief effect heeft.

Daarom hebben wij besloten om als richtinggevende keuze voor de verdere uitwerking van de herinrichting van de Noord-Zuidroute in Beilen (Esweg) voor het scenario “Fishbone” te kiezen.



### **Route Dingspelstraat-Grote Drift en aansluiting Brunstingerstraat**

In de huidige situatie sluit de Brunstingerstraat schuin aan op de Esweg. Met alle verkeersbewegingen en oversteken van fietsers en voetgangers, is het een erg moeilijk en daardoor lastig verkeerspunt. In het scenario “Fishbone” is de optie om de aansluiting van de Brunstingerstraat op de Esweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer doorgerekend.

Tegelijkertijd zien we ook dat de verkeersaantallen op de route Dingspelstraat-Grote Drift fors toenemen. Dit verkeer is hier ongewenst en heeft een alternatief via de Noord-Zuidroute (Esweg).

Vanuit het scenario “Fishbone”, gaan wij opties voor de route Dingspelstraat-Grote Drift en de aansluiting van de Brunstingerstraat op de Esweg onderzoeken en uitwerken, waarbij wij ook de verdere effecten en eventuele aanvullende maatregelen in beeld te brengen.

### **GOW50 of GOW30**

In het scenario Fishbone is in de berekeningen uitgegaan van een maximumsnelheid van 50 km/u op de Noord-Zuidroute (Esweg). Waarbij de verkeerskundige functie van de weg een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u (GOW50) is.

In april 2023 heeft het CROW (kennisinstituut voor mobiliteit, wegen, et cetera) het rapport “Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30” gepubliceerd. Dit rapport is opgesteld omdat er in de praktijk ook wegen zijn die zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie hebben. En waar het niet altijd mogelijk is om een dergelijke weg veilig in te richten als 50 km/u-weg. Dit kan ook het geval zijn voor de Noord-Zuidroute (Esweg).

Daarom gaan wij bij de verdere uitwerking van het scenario Fishbone de varianten voor een maximumsnelheid van 50 km/u (GOW50) en 30 km/u (GOW30) uitwerken.

### **Participatie**

De Noord-Zuidroute Beilen (Esweg) is een belangrijke weg in het totale verkeerssysteem in de omgeving van Beilen. En zoals we al omschreven hebben, kunnen keuzes voor een inrichting, vergaande effecten hebben op andere straten in Beilen en omgeving. Effecten die direct aanwonenden of betrokkenen niet altijd overzien, of waarbij zij niet altijd het totaal aan belangen kunnen afwegen. Kortom: er spelen grotere overstijgende belangen. Daarom hebben wij voor het vervolgproces voor de herinrichting van de Noord-Zuidroute (Esweg), voor de participatievorm “raadplegen” gekozen.

### **“Zachte” plannen**

Als college hebben we de ambitie dat er 4.000 nieuwe woningen in Midden-Drenthe bijkomen. Het ligt voor de hand dat het grootste deel daarvan in of rond Beilen komt. Met het verkeersmodel gaan we de toekomstige verkeerskundige effecten van de woningbouwambitie onderzoeken en daarvoor mogelijke infrastructurele maatregelen in beeld brengen.



### Nog zwaardere verkeersdruk op de Torenlaan in de toekomst

De Torenlaan heeft nu al een zware verkeersdruk. Het verkeersmodel geeft aan dat in alle scenario's deze verkeersdruk op de Torenlaan nog zwaarder wordt. En bij de doorgerekende scenario's is nog niet het effect van de woningbouwambitie meegenomen.



Zeker gezien de gebiedsontwikkelingen, onder andere van 't Stroomdal, betekent het dat er weloverwogen keuzes gemaakt moeten worden voor de functie, inrichting en maatregelen van/op de Torenlaan. Maar ook dat er keuzes gemaakt moeten worden voor eventuele alternatieve routes en nieuwe infrastructuur.

Daarom gaan wij de verkeerseffecten en -consequenties voor de hele Torenlaan in beeld brengen, om vervolgens oplossingen te kunnen ontwikkelen om de verkeersdruk te verlagen en de verkeersveiligheid te vergroten.

### Informatie

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met  , te bereiken via het telefoonnummer (0593) .

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Midden-Drenthe,

de secretaris, de burgemeester.