

# De Centrale As: dubbelbaans



De belangrijkste doelstellingen van De Centrale As zijn bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Om deze doelstellingen te bereiken, is een verbinding van voldoende kwaliteit noodzakelijk. Dit houdt in: Een rechtstreekse dubbelbaans (2x2) rijstroken verbinding tussen Dokkum en de N31 met een obstakelvrije 100km/uur inrichting.

## Waarom niet enkelbaans?

Bij een 2x1-uitvoering functioneert De Centrale As niet als een 100km/uur verbinding, maar meer als een 80km/uur verbinding. Dat betekent dat:



- Het verkeer zich aanpast aan de langzaamste verkeersdeelnemer (personenauto's met aanhangers en vrachtverkeer);
- Het bundelend effect veel minder is;
- Het verkeer door de kernen weer toeneemt met:
  - 4% voor Damwâld
  - 45% voor Hurdegaryp
  - 10% voor Burgum;
- Op belangrijke delen van de weg in de spitsperiodes veel vertraging ontstaat (in de huidige situatie is op het wegvak Sumar-N31/Nijgeasterhoeke in de avondspits al sprake van filevorming).

Een 2x1-uitvoering levert een onvoldoende bijdrage aan het bereiken van de doelstellingen bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Vandaar de keuze voor een dubbelbaans tracé.



## Hoe wordt het tracé uitgevoerd?

### Dokkum-Quatrebras

Het weggedeelte van Dokkum naar Quatrebras wordt uitgevoerd als een zogenaamd ingetogen dubbelbaans profiel. Dit profiel kent een minder brede verharding ( $2 \times 7,25\text{m}$ ) dan standaard is bij een dubbelbaans autoweg ( $2 \times 8,90\text{m}$ ).

### Quatrebras-Nijega

Het traject tussen Quatrebras en Nijega wordt aangelegd als dubbelbaans autoweg, met een verhardingsbreedte van  $2 \times 8,90\text{m}$ . Dat geldt ook voor de rondweg Hurdegaryp. De rondweg Garyp wordt uitgevoerd als een enkelbaans autoweg met een groene streep (1) in het midden en een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur.

### Verskillende profielen in beeld

Op de afbeelding kunt u zien hoe het standaard 2x2 profiel (1), het ingetogen 2x2-profiel (3) en een uitvoeringsvorm 2x1 er uit zien. Hieruit blijkt dat een 2x1-uitvoering met een fysieke middengeleiding (2) slechts 4,50m smaller is dan een ingetogen 2x2-uitvoering. Bij een standaard 2x2-uitvoering is dit circa 7,80m smaller. Bij deze profielen, die voldoen aan de criteria van het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW), wordt alleen uit gegaan van de verhardingsbreedte. De middenberm wordt dus niet meegerekend.

