



SCHRIFTELIJKE VRAAG ex artikel 40 van het RvO

Vraag van de CDA-fractie

Datum: 13 december 2022	Nr.:
Aan de voorzitter van de raad.	
Steller vragen: Peter Krans namens de CDA-fractie	
Onderwerp : Verkeerssituatie Torenes/Kruisstraat/Koesteeg Borger	

Inleiding:

In 2021 zijn er in de omgeving van de Koesteeg en Kruisstraat verschillende werkzaamheden uitgevoerd aan de wegen. De verkeerssituatie is in 2022 op een aantal fronten gewijzigd. Zo zijn er in de Kruisstraat borden geplaatst voor een eenrichtingsweg (C01 en C02). Tevens is een gedeelte van de Kruisstraat zelf versmald.

Van verschillende bewoners krijgt het CDA Borger-Odoorn signalen dat men deze nieuwe situatie onveilig vindt. Met name (oudere) verkeersdeelnemers die vanuit de woonwijk Torenes de weg Koesteeg/Kruisstraat naderen ervaren de verkeerssituatie als zeer onoverzichtelijk. Ook de aansluiting op en vanaf de Hoofdstraat/Kruisstraat ervaart men als lastig.

Bovenstaande leidt bij de CDA-fractie tot vragen.

Vragen:

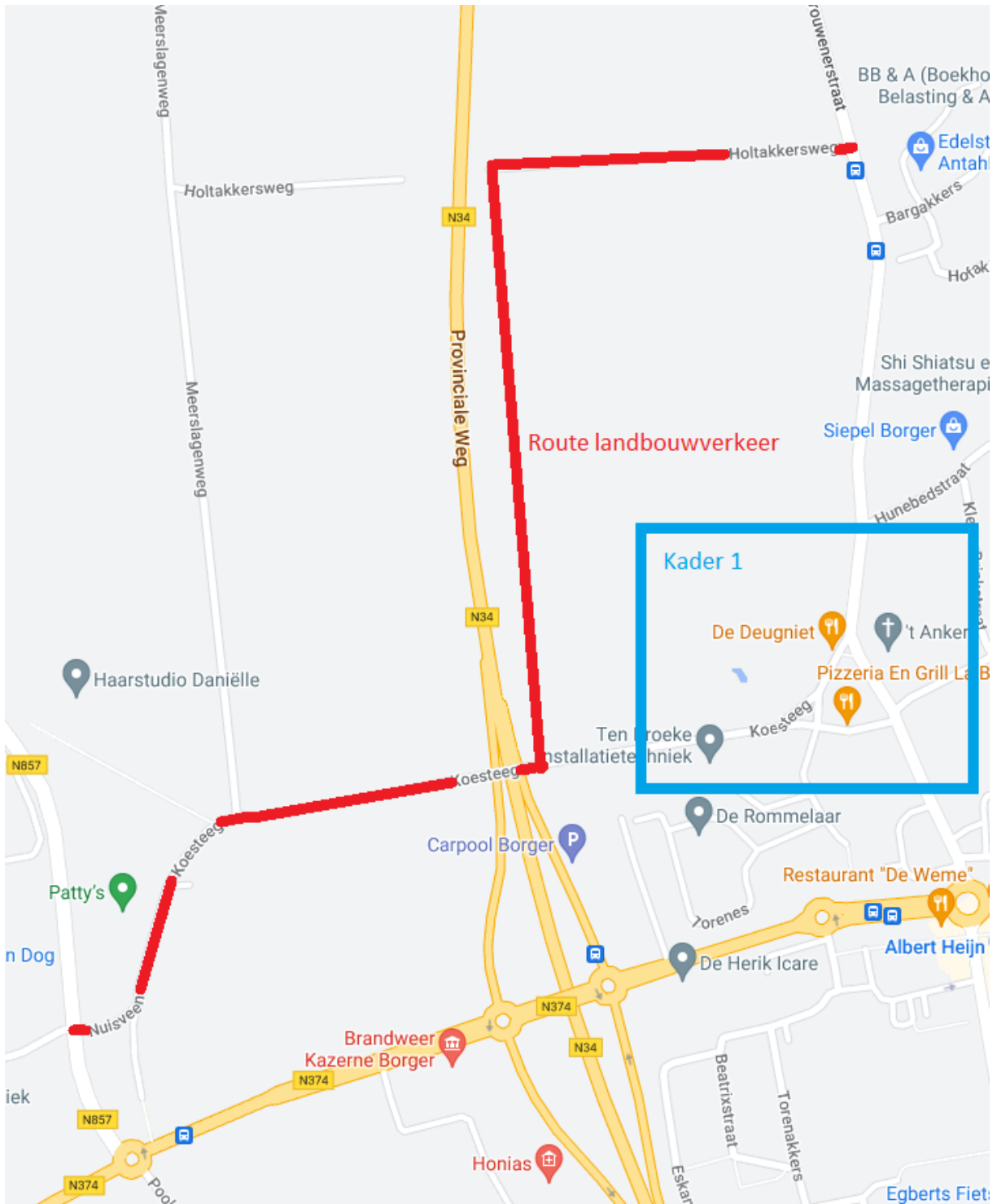
1. Zijn er bij het college meer klachten bekend over deze nieuwe verkeerssituatie? Wat vindt het college zelf van deze nieuwe verkeerssituatie?
2. Op welke wijze heeft er participatie plaatsgevonden rondom het veranderen van deze verkeerssituatie, zijn de omwonenden uit de Torenes bijvoorbeeld ook meegenomen in het participatietraject? En de agrariërs die gebruik van deze wegen?
3. Zijn er afspraken gemaakt voor het agrarisch verkeer?
4. Ziet het college mogelijkheden om de situatie voor de verkeersdeelnemers overzichtelijker te maken zodat het gevoel van veiligheid wordt vergroot?

Antwoord van het College:

Beantwoording van de vragen.

Algemeen

Ter verduidelijking is de huidige (nieuwe) verkeerssituatie op onderstaand kaartje weergegeven. Met een rode lijn is aangegeven welke route het landbouwverkeer doorgaans neemt. De nieuwe inrichting is ingevoerd in het blauwe kader. Een kaartje met nadere toelichting op de situatie in dit kader is op de volgende pagina te vinden.





Huidige (nieuwe) verkeerssituatie in kader 1

Vraag 1: Zijn er bij het college meer klachten bekend over deze nieuwe verkeerssituatie? Wat vindt het college zelf van deze nieuwe verkeerssituatie?

Antwoord: Wij hebben geen klachten ontvangen. Wel een aantal meldingen, vooral kort na aanleg. Deze meldingen hebben geleid tot kleine aanpassingen aan de situatie. Dit naar aanleiding van een locatiebezoek met een groep oudere verkeersdeelnemers.

Wij zijn van mening dat de nieuwe verkeerssituatie voldoet aan zijn functie. De aanleidingen om de situatie aan te pakken waren met name het zoeken naar oplossingen voor de structurele meldingen over parkeeroverlast (van zowel fietsen als auto's), het inrichten conform de functie Erftoegangsweg B (30 km/u) en het zorgen voor een lage snelheid van passerend gemotoriseerd verkeer. Met de nieuwe inrichting is zo veel mogelijk rekening gehouden met deze uitgangspunten.

Binnen 30 km/u-zones is het uitgangspunt dat alle kruispunten gelijkwaardig zijn. Dus verkeer van rechts heeft voorrang. De reden hiervan is dat men op voorrangswegen doorgaans harder rijdt dan op wegen met gelijkwaardige kruispunten, omdat men op een voorrangsweg minder rekening houdt met overig verkeer. Om te voldoen aan dit uitgangspunt zijn ook de kruispunten Koesteeg-Hoofdstraat en Kruisstraat-Hoofdstraat aangepakt. De Hoofdstraat is nu niet langer een voorrangsweg. Om de gelijkwaardigheid te benadrukken zijn de kruispunten voorzien van een andere kleur. Ook hebben er tijdelijk, enkele maanden, borden 'voorrangssituatie gewijzigd' gestaan om verkeer te attenderen op de nieuwe situatie. Op zowel de Hoofdstraat als op de Kruisstraat en Koesteeg geldt nu een maximum snelheid van 30 km/u.

Vraag 2: Op welke wijze heeft er participatie plaatsgevonden rondom het veranderen van deze verkeerssituatie, zijn de omwonenden uit de Torenes bijvoorbeeld ook meegenomen in het participatietraject? En de agrariërs die gebruik van deze wegen?

Antwoord: Het ontwerp van de Kruisstraat/Koesteeg is tot stand gekomen in de tijd dat er door coronamaatregelen beperkte mogelijkheden voor participatie waren. Desondanks zijn de direct omwonenden zoveel mogelijk betrokken bij de plannen. Zo hebben omwonenden meerdere brieven over het project van ons ontvangen. Waaronder een brief waarin wij tekstueel hebben toegelicht welke onderdelen in het ontwerpplan zijn opgenomen, met het ontwerpplan als bijlage. Daarnaast zijn de plannen tot stand gekomen in overleg met de buurtvereniging en waren de plannen (van ontwerpplan tot reacties op binnengekomen reacties) te vinden op onze website.

De bewoners van de Torenes hebben geen brieven ontvangen over het project. Bewust is gekozen alleen de direct omwonenden per brief te benaderen, omdat het gaat om de verkeerssituatie voor hun deur. Dit is conform de gebruikelijke werkwijze bij dit soort projecten. Wel hebben zij de informatie kunnen opzoeken op onze website.

Overigens is bij het opstellen van het ontwerp wel rekening gehouden met andere belangen dan die van de direct omwonenden, zoals passeerbaarheid door groot verkeer (bevoorradersverkeer, landbouwverkeer, etc.). Dit omdat dit in de oude situatie ook een knelpunt was, doordat de hele straat soms vol stond met geparkeerde auto's. Het plan is aangepast vanwege deze belangen. In eerste instantie zou op de Kruisstraat ook eenrichtingsverkeer ingevoerd worden. Vanwege het belang van de landbouwsector en bevoorradersverkeer is de Kruisstraat een tweerichtingsweg gebleven en is er een passeervoorziening gemaakt.

Vraag 3: Zijn er afspraken gemaakt voor het agrarisch verkeer?

Antwoord: Met de landbouwsector heeft een evaluatiegesprek plaatsgevonden. Hierin zijn afspraken gemaakt over een andere routing voor landbouwverkeer. Deze alternatieve route loopt via de parallelweg van de N34 en de Holtakkersweg. Ook zijn afspraken gemaakt over het onderhoud van deze alternatieve route.

Vraag 4: Ziet het college mogelijkheden om de situatie voor de verkeersdeelnemers overzichtelijker te maken zodat het gevoel van veiligheid wordt vergroot?

Antwoord: Binnen de beperkte beschikbare ruimte is dit de meest optimale inrichting. Wij zien daardoor geen mogelijkheden om het gevoel van veiligheid te vergroten. Wel blijven wij de situatie monitoren in verband met de verkeersveiligheid.