Notitie

Onderwerp:
Advies aanvullende vragen ontwerpstudie Valtherweg-Exloërweg

Datum	Projectomschrijving:
02-11-2021	Borger-Odoorn, ontwerpstudie Valtherweg-Exloërweg
Van:	Aan:
BonoTraffics	Gemeente Borger-Odoorn

Aanleiding

In opdracht van de gemeente Borger-Odoorn is door BonoTraffics een ontwerpstudie uitgevoerd naar de inrichting van de Valtherweg/Exloërweg gelegen tussen de kernen Valthe en Exloo. Naar aanleiding van de oplevering van het definitieve ontwerp en de bijbehorende rapportage, heeft een gesprek plaatsgevonden tussen een aantal bewoners van de Valtherweg/Exloërweg en de gemeente Borger-Odoorn. In dit gesprek is door de bewoners een viertal voorstellen gedaan voor aanpassingen van het definitief ontwerp.

De gemeente Borger-Odoorn heeft BonoTraffics gevraagd om een reactie en onafhankelijk advies te geven over deze voorstellen. In de volgende paragrafen wordt het voorstel van de bewoners onderstreept weergegeven, gevolgd door een advies aan de gemeente Borger-Odoorn.

Voorstel 1a: wegversmallingen

<u>De ontwerpstudie stelt dat buiten de bebouwde kom het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen noodzakelijk is om de snelheid van 60 km/u af te dwingen. Voor een goed effect moeten wegversmallingen in een 60 km/u zone om de 300 meter worden aangelegd. Voor het weggedeelte van de Valtherweg/Exloërweg buiten de bebouwde kom zijn dat 12 wegversmallingen.</u>

Advies BonoTraffics

Afhankelijk van de wegcategorisering dient een bepaalde weg volgens de geldende CROW-richtlijnen ingericht te worden, om op die manier de maximaal toegestane snelheid af te dwingen. De Valtherweg wordt in de toekomst gecategoriseerd als een erftoegangsweg 60km/u. De inrichting van de weg heeft als doel om de weggegebruiker te informeren over welk rijgedrag hij zou moeten vertonen. Het is een samenspel tussen wegbreedte, verhardingstype, bebording, markering en snelheidsremmende maatregelen. Tijdens de ontwerpstudie is discussie gevoerd over de inrichting en het aantal snelheidsremmende maatregelen. Daarbij is onder andere gekeken naar het toepassen van versmallingen in het wegvak.

De keuzes die gemaakt zijn in de ontwerpstudie zijn gebaseerd op de inventarisatie, de resultaten van de participatie en de CROW-richtlijnen. Over het toepassen van versmallingen zegt de nieuwste editie van het CROW ASVV (2021) het volgende:

Versmallingen, eventueel gecombineerd met asverschuivingen, zijn op veel manieren uit te voeren. Het effect van een versmalling op de snelheid, zonder overige voorzieningen, is afhankelijk van de grootte van de versmalling (de breedte van de resterende rijstrook/rijstroken) en de intensiteit op de betreffende weg. Bij etmaalintensiteiten tot 4000 mvt geeft een versmalling nauwelijks verliestijd en is het effect hoogstens attentieverhogend. Indien de breedte van de rijloper in de versmalling wordt afgestemd op grote voertuigen (bijvoorbeeld vuilniswagen en bus), is het effect voor personenauto's (en zeker voor motoren) gering. Ditzelfde geldt voor asverschuivingen. De benodigde manoeuvreerruimte voor grote voertuigen leidt ertoe dat personenauto's een asverschuiving veelal vloeiend kunnen doorrijden. Dit nadelig effect kan enigszins worden voorkomen door de rijbaanbreedte af te stemmen op de breedte van de personenauto en voor grote voertuigen een (moeilijk of oncomfortabel) overrijdbaar gedeelte te maken. Het snelheidsremmend effect van versmallingen is minder dan van verticale snelheidsremmers. (CROW ASVV 2021 – paragraaf 11.2.36)

Het Handboek wegontwerp 2013 - erftoegangswegen stelt daarnaast het volgende:

Bij knelpunten op wegvakken van erftoegangswegen kunnen snelheidsbeperkende maatregelen worden toegepast met een passeersnelheid van 60 km/h. (…) Op bredere erftoegangswegen kan een asverschuiving of een wegversmalling al dan niet voorzien van een drempel worden toegepast. Hierbij is het van belang dat de rijlijn ook voor voertuigen als motoren wordt onderbroken, zodat deze ook genoodzaakt worden om af te remmen. Zonder drempel heeft de maatregel bij lage intensiteit weinig effect. Bij aanwezigheid van veel landbouwverkeer is dit type maatregel met geleiders en zwart-witzuilen bovendien onderhoudsgevoelig.

Voor de Valtherweg/Exloërweg is geconstateerd dat de etmaalintensiteit tussen de 2.500 en 3.000 motorvoertuigen per etmaal ligt. Daarvan kan 3-5% van het verkeer aangemerkt worden als zwaar of landbouwverkeer. Bij de realisatie van een wegversmalling zal voor dit landbouwverkeer rekening gehouden moeten worden met minimale doorrijdbreedte van 3.50 meter. Door deze breedte kunnen andere voertuigen de wegversmalling gemakkelijk passeren. Met een dergelijk etmaalintensiteit is de kans op een tegenligger bij het passeren van de wegversmalling minimaal. Het verkeer kan dan onbelemmerd de wegversmalling passeren. Om alsnog een snelheidsremmend effect voor al het verkeer te bereiken, zou aan de wegversmalling een drempel of plateau toegevoegd moeten worden. In dat geval is het de vraag welk effect een wegversmalling dan nog heeft. Op basis van de CROW-richtlijnen en de beschreven overwegingen is het advies om geen wegversmallingen toe te passen.

Een vervolgvraag is dan of het noodzakelijk is om op het wegvak drempels of plateaus toe te passen. Over de keuze voor het enkel toepassen van kruispuntplateaus wordt in het advies op voorstel 3 ingegaan.

Wanneer de gemeente Borger-Odoorn op basis van andere argumentatie besluit wel wegversmallingen toe te passen, is het advies deze consequent en met enige regelmaat te herhalen. Een exacte tussenafstand is hiervoor niet in CROW-richtlijnen vastgelegd, maar het door de bewoners aangedragen voorstel van om de 300 meter is een realistische afstand. Op

deze manier weet de weggebruiker wat hij op deze weg kan verwachten. Het toepassen van een enkele wegversmalling heeft weinig effect en komt voor de weggebruiker onverwachts.

Voorstel 1b: flitspalen

Onderzoek wijst uit dat op locaties waar flitspalen staan het aantal verkeersongevallen daalt, het letsel en schade bij een ongeval minder ernstig is, er minder agressief rijgedrag is, de doorstroming verbetert en er minder schadelijke uitlaatgassen uitgestoten worden.

Advies BonoTraffics

In het beleidskader Flitspalen 2021 van het CVOM wordt gesteld dat handhaving in principe een sluitstuk is in het waarborgen van de verkeersveiligheid. Dat betekent dat er eerst ingezet moet worden op het aanbrengen van een passende infrastructuur met een geloofwaardige snelheidslimiet en het beïnvloeden van het gedrag. Pas wanneer is vastgesteld dat handhaving de enige manier is in het bestrijden van verkeersonveilige situaties wordt dit ook daadwerkelijk toegepast. Daarbij wordt bij voorkeur eerst ingezet op mobiele handhaving wat over het algemeen voldoende bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Wanneer dit niet het geval blijkt te zijn, kan vervolgens overgegaan worden tot het plaatsen van een flitspaal. Hiervoor is overeenstemming tussen de wegbeheerder, de politie en het openbaar ministerie voor noodzakelijk.

Het plaatsen van flitspalen langs de Valtherweg/Exloërweg is op dit moment geen realistische gedachte. Zeker niet als alternatief voor het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen. Met het voorstel voor inrichting van de Valtherweg conform het definitieve ontwerp, wordt voldaan aan een passende inrichting van de infrastructuur en een geloofwaardig snelheidslimiet. Het is daarmee de verwachting dat op de Valtherweg/Exloërweg niet structureel te hard gereden gaat worden. Aandacht van de politie voor mobiele verkeershandhaving is overigens (landelijk) wel gewenst.

Voorstel 2: verplaatsen komgrenzen in combinatie met flitspalen

De Valtherweg/Exloërweg opnemen binnen de bebouwde kom van Exloo-Valthe. De functie van de Valtherweg/Exloërweg als erftoegangsweg type A ontsluiting van en naar het GOW-netwerk, zoals omschreven in het GVVP komt daarbij niet in het geding.

Advies BonoTraffics

Over het toepassen van de bebouwde komgrens wordt in de Uitvoeringsvoorschriften van het BABW (hoofdstuk 2, paragraaf 4) het volgende gesteld:

De grens van de bebouwde kom, aangegeven door bord H1 en H2, wordt gekenmerkt door het begin van een langs de weg gelegen aaneengesloten bebouwing van zodanige omvang en dichtheid, dat een voor de weggebruiker duidelijk herkenbaar verschil in karakter van de wegomgeving aanwezig is met een buiten de bebouwde kom gelegen weg. Ter plaatse van de komgrens moet een zodanige wijziging van wegkenmerken voorkomen dat het verschil in karakter van de weg voor en na bord H1 of H2 aldaar zo veel mogelijk benadrukt wordt.

Het weggedeelte van de Valtherweg-Exloërweg wat nu buiten de bebouwde kom is gelegen, wordt niet gekenmerkt door een aaneengesloten bebouwing en heeft daardoor niet het karakter van een weg wat binnen de bebouwde kom gelegen is. Opnemen van de gehele Valtherweg-Exloërweg binnen de bebouwde kom wordt dan ook niet aanbevolen.

Het volledig binnen de bebouwde kom leggen van de Valtherweg/Exloërweg en handhaven van de categorisering als ETW type A zou conform de richtlijnen van het CROW en de minimale herkenbaarheidskenmerken uit het GVVP van de gemeente Borger-Odoorn ook een andere inrichting en een snelheidsregime van 30 km/uur tot gevolg hebben. Een dergelijk voorstel is daarmee onrealistisch te noemen.

Voorstel 3: geen kruispuntplateaus

De geplande kruispuntplateaus van 8 centimeter hoog, gelijkend op de plateaus op de Buinerweg hebben geen enkele snelheidsremmend effect. Door het vele (zware) vracht- en landbouwverkeer zullen de plateaus trillingen veroorzaken die een schade kunnen veroorzaken aan de omliggende woningen. Dit soort plateaus zijn ook niet nodig als er wegversmallingen worden gerealiseerd.

Advies BonoTraffics

De keuze voor het toepassen van kruispuntplateaus is breder dan enkel het bereiken van een snelheidsremmend effect. Conform de richtlijnen van het CROW en de minimale herkenbaarheidskenmerken uit het GVVP van de gemeente Borger-Odoorn worden kruispunten binnen 60 km/uur zones gelijkwaardig uitgevoerd (verkeer van rechts heeft voorrang). Door de aanwezigheid van een vrijliggend fietspad langs de Valtherweg/Exloërweg vinden daarnaast op deze kruispunten overstekende fietsbewegingen plaats. Ook uit de participatie/enquête kwam de verkeersveiligheid op de kruispunten veelvuldig aan de orde.

Het aanbrengen van kruispuntplateaus is dan ook de basis van het definitieve ontwerp. Het verhoogt de attentiewaarde op het kruispunt, benadrukt de gelijkwaardigheid en heeft daarnaast een snelheidsremmend effect op het verkeer. Het handboek wegontwerp 2013 stelt dat op erftoegangswegen de voorkeur uitgaat naar het toepassen van verkeersplateaus met sinusvormige hellingen en een horizontaal bovenvlak. De hoogte van het plateau is 8 of 12 centimeter en de hellingen zijn respectievelijk 3,20 meter en 4,50 meter lang. Om nadelige effecten als geluid en trillingen veroorzaakt door zwaar of landbouwverkeer te voorkomen, is gekozen voor een 8 centimeter hoog kruispuntplateau. Door het toepassen van hellingen van 3.20 meter is het snelheidsremmend effect (60 km/u) gelijkwaardig als een kruispuntplateau van 12 centimeter hoogte en hellingen van 4.50 meter lang.

In de rapportage is te zien dat op negen locaties op de Valtherweg-Exloërweg een kruispuntplateau gerealiseerd wordt. Deze zijn vrij gelijkmatig verdeeld over het buiten de bebouwde komgedeelte van de Valtherweg-Exloërweg. Daarnaast worden kruispuntplateaus en/of drempels door landbouwverkeer als hinderlijk ervaren. Gecombineerd met een duidelijke inrichting van de Valtherweg/Exloërweg als erftoegangsweg type A is geconstateerd dat verdere snelheidsremmende maatregelen op wegvakken niet noodzakelijk zijn.

Voorstel 4: rondweg Puur Exloo/Hunzebergen

Bij de ingang van Puur Exloo kunnen ingrijpende wijzigingen worden voorkomen door het realiseren van een rondweg. Realisatie is relatief eenvoudig door de ‘oude ’ingang van Puur Exloo (naast het Guesthouse) weer te openen.

Advies BonoTraffics

Voor de aanleg van een nieuwe uitrit is een vergunning nodig. De situatie bij PUUR Exloo gaat echter om een bestaande uitrit. De gemeente heeft geen juridische mogelijkheden om een bestaande uitrit op te heffen of een ander gebruik van het eigen terrein af te dwingen. De afweging over het wel of niet instellen van een rondweg ligt volledig aan de eigenaren van het desbetreffende terrein. Daarnaast is de inrichting van het weggedeelte ter hoogte van Puur Exloo/Hunzebergen ingegeven door de wens van het benadrukken van de aanwezigheid van de recreatieve voorzieningen op deze locatie. Het gebruik van de weg is hier door (onbekende) weggebruikers anders dan verwacht. Een afwijkende inrichting zorgt voor een verhoogde attentiewaarde van de weggebruiker. Ook bij het openstellen van een oude inrit en het instellen van een rondweg zal de behoefte blijven bestaan om de aanwezigheid van de recreatieve voorzieningen te benadrukken.