

Integrale visie op de verkeersstructuur Borger-West

Rapportage | 2025

Rapportage

Gemeente Borger-Odoorn
Provincie Drenthe

Integrale visie op de verkeersstructuur Borger-West

Projectnummer: 25.0060
Datum: 25-04-2025
Status: Definitief
Auteur: T. Muizelaar, M. Lok, J. Mazier



Integrale visie op de verkeersstructuur
Borger-West

Inhoudsopgave

01

Inleiding

4

02

Procesbeschrijving

7

03

Voorkeursscenario
verkeersstructuur

9

04

Afwegingen en keuzes

12

05

Aandachtspunten en
Wegprofielen

28

06

Financiële paragraaf

34



01

Inleiding



Aanleiding

In en om het dorp Borger in de provincie Drenthe spelen meerdere ruimtelijke ontwikkelingen. Zo is de gemeente Borger-Odoorn al geruime tijd bezig met de ontwikkeling van de nieuwe wijk Daalkampen ten westen van de N34. De eerste fase van deze ontwikkeling is vlak na de eeuwwisseling gerealiseerd. Na deze periode is de woningmarkt aanzienlijk veranderd en heeft de ontwikkeling van fase 2 lang op zich laten wachten. In 2020 is uiteindelijk begonnen met de ontwikkeling van fase 2 en deze fase is inmiddels bijna afgerond. Fase 3 is de laatste fase van deze ontwikkeling. Ook deze zal op korte termijn gerealiseerd worden.

Naast de wijk Daalkampen wordt inmiddels gewerkt aan de planvorming van de Koesteeglocatie. Deze locatie ligt ten noorden van de N374 en wordt ontwikkeld om de toegenomen vraag naar woningen te kunnen realiseren.

Probleemstelling

Tijdens de planvorming van de wijk Daalkampen, was het beeld dat de woningbouwopgave in Borger-West na fase 3 afgerond zou zijn. De grote vraag naar woningen heeft er

voor gezorgd dat de locatie Koesteeg ook wordt ontwikkeld om te voorzien in de woningbehoefte. Stedenbouwkundig en verkeerskundig heeft dit consequenties, bijvoorbeeld voor de beoogde ontsluitingsstructuur.

Belangrijk vraagstuk is of met de ontwikkeling van Daalkampen fase 3 de wijk nog steeds ontsloten kan worden via het bestaande voorrangskruispunt. Daarnaast is bij de ontwikkeling van Daalkampen geen rekening gehouden met de sprong over de N374, waardoor diverse vraagstukken opspelen die van belang zijn voor zowel het bestaande deel van Daalkampen als het nog te ontwikkelen deel van de Koesteeglocatie.

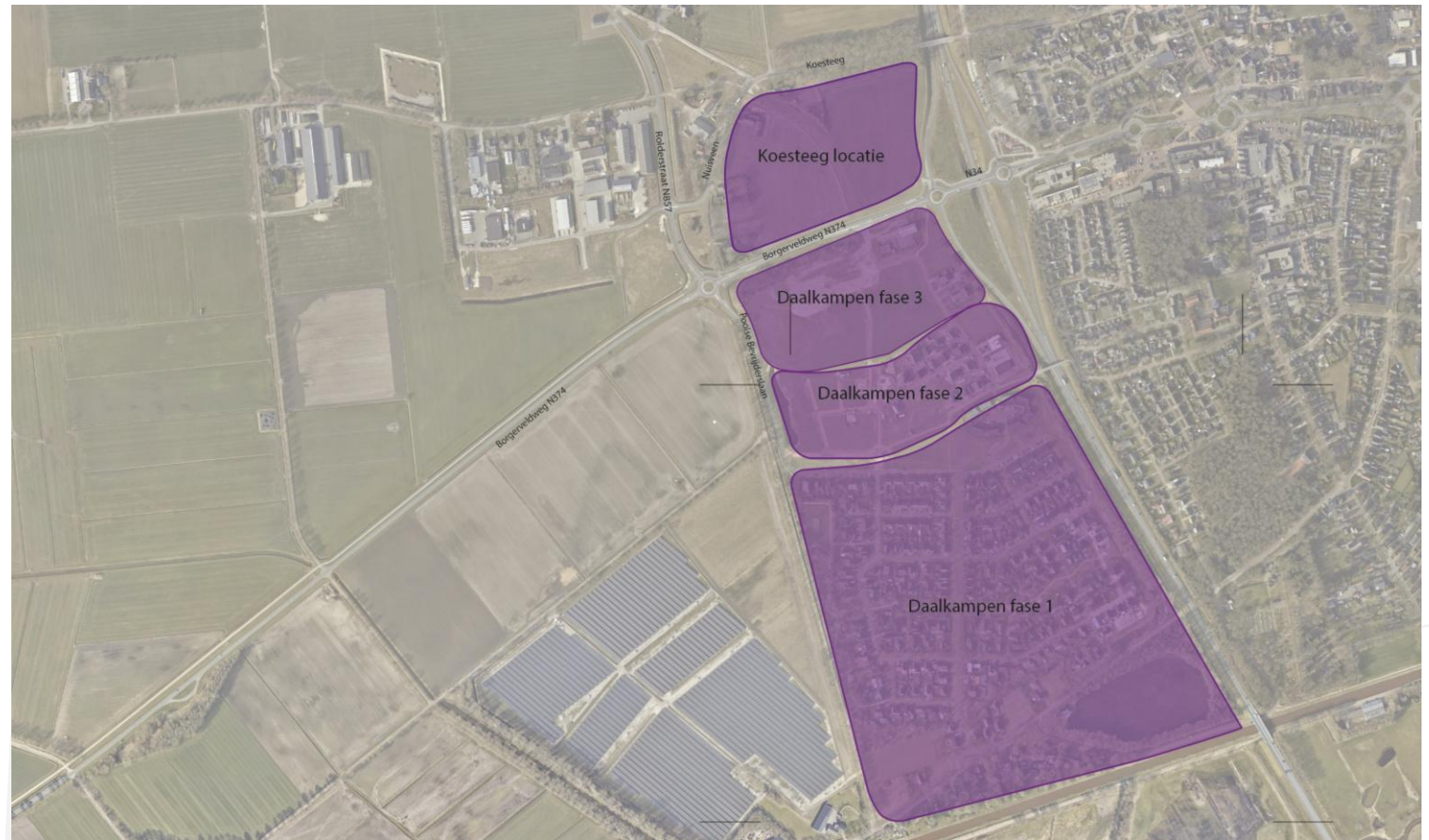
Naast de ontwikkeling van Borger-West spelen ook op provinciaal niveau diverse ontwikkelingen zoals de eventuele maatregelen op de N857, de verknoping van de doorfietsroute tussen Rolde en Borger en de doorontwikkeling van de HUB. Deze ontwikkelingen hebben een directe relatie met de wijk Daalkampen en de Koesteeglocatie en kunnen dan ook niet afzonderlijk van elkaar beschouwd worden.



Locatie

De locatie voor de ontwikkeling van de woonwijk op de Koesteeglocatie ligt aan de westzijde van Borger, westelijk van de N34. De Koesteeg, de Nuisveen, de Rolderstraat (N857) en de Borgerveldweg (N374) vormen de grenzen van de ontwikkellocatie.

De Daalkampen ligt aan de zuidzijde van de Borgerveldsweg (N374) ten westen van de N34. De locaties zijn weergegeven op de kaart hiernaast.



02

Procesbeschrijving



Werkwijze

De *Integrale visie op de Verkeersstructuur Borger-West* is het resultaat van een afweging op zowel verkeerskundig vlak als een afweging op ruimtelijke inpassing, duurzaamheid en participatie.

Voor de verschillende verkeersdeelnemers die in en rond de Daalkampen en Koesteeglocatie aanwezig zijn, zijn diverse maatregelen afgewogen met als doel het behouden/vergroten van de verkeersveiligheid, het realiseren van een goede verkeersafwikkeling en het implementeren van het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service, Personenauto).

Naast het gestelde doel, zijn de maatregelen ook afgewogen op verschillende aspecten die hierboven genoemd zijn. Aan de hand van deze afwegingen is bepaald welke oplossingen/voorstellen de voorkeur hebben voor Borger-West.



03

Voorkeursscenario verkeersstructuur



Verkeersstructuur Borger-West

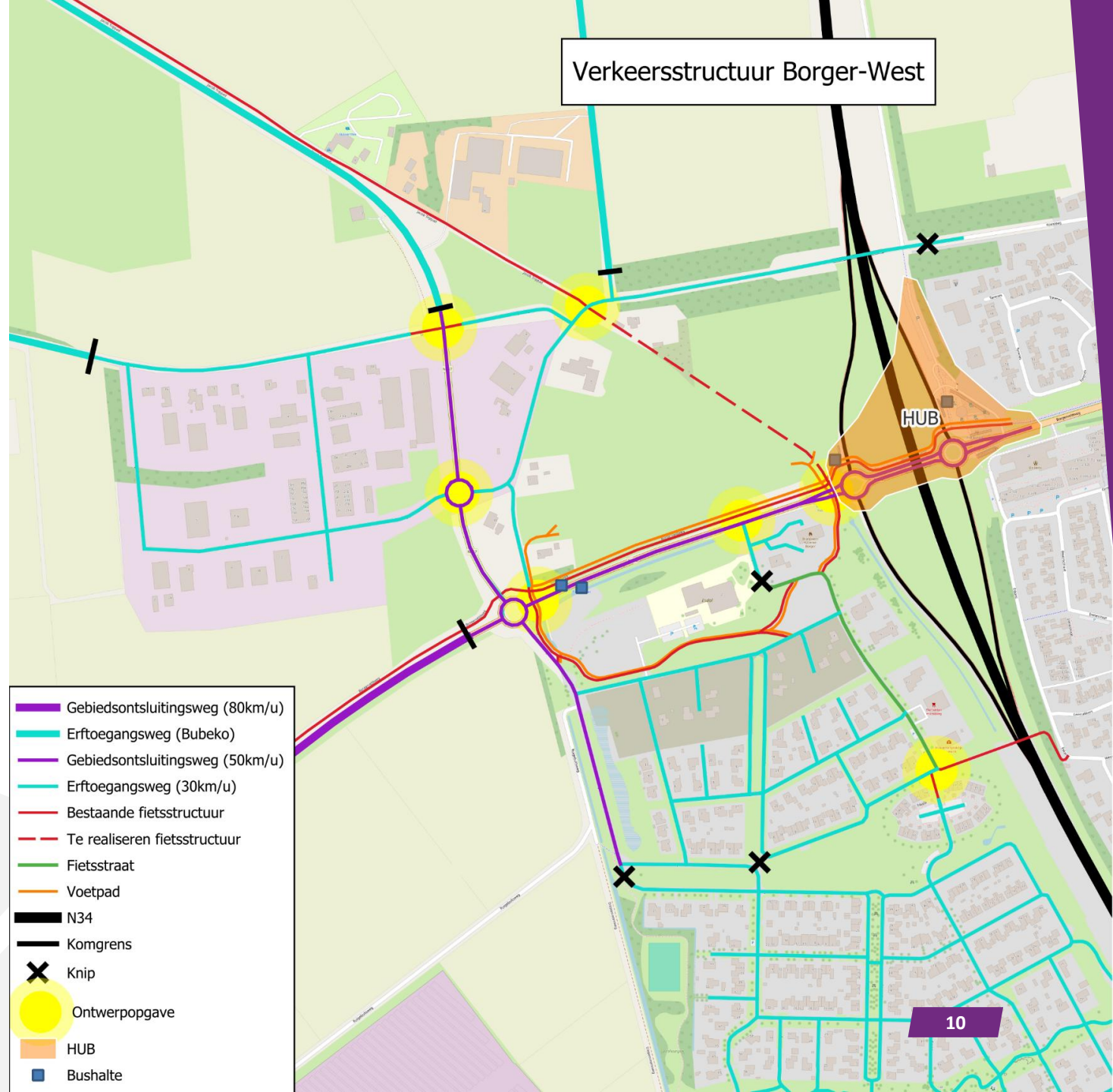
In de afbeelding rechts is het voorkeursscenario voor de verkeersstructuur Borger-West te zien. Per modaliteit wordt beschreven hoe deze is vormgegeven.

Voetgangers

Voor de voetgangers zijn twee verschillende oversteekmogelijkheden over de N374 tussen de Daalkampen en de Koesteeglocatie. De oversteken bevinden zich bij de twee rotondes en beide oversteekplaatsen zijn gelijkvloers, waarbij het gemotoriseerde verkeer voorrang heeft.

Fietsers

Voor de fietsers wordt de IJzertijdstraat ingericht als fietsstraat. Deze fietsstraat sluit aan op het huidige fietspad die de N374 kruist. In het verlengde van deze oversteek is een nieuw stuk fietspad opgenomen, die door de Koesteeglocatie heen zal gaan en verbonden zal worden met het fietspad dat parallel aan de N857 ligt. Dit nieuwe fietspad is onderdeel van de toekomstige doorfietsroute Assen – Emmen en is op de afbeelding hiernaast weergegeven met de rode stippellijn.



OV

De huidige OV voorzieningen voorzien ook in de verwachte behoefte. De buslijnen blijven gelijk en de bushaltes blijven behouden op de bestaande locaties. De haltes blijven toegankelijk voor langzaam verkeer door het aansluiten van de toekomstige voetgangers- en fietsstructuren.

Auto

Door de komgrens te verleggen komt een gedeelte van de N857 en het bedrijventerrein aan de Turfmaadsweg binnen de bebouwde kom te liggen, evenals de Koesteeglocatie en het gedeelte van de N374 tussen de Daalkampen en de Koesteeglocatie.

De N857 vanaf het kruispunt N857 - Strengenweg tot en met het kruispunt N857 - N374 wordt ingericht als een gebiedsontsluitingsweg binnen de kom, 50 km/u. De Nuisveen en Koesteeg worden ingericht als een erftoegangsweg binnen de kom, 30 km/u. Het kruispunt tussen de Turfmaadsweg - N857 - Nuisveen wordt vormgegeven als een rotonde. De Koesteeglocatie kan worden ontsloten op deze rotonde.

Voor het gemotoriseerd verkeer komt een knip te liggen in de IJzertijdstraat waardoor alleen de brandweer en ambulancepost nog toegankelijk blijven vanaf de N374. Op de Koesteeg komt, ten oosten van de N34 een knip. Deze zorgt er voor dat het gemotoriseerde verkeer van oost naar west Borger zich afwikkelt via de N374. Hiermee kan de Koesteeg als prettige route voor langzaam verkeer worden vormgegeven. Eventueel sluipverkeer door Borger zelf wordt op deze manier niet mogelijk gemaakt.



04

Afwegingen en keuzes



Fietsroute

Om een doorfietsroute tussen Emmen en Assen op termijn mogelijk te maken is Borger een belangrijke schakel in dit geheel. Aan de zuidoostkant van Borger is reeds een deel van de bestaande wegstructuur ingericht als fietsstraat en voorbereid om als verbinding op te gaan in de gehele doorfietsroute.

In de verkeersvisie zijn twee opties opgenomen die als beste naar voren kwamen voor de fietsroute. Dit zijn de fietsroute achter de bebouwing langs en de fietsroute over de IJzertijdstraat in de vorm van een fietsstraat. Hiervan kwam in de verkeersvisie de fietsroute achter de bebouwing langs als voorkeursvariant naar voren.

Fietsroute achter de bebouwing langs

Bij de fietsroute achter de bebouwing langs, loopt de fietsroute als een solitair fietspad over de geluidswal van de N34 achter de bebouwing aan de IJzertijdstraat. In de naastgelegen afbeelding is dit weergegeven.

Verkeerskundig

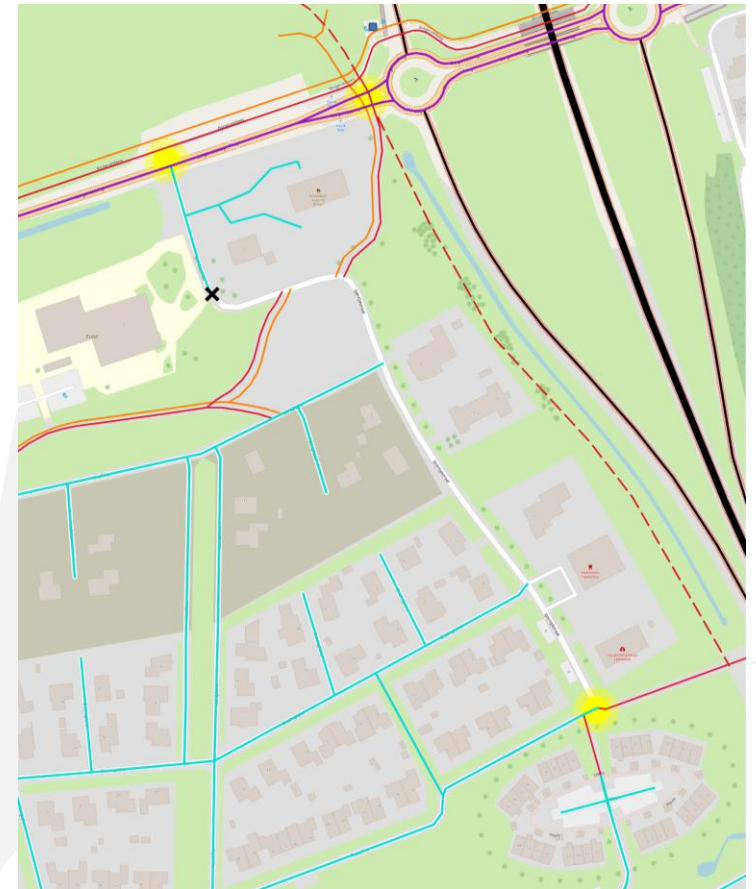
De fietsroute achter de bebouwing van de IJzertijdstraat langs scoort van de twee mogelijkheden het beste op

verkeersveiligheid. Het is een solitair fietspad waarop geen gemotoriseerd verkeer rijdt. Het fietsverkeer en het gemotoriseerd verkeer zijn dus van elkaar gescheiden, wat geen onderlinge conflicten oplevert. Hierdoor kan de fietser ongestoord op een veilige manier doorstromen.

Het nadeel van deze variant is dat scholieren die naar het Esdal fietsen, sneller via de IJzertijdstraat zullen zijn. Verder is de verwachting dat deze route gezien de ligging niet optimaal gebruikt zal worden.

Ruimtelijk en Duurzaamheid

De route over de geluidswal zal gezien de ligging niet optimaal gebruikt worden. Een belangrijke doelgroep die van deze fietsroute gebruik zal maken zullen de scholieren zijn die naar het Esdal college gaan. Die nemen de kortste route en zullen niet over de vrijliggende fietsroute, maar over de IJzertijdstraat gaan. Als de IJzertijdstraat wordt ingericht als fietsstraat blijft een rechtstreekse verbinding voor de meer doorgaande fietser behouden, maar wordt ook de inwoner/bezoeker van Daalkampen beter aangesloten op het hoofd fietsnetwerk.



Figuur 1: Niet gekozen variant (Fietsroute)



Daarnaast wordt bij een vrijliggende route over de geluidswal de groenstructuur aangetast en vergt dit extra ruimte en opoffering van groen. Ook speelt de sociale veiligheid een rol. Een vrijliggend fietspad over de geluidswal achter de bedrijven langs ligt solitair en uit het zicht van de bebouwing. Dit kan als sociaal onveilig gezien worden.

Participatie

Tijdens de participatie is duidelijk geworden dat beide varianten op steun kunnen rekenen. Een aantal bedrijven ziet liever de optie voor de fietsroute achter de bebouwing langs, terwijl inwoners ook voordelen zien in de fietsstraat over de IJzertijdstraat.

Fietsroute over de IJzertijdstraat in vorm van een fietsstraat

Bij de fietsroute over de IJzertijdstraat gaat de fietsroute over de IJzertijdstraat in de vorm van een fietsstraat. In de naastgelegen afbeelding is te zien hoe de route loopt.

Verkeerskundig

Verkeerskundig scoort de fietsstraat minder goed dan de fietsroute achter de bebouwing langs. Dit heeft er mee te

maken dat op de fietsstraat er een menging van fietsers en gemotoriseerd verkeer blijft bestaan, waardoor er kans op conflicten tussen het fietsverkeer en het gemotoriseerde verkeer aanwezig is.

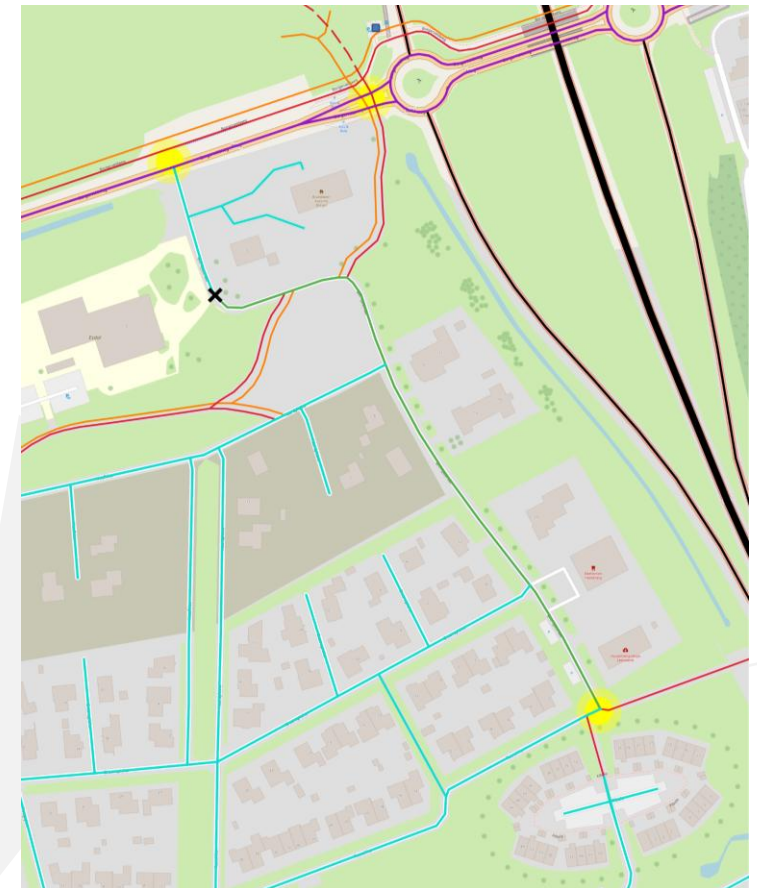
Daarentegen zorgt de fietsstraat voor een directe route voor scholieren van het Esdal en zal de route naar verwachting optimaler gebruikt worden dan een fietsroute achter de bebouwing langs

Ruimtelijk

Omdat de fietsstraat gerealiseerd zal worden op bestaande verharding (IJzertijdstraat), heeft deze optie geen impact op de groenstructuur van de geluidswal en is er geen extra ruimte nodig voor het scheiden van fietsers en gemotoriseerd verkeer.

Duurzaamheid

Zoals hierboven beschreven is kan voor de fietsstraat gebruik gemaakt worden van bestaande infrastructuur, wat goed is voor de duurzaamheid van deze optie. Verder is voor Daalkampen een fietsstraat beter voor het STOMP-principe.



Figuur 2: Gekozen variant (Fietsroute)



Participatie

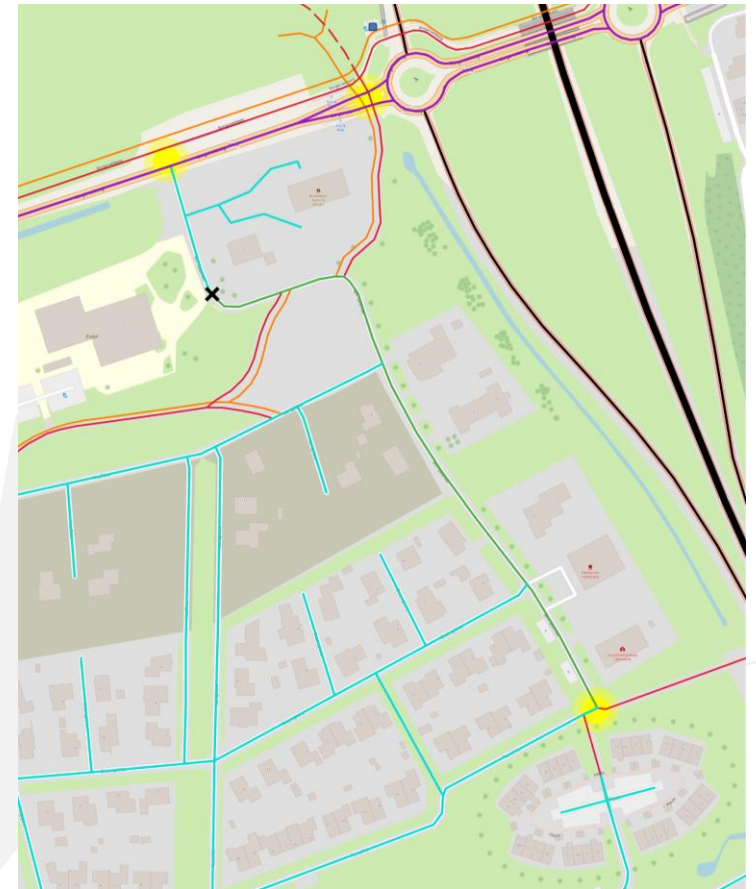
Inwoners hebben tijdens de participatie aangegeven de voordelen van een fietsstraat in de IJzertijdstraat in te zien. Daarmee is de fietsstraat een realistisch optie.

Voor de concrete vormgeving van het kruispunt Raatakker – IJzertijdstraat moet een verkeerskundig ontwerp gemaakt worden. Dit is één van de ontwerpopgaven die voortkomt uit deze visie die later uitgewerkt moet worden.

Voorkeursvariant

De fietsroute achter de bebouwing langs scoort verkeerskundig beter. De fietsstraat op de IJzertijdstraat scoort op ruimtelijk vlak en duurzaamheid beter. Beide opties scoren goed bij participatie.

Omdat de fietsstraat op de IJzertijdstraat op meerdere aspecten beter scoort, is deze optie de voorkeursvariant.



Figuur 2: Gekozen variant (Fietsroute)



Voetgangersoversteek

Verbindingen tussen Koesteeglocatie en Daalkampen

De verschillende verbindingen voor voetgangers en fietsers tussen de Koesteeglocatie en de Daalkampen worden gerealiseerd dichtbij de rotondes waar de snelheden het laagst zijn. Bij beide rotondes komt een oversteeklocatie voor voetgangers en fietsers.

Er wordt géén oversteek gerealiseerd voor voetgangers ter hoogte van het Esdal College. Een gelijkvloerse oversteek over een GOW50 wordt vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid afgeraden, omdat op het wegvak de snelheid hoger zal liggen dan bij een rotonde. Bij een rotonde wordt daarnaast langzaam overstekend verkeer eerder verwacht en de loopafstanden naar de beide oversteeken bij de rotondes zijn binnen een acceptabele loopafstand van maximaal 200m. De snelheid ligt laag bij een rotonde, waardoor er bij de rotonde wel een veilige oversteek kan worden gerealiseerd. Bij uitwerking van het ontwerp van de woonwijk Koesteeg verdienen directe langzaam verkeer routes die leiden richting de oversteeklocaties aandacht.



Fietsoversteek rotonde westelijke toe- en afrit N34

Bij de rotonde van de westelijke toe- en afrit van de N34 komt een fietsoversteek. Vanwege het hoogteverschil bestaat de mogelijkheid om een fietstunnel in te passen, een andere mogelijkheid is het behouden van de gelijkvloerse oversteek. De twee opties worden op de relevante aspecten uit de werkwijze tegen elkaar afgewogen. (Zie hiervoor eerste alinea op pagina 8)

Fietstunnel

Bij een fietstunnel gaat het fietsverkeer onder de N374 door en kruisen het fietsverkeer en het gemotoriseerde verkeer elkaar niet. In de afbeelding hiernaast is de fietstunnel te zien.

Verkeerskundig

Een fietstunnel zorgt ervoor dat fietsers en gemotoriseerd verkeer elkaar niet tegenkomen. Dit heeft als voordeel dat de doorstroming voor alle verkeersdeelnemers beter is en dat daarnaast de veiligheid voor fietsers gewaarborgd wordt.

Het nadeel van de fietstunnel is dat fietsers bij het uitkomen van de tunnel een hoogteverschil moeten overbruggen. Hierdoor ontstaat een korte omrijdbeweging.

Ruimtelijk en Duurzaamheid

Een tunnel als oversteek zou bij de rotonde mogelijk goed ingepast kunnen worden vanwege het bestaande hoogteverschil dat er op deze locatie is.

Het bestaande hoogteverschil kan echter ook een beperkende factor zijn voor het realiseren van de tunnel en daarnaast is het inpassen van een lange rechtstand ter behoeve van de doorkijk lastig inpasbaar in een stedenbouwkundig ontwerp.

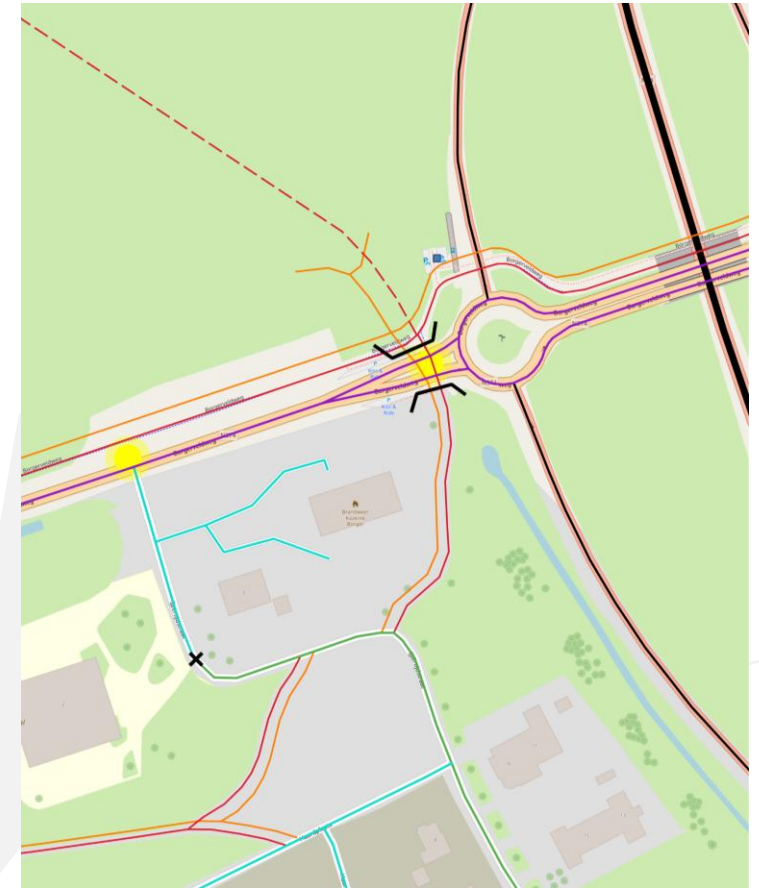
Participatie

Tijdens de participatie is naar voren gekomen dat (een deel van) de scholieren van het Esdal College de huidige oversteek over de rotonde als onveilig ervaren. Een tunnel zou voor hen een goede oplossing zijn.

Inwoners geven echter aan dat zij een sociaal onveilig gevoel verwachten bij een tunnel.

Gelijkvloerse oversteek

Bij behoud van de gelijkvloerse oversteek kruist het fietsverkeer de N374, waarbij fietsers geen voorrang hebben. In de naastgelegen afbeelding is de verkeersstructuur bij een gelijkvloerse fietsoversteek te zien.



Figuur 3: Niet gekozen variant (Fietsoversteek)



Verkeerskundig

Bij een gelijkvloerse fietsoversteek moet het fietsverkeer op de doorfietsroute voorrang verlenen aan het gemotoriseerde verkeer op de N374 (Volgens het beleid van de Provincie Drenthe hebben fietsers op de rotonde geen voorrang). Bij deze oversteek ontstaan een aantal conflictpunten tussen fietsers/voetgangers en gemotoriseerd verkeer. Door deze conflictpunten scoort een gelijkvloerse fietsoversteek minder goed op verkeersveiligheid dan een fietstunnel.

Ruimtelijk en Duurzaamheid

Ruimtelijk gezien zorgt een gelijkvloerse oversteek voor een sociaal veilig oversteekpunt.

Daarnaast is bij een tunnel van belang dat er een lange rechtstand is ter behoeve van de doorkijk door de tunnel heen en dat het ontwerp stedenbouwkundig inpasbaar is. Dit is hier niet het geval. Bij een gelijkvloerse oversteek is er geen lange rechtstand ter behoeve van de doorkijk nodig, waardoor dit probleem niet aanwezig is.

Daarnaast zal een tunnel gerealiseerd moeten worden, waardoor de optie voor een gelijkvloerse oversteek iets beter scoort op duurzaamheid dan de tunnel, aangezien bij

een gelijkvloerse oversteek geen extra infrastructuur aangelegd hoeft te worden, wat bij de tunnel wel het geval is en daarnaast moet ook de tunnel zelf gerealiseerd worden.

Participatie

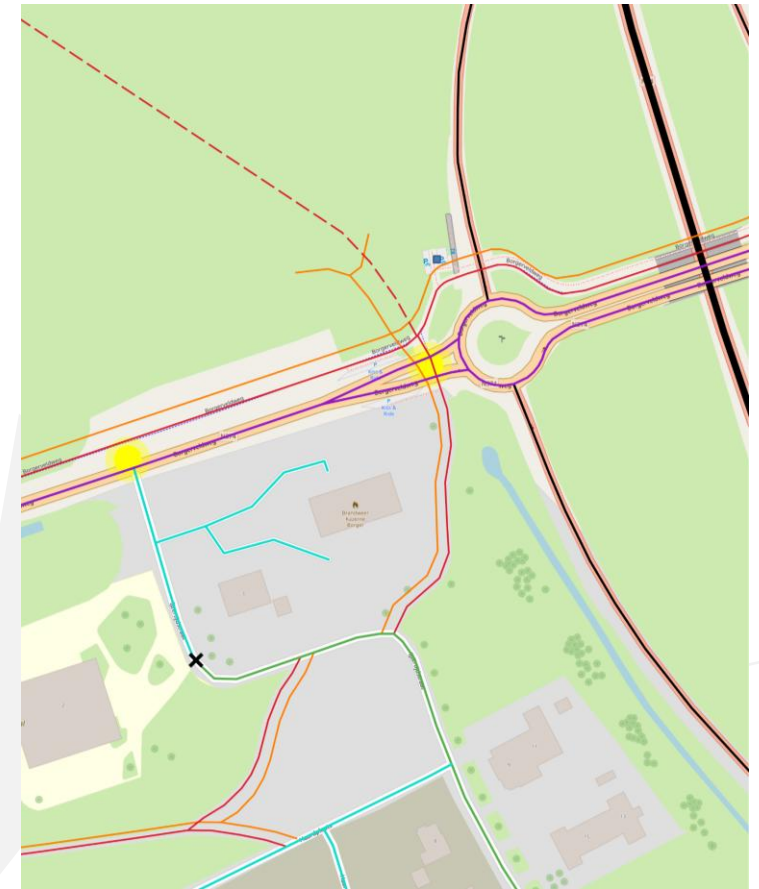
Inwoners hebben tijdens de participatie ook aangedragen dat zij een sociaal onveilig gevoel verwachten te hebben bij de tunnel en daarom de voorkeur geven aan de gelijkvloerse oversteek.

Verder wordt door (een deel van) de scholieren van het Esdal College aangegeven dat zij de gelijkvloerse oversteek bij de rotonde van de N34 juist als onveilig ervaren.

Voorkeursvariant

Het behoud van de gelijkvloerse oversteek komt als voorkeursvariant naar boven, omdat deze op voornamelijk het sociale aspect beter scoort. Door het hoogteverschil en de beschikbare ruimte is het aanleggen van een tunnel met lange rechtstanden en vrije doorkijken niet mogelijk. Daarnaast brengt de aanleg van een tunnel hoge kosten met zich mee.

Verder komt dit deel van de N374 binnen de bebouwde kom te liggen en gaat de snelheid op de weg naar 50 km/h.



Figuur 4: Gekozen variant (Fietsoversteek)



Ontsluiting bedrijventerrein/Koesteeglocatie

In de toekomst is het van belang dat het bedrijventerrein en de nieuw te ontwikkelen Koesteeglocatie goed ontsloten worden/blijven met de N857. Op dit moment wordt het bedrijventerrein ontsloten door middel van het voorrangskruispunt Turfmaadsweg – N857 – Nuisveen.

Uit de inventarisatie is gebleken dat in de afgelopen 10 jaar 4 flank ongevallen tussen gemotoriseerd verkeer hebben plaatsgevonden op het kruispunt Turfmaadsweg – N857 – Nuisveen.

Om te kijken hoe het bedrijventerrein en de nieuw te ontwikkelen Koesteeglocatie het beste op de N857 ontsloten kunnen worden, is er gekeken naar het instellen van een rotonde ter hoogte van de kruising N857 – Strengenweg. Een alternatief is het behoud van het voorrangskruispunt Turfmaadsweg – N857 – Nuisveen, waarbij op het voorrangskruispunt een plateau aangelegd wordt. Verschillende oplossingsrichtingen worden in deze paragraaf integraal tegen elkaar afgewogen.

Rotonde N857 met Strengenweg

Door een rotonde aan te leggen op het kruispunt N857 – Strengenweg wordt de Koesteeglocatie en het

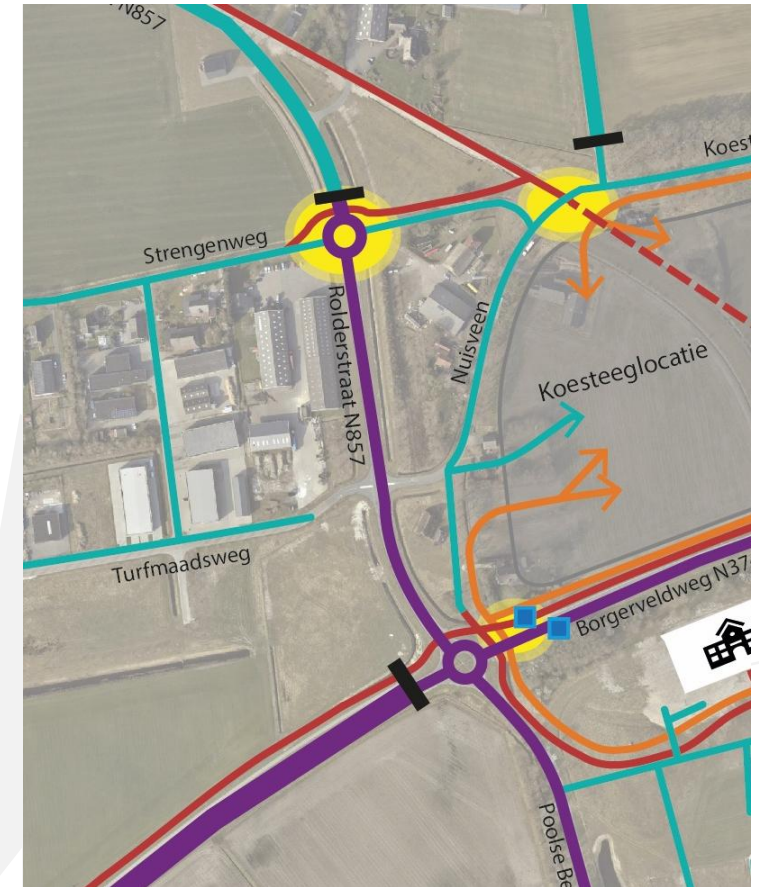
bedrijventerrein ontsloten op de N857. In de naastgelegen afbeelding is de rotonde van de N857 met de Strengenweg te zien.

Verkeerskundig

Door de ontsluiting van het bedrijventerrein en de Koesteeglocatie vorm te geven als rotonde in plaats van een voorrangskruispunt wordt de verkeersveiligheid verbeterd. De komgrens komt voor de rotonde te liggen waardoor het bedrijventerrein ook binnen de kom ligt. De snelheid van kruisend verkeer ligt lager op een rotonde dan op een voorrangskruispunt, waardoor de kans op ernstige ongevallen afneemt. De fietsoversteek komt ook bij de rotonde te liggen waardoor deze ook veiliger wordt aangezien de snelheden van het gemotoriseerd verkeer aanzienlijk lager liggen bij een rotonde dan bij een solitaire fietsoversteek.

Ruimtelijk

Het voordeel van de rotonde op de kruising tussen de N857 met de Strengenweg is dat een groter weggedeelte binnen de bebouwde kom komt te liggen, waarmee de snelheid hier omlaag gehaald wordt.



Figuur 5: Niet gekozen variant (Ontsluiting bedrijventerrein)



Het probleem met de rotonde is dat deze niet goed aansluit bij de huidige stedenbouwkundige plannen die de gemeente heeft en bij de lopende initiatieven aan het Nuisveen.

Duurzaamheid

De rotonde zorgt voor een lagere snelheid op het industrieterrein, waardoor er sprake is van minder geluidsoverlast en uitstoot.

Daarentegen wordt er meer verharding aangelegd, omdat de rotonde nog gerealiseerd moet worden. Verder zal er ook sprake zijn van meer optrekkend en remmend verkeer, wat op zijn plaats juist zorgt voor meer uitstoot. Dit komt doordat verkeer op de N857 met de rotonde ook altijd moet afremmen voor het kruispunt

Participatie

Het realiseren van een rotonde aan de noordkant van de het industrieterrein en daarnaast het afsluiten van de huidige kruising tussen de Turfmaadsweg/Nuisveen met de N857 zal voor een deel van bedrijven zorgen voor een directere aansluiting op de N857.

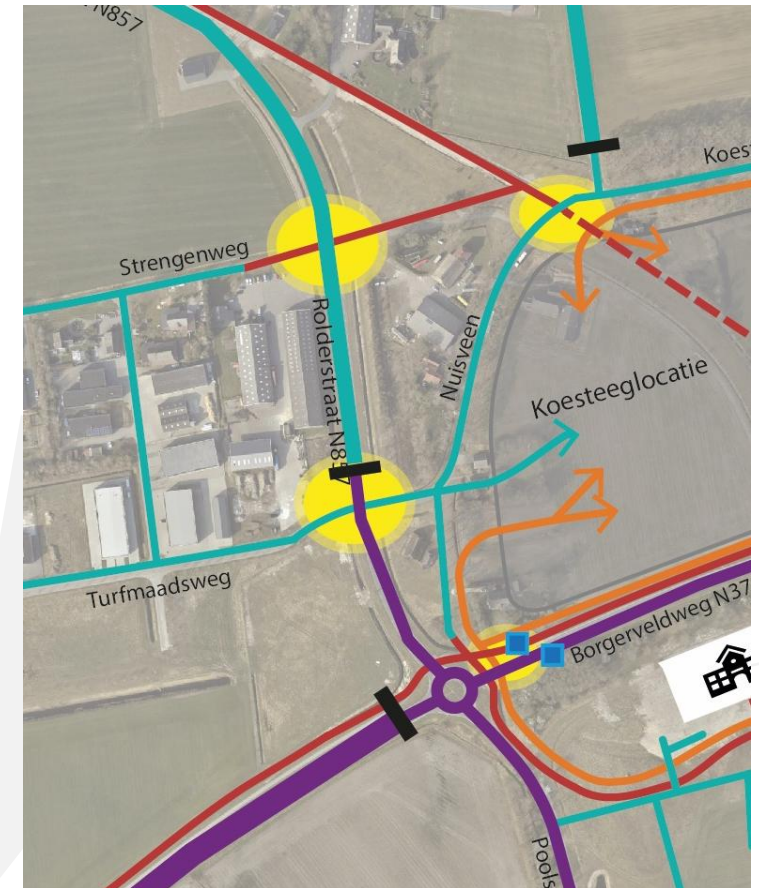
Echter zal een deel van de bedrijven juist om moeten rijden

en is de kans groot dat een deel van de woningen last zal krijgen van veel bedrijfsverkeer dat voor de deur langs rijdt.

Tenslotte is ook niet bekend hoe de bedrijven op het industrieterrein tegenover de rotonde aan de noordkant kijken.

Vorrangskruispunt Turfmaadsweg – N857 – Nuisveen

Qua hoeveelheid verkeer is het mogelijk de Koesteeglocatie ter hoogte van de Turfmaadsweg met een vorrangskruispunt aan te sluiten op de N857. Ter hoogte van het kruispunt ligt ook de komgrens. Deze toegangspoort en de snelheidswijziging wordt ondersteund door een plateau ter hoogte van het kruispunt Turfmaadsweg – N857 – Nuisveen.



Figuur 6: Niet gekozen variant (Ontsluiting bedrijventerrein)



Verkeerskundig

Door een plateau aan te leggen wordt de snelheid verlaagd op het kruispunt Turfmaadsweg – N857 – Nuisveen. De komgrens komt voor het kruispunt te liggen, waardoor de snelheid verlaagd wordt naar 50km/uur. Door de verlaging van de snelheid wordt het risico op een ernstige afloop van de ongevallen minder waardoor het kruispunt veiliger wordt. De fietsoversteek vanaf de Koesteeg steekt, uit de voorrang, solitair de N857 buiten de bebouwde kom over. Hier is een verschil in zowel richting en snelheid en massa. Een oversteek bij een rotonde neemt het verschil in snelheid weg en is hierdoor een veiligere oversteek dan een solitaire oversteek.

Ruimtelijk

De Koesteeglocatie is ontworpen met het kruispunt tussen de Turfmaadsweg – N857 – Nuisveen. Daardoor is het behoud van dit kruispunt gewenst, voor onder andere woningbouwplannen in de Koesteeglocatie.

Duurzaamheid

Omdat de kruising tussen de Turfmaadsweg – N857 –

Nuisveen al bestaat, is er weinig nodig om dit kruispunt aan te passen. Voor het realiseren van het plateau moet enkel het bestaande kruispunt verhoogd worden.

Ondanks dat er bij het plateau minder ruimte gegeven wordt aan het STOMP-principe, is het plateau alsnog een duurzame oplossing.

Participatie

Met het behoud van het kruispunt tussen de Turfmaadsweg – N857 – Nuisveen krijgen bewoners geen last van mogelijk bedrijfsverkeer wat voor hun deur langs rijdt. Verder is niet bekend hoe bedrijven tegen een verplaatsing van het kruispunt naar de noordzijde aankijken.



Figuur 6: Niet gekozen variant (Ontsluiting bedrijventerrein)



Voorkeursvariant

Het aanleggen van een rotonde op het kruispunt N857 met de Strengenweg brengt relatief veel kosten met zich mee. Daarnaast past het huidige kruispunt tussen de Turfmaadsweg – N857 – Nuisveen binnen de stedenbouwkundige structuur van de Koesteeeglocatie.

Op de locatie van het huidige kruispunt wordt daarentegen wel een rotonde gerealiseerd. Een rotonde brengt voordelen met zich mee op het gebied van bijvoorbeeld veiligheid. Daarnaast is het vervangen van het huidige kruispunt naar een rotonde goedkoper dan de andere optie.

De voorkeursvariant wordt daarmee een combinatie uit de elementen van beide oplossingen, waarbij als locatie het bestaande kruispunt Turfmaadsweg – N857 – Nuisveen behouden blijft, maar aangepast wordt naar een rotonde in plaats van een voorrangskruispunt.

Verder blijft met deze variant de Nuisveen open voor landbouwverkeer, waardoor zij via de Koesteeeg nog steeds de Holtakkersweg kunnen bereiken.



Figuur 7: Gekozen variant (Ontsluiting bedrijventerrein)



Afsluiten Koesteeg voor autoverkeer

Door een knip te maken in de Koesteeg, ten oosten van de N34, na de ingang van de HUB, wordt de Koesteeg ontlast van doorgaand verkeer. Het is niet gewenst dat doorgaand verkeer van en naar Borger over de Koesteeg gaat. De Koesteeg wordt in verband met de ontwikkeling van de Koesteeglocatie ingericht als erftoegangsweg 30 km/uur binnen de kom. Een gebied waar verblijven centraal staat en verkeer te gast is.

Met de knip zal de verkeersdruk voor zowel fietser, voetgangers als agrariërs verminderen. Alleen voetgangers, fietsers en bestemmingsverkeer zullen nog gebruik maken van de Koesteeg. Verder zal de verkeerssituatie rondom de Kruisstraat in Borger beter worden. Hier sluit de Koesteeg op aan.

Landbouwverkeer kan nog steeds gebruik maken van de Koesteeg door het onverharde pad te gebruiken naar de Holtakkersweg. Ook hulpdiensten kunnen bij een calamiteit passeren.

Verkeerskundig

De route Koesteeg/Nuisveen is gezien de ligging een aantrekkelijk alternatief voor de N374. Voor doorgaand verkeer is de N374 gecategoriseerd en ingericht als

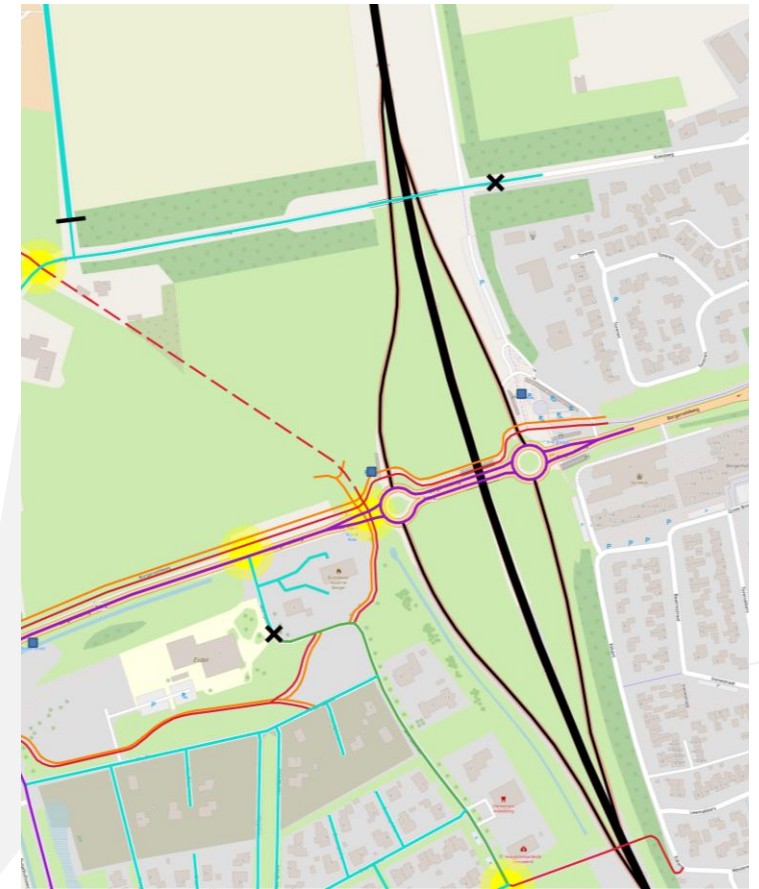
gebiedsontsluitingsweg. In de verkeersstructuur is deze categorie bestemd voor doorgaand verkeer. Het instellen van een knip in de Koesteeg zorgt ervoor dat geen sluipverkeer meer over de Koesteeg (erftoegangsweg 30km/uur na realiseren van de Koesteeglocatie) kan rijden. Alleen fietsers, voetgangers en bestemmingsverkeer kunnen dan nog gebruik maken van de Koesteeg.

Uitgangspunt is dat hulpdiensten wel gebruik kunnen maken van de Koesteeg, in geval van een calamiteit. Dit is ook met de hulpdiensten afgestemd.

Het niet instellen van een knip zal zorgen voor hogere intensiteiten en wijkvreemd (doorgaand) verkeer op de Koesteeg, waar voetgangers, fietsers op zowel de recreatieve route, de nieuwe doorfietsroute als vanuit de nieuw wijk en agrariërs hinder van zullen ondervinden. Daarnaast wordt door de knip ook de Kruisstraat ontlast van doorgaand verkeer vanuit Borger dat via de N374 afgewikkeld zou moeten worden.

Ruimtelijk

Met de knip zal de Koesteeg behouden blijven als groenstructuur en blijft de weg zichtbaar als historische route.



Figuur 8: Gekozen variant (Afsluiting Koesteeg en IJzertijdstraat)



Afsluiten Koesteeg voor autoverkeer

Duurzaamheid

De knip stimuleert het gebruik van de fiets en om over de Koesteeg te gaan lopen, wat bijdraagt aan het STOMP-principe. Verder is er voor de realisatie van de knip geen extra verharding nodig, wat er ook voor zorgt dat de knip een duurzame oplossing is.

Participatie

Een deel van de bewoners is voorstander van de knip, zodat zij geen sluipverkeer voor hun deur langs krijgen. Sommige bewoners vrezen ook langere aanrijtijden voor de hulpdiensten, maar de aanrijtijden blijven binnen de acceptabele tijd, omdat hulpdiensten voor calamiteiten gebruik kunnen blijven maken van de Koesteeg.

Toename verkeer N374 richting centrum

Het realiseren van de knip in de Koesteeg zorgt ervoor dat een aantal motorvoertuigen een andere route moeten kiezen. Zo ook naar het centrum toe. De alternatieve route die hiervoor bestemd is en ook het meest voor de hand ligt, is via de N374.

Om in kaart te brengen hoe de intensiteiten op de N374

toenemen met het afsluiten van de Koesteeg, is met behulp van TomTomMove en de ontwikkeling van de Koesteeglocatie een inschatting gemaakt van de verwachte toename. Deze toename laat zien hoeveel voertuigen er op de N374 richting het centrum bijkomen in de ochtend- en avondspits.

De inschatting die gemaakt is wordt ondersteund door verkeerstellingen die op verschillende wegen in het onderzoeksgebied zijn gehouden.

Op basis van de ontwikkelingen op de Koesteeglocatie is berekend dat 135 motorvoertuigen de Koesteeglocatie in het drukste uur van de ochtendspits zullen verlaten. In het drukste uur van de avondspits zullen 112 motorvoertuigen juist naar de Koesteeglocatie toe gaan.

Van de 135 motorvoertuigen in de ochtendspits, rijden er 18 richting het centrum via de N374. In de avondspits rijden er 20 motorvoertuigen vanaf het centrum via de N374 richting de Koesteeglocatie.



Afsluiten Koesteeg voor autoverkeer

Verder moeten ook de motorvoertuigen die op dit moment gebruik maken van de Koesteeg om naar het centrum te komen, een andere route nemen. Voor dit huidige verkeer is berekend dat van al dit verkeer, 18 motorvoertuigen in het drukste uur van de ochtendspits via de N374 richting het centrum zullen rijden.

Van het huidige verkeer zullen in het drukste uur van de avondspits 24 motorvoertuigen vanuit het centrum over de N374 rijden.

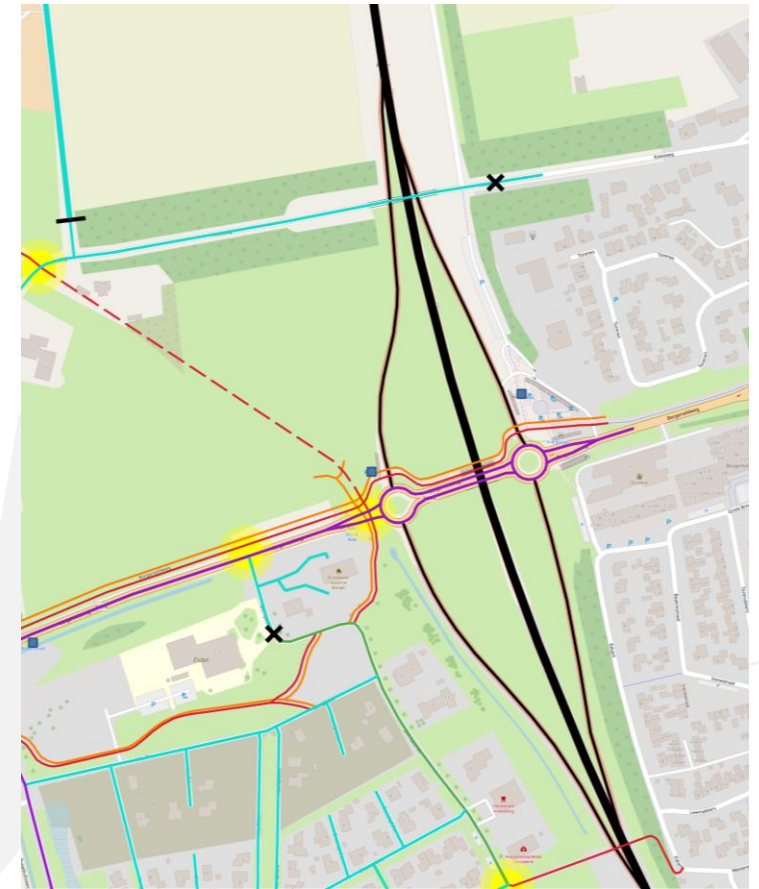
In totaliteit betekent dit dat er in het drukste uur van de ochtendspits 36 motorvoertuigen extra via de N374 richting het centrum zullen rijden.

In het drukste uur van de avondspits komt dit neer op een extra 44 motorvoertuigen die vanuit het centrum via de N374 rijden.

Dit betekent dat de verwachte toename voor zowel het drukste uur in de ochtendspits, als het drukste uur in de avondspits neerkomt op minder dan 1 extra motorvoertuig per minuut.

Voorkeursvariant

De voordelen die de knip met zich meebrengt wegen zwaarder dan de nadelen. Daarom heeft het de voorkeur om de knip in de Koesteeg te realiseren.



Figuur 8: Gekozen variant (Afsluiting Koesteeg en IJzertijdstraat)



Aansluiting IJzertijdstraat op de N374 opheffen

De aansluiting van de IJzertijdstraat met de N374 wordt afgesloten voor verkeer. De aansluiting blijft nog bruikbaar voor de brandweerkazerne en de ambulancepost. Door een knip in de IJzertijdstraat te maken net na de brandweer blijft de rest van de IJzertijdstraat toegankelijk voor het gemotoriseerd verkeer vanaf de Daalkampen. De aanrijtiden van de huisarts worden door de knip in de IJzertijdstraat met 45 seconden verlengd. Ondanks de 45 seconden extra valt het verzorgingsgebied van de huisarts nog binnen de aanrijtijd van 15 minuten.

Uit de inventarisatie is gebleken dat de IJzertijdstraat relatief weinig gebruikt wordt (500 mvt/etmaal) en het grootste gedeelte van de voertuigen de Daalkampen verlaten via de Poolse Bevrijderslaan.

De provincie Drenthe heeft in een brief aangegeven dat de aansluiting van de Daalkampen via de IJzertijdstraat met de N374 komt te vervallen als ontsluiting van de Daalkampen. De brandweer en de achterliggende bedrijven mogen ontsloten blijven op de N374 via de IJzertijdstraat. (Brief van 29 februari 2012)

Echter, in recente gesprekken tussen de provincie Drenthe en de gemeente heeft de provincie, in verband met onder andere de woningbouwontwikkelingen op de

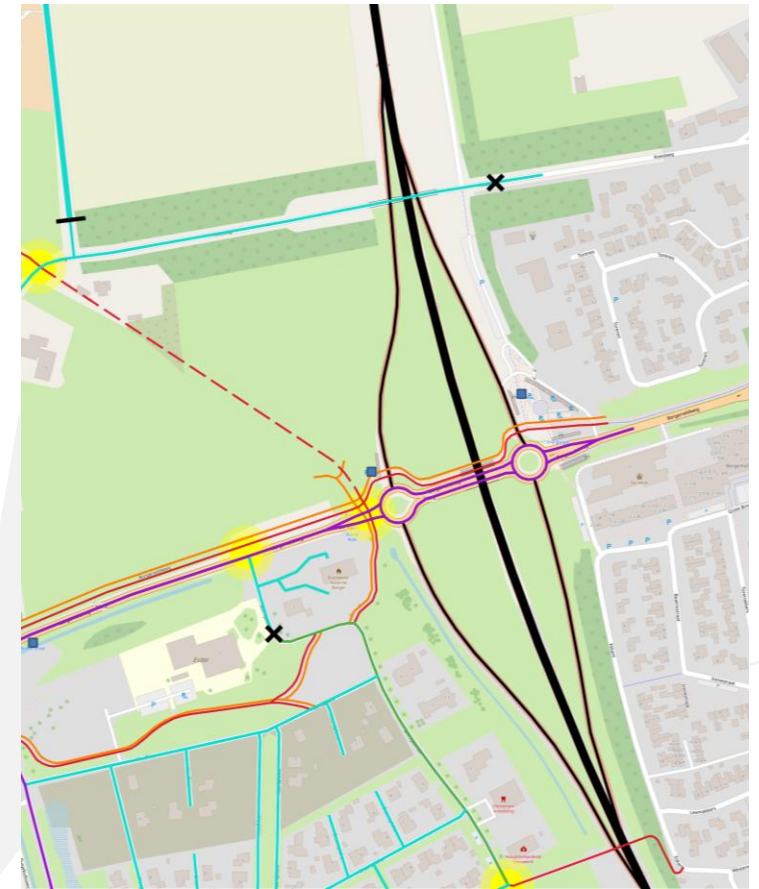
Koesteeglocatie en de toegenomen verkeersintensiteiten op de N374, een ander standpunt ingenomen.

De provincie is door deze nieuwe inzichten van mening dat, gezien de toekomstige ontwikkelingen, het alleen maar wenselijk is om de brandweer en ambulancepost te ontsluiten op de N374.

In de variant waarbij de achterliggende bedrijven ook ontsloten blijven op de N374 is een knip in de Haardplaats, de Graanspieker en de Raatakker nodig ter hoogte van de IJzertijdstraat. In deze variant worden deze straten doodlopend. Hierdoor ontstaan keerbewegingen van het gemotoriseerd verkeer in deze woonstraten, waaronder de vuilnisdienst. Vanuit verkeersveiligheid is dit niet gewenst.

Ook is het verkeer richting de achterliggende bedrijven hiermee gedwongen altijd de aansluiting IJzertijdstraat-N374 te gebruiken, wat onder ander zorgt voor langere aanrijtiden voor de huisarts naar de woningen in Daalkampen, al blijft het binnen 15 minuten.

Beide aspecten hebben negatieve gevolgen op het gebied van verkeersveiligheid. Daarom is het advies de aansluiting N374-IJzertijdstraat af te sluiten voor al het verkeer met uitzondering van de brandweer en de ambulancepost.



Figuur 8: Gekozen variant (Afsluiting Koesteeg en IJzertijdstraat)



Verkeerskundig

Met het afsluiten van de IJzertijdstraat op de N374 (waarbij alleen de brandweer en ambulancepost nog bereikbaar blijven), wordt de doorstroming en verkeersveiligheid op de N374 verbeterd. De provincie is hier ook van mening om de aansluiting alleen beschikbaar te houden voor de brandweer en ambulancepost.

Ruimtelijk en Duurzaamheid

Met het afsluiten van de IJzertijdstraat van de N374 wordt de verbinding tussen de brandweer, Esdal college en de bestaande fietsstructuur groener. Een deel van de bestaande verharding zal niet meer nodig zijn en zal veranderd kunnen worden naar groenvoorzieningen.

Op deze manier wordt meer ruimte gegeven aan fietsers en voetgangers en wordt daarmee meer ruimte gegeven aan het STOMP-principe.

Gemotoriseerd verkeer zal mogelijk iets moeten omrijden, maar uit telgegeven blijkt dat het grootste deel van het gemotoriseerde verkeer al via andere routes wordt ontsloten.

Participatie

Tijdens de participatiesessies zijn over de afsluiting geen negatieve reacties binnengekomen. Recente kopers van bouwkvavels zijn ook op de hoogte van de afsluiting en inwoners zijn verder positief over deze verandering, omdat dit mogelijk sluipverkeer tegengaat.

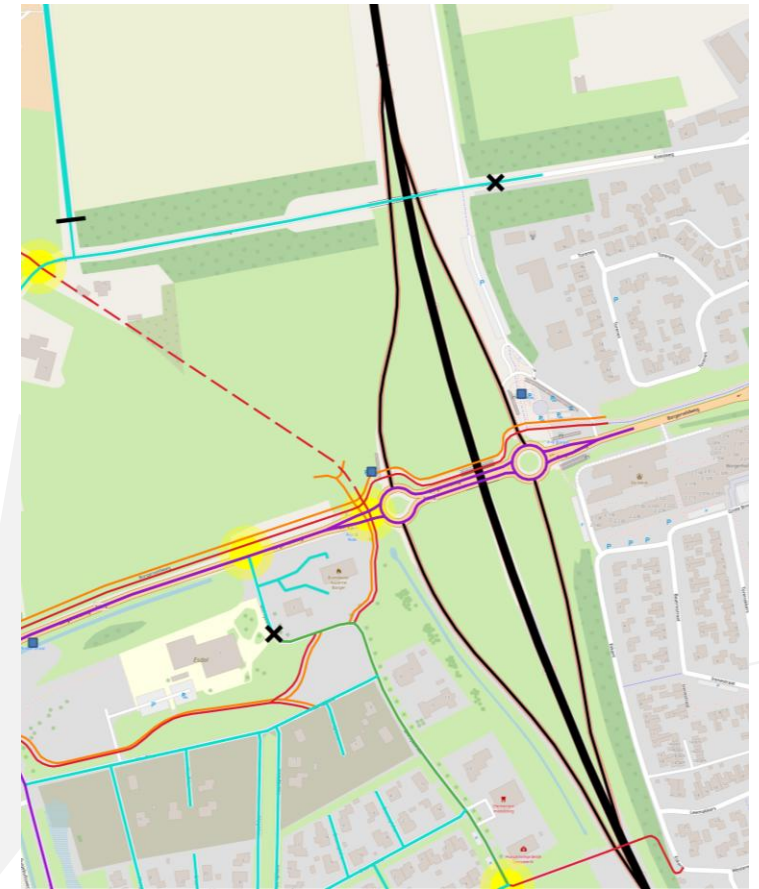
Wel geven enkele bewoners aan dat door het afsluiten er mogelijk meer verkeer vanaf de IJzertijdstraat over de Haardplaats en Weefklos voor hun huizen langs gaat. De mogelijke toename aan verkeer op deze wegen zal echter beperkt zijn, waarbij de wegen deze toename aan intensiteiten aan kunnen.

Enkele bedrijven willen de aansluiting juist wel behouden en vrezen dat zij minder bereikbaar zullen zijn.

Voorkeursvariant

De afsluiting betreft een eis vanuit de provincie. Verder zijn er meer voordelen aan de afsluiting dan nadelen. Daarom heeft de afsluiting de voorkeur boven het openhouden van de IJzertijdstraat met de N374.

De verbinding zal hierbij enkel openblijven voor de brandweer en ambulancepost, zodat de impact op de aanrijtijden acceptabel blijven.



Figuur 8: Gekozen variant (Afsluiting Koesteeg en IJzertijdstraat)



Verplaatsen komgrens

Alle bovengenoemde maatregelen hebben deels te maken met de huidige locatie van de komgrenzen. Om de Integrale Verkeersstudie Borger-West op dit onderdeel ook op een juiste wijze af te ronden dienen enkele komgrenzen aangepast te worden waardoor maatregelen zoals hiervoor genoemd uitgevoerd kunnen worden. Zo dient de komgrens op de volgende vier locaties te komen:

- ▶ N374 ter hoogte van de westzijde van de rotonde N374 – Poolse bevrijderslaan – Rolderstraat;
- ▶ Strengenweg ter hoogte van de westzijde van de aansluiting met de Turfmaadsweg;
- ▶ Rolderstraat ten noorden van de aansluiting met de Strengenweg;
- ▶ Meerslagenweg ter hoogte van de aansluiting met het Nuisveen/Koesteeg.



05

Aandachtspunten en wegprofielen

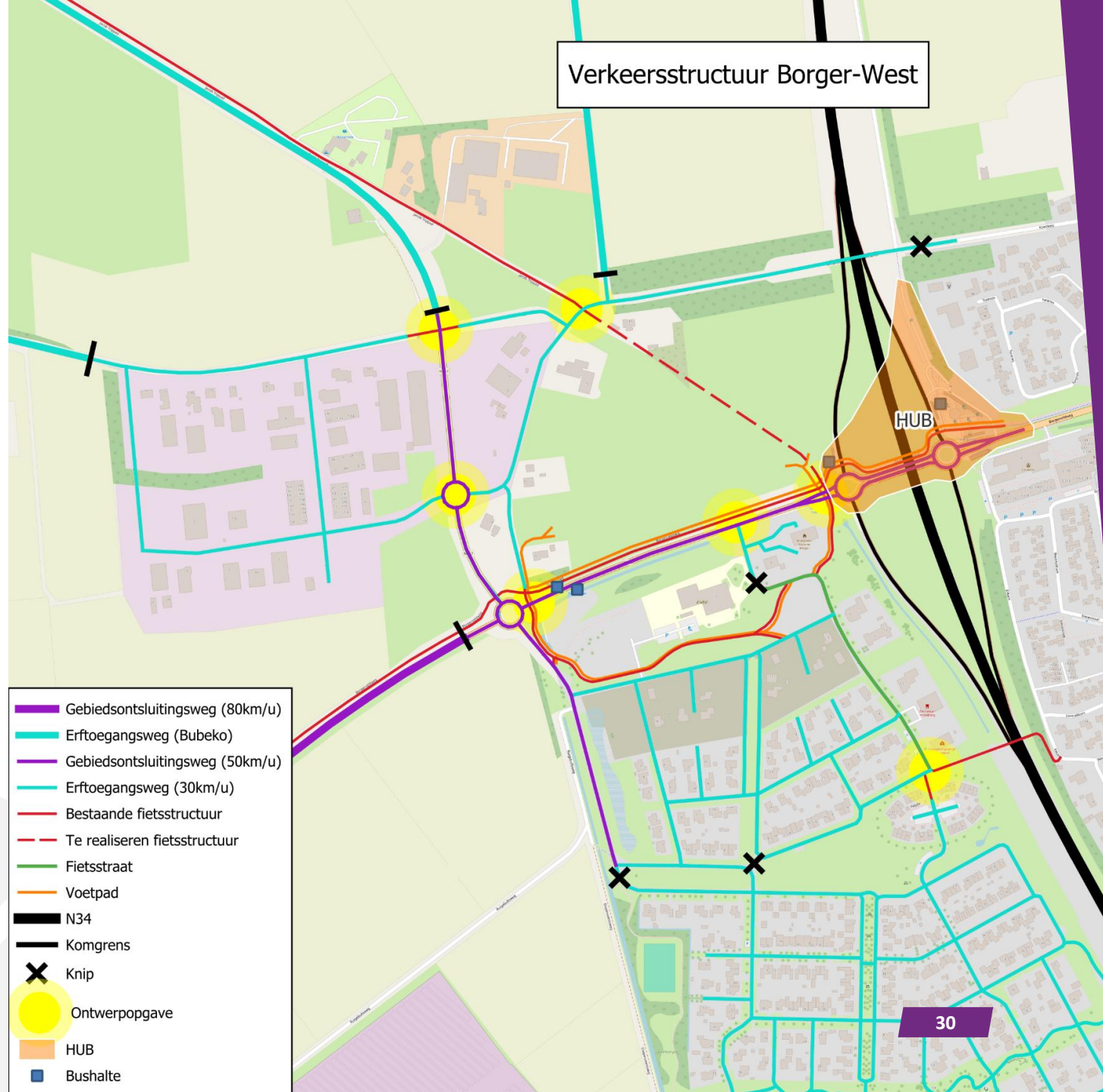


Aandachtspunten

In het voorkeursscenario is een aantal aandachtspunten aangegeven (geel gearceerd). Voor deze punten zijn schetsontwerpen gemaakt om de oplossingsrichting en mogelijke vormgeving inzichtelijk te maken.

De argumenten voor de principe verkeersoplossingen zijn gebaseerd op de criteria zoals benoemd in het hoofdstuk 'Procesbeschrijving' met als basis het STOMP-principe.

Daarnaast is zoveel mogelijk aangesloten bij landelijke richtlijnen ten aanzien van wegontwerp.

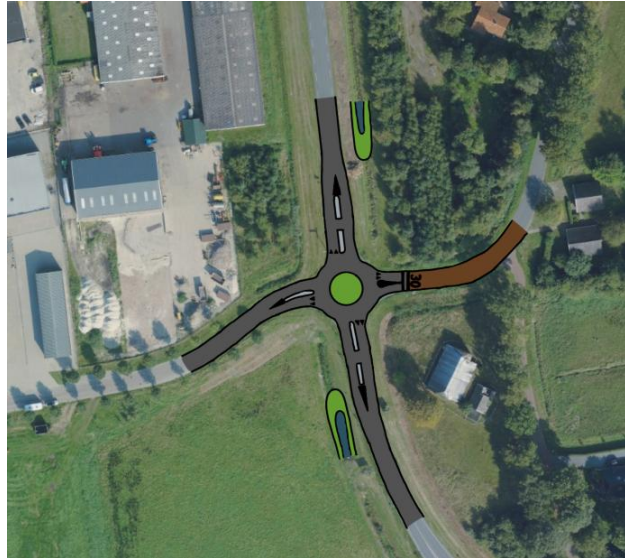


Fietsoversteek Koesteeg



- ◀ Voorrang fietsroute. Ondanks 30km/uur zone, waar in principe gelijkwaardigheid in voorrang is gewenst, heeft de fietsroute de voorrang. Dit omdat het een hoofdfietsroute betreft en prioriteit wordt gegeven aan het fietsverkeer.
- ◀ Voor een optimale attentie op de fietsoversteek is een kruispuntplateau toegepast met afwijkende materialiseren/bestrating ten opzichte van de Koesteeg.

Rotonde Rolderstraat



- ◀ Ontsluiting bedrijventerrein Turfmaadsweg: De rotonde vormt een verkeersveilige aansluiting van het bedrijventerrein op de Rolderstraat via de Turfmaadsweg.
- ◀ Ontsluiting Koesteeglocatie: De rotonde vormt eveneens een verkeersveilige ontsluiting voor het gemotoriseerde verkeer van en naar de Koesteeglocatie.



Langzaam verkeersoversteek Rotonde N374



- ◀ Deze fietsoversteek vormt samen met de fietsoversteek nabij de aansluiting met N34 de verbinding tussen de Daalkampen en de Koesteege locatie.
- ◀ Fietsoversteek bij rotonde, door aanwezigheid van rotonde is snelheid van het gemotoriseerde verkeer laag. Oversteken bij de rotondes verdient de voorkeur boven

solitair oversteken op het wegvak van de N374.

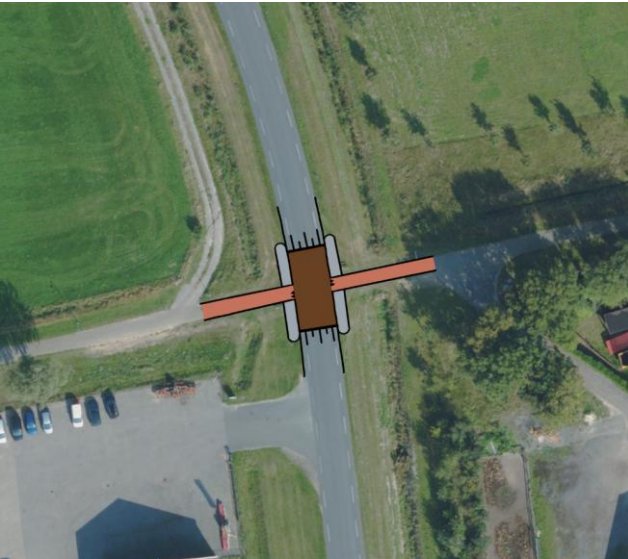
- ◀ Oversteek fietsverkeer in twee richtingen: zicht op beide richtingen is goed, door lage groenvoorziening.
- ◀ Conform richtlijnen van gemeente en provincie: fietsers uit de voorrang. Hiermee uniformiteit ten aanzien van vergelijkbare situatie in Borger.
- ◀ Logische overgang bebouwde kom. Rtonde vormt eveneens de komgrensmaatregel. Een maatregel die op meerdere komgrenzen in Borger is toegepast. Hiermee een herkenbare komgrens en overgang naar verschillende snelheidsregimes.
- ◀ De oversteek biedt eveneens bereikbaarheid van de bushalte aan de N374 voor voetgangers. Voor de bereikbaarheid van de bushalte voor voetgangers in de toekomstige situatie zijn extra voetpaden in het ontwerp opgenomen.
- ◀ Om te voorkomen dat voetgangers en/of fietsers toch de N374 oversteken dient extra aandacht te worden gegeven aan de groenvoorziening in de berm van de N374.

Langzaam verkeersoversteek westelijke rotonde N34

- ◀ Voor deze langzaam verkeersverbinding is een schetsontwerp gemaakt van een gelijkvloerse oversteek als fietsverbinding, zie hieronder. Voor de fiets komt deze overeen met de huidige situatie. Er zijn voetgangersvoorzieningen toegevoegd.



Langzaam verkeersoversteek komgrens N374



- ◀ Oversteek fietsverkeer in twee richtingen: zicht op beide richtingen is goed, door lage groenvoorziening.
- ◀ Conform richtlijnen van gemeente en provincie: fietsers uit de voorrang. Hiermee uniformiteit ten aanzien van vergelijkbare situaties in Borger.

- ◀ Deze drempel vormt de overgang van de bebouwde kom ter hoogte van de Rolderstraat ten noorden van de aansluiting met de Strengenweg.
- ◀ Fietsoversteek bij drempel, door aanwezigheid drempel ligt snelheid hier lager dan aan noordzijde van de N857



Principe-profielen N374 en N857

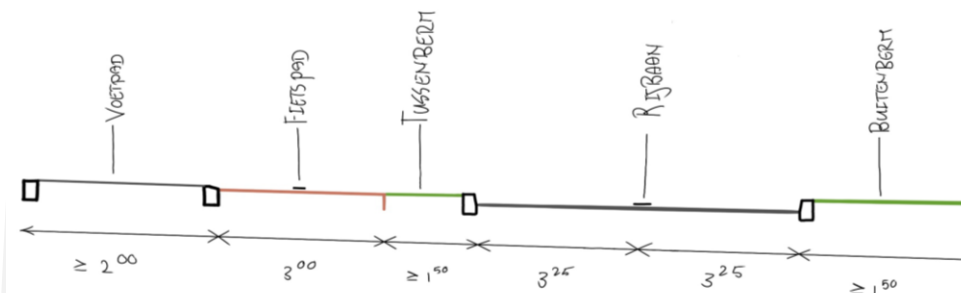
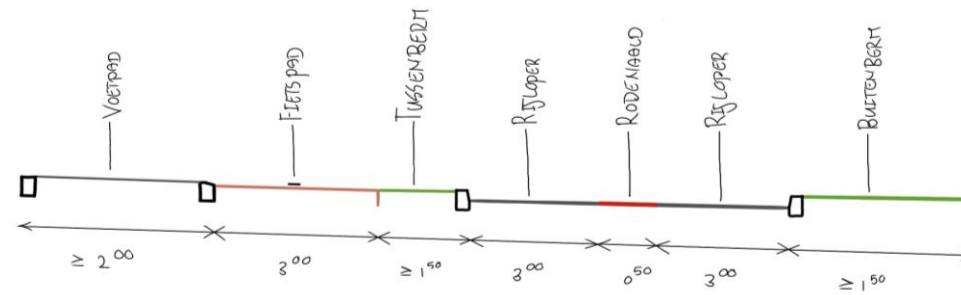
Ten aanzien van het wegprofiel van nieuwe GOW 50 wegen zijn meerdere varianten denkbaar. De variatie bestaat in hoofdzaak uit een variatie van de middenberm/asmarkering en de kantopsluiting.

Het dwarsprofiel met de Rode Naald als middenas sluit aan bij ontwerpprincipes van de provincie Drenthe, waarbij de asmarkering bestaat uit een 0,5 meter brede rode strook printasfalt, zie de de bovenste afbeelding hiernaast.

De onderste afbeelding volgt het landelijke ontwerpprincipe voor een gebiedsontsluitingsweg, waarbij de asmarkering bestaat uit een dubbele doorgetrokken streep.

Beide dwarsprofielen kennen een rijbaanbreedte van 6,5 meter. De keuze voor 1 van de 2 profielen hangt af of de voorkeur wordt gegeven om aan te sluiten bij de landelijke of de provinciale richtlijnen.

Ten aanzien van de kantopsluiting heeft het de verkeerskundige voorkeur een trottoirband toe te passen in plaats van kantmarkering. Dit benadrukt de binnen de kom situatie van de weg en past bij een ontwerpsnelheid van 50 km/uur. Afweging op het gebied van afwatering (afwateren in de berm) en de kosten die moeten worden gemaakt kunnen leiden tot een andere keuze.



06

Financiële paragraaf



De uitvoering van de voorgestelde maatregelen brengen kosten met zich mee. Een deel van de maatregelen zijn onderdeel van de nog door de gemeenteraad vast te stellen grondexploitatie van de Koesteeglocatie en vinden voor een groot deel zijn dekking door middel van de verkoop van bouw kavels. Voor een aantal van de voorgestelde maatregelen is ook reeds een indicatieve dekking verkregen vanuit de door het rijk toegekende WBI-subsidie.

De maatregelen die in de wijk Daalkampen plaats moeten vinden kunnen deels vanuit de lopende grondexploitatie gefinancierd worden. Met name voor de aanleg van de fietsstraat zullen nog andere financiële middelen gevonden moeten worden. De provincie Drenthe heeft de subsidieregeling *Subsidie Fietsagenda 2023-2026* beschikbaar. Een aanvraag voor subsidie vanuit deze regeling is naar de provincie gestuurd voor een bedrag van € 134.000,-. Deze aanvraag is goedgekeurd en de subsidie is ontvangen door de gemeente.

Het totale geraamde investeringsbedrag voor het uitvoeren van de voorgestelde maatregelen komt op circa € 475.000,-.

Overzicht maatregelen:

- ◀ Aanleg rotonde ontsluiting Koesteeglocatie met N857 en Turfmaadsweg.
Geraamde kosten: € 245.000,-
- ◀ Aanleg fietsstraat IJzertijdstraat Daalkampen.
Geraamde kosten: € 200.000,-
- ◀ Afsluiten Koesteeg voor gemotoriseerd verkeer (behoudens de hulpdiensten).
Geraamde kosten: € 10.000,-
- ◀ Verwijderen aansluiting IJzertijdstraat en herinrichting gebied.
Geraamde kosten: € 15.000,-
- ◀ Verplaatsen en aanbrengen van de komgrenzen.
Geraamde kosten: € 5.000,-

