GEMEENTE NOORDENVELD

Raad d.d. 28-6-21
Besluit: Aangenomen
LGN
tegen

Aan de gemeenteraad

Agendapunt: 5.6/28062021
Zaaknummer: 526612

Roden, 25 mei 2021

Onderwerp
Verbeteren rotonde Eenerstraat, Norg

Onderdeel programmabegroting: Nee

Voorstel

- Instemmen met het beschikbaar stellen van € 40.000,- als investering met een jaarlast van € 2.600,- om verbeteringen aan de rotonde Eenerstraat in Norg te kunnen uitvoeren conform DO.

Motivering

Inleiding
Op 11 september 2019 heeft uw raad een motie aangenomen over een niet aanhangig onderwerp. Het gaat om de verkeerssituatie bij de rotonde Eenerstraat-Nachtegaalstraat in Norg. In augustus 2019 vond een noodlottig incident op deze rotonde plaats waarbij een fietser zwaargewond is geraakt na een voorrangsfout van een automobilist. Dit was aanleiding voor de Belangenvereniging Norg om een brief aan uw raad en ons college te sturen waarin zij namens de omgeving hun zorgen uitten. In uw motie doet u twee verzoeken: voor de korte termijn een noodoplossing creëren én een uitgewerkt plan als permanente oplossing.

Doelstelling/probleemstelling
De fietsoversteek bij de rotonde wordt door weggebruikers ervaren als een gevaarlijke oversteek. Vanaf de noordkant (Molenduin) loopt het fietspad naar beneden waardoor fietsers snelheid winnen. Ook is het zicht op deze kant van de rotonde niet optimaal door beplanting/boomwal. Daarbij is het voor overstekende voetgangers onduidelijk of zij wel of niet voorrang hebben. Het doel is om een duidelijkere en daarmee veiligere fietsoversteek te creëren met meer aandacht voor voetgangers.

In de oordeelsvormende vergadering van uw raad op 30 september 2020 is een eerste voorstel tot verbetering behandeld. Deze riep bij u verschillende vragen en opmerkingen op. Op hoofdlijnen kwamen daar de volgende vijf (aanvullende) opgaven uit:

a) Onderzoek of het mogelijk is de boomwal verder terug te kappen en te verlagen zodat beter zicht op het fietspad ontstaat.
b) Onderzoek de mogelijkheid van verlichting in het wegdek.
c) Onderzoek de mogelijkheid van een extra zebrapad ter hoogte van de Mezenstraat/bushaltes.
d) Onderzoek de mogelijkheid van een extra zebrapad ter hoogte van de Molenveenweg.
e) Onderzoek de mogelijkheid terug te gaan naar de oude situatie.

GVVP, verkeersveiligheid en ongevalsoorzaken

Voordat wij ingaan op de mogelijke oplossingen en de vijf opgaven vinden wij het van belang om het perspectief van waaruit wij deze opgave bekijken toe te lichten. Dit perspectief geldt overigens voor alle verkeersopgaven waar wij dagelijks aan werken.

Met het door uw raad vastgestelde gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) is in 2015 gekozen om de fiets op 1 te zetten. Eén van de maatregelen uit het GVVP is het in de voorrang brengen van fietspaden op rotondes binnen de bebouwde kom. Hiermee zijn wij aangesloten bij de landelijke richtlijnen (CROW/Fietsberaad) hoe om te gaan met de voorrang voor fietsers op rotondes. Deze richtlijnen vloeien voort uit de landelijke verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig (DV). Deze visie/dit beleid gaat ervan uit dat uniformiteit per wegcategorie in de verkeersvoorzieningen zal bijdragen aan de veiligheid van het totale verkeers- en vervoerssysteem. Wij kunnen de opgave van de rotonde Eenerstraat daarom niet los zien van het groter geheel: het totale verkeers- en vervoerssysteem. DV is verwoord en vertaald naar het GVVP én is op aspecten (zoals uniformiteit) onderdeel van het Raads- en Coalitieakkoord. Daarnaast heeft de Fiets op 1 een prominente plek in de door uw raad vastgestelde Omgevingsvisie.

Het in de voorrang brengen van fietspaden op rotondes binnen de bebouwde kom is niet zozeer een verkeersveiligheidsmaatregel, maar een maatregel om de doorstroming en het comfort van fietsverkeer te vergroten. Hierdoor staat de fiets ook symbolisch op 1: ander verkeer moet bij rotondes binnen de bebouwde kom de fietsers voor laten gaan. Het uitgangspunt daarbij is dat het de verkeersdeelnemers zo eenvoudig en duidelijk mogelijk wordt gemaakt, zodat hun weggedrag des te veiliger wordt. De infrastructuur dient de weggebruikers te vertellen hoe zij zich behoren te gedragen. DV is onder meer gericht op eenduidigheid in wegen en straten. Rotondes nemen hierbij, op grond van hun bewezen positieve effect op de verkeersveiligheid, een heel belangrijke plaats in. Deze visie en de daaruit voorvloeiende richtlijnen stellen wij niet ter discussie: wij willen de fiets in de voorrang houden op rotondes binnen de bebouwde kom.

Verkeersveiligheid is een belangrijk onderwerp dat terecht breed leeft in de maatschappij. Omdat DV de overkoepelende verkeersveiligheidsvisie is waaruit wij dagelijks de vraagstukken en opgaven benaderen, is verkeersveiligheid het voortdurende fundament onder alle oplossingen die wij voorstellen. Wij krijgen vaak meldingen, opmerkingen en suggesties over de veiligheid op de weg. Als het fout gaat en er ontstaat een ongeval, dan wordt de oorzaak vaak gezocht buiten de betrokkene(n). Ook wel externe attributie genoemd. Daarbij wordt regelmatig naar de gemeente als wegbeheerder gewezen, zoals ook bij de aanleiding van dit raadsvoorstel. In onze beleving is dit niet altijd terecht.

Een wegbeheerder heeft de taak om voor een deugdelijke inrichting van de weg te zorgen. De wegomgeving, voertuigen en technologie moeten de mens ondersteuning en bescherming bieden zodat de veiligheid van het verkeerssysteem zo min mogelijk afhankelijk is van individuele handelingen. Een weggebruiker heeft zelf ook een verantwoordelijkheid, de zogeheten verkeerstaak. Deze verkeerstaak is het totaal aan verkeersopgaven waar een weggebruiker voor, tijdens en na deelname aan het verkeer mee te maken krijgt. Bij een verkeersopgave (zoals een rotonde met een fietspad in de voorrang) krijgt de weggebruiker te maken met keuzes. Om hierbij de juiste beslissing te kunnen nemen en deze goed uit te kunnen voeren worden vijf taakprocessen in een vaste volgorde doorlopen:

1. waarnemen (het opnemen en selecteren van de informatie);
2. voorspellen (wat er kan of zou kunnen gebeuren);
3. evalueren (informatie voor jezelf uitleggen en verwerken);

4. beslissen (het nemen van de juiste beslissing);
5. handelen (het werkelijk uitvoeren).

Zonder verder in detail te treden zijn veel aspecten van invloed op de uitkomsten van deze taakprocessen. Soms gaan de taakprocessen niet goed, wat leidt tot een verkeerde beslissing. Of tot geen beslissing waar die wel nodig was. Hierdoor maken weggebruikers fouten in het verkeer. Als hier andere weggebruikers bij betrokken zijn kunnen zij vaak de fouten van een ander opvangen en daarmee een ongeval voorkomen. Soms lukt dit niet omdat bij een of meerdere weggebruikers in een van de taakprocessen iets misgaat. Als we kijken naar ongevaloorzaken is de complexiteit van de verkeerstaak terug te zien: menselijke fouten zijn in het verkeer de belangrijkste ongevaloorzaak. Ongevaloorzaken zijn op hoofdlijnen terug te brengen tot drie met de volgende opbouw van oorzakelijke percentages (bron: CROW):

Menselijk falen **Totaal: 64–93%**	57%: uitsluitend menselijk falen	26%: ook weg en omgeving	6%: ook voertuig	4%: ook weg/ omgeving en voertuig
Weg/omgeving **Totaal: 12–34%**	3%: uitsluitend weg/omgeving	26%: ook menselijk falen	1%: ook voertuig	4%: ook menselijk falen en voertuig
Voertuig **Totaal: 4–13%**	2%: uitsluitend voertuig	6%: ook menselijk falen	1%: ook weg/ omgeving	4%: ook weg/ omgeving en menselijk falen

De verkeersveiligheid in Nederland behoort al decennia tot een van de besten van alle landen ter wereld. Daar waar het in het Nederlandse verkeerssysteem toch onverhoopt eens fout gaat en een ongeval ontstaat, ligt dit in zeer weinig situaties aan de inrichting en daarmee de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Wij hechten er belang aan dat dit onder uw aandacht is. Waar verkeer op een locatie samenkomt is altijd een zeker risico op een ongeval. Met een perfect of ideaal ingerichte verkeerssituatie draagt een wegbeheerder wel degelijk bij aan een veiliger verkeerssysteem. Maar dit geeft (helaas) geen garanties op nul ongevallen. Wij willen benadrukken dat wij voor de verantwoordelijkheid staan om het verkeerssysteem verder te perfectioneren. Naast de weginrichting horen ook educatie en handhaving tot de pijlers onder een veilig verkeerssysteem. Zo hebben wij in 2019 in een artikel in de lokale media aandacht besteed aan de voorrang voor fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom.

Varianten rotonde en vijf opgaven

Als noodoplossing, in uw motie gevraagd, hebben wij in 2019 extra borden laten plaatsen om de voorrangssituatie en oversteek meer op te laten vallen. Om tot een permanente verbetering te komen zijn verschillende varianten beschouwd. Daarnaast hebben wij de vijf (aanvullende) opgaven vanuit uw raad beoordeeld. In 2019 zijn we begonnen met het schetsen van een aantal varianten. In het kort zijn dit de volgende:

- Rotonde met eenrichtingspaden rondom, inclusief zebrapaden op alle takken van de rotonde. Deze variant is conform DV en daarmee het meest veilig. Wij zien een belangrijk nadeel bij deze variant: fietsers vanaf het zwembad zullen de kortste route willen fietsen die zij al jaren gewend zijn. Daardoor zullen ze de bestaande tweerichtingsoversteek blijven gebruiken wat per saldo een gevaarlijkere situatie oplevert dan de bestaande. Wij baseren ons daarbij op de rotonde Hofstedenlaan in Roden. Hier is de rotonde aangepast conform DV met fietsers in 1 richting rondom de rotonde. In de praktijk zien we dat fietsers de 'oude' routes blijven fietsen, waarbij ze tegen de verplichte rijrichting in fietsen. Dit gedrag was deels vantevoren verwacht, maar destijds is er bewust voor gekozen om de optimale variant conform DV te volgen. We constateren dat we hier beter voor een tweerichtingsoversteek aan de westkant

(Hofstedenlaan) van deze rotonde hadden kunnen kiezen. We nemen dit leerpunt mee naar deze situatie. Ook wordt bij deze variant de historische boomwal een tweede keer doorbroken.



- Rotonde met eenrichtingspaden over de Eenerstraat, inclusief zebrapaden. Deze variant heeft geen oversteek op de Nachtegaalstraat. Ook hier geldt hetzelfde nadeel: fietsers vanaf het zwembad zullen de kortste route willen fietsen die zij al jaren gewend zijn. Daardoor zullen ze de bestaande tweerichtingsoversteek blijven gebruiken wat per saldo een gevaarlijkere situatie oplevert dan de bestaande. Ook wordt bij deze variant de historische boomwal een tweede keer doorbroken.



- Rotonde met eenrichtingspad aan de westkant en bestaande tweerichtingsoversteek, inclusief zebrapaden. Naar verwachting zullen er weinig fietsers en/of voetgangers gebruik maken van deze nieuwe oversteek. Ook wordt bij deze variant de historische boomwal een tweede keer doorbroken.



- Rotonde met bestaande tweerichtingsoversteek, inclusief zebrapad en deels verwijderde boomwal. Deze variant is een optimalisatie van de huidige situatie die beter aansluit bij DV. Wel gaat dit ten koste van de historische en de niet-historische boomwal.



- Rotonde in oude situatie herstellen, met de fiets uit de voorrang en de auto in de voorrang. Een zebrapad is in deze variant niet aan de orde. Deze kan alleen als de fietser in de voorrang is. Het plateau en de markeringen moeten verwijderd worden, omdat deze samengaan met fiets in de voorrang.



Aanvullend hebben wij de vijf opgaven vanuit uw oordeelsvormende raad beoordeeld:

a) Onderzoek of het mogelijk is de boomwal verder terug te kappen en te verlagen zodat beter zicht op het fietspad ontstaat.
    - Beoordeling: de boomwal (houtwal) heeft een belangrijke cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische waarde. Het behoudt van de wal is uitgangspunt in verschillende beleidsstukken (Landschaps- en bomenbeleidsplan, Groenvisie en Noordenveldse kwaliteitsgids). De boomwal langs de rotonde zelf is nieuw aangeplant met de aanleg van de rotonde. Deze boomwal is daardoor jonger en van een andere orde dan de boomwallen parallel aan de Eenerstraat. Wij zien de mogelijkheid om de jongere wal langs de rotonde met ca. 1 meter terug te brengen. Verdere kap van de (historische) boomwallen staat niet in verhouding tot het beperkte voordeel wat daarmee wordt gehaald.

b) Onderzoek de mogelijkheid van verlichting in het wegdek.

- Beoordeling: wij hebben bij onze buurgemeente Groningen gevraagd naar hun ervaringen met ledverlichting in het wegdek bij zebrapaden. Uit de evaluatie van de pilot die Groningen met dergelijke verlichting heeft gehouden komt naar voren dat er objectief geen resultaat is vast te stellen. Wel wordt door overstekers ervaren (subjectief) dat ze prettiger over kunnen steken daar waar ledverlichting de oversteek extra markeert. Wij stellen daarom voor om als pilot voor de duur van een jaar in Norg ledverlichting in het wegdek toe te passen. Op basis van de ervaringen van gebruikers bekijken we of we alle zes rotondes met de fiets in de voorrang gaan voorzien van deze ledverlichting. aHet gaat dan om de oversteken bij de rotondes Kastelenlaan, Hofstedenlaan, Nieuweweg en Slotlaan in Roden en de rotonde Haulerwijksterweg in Een. Drie van deze rotondes (Kastelenlaan, Slotlaan en Haulerwijksterweg) zijn goed vergelijkbaar met de rotonde Eenerstraat: ook hier zijn tweerichtingsoversteken voor fietsers. Ledverlichting op alle locaties zorgt voor uniformiteit en extra (subjectieve) veiligheid bij alle oversteken. Uit landelijke evaluaties komt naar voren dat een wegbeheerder wel terughoudend moet zijn met dergelijke verlichting. Als teveel oversteken voorzien worden van dergelijke verlichting verdwijnt het positieve effect, dan wordt het 'gewoon'.

  Referentiebeeld ledverlichting in wegdek:



c) Onderzoek de mogelijkheid van een extra zebrapad ter hoogte van de Mezenstraat/bushaltes.
   - Beoordeling: het realiseren van een voetgangersoversteekplaats ter hoogte van de bushaltes Mezenstraat gaat ten koste van een aanzienlijk deel van de historische boomwal. Daarnaast past een oversteek op deze plek niet binnen DV: een hoge(re) snelheid midden op een rechtstand, bestuurders verwachten geen oversteek zo kort na/voor een rotonde, relatief weinig oversteekbewegingen en daardoor een grotere kans op geen voorrang voor voetgangers en de oversteek op deze plek past niet in het wegbeeld (geen zijwegen, doorlopende lijnen). Er kan hier geen veilige oversteek aangelegd worden.

d) Onderzoek de mogelijkheid van een extra zebrapad ter hoogte van de Molenveenweg.
   - Beoordeling: het realiseren van een voetgangersoversteekplaats ter hoogte van de Molenveenweg biedt meer kansen dan ter hoogte van de Mezenweg. Toch past een oversteek hier niet binnen DV: weinig overstekende voetgangers en daardoor een grotere kans op geen voorrang. Een oversteek hier is weinig kostenefficiënt, beperkt veilig en valt daardoor af.

e) Onderzoek de mogelijkheid terug te gaan naar de oude situatie.
   - Beoordeling: het terugdraaien van de voorrang ten behoeve van automobilisten staat haaks op DV. In het verlengde daarvan staat dit haaks op ons GVVP, onze Omgevingsvisie en het Raads- en Coalitieakkoord. Wij staan achter deze eerder vastgestelde (beleids)uitgangspunten en vinden terugdraaien van de voorrang daarom

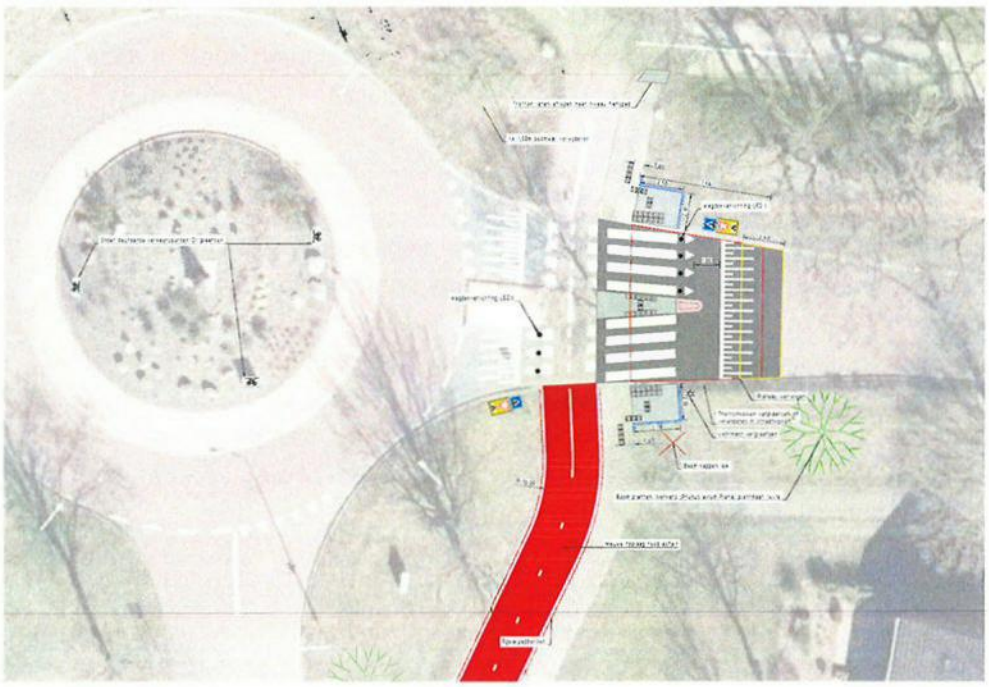
geen optie. Daarbij is de wens uitgesproken door gebruikers om een zebrapad te realiseren bij de rotonde. Deze kan alleen in combinatie met de fiets in de voorrang aangelegd worden.

Keuze

Na alle varianten, opgaven en het maatschappelijk draagvlak beoordeeld te hebben stellen wij u voor om de bestaande tweerichtingsoversteek (**optie 1**) te verbeteren. Het definitief ontwerp (DO) hiervan vindt u in de bijlagen. Dit ontwerp sluit aan bij de ambities, beleidsstukken en visies die we lokaal, maar ook regionaal en landelijk hebben. We stellen op hoofdlijnen de volgende aanpassingen voor:

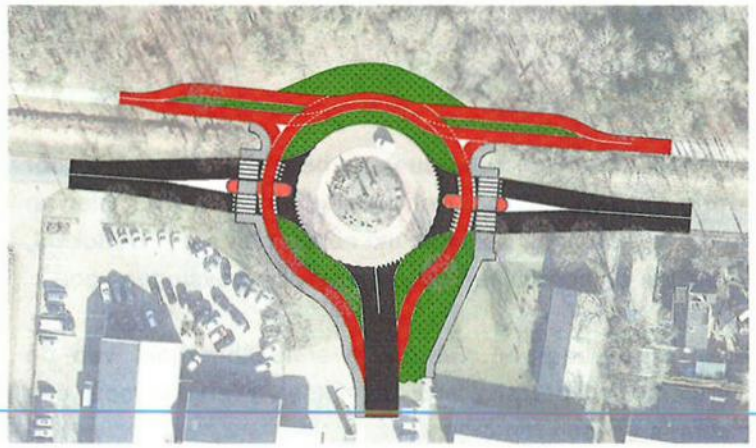
- Het aanleggen van een zebrapad. Deze draagt bij aan de oversteekbaarheid van de Eenerstraat voor voetgangers en versterkt de voorrang voor de fietser. Hiervoor moet één boom gekapt worden waarvoor drie bomen worden terug geplant;
- Het aanbrengen van ledverlichting in het wegdek als pilot om de oversteek extra op te laten vallen.
- Het verwijderen van de (niet historische) boomwal langs de rotonde met 1 meter;
- Het aanbrengen van geleidelijnen voor slechtzienden en andere kleinere aanpassingen om de toegankelijkheid van de route voor fietsers en voetgangers te vergroten;
- Het toevoegen van extra bebording om automobilisten nog beter op de oversteek te attenderen.

Afbeelding optie 1, zie ook bijlage DO.



Als alternatief (**optie 2**) geven we u in overweging te kiezen voor het aanpassen van de rotonde met een nieuwe eenrichtingsoversteek aan de westkant van de rotonde. Het schetsontwerp hiervan vindt u in de bijlagen. Wij stellen deze niet voor omdat deze aanpassing volgens ons per saldo geen verbetering van de verkeersveiligheid zal geven, maar juist een verslechtering. Dit doordat we kunnen verwachten dat fietsers de bestaande oversteek in twee richtingen blijven gebruiken. Ook wordt de historische houtwal voor een tweede keer doorbroken, wat tegen ons beleid is.

Afbeelding optie 2, zie ook bijlage schetsontwerp



Maatschappelijk draagvlak
Wij hebben het ontwerpvoorstel voorgelegd aan drie betrokken partijen:

- Belangenvereniging Norg;
- Fietsersbond Kop van Drenthe;
- Toegankelijk Noordenveld.

We hebben dit jaar tweemaal constructief gesproken met de Belangenvereniging Norg over dit onderwerp. Zij gaven aan dit als prettig te hebben ervaren. De Belangenvereniging heeft in deze gesprekken de volgende voorkeuren aangegeven, specifiek in deze volgorde:

1. De oude situatie herstellen, met de fiets uit de voorrang.
2. Indien voorkeur 1. niet haalbaar, dan een eenrichtingsoversteek aan de westkant toevoegen.
3. Indien voorkeur 2. niet haalbaar, dan de bestaande tweerichtingsoversteek verbeteren maar daarbij ook de houtwallen aan beide zijden van de oversteek echt flink terugsnoeien.

Aanvullend gaf de Belangenvereniging aan dat er geen noodzaak is voor een extra oversteek ter hoogte van de Mezenstraat/bushaltes of de Molenveenweg. Wij merken op dat voorkeur 2. van de Belangenvereniging gelijk staat aan optie 2 die wij u voorleggen. Voorkeur 3. van de Belangenvereniging staat gelijk aan optie 1 die wij u voorleggen, met de toevoeging van het meer verwijderen van de houtwallen dan wij u voorstellen.

De Fietsersbond heeft recent met dagelijkse gebruikers gesproken en heeft een aantal opmerkingen/suggesties:

- Zebrapad op een drempel plaatsen.
- Ledverlichting heeft een beperkte levensduur en is bij daglicht weinig zichtbaar. Alternatief: glow-in-the-dark materiaal toepassen.
- Een snelheidslimiet van 30 km/h invoeren op de Eenerstraat.
- Begroeiing en kunstwerk op rotonde verlagen zodat het overzicht verbetert.
- Rood asfalt op de rotonde, op de rijbaan voor auto's, vervangen door grijs/zwart asfalt zodat de fietsoversteek in rood asfalt meer opvalt.
- Het aflopende gedeelte van het fietspad richting rotonde vlak maken.
- Graag de houtwal verder verwijderen voor beter zicht.



- Een nieuwe oversteek aan de westkant zal in de praktijk weinig of niet gebruikt worden, graag de tweerichtingsoversteek handhaven.

De Fietsersbond geeft aan dat gezien het belang van de dagelijkse gebruikers van deze oversteek het van groot belang is dat de rotonde op korte termijn wordt aangepast.

Toegankelijk Noordenveld is tevreden met het verbetervoorstel. In de komende maanden richting opdrachtfase willen we samen met Toegankelijk Noordenveld de kwaliteitskaders van de toe te passen ledverlichting nader vaststellen.

Kosten

De kosten voor de aanpassingen aan de rotonde/oversteek zijn geraamd op € 65.000,- (excl. BTW). Vanuit de Rijksoverheid is vorig jaar een subsidieregeling beschikbaar gekomen in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, de 'Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021'. De aanpassingen aan de rotonde vallen onder deze subsidieregeling. Er is vorig jaar een aanvraag gedaan voor subsidie en er is een bedrag van € 25.000,- aan subsidie beschikt voor het aanpassen van de oversteek met een voetgangersoversteekplaats. Deze eenmalige subsidie is alleen aan dit specifieke doel op deze locatie te besteden. De subsidie moet voor 30 november 2021 besteed worden en kan niet opnieuw worden aangevraagd. De subsidie (€ 25.000,-) wordt in mindering gebracht op de geraamde kosten (€ 65.000,-). Over de restant-investering (€ 40.000,-) worden kapitaallasten berekend. De kapitaallasten bestaan uit afschrijving (afschrijvingstermijn 20 jaar) € 2.000,- en rente (1,5%) € 600,-. Voor de kapitaallasten is geen dekking in de begroting 2021.

In onderstaande tabel vindt u een overzicht van de kosten per optie. Daarbij ons voorstel voor dekking van deze kosten.

	Kosten realisatie	Dekking SPV	Krediet raad	Jaarlast
Optie 1 verbeteren bestaande oversteek.	€ 65.000,-	€ 25.000,-	€ 40.000,-	**€ 2.600,-**
Optie 2 aanleggen nieuwe oversteek westkant rotonde.	€ 175.000,-	€ 25.000,-	€ 150.000,-	€ 9.750,-

Tijdpad

Wij streven er naar de verbeteringen aan de rotonde voor 30 november 2021 te realiseren.

Ter inzage liggende stukken

- Definitief ontwerp aanpassingen rotonde (DO).
- Schetsontwerp westelijke oversteek.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Noordenveld,

Klaas Smid, burgemeester Marinus van der Wal, directeur – secretaris

Overleg Raadscommissie

Dit voorstel is besproken in een vergadering van de Raadscommissie.

J. ten Hoor voorzitter

H. Huttinga, griffier

No: 5.6/28062021
Onderwerp: verbeteren rotonde Eenerstraat

De Raad van de gemeente Noordenveld,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van: 25 mei 2021;

gelet op de bepalingen van de Gemeentewet

B E S L U I T

- € 40.000,- beschikbaar te stellen als investering met een jaarlast van € 2.600,- om verbeteringen aan de rotonde Eenerstraat in Norg te kunnen uitvoeren conform DO.
- Daarnaast de eerste drie bomen (vanaf de rotonde) van de historische houtwal te kappen, op deze plek de houtwal weg te halen en voor de gekapte bomen een herplantingsplicht in Norg-West vast te leggen.

Roden, 28 juni 2021

De Raad van de gemeente Noordenveld,
Voorzitter,

griffier,

Gemeentebelangen Noordenveld | VVD Noordenveld | PVDA Groenlinks | CDA Noordenveld

Raad d.d. 28-6-21
Besluit: Aangenomen
LGN tegen

Amendement

Datum: 28 juni 2021

Onderwerp: Verbeteren rotonde Eenerstraat, Norg

Indiener: VVD

De raad van de gemeente Noordenveld in vergadering bijeen op maandag 28 juni 2021

Gelezen het raadsvoorstel van 25 mei 2021, zaaknummer 526612 en de daarbij horende documenten betreffende verbeteren rotonde Eenerstraat, Norg

Overwegende dat:
- De overzichtelijkheid van de rotonde in het raadsvoorstel nog niet voldoende is geoptimaliseerd;
- Het van belang is dat de veiligheid gewaarborgd wordt.

Besluit:
In het raadsvoorstel het volgende toe te voegen:
- Daarnaast de eerste 3 bomen (vanaf de rotonde) van de historische houtwal te kappen, op deze plek de houtwal weg te halen en voor de gekapte bomen een herplantingsplicht in Norg-West vast te leggen.

Roden, 28 juni 2021

Fractieleden:
VVD Noordenveld
Gemeentebelangen
PVDA Groenlinks
CDA Noordenveld