Technische vragen raadsvoorstellen
Raadsvoorstel: Lijst Ingekomen Stukken: 2.1 E-mail Verkeerswerkgroep Exloo inzake herinrichting Hoofdstraat
Portefeuillehouder:

- Vragen worden zoveel verzameld en gelijktijdig via dit format uitgezet richting de ambtelijke organisatie, door de griffie.
- De ambtelijke organisatie voegt in de kolom "Antwoord" de reactie toe en stuurt het terug naar de griffie
- Dit bestand wordt toegevoegd aan het desbetreffende agendapunt in iBabs

Nr.	Fractie (naam)	Vraag	Antwoord
1	CDA (Wegman)	Met betrekking tot ingekomen stuk 2.1 is een schriftelijke reactie geweest in bijlage 5. In de uitleg wordt ons niet duidelijk wat de reden is dat de nieuwe wettelijke mogelijk van GOW 30 niet wordt ingevoerd voor de gehele bebouwde kom van Exloo. Wat is de verkeerstechnische motivatie hiervan?	Groot wegonderhoud voor de Hoofdstraat in Exloo, tussen de Boslaan en de N34, is aanstaande. Bij het opstellen van een (verkeers)ontwerp zijn de beleidskaders van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) leidend. Dat zijn immers de kaders die door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Dit wegvak is gecategoriseerd als Gebiedsontsluitingsweg-lokaal. Op blz. 18 van het GVVP is te lezen dat in de gemeente Borger-Odoorn op dit type weg een maximum snelheid van 50 km/u geldt.

			Afwijken van dit beleid is niet gewenst om meerdere redenen: 1. De wegencategorisering is tot stand gekomen om een herkenbare, eenduidige en verkeersveilig ingerichte verkeersstructuur voor gemotoriseerd verkeer te creëren. Bij de totstandkoming hiervan zijn zorgvuldige afwegingen gemaakt, zie hoofdstuk 4 van het GVVP. 2. Afwijken van het beleid zorgt voor afbreuk van het doel te komen tot een herkenbare, eenduidige en verkeersveilig ingerichte verkeersstructuur. Dit opent de discussie voor allerlei lokale afwijkingen op de wegencategorisering, met als gevolg een onduidelijkere en ongewenste verkeersstructuur. 3. Specifiek bij Exloo geldt dat het gewenst is om het verkeer uit Exloo en 2e Exloërmond via de Hoofdstraat naar de N34 te leiden, in

			plaats van alternatieve routes zoals een route via Odoorn/Klijndijk. 4. Wettelijk is vastgelegd dat een overgang van 80 naar 30 km/u niet mag (Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens, paragraaf 4, lid 5). Bij het instellen van 30 km/u op de Hoofdstraat tussen de komgrens en de Boslaan ontstaat echter wel deze situatie. Hiertoe mag een gemeente dus niet overgaan. 5. De GOW30 is bedacht voor situaties waarbij de omgeving en de ontsluitende functie van een weg het meeste knellen. Er zijn nog geen definitieve richtlijnen voor invoering en inrichting van een wegcategorie GOW30. In een notitie van het CROW over dit onderwerp staat opgenomen dat het belangrijk is dat beseft wordt dat binnen de bebouwde kom voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid veilige 50 km/u-wegen nodig

			blijven, waar het gemotoriseerde verkeer redelijk vlot kan doorstromen. Dit is ook belangrijk voor bijvoorbeeld aanrijtijden voor nood- en hulpdiensten en voor rijtijden van het openbaar vervoer. 6. In het GVVP is al rekening gehouden met locaties waarbij de omgeving en de ontsluitende functie van een weg het meeste knellen. In die zin waren wij onze tijd al vooruit. Hierover is opgenomen: - Voor verbindingen gecategoriseerd als lokale gebiedsontsluitingsweg, gelegen binnen de bebouwde kom, kan op basis van veiligheid, toerisme en leefbaarheid ter hoogte van **dorpsharten** een 30 km/u-regime worden ingesteld. Dit wordt gedaan door dit deel van de verbinding te categoriseren als erftoegangsweg en overeenkomstig in te richten.

			Bij Exloo is dit van toepassing op het deel tussen het voormalige pompstation en de Boslaan. Daar zijn de dorpse en toeristische voorzieningen het meest geconcentreerd (zie blz. A11 van het GVVP). Bij invoering van een extra categorie GOW30 in de gemeente Borger-Odoorn zullen deze dorpsharten eerder in aanmerking komen voor de categorie GOW30 dan de wegen die nu als GOW-lokaal (50 km/u) zijn gecategoriseerd. Het zijn immers ontsluitende routes die de dorpsharten met voorzieningen doorsnijden. Toch wordt ook voor deze wegvakken een GOW30 status ontraden, omdat dat zal leiden tot andere inrichtingen. Zo zullen bijvoorbeeld kruispunten weer in de voorrang gezet moeten worden, wat een snelheid verhogend effect zal hebben. Beter is daarom ook in dorpsharten het huidige beleid vast te

			houden, namelijk een Erftoegangsweg A (30 km/u) status. 7. Bij invoering van 30 km/u moet het wegbeeld overeenstemming gebracht worden met de maximum snelheid (Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens, paragraaf 4, lid 1). In de praktijk betekent dat het nemen van snelheidsremmende maatregelen, zoals klinkerverharding, 30 km/u-drempels, etc. Uit de gesprekken die gevoerd zijn op de bewonersavond over het project bleek dat dergelijke maatregelen bij aanwonenden als ongewenst worden gezien omdat zij verwachten extra geluids- en trillingsoverlast te krijgen door deze maatregelen. 8. Bij het inrichten van een weg conform 50 km/u is het mogelijk 50 km/u-drempels toe te passen om de snelheid van het verkeer te verlagen. Op basis van de bewonersavond over de weg is de inschatting dat deze

			aanvullende snelheidsremmende maatregelen al als ongewenst worden gezien. Inrichting conform 30 km/u zal voor de aanwonenden in dat geval geen verbetering zijn.