

Technische vragen raadsvoorstellen

Collegevoorstel: Integrale visie op de verkeersstructuur Borger-West

Portefeuillehouder: J. Hartsuiker & H. Zwiep

- 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	PvdA (van Dijk)	De nota noemt de STOMP principes, is de huidige en te verwachten diversiteit aan vormen van langzaam verkeer daarin meegenomen? Zoals: - snel langzaam verkeer: E-bikes, fat bikes - kwetsbaar langzaam verkeer (o.a. ten gevolge van de vergrijzing) mensen met rollators etc. - tijdens spitsuren scholieren van het Esdal College die in groepen met elkaar fietsen	Er is inderdaad rekening gehouden met diversiteit aan vormen van langzaam verkeer. De hoofdroute voor langzaam verkeer is extra breed om de diverse soorten fiets- en wandelverkeer voldoende ruimte te geven. Met de realisatie van wandelpaden in het plan wordt rekening gehouden met de richtlijnen van het CROW, die onder andere gebaseerd zijn op toegankelijkheid.
2	PvdA (van Dijk)	Afsluiting IJzertijdstraat Veel bezoekers van de medische voorzieningen aan de IJzertijdstraat	De voorzieningen/bedrijven langs de IJzertijdstraat krijgen een ideale en rechtstreekse ontsluiting per fiets. De

		komen niet uit Daalkampen. Langs welke route worden zij geacht vanaf de Poole Bevrijderslaan door te steken naar het deel van de IJzertijdstraat met de medische voorzieningen en vice versa?	hoofdfietsstructuur loopt letterlijk voor deze bedrijven langs. Gemotoriseerd verkeer dat niet uit Daalkampen komt zal vanaf de Poolse Bevrijderslaan, langs het Esdal, richting de IJzertijdstraat rijden.
2 b	PvdA (van Dijk)	Komt er een vorm van bewegwijzering tussen de N374 en de medische voorzieningen in de IJzertijd straat om dwaalgedrag in de woonwijk te voorkomen ?	De meeste mensen die bij de medische voorzieningen komen zullen lokaal bekend zijn. Voor hen is bewegwijzering niet nodig. De bedrijven hebben wel gevraagd om een vorm van bewegwijzering voor onbekend verkeer, bijvoorbeeld bij regionale weekenddiensten. Dit zal op voorhand niet gedaan worden maar is onderwerp van nadere afweging.
3	GB (Edens)	Voor de nooddiensten is in de visie aangegeven dat hier een uitzondering voor komt voor de doorgang door de Koesteeg. Recent was in het Centrum van Borger de weg enige tijd afgesloten in verband met werkzaamheden. De Koesteeg was op dat moment een van de omleidingsroutes. Hoe wordt hier in de toekomst mee omgegaan wanneer de	Voor de nooddiensten zal inderdaad een voorziening getroffen worden dat in een geval van een calamiteit deze route alsnog gebruikt kan worden. Mocht er in het geval van onderhoudswerkzaamheden o.i.d. weer een omleidingsroute noodzakelijk zijn dan zal er in eerst instantie gekeken worden naar een

		Koesteeg niet meer voor autoverkeer toegankelijk is?	andere route. Is dit niet mogelijk dan zal de Koesteeg tijdelijk weer opengemaakt kunnen worden. Met het afsluiten van de Koesteeg voor gemotoriseerd verkeer zal niet de weg verdwijnen maar zal er een voorziening aangebracht worden die eventueel tijdelijk opgeheven kan worden.
4	GB (Edens)	In de visie is aangegeven dat er geen contact is geweest met de bedrijven aan de Strengenweg. Wat is er aan gedaan om participatie voor deze groep op dit onderwerp te organiseren?	De bedrijven op het bedrijventerrein zijn niet specifiek benaderd voor een participatiesessie. Tijdens de 3 bredere participatiesessies over het ontwerp en de ontwikkeling van de Koesteeglocatie zijn deze partijen wel uitgenodigd en hebben kennis kunnen nemen van de stukken. Met de komst van de rotonde Turfmaadsweg-N857-Nuisveen veranderd er niets voor de bereikbaarheid van deze bedrijven. De verkeersveiligheid wordt door de komst van de rotonde verbeterd.
5	GB (Edens)	In de visie wordt voorgesteld de komgrens te veranderen. Een van de consequenties hiervan is dat het bedrijventerrein de Strengen wat nu nog buiten de bebouwde kom valt, straks binnen de bebouwde kom valt. Is het bekend welke consequenties dit heeft voor de zich daar gevestigde bedrijven in de huidige situatie en in de toekomst?	Het heeft geen consequenties voor de bedrijfsvoering van de bedrijven op het industrieterrein. De verkeerskundige komgrens staat los van de ruimtelijke ordening en regelgeving. Bedrijven vallen in milieu categorie 1 en 2 en hebben een relatief kleine richtafstand tussen bedrijven en gevoelige functies zoals woningen. Die bedraagt 30 meter. Bij milieu categorie 3 is dit 50 meter.

		Welke verschillen in regelgeving spelen hier een rol waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen bedrijvigheid binnen- en buiten de bebouwde kom.	Hier wordt nu al aan voldaan en door het wijzigen van de komgrens en de komst van de Koesteeglocatie veranderd dat niet. De woningbouw moet tenslotte t.o.v. de bedrijven voldoen aan de regelgeving en niet andersom.
6	GB (Edens)	We lezen dat de optie voor een rotonde op de oude Strengenweg niet is getoetst bij gebruikers van het bedrijventerrein. Diverse gebruikers van het bedrijventerrein en het achterliggende gebied hebben echter al eerder de wens aangegeven om deze oversteek ten minste voor agrarisch verkeer te ontsluiten. Hoe kan het dat deze wens niet is meegenomen of tenminste is beantwoord in deze visie?	Alle bedrijven hebben de mogelijkheid gehad om zich te laten informeren over de plannen tijdens diverse inloopbijeenkomsten. De agrarische sector heeft zich specifiek gemeld en hebben we in meerdere sessies bijgepraat over de plannen. In kanttekening 1.2 van het raadsvoorstel is te lezen hoe hiermee om is gegaan.
7	GB (Edens)	De nieuwe wijk Koesteeglocatie heeft slecht één in / uitgang. In wijken als de Sassenbergen wordt juist gezocht naar een locatie voor een tweede ontsluitingsweg. Hoe blijft de toegankelijkheid van de wijk gegarandeerd bij calamiteiten op of rond deze enkele toegangsweg?	In het ontwerp van de Koesteeg is dit afgestemd met de VRD en de politie. In de basis ligt de hoofdontsluiting van de wijk aan de westkant. De doorfietsroute ontsluit de wijk aan de noordkant op de Koesteeg. Deze aansluiting kan in het geval van een calamiteit door de hulpdiensten gebruikt worden als een 2 ^e in en uitgang. Dit is met de hulpdiensten afgestemd.

8	GB (Edens)	Het tracé oude N34 is toegankelijk gemaakt voor agrarisch verkeer. In hoeverre wordt verwacht dat deze route ook als sluiproute door overig verkeer gebruikt gaat worden?	Niet. Dit is deels een zandweg wat niet uitnodigt als sluiproute. Gebeurt dit wel dan overwegen we maatregelen om dit tegen te gaan.
9	GB (Edens)	In de visie geeft u aan dat verkeer dat nu door de Koesteeg gaat via het centrum over de N374 geleid wordt. In de visie geeft u een toename van verkeersbewegingen op deze weg aan. De cijfers over het huidige aantal verkeersbewegingen ontbreken echter. Graag ontvangen we het huidige aantal verkeersbewegingen over de N374 waarbij ook per tijdsvak wordt aangegeven om hoeveel verkeersbewegingen het nu gaat en wat de verwachting is na de aanpassing.	Vanuit zeer recente tellingen blijkt dat er op dit moment per etmaal 850 motorvoertuigen gebruik maken van de Koesteeg. Met het afsluiten van de Koesteeg zal dit verkeer een ander route nemen. Meest voor de hand liggende route is via het centrum van Borger of de N374. Op de N374 ter hoogte van het Esdal College rijden op een gemiddelde weekdag 8641 motorvoertuigen. Tussen 7:00 en 19:00 zijn dit er 7298. Berekend is dat op de N374 in 2035 na uitvoering van alle toekomstige ontwikkelingen er 11816 motorvoertuigen op een gemiddelde weekdag gebruik maken van de N374. Tussen 7:00 en 19:00 is berekend dat dit er 9982 zijn. Deze aantallen zijn ook doorgerekend op alle aanwezige kruispunten en rotondes en deze

			aantallen vormen geen belemmeringen voor de doorstroming.
--	--	--	---