



UITGANGSPUNTEN VERKEERSWERKGROEP ZUIDELIJKE DORPEN

De leden van de Verkeerswerkgroep Zuidelijke Dorpen praten regelmatig met elkaar over de verkeerssituatie in de gemeente Borger-Odoorn en die in de zuidelijke dorpen in het bijzonder. De werkgroep brengt gevraagd en vooral ongevraagd advies uit aan de instanties die verantwoordelijkheid dragen voor die verkeerssituatie. Dat kan de provincie Drenthe zijn maar het is voornamelijk de gemeente Borger-Odoorn.

In de gemeente Borger-Odoorn zou het in 2019 vastgestelde Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) leidend moeten zijn als het gaat om de ontwikkeling van verkeersbeleid. De werkgroep herkent dat niet altijd en ziet zich dan ook genoodzaakt om dat uitgangspunt regelmatig te benadrukken door de lokale politiek de spiegel voor te houden. De standpunten van de werkgroep worden ingegeven en gevoed door de zes Dorpsraden die in de werkgroep zijn vertegenwoordigd.

Het GVVP


Het GVVP is een prachtig beleidsdocument dat, voor zover de werkgroep betreft, gekoesterd moet worden. Maar anders dan de ambtelijk adviseurs en sommige raadsfracties kiest de werkgroep ervoor om daarbij in het bijzonder de leefbaarheid en veiligheid van de bewoners binnen hun woongebied in deze gemeente voorop te stellen.

Samen met Thalia Verkade schreef hoogleraar Marco te Brömmelstroet het boek met de titel 'Het recht van de snelste, hoe ons verkeer steeds asocialer werd'. In dit boek zoeken de auteurs naar het antwoord op de vraag: 'Van wie is de straat?'. Ze ontdekken dat de logica van het (auto)verkeer onze publieke ruimte heeft overgenomen. Niet zo best, stellen ze, maar laten ook zien dat een radicaal andere inrichting mogelijk is. Stap 1: word je bewust van het wereldbeeld, de uitgangspunten, de kaders en aannames. Kloppen die nog wel? En de richtlijnen die voor waar worden genomen, zijn die nog relevant? Leg ze eens langs een andere lat, bijvoorbeeld die van rechtvaardigheid, en begin dan pas aan je opdracht." Hij zou willen dat beleidsmakers en politici de beleving krijgen dat het wenselijker is om rustig met 30 km/uur - met minder overlast voor de bewoners en daardoor gezondere woonomgeving voor bewoners – door de bebouwde kom te rijden dan met een snelheid van 50 km/uur. Kortom het is noodzakelijk dat snelheid minder belangrijk wordt dan een fijne woonomgeving.

Wat is er gebeurd, zo houdt Te Brömmelstroet de lezer voor, en hoe heeft het kunnen gebeuren dat de straat, vroeger de publieke ruimte voor ontmoeting, spelen, verkoop en verplaatsing, is verworden tot een (gevaarlijke) plaats waar snelheid en gemotoriseerd verkeer domineren? Niets is vanzelfsprekend aan deze ontwikkeling, volgens hem, het is een keuze. Het hoeft niet zo te zijn, het kan anders.

De Verkeerswerkgroep Zuidelijke Dorpen zou graag zien dat Borger-Odoorn die andere keuze maakt.

In de zuidelijke dorpen merken wij steeds meer hoe de druk van het personenauto's, bedrijfsbusjes en vrachtverkeer toeneemt ten koste van de leefbaarheid en veiligheid in ons woongebied. Het verkeersbeleid van Borger-Odoorn is in de afgelopen jaren vooral gericht geweest op doorstroming van dit gemotoriseerd verkeer. Zowel van oost naar west, als van noord naar zuid. Dat leidt, zo ervaren wij, bijna dagelijks tot onwenselijke en gevaarlijke situaties op de wegen in en tussen de dorpen. Dat beleid moet wat ons betreft anders. Leefbaarheid en veiligheid moeten de leidraad



worden voor het verkeersbeleid. Een andere manier van nadenken over dit probleem, zoals Te Brömmelstroet ons voorhoudt.

Voor Borger-Odoorn is 30 km/uur de norm

De verkeerswerkgroep ziet en ervaart al langer de noodzaak om binnen de bebouwde kom van de dorpen als uitgangspunt een maximum toegestane snelheid te hanteren van 30km/uur. Niet de snelheid van het verkeer moet de norm zijn maar de kwaliteit van de leefomgeving en de veiligheid van alle verkeersdeelnemers.

Tussen dorpen zou de maximumsnelheid 60 km/uur moeten zijn en uitsluitend op de wegen buiten de bebouwde kom, die rechtstreeks aansluiten op een N-weg, zou nog 80 km/uur toegestaan mogen worden.

Natuurlijk zijn onze uitgangspunten niet zwart-wit maar ze moeten wel de leidraad vormen in het gemeentelijk denken en doen. De werkgroep hanteert deze uitgangspunten voor zichzelf onverkort.

In december 2019 werd al het begrip 'GOW30' geïntroduceerd, een term die staat voor gebiedsontsluitingsweg met een limiet van 30 km/uur. Het is als oplossing gepresenteerd voor 'grijze wegen' binnen de bebouwde kom waar de functies erftoegang en doorstroming met elkaar concurreren. Het lijkt erop dat bij het invoeren van een GOW 30 tegemoet gekomen wordt aan de woon- en leefbaarheidswensen van onze bewoners terwijl de verkeersdoorstroom tussen dorpen gewaarborgd blijft.

In de Provincie

Om Borger-Odoorn heen ligt een aantal N-wegen die primair bedoeld zijn om doorgaand verkeer tussen provincies en tussen industriegebieden een snelle verbinding te bieden. Op een deel van die N-wegen is de maximum snelheid dan ook 100 km/uur. Een deel van het verkeer in Borger-Odoorn komt van buiten de gemeente via een N-weg of gaat daar naartoe. Deze wegen zijn er dan ook bij uitstek voor aangelegd om verkeer snel van A naar B te leiden. We kunnen dan ook niet zonder samenwerking en samenspraak met de provincie, de BOCE gemeenten en overige gemeenten in de regio. De werkgroep dringt er dan ook op aan dat de gemeente Borger-Odoorn op ambtelijk én politiek niveau steeds in overleg blijft met die BOCE gemeenten en het aangrenzende Stadskanaal. Vooral om de krachten te bundelen en overeenkomende belangen op provinciaal niveau te kunnen behartigen.

Als we praten over doorstroming van verkeer en het verkeer toe leiden naar en afvoeren van N-wegen in deze provincie, dan is dat overleg noodzakelijk. Het is naar de mening van de werkgroep noodzakelijk dat Borger-Odoorn zowel ambtelijk als politiek aan tafel zit met verkeersbeleidsmakers in deze provincie. Ook al ligt de betreffende N-weg niet in onze gemeente. De invloed van keuzes die de provincie en/of andere gemeenten maken, kan voor Borger-Odoorn immers grote gevolgen hebben.

Overleg

De Verkeerswerkgroep Zuidelijke Dorpen blijft het overleg zoeken en wil met name voor het College en de Raad van Borger-Odoorn als klankbord fungeren. Wij zullen blijven 'strijden' voor het realiseren van de kerndoelen uit het GVVP t.a.v. leefbaarheid en veiligheid voor onze mededorpelingen en daarover uitleg geven. Daarbij laten wij ons voeden door geverifieerde en controleerbare data en informatie.

Intern zullen wij onze standpunten steeds actualiseren in overleg met de voorzitters van de Dorpsraden.