

Exloo 15 november 2023



Aan de gemeente Borger-Odoorn  
Afdeling Beheer Openbare Ruimte en Gebouwen  
t.a.v. de heer G.B.H Rossél

Beste heer Rossél,

Allereerst willen we aangeven dat we het fijn vinden dat de gemeente gereageerd heeft op de resultaten van de enquête en duidelijk maakt dat zij het initiatief van de verkeerswerkgroep Exloo om deze enquête af te nemen op prijs stelt. We lijken daarmee dezelfde ambitie en doelen te hebben als het gaat om verkeer en verkeersveiligheid.

De inhoud van uw brief en de bijgevoegde stukken stelt ons helaas wel teleur. De brief naar aanleiding van de enquête geeft met name algemeenheden en heeft een hoog "op je poef" gehalte. Zeker als men in aanmerking neemt dat een aantal jaren geleden in opdracht van De Dorpsraad óók een enquête onder de bevolking van Exloo is gehouden, met nagenoeg dezelfde resultaten. Dit betekent dat de geschetste problemen al enige jaren bij jullie bekend zijn.

Hieronder zullen we kort op de stukken reageren.

#### **Brief aan de Dorpsraad**

Zoals hierboven reeds genoemd, stelt de inhoud ons teleur. Uit de reactie lijkt er weinig animo en/of mogelijkheid te zijn om één en ander goed op te pakken. Voor ons zijn er een aantal zaken in deze brief ontoereikend, te onduidelijk en te algemeen gesteld.

De alinea over de *schoolzone* is volgens ons nog niet af. Niets van onze input, gegeven op drie november jongstleden, is terug te vinden in deze alinea. De landelijke Crow richtlijnen voor een schoolzone worden niet gehanteerd. Dit in tegenstelling tot de raadsbrief van zeven november jongstleden waar de Crow richtlijnen meerdere malen worden genoemd en dienen ter ondersteuning van het realiseren van parkeerplaatsen/parkeerbeleid.

In de brief aan de Dorpsraad wordt verwezen naar de inzet van verkeersbrigadiers. Deze brigadiers zijn er bij schooluitgang gedurende ongeveer een kwartier, maar bij het ingaan van de school niet. Dat is inderdaad al jaren zo. Binnen de gegeven omstandigheden functioneert de brigade uitstekend, dat trekt niemand in twijfel. Echter: kinderen die in de midden- en bovenbouw alleen naar school komen, moeten zelf zorgen dat ze veilig oversteken. Ook kinderen die later vrij zijn, door bijvoorbeeld de gymles (opruimen, douchen en omkleden), moeten daardoor soms ook alleen oversteken. Ondanks de verkeersbrigadiers, wordt in zowel deze als in de vorige enquête aangegeven dat de respondenten dit te beperkt vinden om kinderen veilig naar school te laten gaan. Verkeersbrigadiers vormen een onderdeel van een veilige schoolzone. Door de functie van de weg blijkt dit in Exloo onvoldoende te zijn: stevige maatregelen zijn noodzakelijk. De uitspraak over de vergelijking met andere schoolzones in Nederland (in de mail dd. 15-11 van de heer Bouma) is aantoonbaar onjuist.

In de mail wordt tevens verwezen naar het bewust verleggen van de schoolzone in 2010. De reden hiervan wordt niet duidelijk. In de gegeven tijd, we zijn nu 13 jaar verder, is er veel veranderd in de veelzijdigheid van het verkeer en de verkeersintensiteit én dient wat ons betreft dit besluit, zeker gezien andere ontwikkelingen in deze gemeente, te worden heroverwogen.

Ondertussen hebben we hierover ook bij wat betrokkenen, bijvoorbeeld de voornoemde verkeersbrigadiers, informatie opgehaald. Hetgeen nu in jullie plan staat, wordt als minimaal beschouwd "*in elk geval wordt de oversteekplaats bij school duidelijker aangegeven*". Het te hard rijden wordt als groot probleem ervaren.



De huidige inrichting van de schoolzone levert een risico op voor onze kinderen. De beperkte voorgestelde aanpassingen verkleinen dit risico nauwelijks.

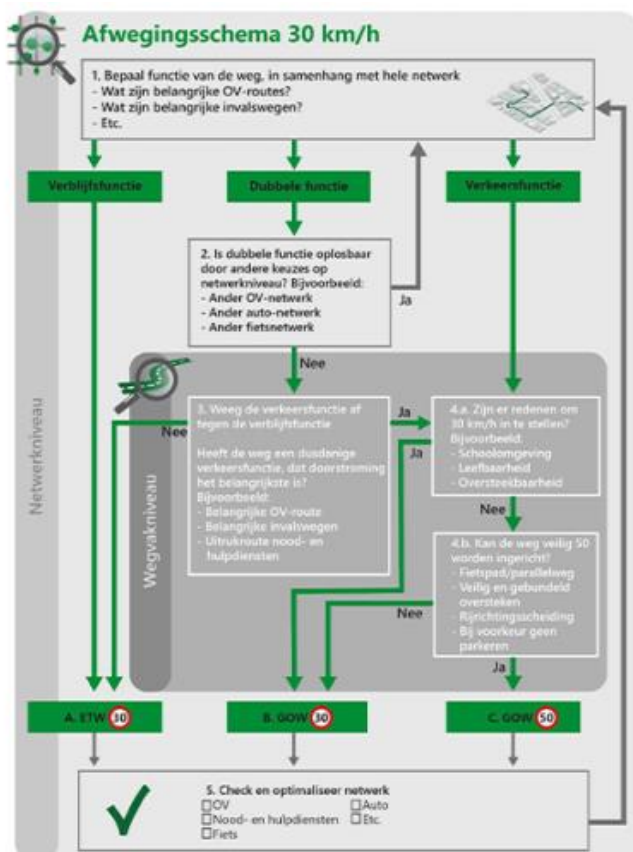
Bij de alinea over de *fysieke infrastructuur* wordt slechts verwezen naar het feit dat wanneer de weg weer aan groot onderhoud toe is, er gekeken gaat worden naar de fysieke veiligheid van de verkeersdeelnemers. Termijnen worden hier niet genoemd. Dit terwijl eenzelfde problematiek al enige jaren geleden bekend was. Bovendien heeft Exloo ook een triest verleden met de verkeersveiligheid in de Hoofdstraat aangaande kwetsbare verkeersdeelnemers. De grote zwerfkei bij Bussemaker getuigt hier nog van. Daarbij zijn we van mening dat we in zowel de enquête als in ons gesprek duidelijk de gevaarlijke en ontoegankelijke zones, met name voor voetgangers en fietsers, hebben aangegeven. Een reactie als “we kijken wel als we eraan toe zijn” schiet dan te kort. Ook als we kijken naar punt twee van de zeven vereisten op het gebied van kwaliteit aangaande Cittaslow, infrastructuurbeleid, vragen we ons af of we op deze manier wel aan deze vereisten voldoen. Bovendien is er een nieuw afwegingskader 30 kilometer wegen ontwikkeld naar aanleiding van een door de Tweede Kamer aangenomen motie. Dit kader is ontwikkeld door CROW en in gebruik sinds november 2021. Voor wegverkeerbeheerders is het een prachtige handreiking om verantwoord en veilig wegverkeer op alle GOW wegen te ontwikkelen. In dit afwegingskader valt de gehele Hoofdstraat onder een GOW weg met dubbele functie, wat bepaalde eisen stelt aan de gehele inrichting van de Hoofdstraat. Het uitsluiten van de Hoofdstraat als 30 kilometerzone, in verband met de functie van ontsluitingsweg, is daarom ook niet meer aan de orde. Het stroomschema in dit afwegingskader komt uit bij een GOW-30 weg. Meer informatie is te vinden op:

<https://open.overheid.nl/documenten/ronl-8ec1e2a1-1d52-4239-b5e5-bbac1b0020e0/pdf>

én er is zelfs een hele website over hoe je dit kunt realiseren.

<https://www.goudappel.nl/nl/themas/verkeersveiligheid/gow30>

Let wel: de kans op overlijden bij een 30 km/u weg is drie keer kleiner dan die van een weg met 50km/u!





### *Meer blauw op straat.*

De burger vraagt om meer zichtbaar blauw op straat. In een politiekorps zijn er agenten die verantwoordelijk zijn voor de prio-meldingen. Dat deze agenten zich primair richten op gemotoriseerd vervoer is begrijpelijk uit hoofde van hun functie. Deze agenten kunnen echter mogelijk ook voor een deel van hun tijd ingezet worden voor andere zaken. Hierbij komt dat één van de taken van de politie het “nabij zijn, er ook voor de inwoners zijn” is. In dit kader horen ze, wat ons betreft, dus zichtbaar te zijn in het dorp. Om dit vorm te geven kunnen er bijvoorbeeld afspraken gemaakt worden met De Dorpsraad over momenten waarop hun zichtbaarheid erg gewenst is. Daarnaast zijn er ook wijkagenten, waarvan een burger verwacht dat deze zichtbaar aanwezig is. Deze wijkagent rijdt als hij/zij ingezet wordt als wijkagent, in principe geen prio-meldingen. Natuurlijk hebben we alle begrip voor de werkdruk van de politie. Wij denken echter dat met het maken van goede afspraken er wel (deels) invulling gegeven kan worden aan de wens van de inwoners.

### *Doorgaand verkeer/hoeveelheid (vracht) verkeer*

Ook in deze alinea ontbreekt het tijdsperspectief en het oplossingsgericht meedenken. De Hoofdstraat is al jaren een probleem in Exloo. Dit is met regelmaat door inwoners aangekaart. Sterker nog: de Hoofdstraat is gevaarlijk. In het toeristisch en in het zaai- en oogst seizoen is deze straat zelfs érg gevaarlijk. Een niet officiële 30 kilometerzone op een deel van de Hoofdstraat is de enige aanpassing die is gedaan. Hierop kan ook nauwelijks gehandhaafd worden, daar deze niet aan de richtlijnen voldoet. Er zijn slechts een paar borden neergezet. De inrichting van een 30 kilometerzone wordt echter niet gehanteerd (overigens ook CROW richtlijnen) en de 30 kilometer zone is daarmee geen 30 kilometerzone maar nagenoeg een wassen neus.

### *“Hoe ziet een 30km/uur-gebied eruit?”*

*In 30km/uur-gebieden mengen langzaam en gemotoriseerd verkeer. Dat wil zeggen dat er in principe voor fietsers geen aparte voorzieningen zijn, en soms ook niet voor voetgangers. Doorgaand autoverkeer wordt geweerd door een beperkt aantal toegangen (inritten) tot de gebieden, door het instellen van eenrichtingsverkeer of door het aanbrengen van een ‘knip’ in een voorheen doorgaande route [1]. Een lage snelheid wordt fysiek afgedwongen door bijvoorbeeld drempels, plateaus, wegversmallingen of zigzagverleggingen van de wegas [2].*

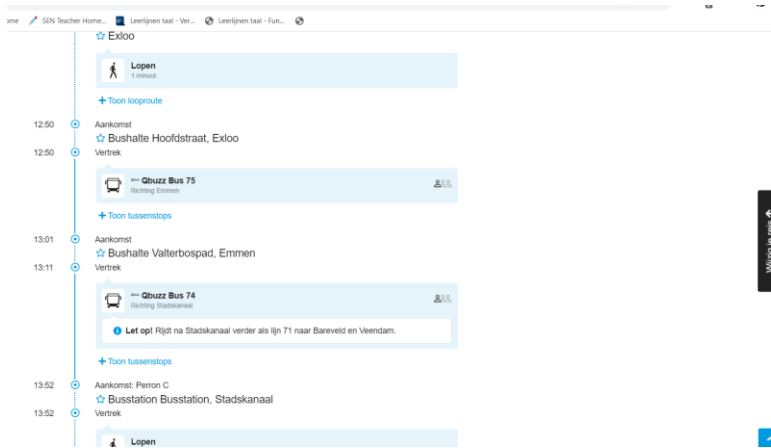
*Het begin en einde van een 30km/uur-gebied moeten duidelijk herkenbaar zijn door een poortconstructie: met borden, ondersteund door een in- en uitritconstructie. Binnen een 30km/uur-gebied heeft verkeer van rechts voorrang; er zijn in beginsel geen voorrangswegen of -kruispunten. Uitzonderingen hierop vormen hoofdfietsroutes en busroutes: daarop zijn voorrangskruispunten toegestaan. Bij het verlaten van een 30km/uur-gebied moet, vanwege de uitritconstructie, aan alle andere verkeer voorrang worden verleend.<sup>1</sup>*

### *Openbaar vervoer*

Mooi dat dit punt wordt meegenomen, ondanks het feit dat deze geen onderdeel van de enquête was. Fijn voor de inwoners dat men nu ook naar 2<sup>e</sup> Exloermond en Stadskanaal kan, maar indien iemand vanuit Exloo naar Stadskanaal wil, dan moet je meestal toch echt via Emmen reizen. De tijden van de rechtstreekse lijn, die juist voor middelbare scholieren en winkelmedewerkers handig zouden zijn, zijn slecht afgestemd op de schooltijden van het Voortgezet onderwijs en de openingstijden van de winkels aldaar, waardoor deze lijn in ieder geval voor hen weinig toevoegt. Ook het kleine busje, dat voor de aansluiting moet zorgen bij de lijn Borger-Stadskanaal, zorgt regelmatig voor een behoorlijke wachttijd. We snappen best dat het lastig is om goed OV in het buitengebied te regelen, wat overigens voor het wellicht toekomstige rekeningrijden, maar ook vanuit het oogpunt van duurzaamheid wel een aandachtspunt zou kunnen zijn.

---

<sup>1</sup> Bron: <https://swov.nl/nl/fact/30kmuur-gebieden-hoe-ziet-een-30kmuur-gebied-eruit>



## Voetgangers en fietsers

We hebben zowel in de enquête als in het gesprek van juli jongstleden uitgebreid stilgestaan bij de kwaliteit, veiligheid en toegankelijkheid van de fiets-, maar vooral ook de voetpaden. Er is toen gesproken over iemand die zich hiermee bezig zou gaan houden. Hierover lezen we niets terug in deze reactie. Graag zouden we van u horen hoe de stand van zaken op deze punten is.

## Parkeeronderzoek

Mooi dat dit initiatief genomen is, want parkeren is ook één van de belemmeringen waarover de inwoners van Exloo in de enquête rapporteerden.

Als men de inleiding van het parkeeronderzoek leest, dan lijkt de onderzoeksvraagstelling aan de voorkant niet erg duidelijk te zijn geweest: *“De gemeente Borger-Odoorn heeft behoefte aan inzicht in de huidige parkeersituatie in Exloo, zowel binnen als buiten het zomerseizoen”*

Daarop volgend zijn er slechts een beperkt aantal meetmomenten geweest: in februari, buiten de vakantie, en in het hoogseizoen. Wij vragen ons af waarom deze specifieke momenten en waarom slechts deze enkele momenten. Ons inziens kunnen uit een onderzoek, gebaseerd op slechts enkele (willekeurige) steekproeven, waarvan alleen juli in het toeristisch seizoen ligt, geen conclusies getrokken worden. De onderbouwing van oplossingsrichtingen is daarmee direct erg wankel. Het verbaast ons dan ook geenszins dat in de brief aan de raad de volgende zinssnede te vinden is: *‘Het onderzoek lijkt aan te tonen dat in het onderzoeksgebied als geheel voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit is echter niet het geval.’* In de brief wordt de oorzaak gezocht in het meenemen van niet structurele locaties. Dat zal zeker meespelen, alhoewel deze problematiek aan de voorkant uitgesloten had kunnen worden. Men moet zich echter afvragen of het ook niet komt door de weinige meetmomenten en de tijdstippen hiervan (wel met werkzaamheden en bijvoorbeeld niet bij evenementen).

Vanuit het perspectief van de schoolzone mist ook het “niet parkeren” bij de schoolzone. Voor zowel de schoolzone als de toekomstige parkeerplannen moet er duidelijkheid komen in regelgeving voor de weg waaraan de school en parkeerplaats gelegen zijn. Nu is er dagelijks gedoe bij de kruising met de straat waaraan de ingang van de school zich bevindt aangaande voorrangproblematiek. Deze straat komt direct uit naast de schoolzone. Worden hier meer parkeerplaatsen gerealiseerd, dan heeft dit ook direct een negatief effect op de veiligheid van de schoolzone zoals deze nu gesitueerd is.

Tot zover de reactie van de verkeerscommissie. We danken u hartelijk voor uw reactie en zien de volgende stappen in onze gezamenlijke ambitie en samenwerking om Exloo een fijne en veilige woon- én recreëer plaats te maken graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

De leden van de verkeerswerkgroep Exloo.