

Werkgroep 'Schipborg Veilig !'

Schipborg veilig !

Schipborg is een prachtig dorp, waar veel mensen van genieten, maar waar het niet altijd veilig is: Op de 'grote' wegen in Schipborg tref je automobilisten, motoren, fietsers van allerlei slag, voetgangers, paarden en soms ook nog schapen, overstekende poezen en honden, kinderen die onverwachts kunnen oversteken

Wij wensen dat het voor iedereen zo veilig mogelijk is. De landelijke richtlijn (CROW) stelt: 'Waar alles mengt, past hooguit 30 km / uur'. Feitelijk is het eigenlijk zo, als OOK voetgangers zich met de verkeersdeelnemers mengen, dat 15 km / uur gewenst is. In Schipborg zijn nauwelijks voetpaden, we verwachten echter dat 15 km / uur niet haalbaar is. Daarom pleiten we voor GEHEEL Schipborg 30 km / uur én voetpaden op de stukken waar vaak veel voetgangers te vinden zijn en waar geen trottoir is.

We menen dat we daarmee een veiliger, leefbaarder, levendiger Schipborg krijgen waar een diversiteit aan dorpsbewoners en recreanten zich prettig kan voelen.

Hoe en waar

Om te beginnen zal er uiteraard aan elk begin van het dorp een verkeersbord moeten komen, waarop duidelijk is, dat men een 30 km zone binnengaat. Om dit te accentueren, werd ons geadviseerd, is het goed om daar een duidelijke zogenaamde '30 km / uur poort' te maken met een drempel of plateau als snelheidsremmer. Dit maakt visueel duidelijk dat men een andere snelheid moet aannemen én noopt direct tot minderen van de snelheid.

Ter handhaving van de maximum snelheid van 30 km / uur moeten op rechte stukken om de 50 meter snelheidsremmers. Ook zijn met name voorafgaand aan kruisingen en fietsinvoegstroken snelheidsremmers gewenst.

Langere rechte stukken tref je bij de Borgweg, de Ruiteweg, de Randweg en de Holle Drift. Bijvoorbeeld de Borgweg, vanaf het begin aan de kant van Anloo tot aan de Schapendrift: Dit is zo'n 300 meter. Dat betekent dat daar 5 drempels gewenst zijn.

In de zogenaamde nieuwbouw zijn voldoende bochten en kruisingen die het verkeer reeds remmen.

Op de GEHELE Ruiteweg en tussen de Ruiteweg en de Schapendrift lopen vaak veel voetgangers. Een voetpad op deze twee trajecten ontbreekt en is voor ieders veiligheid, denken wij, de beste oplossing. Een alternatief zou zijn om het traject 'Café De Drentsche AA tot aan Schapendrift' 15 km / uur te maken. Wij achten dat bij de Borgweg niet realistisch, dus daar moet dan zeker een wandelpad gerealiseerd worden.

Wat

Nader onderzoek heeft ons geleerd dat in belang van de fietsers de voorkeur uitgaat naar plateaus en verkeersdrempels. De plateaus en verkeersdrempels behoren van hetzelfde materiaal te zijn als het materiaal van het wegdek. Dit betekent: Een asfaltweg, krijgt een asfalt plateau / drempel en een klinkerweg een klinker plateau / drempel.

De op- / afrit van alle snelheidsremmers dient van datzelfde materiaal te zijn en bovendien in een sinus-vormgemaakt te worden, zodat er geen haakse hoeken in het plateau / de drempel zitten. De helling van deze op- / afritten is afhankelijk van de gewenste snelheid. Daar zijn landelijke richtlijnen voor.

Er bestaan ook zogenaamde 'punaises' als snelheidsremmers. We vinden er in Schipborg bijvoorbeeld eentje op de kruising Borgweg / Ruiteweg. Deze snelheidsremmers kunnen gevaarlijk zijn voor diverse verkeersdeelnemers en zijn ongewenst. Dit geldt evenzo voor wegversmallingen. Ook zogenaamde straatjuwelen zijn ongewenst. Straatjuwelen zijn wegversmallingen waarbij voor fietsers een aparte rechtdoorgang gemaakt is. Deze juwelen zijn niet veilig vanwege slalomgedrag

van automobilisten, te smalle achterrommetjes en bovenal de ontoegankelijkheid van die achterrommetjes voor bladvegers en strooiwagens.

Er bestaat ook een 'Auto te gast' principe, echter, dat werkt slechts als de fiets in aantal in het algemeen de overhand heeft. Daarvan is bij ons in Schipborg geen sprake.

Aparte aandachtspunten

Tunneltje

Alhoewel het tunneltje onlangs een zeer lichte aanpassing heeft ondergaan, blijft dit een zeer gevaarlijk punt voor ongemotoriseerd verkeer. Onlangs hebben er nog weer ongevallen plaats gevonden, waarbij zelfs de ambulance aan te pas moest komen.

Dat het tunneltje zeer onveilig is, heeft twee zich versterkende oorzaken: Zowel voetgangers alsmede fietsers maken in twee richtingen gebruik van het hiervoor te smalle fietspad. Daar komt bovenop dat je elkaar niet kunt zien aankomen, doordat met name aan de kant van Zuidlaren er een scherpe bocht in het fietspad zit. Dit deel van het fietspad recht trekken is mogelijk en is een eerste noodzakelijke stap om nog meer ongelukken te voorkomen. Het verbreden van het fietspad en versmallen van de autorijbaan, geeft ruimte voor een smalle strook voor voetgangers. Dit zou tot de meest gewenste, want meest veilige situatie leiden.

Buiten de bebouwde kom: Ruiteweg: Sluipverkeer en snelheid

Sinds er nieuwe vakantiewoningen in Zeegse zijn gebouwd, is er veel meer verkeer gekomen op het zandpad vanaf Zeegse naar de Ruiteweg. Vervolgens is de Ruiteweg ook veel drukker geworden met autoverkeer. Dit is zeer ongewenst, omdat het een knooppunt is voor wandelaars en fietsers en de situatie er zeer onveilig door wordt.

In het verleden is beloofd, dat er een slagboom zou komen, opdat het niet meer mogelijk is, dat verkeer vanaf Zeegse via het bruggetje naar Schipborg en zo naar Zuidlaren rijdt.

We zien grote urgentie in het plaatsen van deze slagboom, opdat alleen bestemmingsverkeer (en voetgangers en fietsers), het bruggetje kan passeren.

Zoals eerder al gezegd, moet de Ruiteweg geheel 30 km / uur worden, inclusief het deel buiten de kom, afgedwongen door snelheidsremmers. Bovendien moet er zeer ruim voetpad komen. Het kan een idee zijn om dit gedeelte een fietsstraat te maken, waarbij auto te gast zijn.

Verlichting

De wegen in Schipborg zijn goed verlicht. Helaas een beetje te goed. Dag en nacht schijnen de lampen alle kanten op. Wereldwijd groeit de lichtvervuiling met 10 procent per decennium, zo stond onlangs in de NRC. Het lijkt ons goed om als dorp onze bijdrage te leveren aan vermindering van deze lichtvervuiling. Lichtvervuiling is verstorend voor tal van dieren: Meer dan de helft van de dieren is 's nachts actief. De achteruitgang van de insectenpopulatie zou zo maar deels met lichtvervuiling kunnen samen hangen. Kunstlicht is ook slecht voor de gezondheid van mensen. Bovendien kunnen we steeds minder sterren zien. Extreem felle verlichting verslechtert het zicht en maakt het onveilig voor verkeersdeelnemers omdat het licht hen verblind (zoals het dieren verblindt).

Ledverlichting is energiezuinig, maar verstoort door de blauwe golflengte de natuur en onze biologische klok meer dan ouderwetse lampen.

Het lijkt ons goed, wanneer de wegen van Schipborg ingericht worden voor een 30 km gebied, om direct de verlichting aan te pakken. De International Dark Sky Associations formuleert de volgende

principes:

- Kunstlicht moet een doel hebben. Wij stellen daarom voor dat de verlichting uitschakelt / dimt is, als er niemand is en de lamp oplicht wanneer er iemand komt;
- Kunstlicht moet naar beneden gericht zijn en dus niet zoals nu ook nog ver naar de zijkanten schijnen;
- Kunstlicht moet niet helderder dan nodig zijn, vandaar ons voorstel om met sensoren te werken;
- Het heeft de voorkeur om te kiezen voor lampen met een warmere tint. Mogelijk is dit ook te bereiken door de kappen van geel plastic te maken. Dat weet ik niet, maar zou interessant zijn om te onderzoeken.