

Reactienota Schipborg Borgweg

Samenvatting en verwerking ingediende opmerkingen Schipborg

In 2024 is de bebouwde kom van Schipborg een 30 km/u-zone geworden. Om automobilisten hieraan te herinneren, hebben we besloten dat de weg er ook echt moet uitzien als een 30 km/u-zone. Op 24 juni '25 waren we in het dorpshuis om samen te bespreken hoe we dit het beste kunnen doen. Het was een drukbezochte avond met veel opmerkingen, ideeën en goede gesprekken.

In de afgelopen periode zijn via formulieren en geeltjes veel opmerkingen en suggesties uit Schipborg verzameld. Deze geven een breed beeld van de zorgen en wensen die onder bewoners leven. De bijdragen hebben betrekking op uiteenlopende thema's, maar de rode draad is de vraag naar meer verkeersveiligheid, duidelijkheid in de inrichting en behoud van de dorpse uitstraling.

Verkeersveiligheid en de snelheid van het verkeer

Een belangrijk deel van de opmerkingen had betrekking op de verkeersveiligheid en de snelheid van het verkeer. Bewoners gaven aan dat er in het dorp en op de omliggende wegen, zoals de Borgweg, Schapendrift en Ruiterweg, structureel te hard wordt gereden. Er is gevraagd om maatregelen die automobilisten tot lagere snelheid dwingen. Hierbij zijn uiteenlopende oplossingen genoemd, variërend van drempels en bloembakken tot optische versmallingen, paaltjes, flitspalen of te kiezen voor een tussenvorm met 40 kilometer per uur.

Binnen het schetsontwerp is gekozen voor optische versmallingen tussen de komgrens bij Anloo en de Ruiterweg en twee fysieke drempels tussen de Kibbelakkers en de Randweg. Hiermee voorkomen wij geluidsoverlast van de drempels maar worden auto's wel geremd. De voorstellen voor flitspalen en een 40 km/u-zone zijn niet meegenomen, omdat deze niet passen binnen de landelijke en gemeentelijke kaders.

Voorrangssituaties en kruispunten

Daarnaast zijn er veel opmerkingen gemaakt over voorrangssituaties en kruispunten, met name bij het tunneltje richting Zuidlaren. De huidige inrichting wordt daar als onduidelijk of gevaarlijk ervaren. Er is meermaals gevraagd om de oude situatie terug te brengen, om spiegels te plaatsen of om de markering te verbeteren.

In het schetsontwerp is de keuze gemaakt om de Borgweg weer in de voorrang te leggen bij het tunneltje. Voor spiegels is bewust niet gekozen, omdat deze schijnveiligheid creëren. Bij de kruispunten Borgweg met de Esweg wordt de inrichting veranderd door het aanbrengen van pianostrepen markering.

Voorzieningen voor fietsers en voetgangers

De voorzieningen voor fietsers en voetgangers waren een terugkerend onderwerp. Het ontbreken van voetpaden langs de Borgweg en de wens voor een nieuw fietspad richting Anloo werden vaak genoemd. Ook het tunneltje richting Zuidlaren wordt door fietsers als smal en onoverzichtelijk ervaren. Daarnaast werden de Schapendrift en de Strubbenweg als risico punten voor fietsers omgeschreven.

In het schetsontwerp is vooral gekeken naar de aansluiting bij de tunnel, waar verbetering mogelijk is door het fietspad dicht langs de rijbaan te leggen zodat fietsers beter zicht hebben bij het inrijden van de tunnel. Hiermee wordt ingespeeld op de wens om de situatie overzichtelijker en veiliger te maken. Daarnaast is er in het schetsontwerp voor gekozen de komgrens te verplaatsen naar het kruispunt met de Strubbenweg. Op deze plek wordt de komgrens ook versmald, zodat fietsers beter beschermd de weg op kunnen rijden en meer 'rugdekking' ervaren. Met markering op de weg zal het fietspad bij de Schapendrift veiliger gemaakt worden.

Een wandel- of fietspad langs de Borgweg kan niet aangelegd worden wegens een gebrek aan ruimte. Een fietspad richting Anloo valt buiten dit project.

Verlichting

Ook de verlichting kwam aan bod. Een deel van de inwoners vroeg om betere verlichting voor de verkeersveiligheid, terwijl anderen juist vroegen om dimbare of natuurinclusieve verlichting.

In het schetsontwerp is ervoor gekozen de bestaande verlichting te behouden, met ons beleid op straatverlichting als uitgangspunt.

Weginrichting en materialen

Wat betreft de weginrichting en materialen kwamen uiteenlopende voorkeuren naar voren. Er is gepleit voor klinkers, grasfalt of groen asfalt, terwijl anderen kritiek hadden op rood asfalt, dat volgens hen niet past bij de natuurlijke omgeving. Er werden ook voorbeelden uit andere dorpen genoemd, zoals Gasteren.

Binnen het ontwerp is gekozen om asfalt wat er nu ligt te behouden. Rood asfalt wordt uitsluitend toegepast waar dit functioneel noodzakelijk is voor de herkenbaarheid van kruispunten of fietspaden zoals bij de Schapendrift en de Strubbenweg.

Bebording en markering

De bebording en markering leverden eveneens discussie op. Sommigen willen meer en duidelijkere borden, met nadruk op 30 km/u, terwijl anderen juist vinden dat er te veel borden staan die verwarring veroorzaken of juist uitnodigen tot harder rijden.

In het ontwerp worden de borden nagelopen, vereenvoudigd en logischer geplaatst. Overbodige borden worden verwijderd, conform landelijke richtlijnen.

Dorpsuitstraling en leefomgeving

Ten slotte kwamen er opmerkingen over de dorpsuitstraling en leefomgeving. Bewoners gaven aan dat zij waarde hechten aan het behoud van het dorpsgezicht en dat verkeersmaatregelen moeten passen bij het karakter van Schipborg. Er zijn creatieve ideeën genoemd, zoals het gebruik van kunstobjecten in plaats van verkeersremmers. Ook waren er zorgen over bomen bij storm en signalen over het gebruik van bestrijdingsmiddelen in de landbouw.

In de planvorming wordt rekening gehouden met de uitstraling en het dorpskarakter. Kunstobjecten worden echter niet toegepast: dit past niet binnen verkeerskundige richtlijnen en is financieel niet haalbaar. Bomen worden per locatie beoordeeld op veiligheid en behoud, en het thema bestrijdingsmiddelen valt buiten dit project.

Conclusie

Samengevat laten de ingebrachte opmerkingen zien dat de nadruk in Schipborg ligt op verkeersveiligheid, duidelijke voorrangssituaties en een inrichting die past bij de omgeving. In het schetsontwerp zijn keuzes gemaakt die aansluiten bij deze signalen, met een verplaatste en versmalde komgrens, optische versmallingen, duidelijke kruispunten, twee drempels buiten de kern en een aangepaste voorrang bij het tunneltje. Andere aangedragen ideeën zijn gewogen en niet meegenomen vanwege beleidsmatige keuzes, verkeerskundige richtlijnen of financiële en ruimtelijke beperkingen.