

[illegible]

G E M E E N T E B O R N E



G E M E E N T E B O R N E

Raadsvoorstel

raadsvergadering
18-12-2012

agendapunt
4.1

nummer
12INT01817

onderwerp
Mobiliteitsvisie Borne 2012-2020

Aan de gemeenteraad.

Samenvatting voorstel

In 2008 heeft de gemeenteraad het Integraal Verkeersplan vastgesteld. Het daarin vastgelegde beleid wordt geactualiseerd door middel van de Mobiliteitsvisie. Voorgesteld wordt om in te stemmen met de inhoud van Mobiliteitsvisie 2012-2020.

1 Inleiding

In 2008 is het Integraal Verkeersplan (IVP) door uw raad vastgesteld. De verkeersvisie in het IVP borduurde voort op het Structuurplan Uitbreiding Borne uit 2004. In het IVP heeft u de volgende kaders gesteld:

- Kruispunt Deldensestraat – Europastraat – Stationsstraat – Parallelweg: voorkeursvariant met aanleg rotonde, eenrichtingverkeer op de Deldensestraat in noordelijke richting ter hoogte van spoorwegovergang (uitgezonderd bus, hulpdiensten en fietsers), wijziging van hoofdroute op het kruispunt Azelosestraat - Parallelweg en de Leterveldweg blijft gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur).
- Spoorwegovergangen: studie naar verdiepte ligging van de spoorbaan en studie naar een tunnel in Azelosestraat, keus tunnel of verdiepte ligging nog te maken.
- Randwegenstructuur en barrièrewerking Europastraat: realisatie Westelijke- en Zuidelijke Randweg, ombouw Rondweg tot gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur) en knip op de Rondweg ter hoogte van Bornsche Maten, vervolgens maatregelen op de Europastraat.
- Bereikbaarheid centrum/tunnel Bekenhorst: geen gelijkvloerse aansluiting van de Bekenhorst op de Rondweg om toekomstig sluipverkeer te voorkomen en realisatie van oost- en westparkeeroute.
- Bereikbaarheid parkeergarage: directe toegang vanuit Rondweg/Bornsche Maten.
- Rtonde Het Witte Huis: nader onderzoek en uitvoering van aanpassing ter verbetering van de situatie.
- Fietsnetwerk: vaststellen netwerk en benodigde voorzieningen op dit netwerk met op de langere termijn de aanleg van de fietssnelweg langs de spoorlijn.
- Buslijn 51: huidige route buslijn 51 blijft gehandhaafd, onderzoek naar aparte busverbinding voor Bornsche Maten.



G E M E E N T E B O R N E

De Mobiliteitsvisie is een actualisatie van het IVP en verwoordt het gemeentelijk mobiliteitsbeleid tot 2020. Het beleid is gegroepeerd rond de thema's bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. De actualisatie ten opzichte van het IVP heeft vooral betrekking op de nadere uitwerking van een aantal concrete mobiliteitsvraagstukken (westelijke randweg en fietssnelweg). Daarnaast zijn actuele beleidsontwikkelingen van andere overheden in het beleidsstuk verwerkt en is sprake van nieuwe ontwikkelingen en/of voortschrijdend inzicht op enkele onderdelen.

De eerste ontwerp versie van de Mobiliteitsvisie heeft ter inzage gelegen van 22 juli 2011 tot en met 15 september 2011. Tijdens deze periode kon schriftelijk een zienswijze kenbaar worden gemaakt. Van deze mogelijkheid is door een tweetal maatschappelijke organisaties gebruik gemaakt.

De Mobiliteitsvisie kijkt op een aantal punten af van de ontwerp Mobiliteitsvisie die in de zomer van 2011 ter inzage heeft gelegen. Dit betreft vraagstukken met betrekking tot de tracékeuze voor de fietssnelweg F35 en de tracékeuze voor de westelijke randweg.

Tijdens de raadsvergadering van 5 september 2012 is de vraag gesteld of door deze wijziging opnieuw een ontwerpversie van de Mobiliteitsvisie ter inzage gelegd moet worden. Vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid is de nieuwe ontwerp mobiliteitsvisie met voorkeurstracé 5b ter inzage gelegd van 5 oktober 2012 tot en met 19 oktober 2012. De reactienota zienswijzen ontwerp mobiliteitsvisie 2012-2020 is door het college op 13 november vastgesteld en is als bijlage bij het B&W voorstel (12INT01816) gevoegd.

20 September is er nog een werksessie met raadsleden en commissieleden geweest en is de varianten onderzoek door Royal HaskoningDHV nog gepresenteerd en is er gelegenheid geweest om de discussie te gaan over de resultaten. Ook is die avond de spoorse doorsnijding gepresenteerd en uitvoerig besproken.

2 Beoogd resultaat

Met dit voorstel wordt beoogd om enerzijds het afwegingskader van (onderdelen van) de Mobiliteitsvisie weer te geven en anderzijds besluitvorming te laten plaatsvinden over het mobiliteitsbeleid van de gemeente Borne tot 2020.

3 Argumenten

De voorliggende Mobiliteitsvisie kijkt in hoofdlijnen (visie) niet af ten opzichte van de ontwerp Mobiliteitsvisie die van 5 oktober 2012 tot en met 19 oktober 2012 ter inzage heeft gelegen. Het betreft vooral kleine tekstuele aanpassingen.

1. Westelijke randweg

De gemeenteraad heeft door de vaststelling van het Structuurplan Uitbreiding Borne (2004) en het IVP (2008) besloten dat de Rondweg (N743) fysiek geknipt moet worden ter hoogte van de Bornsche Maten. Deze maatregel is nodig om de barrièrewerking tussen de woonwijk en het centrum van Borne te slechten. Een nieuw aan te leggen Westelijke Randweg moet er voor zorgen dat het verkeer om de kern Borne wordt geleid. De beleidskeuze om de Rondweg te knippen is als kaderstellende randvoorwaarde gehanteerd bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie.

In de ontwerp Mobiliteitsvisie was een zone opgenomen waarbinnen de Westelijke Randweg zou moeten worden gerealiseerd. Echter, gaandeweg het proces (mede naar aanleiding van bestuurlijk overleg met de gedeputeerde) is na de ter inzage legging van de ontwerp Mobiliteitsvisie de keuze gemaakt dat de zone teruggebracht zou moeten worden tot een voorkeurstracé. Om te komen tot dit voorkeurstracé zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd.



G E M E E N T E B O R N E

Allereerst is in 2010/2011 door ingenieursbureau DHV een scenariostudie uitgevoerd waarin de aanleg van een westelijke randweg wordt afgezet tegen een andere vormgeving van de Rondweg ter hoogte van Bornsche Maten (huidige N743). In dat onderzoek zijn drie scenario's voor de westelijke randweg vergeleken met drie scenario's voor verbeterde inpassing van de Rondweg (de vergelijking met een andere vormgeving van de Rondweg is voortgekomen uit de reactie van de provincie Overijssel op de ontwerp Structuurvisie Borne 2030). De resultaten van de scenariostudie hebben aanleiding gegeven om nader onderzoek te doen naar de tracévarianten van de westelijke randweg, waarbij onder meer de (on)mogelijkheden van de inpassing van de tracévarianten meer aandacht hebben gekregen. Ondertussen had ook de Regio Twente in het kader van de A1-zone een verdiepingsslag gemaakt met betrekking tot de bereikbaarheid van en in Twente. Daaruit was gebleken dat een nieuwe weg in de nabijheid van de A1/A35 een goede aanvulling zou zijn op het regionale wegennet. Het nader onderzoek (tracéstudie) met betrekking tot de Westelijke Randweg is in 2012 uitgevoerd door Royal HaskoningDHV. De beschouwingen/conclusies van zowel de scenariostudie als de nadere tracéstudie zijn als bijlage bij de Mobiliteitsvisie gevoegd.

Geadviseerd wordt om de variant die in het rapport van Royal HaskoningDHV wordt aangeduid als 5b, te benoemen als voorkeurstracé. Hieraan liggen de volgende argumenten ten grondslag.

1.1 Binnen adviesgroep bestaat consensus over variant 5b

Op basis van het door ons college vastgestelde projectvoorstel is een adviesgroep ingesteld met daarin vertegenwoordigers van belangengroeperingen. Op basis van datzelfde projectvoorstel zijn in eerste instantie 4 tracévarianten onderzocht en gedeeld met de adviesgroep. Echter, naar aanleiding van de besprekingen met de adviesgroep zijn hieraan de varianten 5a en 5b toegevoegd. Binnen de adviesgroep bestaat consensus over variant 5b. Het advies van de adviesgroep is in onderstaand kader weergegeven.

De adviesgroep Westelijke Randweg bestaat uit een afvaardiging van:

- Dorpsraad Zenderen
- Bewoners Prins Bernhardlaan
- Wijkraad 't Oldhof
- Stichting Gemeenschapsbelangen (Groot) Azelo
- Ondernemers bedrijventerrein Molenkamp
- Stichting Twickel

Conclusies en advies adviesgroep:

- Binnen de adviesgroep bestaat een breed draagvlak voor variant 5b. Deze variant is voor alle partijen aanvaardbaar mits ook de aansluiting richting de Albergerweg wordt gerealiseerd (aangehaald door Dorpsraad Zenderen).
- Enkele leden van de adviesgroep vinden een aangepast tracé van variant 3 geschikt voor de korte termijn.
- Enkele leden geven aan dat zij liever zouden zien dat de N743 ter hoogte van Bornsche Maten niet geknipt wordt zodat nog gezocht kan worden naar andere oplossingen dan de aanleg van een Westelijke Randweg.

1.2 Variant 5b kan rekenen op het meeste draagvlak

De verschillende varianten zijn op 6 september onderwerp geweest van een zogenaamde draagvlakpeiling. Tijdens een inloopavond konden de aanwezigen door middel van een formulier aangeven welke variant hun voorkeur heeft en welke niet. 383 personen hebben van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. 84 personen hebben meerdere varianten op het formulier aangegeven



G E M E E N T E B O R N E

bij voorkeur of bij geen voorkeur. In de weergave van de peiling zijn deze formulieren buiten beschouwing gelaten. De draagvlakpeiling heeft niet plaatsgevonden in de vorm van een referendum of iets dergelijks en is daarom slechts te beschouwen als een indicatieve steekproef. Het grootste deel (60%) van de personen die een voorkeur hebben aangegeven, geeft de voorkeur aan variant 5b. De volledige resultaten van de draagvlakpeiling zijn bijgevoegd.

1.3 Variant 5 scoort het beste op de thema's people, planet en profit

De varianten zijn door Royal HaskoningDHV beoordeeld op de thema's people, planet en profit. Op basis van die beoordeling is gebleken dat geen enkele variant met kop en schouders boven de rest uitsteekt. Pas als een soort weging wordt toegepast op basis van de inhoud van het coalitieprogramma, scoren de varianten 3 en 5(a/b) het beste. Omdat variant 5 (a/b) tevens een oplossing biedt voor de problematiek in Zenderen, heeft deze de voorkeur. Royal Haskoning DHV concludeert dat variant 5b, aangevuld met een aansluiting op de Albergerweg, de beste optie is. Zie ook pagina 80 van het rapport.

1.4 Variant 5b, inclusief een verbinding met de Albergerweg, is voorkeurstracé

Om de knip in de Rondweg ter hoogte van de Bornsche Maten mogelijk te maken, moet een robuuste alternatieve verbinding (in de vorm van een Westelijke Randweg) worden aangelegd. In de Mobiliteitsvisie is variant 5b, inclusief een doortrekking naar de Albergerweg, opgenomen als voorkeurstracé. Deze variant doet het meest recht aan de inhoud van het coalitieprogramma en het draagvlak voor deze variant is het grootst. Naast een oplossing voor het (omleiden van het) doorgaande verkeer in Borne, biedt deze variant een duurzame oplossing voor de verkeersproblematiek in Zenderen.

2. Spoorproblematiek

De spoorwegovergangen in de kern Borne worden beschouwd als een barrière in de interne hoofdwegenstructuur. De barrièrewerking zal verder toenemen als het spoorvervoer in de toekomst zal toenemen. Ten aanzien van deze spoorwegproblematiek wordt gesproken over zone 1 en zone 2. Zone 1 behelst de westkant van Borne, zone 2 heeft betrekking op het centrum.

2.1 Integraal onderzoek spoorse doorsnijding

In het IVP is vastgelegd dat een verdiepte ligging van het spoor (Azelsestraat - Deldensestraat) de beste oplossing is om de barrière op te heffen. Daarbij is aangegeven dat een haalbaarheidsonderzoek moet worden uitgevoerd. Inmiddels is in samenwerking met ProRail een zogenaamde Value Engineering uitgevoerd (samenvatting is weergegeven in bijlage B van de Mobiliteitsvisie). Op basis daarvan is komen vast te staan dat er twee opties zijn om de barrièrewerking in het centrum (zone 2) op te heffen: het verdiepen van de spoorlijn of het aanbrengen van meerdere onderdoorgangen zoals bijvoorbeeld in de Azelsestraat en Deldensestraat. Naar de integrale oplossing wordt nu onderzoek gedaan. Deze keuze zal in de Structuurvisie – welke in 2013 wordt vastgesteld – worden meegenomen. Er wordt op dit moment daarom ook geen keuze gemaakt waar op korte termijn een tunnel moet worden aangelegd.

4 Kanttekeningen

1.1 Financiering nog niet geregeld

In de Mobiliteitsvisie is een uitvoeringsprogramma opgenomen waarbij een globale inschatting van de kosten is weergegeven. Van de in het uitvoeringsprogramma opgenomen projecten is de financiële haalbaarheid nog niet onderbouwd.



G E M E E N T E B O R N E

Omdat er op dit moment nog geen keuze gemaakt kan worden welke oplossing de spoorse doorsnijding opheft en welke oplossing uitgevoerd kan worden is met het ministerie IenM en provincie overleg geweest om de keuze, na het verdiepingsonderzoek, in de Structuurvisie te kunnen nemen.

1.2 Op onderdelen nader onderzoek noodzakelijk

Ten behoeve van de uitvoering van een aantal maatregelen is nader onderzoek noodzakelijk. Op dit moment wordt een integraal onderzoek gedaan naar een oplossing van de spoorse doorsnijding. Het spoor verdiept aanleggen versus meerdere tunnels.

5 Kosten, baten en dekking

Zoals beschreven onder 'Kanttekeningen' stellen wij voor om de financiële effecten van de realisatie van de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma van de Mobiliteitsvisie af te wegen bij de behandeling van de Programmabegroting 2014-2017.

6 Vervolg na besluitvorming

Nadat besluitvorming over de Mobiliteitsvisie heeft plaatsgevonden zal deze als basis dienen voor de Structuurvisie Borne 2030. In deze Structuurvisie zal ook de integrale oplossing van de spoorse doorsnijding opgenomen worden.

Voorstel

Aan de raad wordt voorgesteld om:
de Mobiliteitsvisie Borne 2012-2020 vast te stellen en de financiële gevolgen van de maatregelen uit deze visie af te wegen bij de behandeling van de ontwerp/kaderbegroting.

Borne, 13-11-2012

Burgemeester en wethouders van Borne,
de secretaris, de burgemeester,

J.H.R. Baveld

mr. drs. R.G. Welten



G E M E E N T E B O R N E

Raadsbesluit

Nummer
12INT01834

de raad van de gemeente Borne;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 13-11-2012;

besluit:

de Mobiliteitsvisie Borne 2012-2020 vast te stellen en de financiële gevolgen van de maatregelen uit deze visie af te wegen bij de behandeling van de ontwerp/kaderbegroting.

Vastgesteld in de openbare vergadering van 18-12-2012.

De voorzitter,

De griffier,

Documenttitel	Mobiliteitsvisie gemeente Borne 2012-2020
Status	Definitieve Mobiliteitsvisie ter vaststelling aan college en raad
Datum	november 2012
Auteur	Joachim Wissink, MSc Beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer gemeente Borne

	pagina
Samenvatting	5
1 Inleiding	9
1.1 Aanleiding	9
1.2 Werkwijze	9
1.3 Opbouw Mobiliteitsvisie Borne	10
2 Lokaal, regionaal, Provinciaal en Landelijk Beleidskader	11
2.1 Lokaal beleid	11
2.2 Regionaal Beleid	11
2.3 Provinciaal Beleid	12
2.4 Landelijk Beleid	12
3 Duurzame mobiliteitsvraagstukken in Borne	13
3.1 Situatie	13
3.2 Mobiliteitsproblemen in Borne	15
4 Visie, Ambitie en Doelstellingen	19
4.1 Visie	19
4.2 Ambitie	19
4.3 Doelstellingen	20
5 Duurzame Mobiliteit Oplossingen	21
5.1 Bereikbaarheid	21
5.1.1 Aanleg van de Zuidelijke Randweg	21
5.1.2 Knip in de Rondweg en verbeteren westelijke ontsluiting	22
5.1.3 Aanpassingen aan wegennet na realisatie Westelijke Randweg	23
5.1.4 Zenderen	23
5.1.5 Integrale oplossing spoorse doorsnijding	24
5.1.6 Beter benutten openbaarvervoer	25
5.1.7 Realiseren van veilige en snelle fietsroutes van en naar het centrum, van en naar het NS Station en van en naar Hengelo/Almelo	27
5.1.8 Bereikbaar houden van het centrum voor auto, openbaarvervoer en fiets en zorgen dat de overlast van parkeren zo laag mogelijk blijft	28
5.2 Veiligheid	29
5.2.1 Educatie	29
5.2.2 Engineering	30
5.2.3 Enforcement	33
5.3 Leefbaarheid	33
5.3.1 Verminderen overlast van het spoor	33
5.3.2 Knippen van de N743 ter hoogte van de Bornsche Maten	34
5.3.3 Verminderen barrière van de N743 ter hoogte van de Stroom Esch	34
6 Uitvoeringsprogramma	35
6.1 Tactisch meerjaren-uitvoeringsprogramma	35
6.2 Tabel uitvoeringsprogramma	36

Bijlagen	39
Bijlage A1: Beschouwingen Scenario studie Borne	41
Bijlage AII: Westelijke Randweg Borne (verkenning van varianten)	45
Bijlage B: Value Engineering Borne (VE)	58
Bijlage C: Regionale Wegenvisie Twente	60
Bijlage D: MIRT verkenning A1-zone naar de Twentse Bereikbaarheid	63
Bijlage E: PHS en Goederenvervoer	66
Bijlage F: Trends in Borne	70
Bijlage G: Projecten uit IVP uitgevoerd	72
Bijlage H: Ontwikkelingen Inwoners, Autobezit en Autogebruik	73
Bijlage I: Ongevallenstatistieken voor Borne 2005-2009	76
Bijlage J: Intensiteiten Regionaal Verkeersmodel 2008, 2020 Regio	78

Samenvatting

De centrale ligging van Borne in de Netwerkstad Twente betekent dat er in de gemeente een grote aandacht is voor vraagstukken op het gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Denk daarbij aan de barrière van de huidige provinciale rondweg N743 tussen de kern van Borne en de wijken Bornsche Maten en Stroom Esch, het regionale verkeer vanuit Almelo, Tubbergen en Dinkelland richting Hengelo en de A35 Borne West en de barrière van het spoor. Borne wordt door het spoor en de huidige N743 in drie delen gesplitst.

Borne is binnen de Netwerkstad Twente volop in beweging. De gemeente heeft de behoefte om het huidige Structuurplan Uitbreiding Borne (2004) te actualiseren en de grote ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken en infrastructuur opnieuw af te stemmen en vast te leggen in de Structuurvisie.

De Woonvisie en de Bedrijventerreinenvisie zijn inmiddels door de gemeenteraad vastgesteld (november 2010 respectievelijk februari 2011). De Mobiliteitsvisie is de laatste onderlegger voor de nieuwe Structuurvisie. Deze beschrijft in hoofdlijnen de keuzes die de komende 10 jaar op het gebied van verkeer en vervoer noodzakelijk zijn om de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid te verbeteren. Juist door de centrale ligging van Borne in Twente moeten keuzes die de gemeente Borne maakt breed draagvlak bij Regio Twente en buurgemeenten krijgen. Borne neemt dan ook deel aan projecten die Regio Twente uitvoert en zal deze uitkomsten integraal gebruiken voor haar beleid.

De Mobiliteitsvisie is een verdieping van het huidige Integraal Verkeers Plan (IVP) uit 2008. Deze verdieping vindt met name zijn beslag in de recente onderzoeken die zijn uitgevoerd naar een aantal grotere infrastructuurprojecten waarvoor de gemeente Borne zich de komende jaren gesteld ziet. Belangrijke kaders welke in het IVP voor de raad zijn vastgesteld zijn onder andere het knippen van de N743 ter hoogte van de Bornsche maten en daarmee het willen aanleggen van een Westelijke Randweg. Het versneld aanleggen van de Zuidelijke Randweg, het versneld aanleggen van de fietssnelweg tussen Borne en Hengelo en het oplossen van de spoorseddoorsnijding in Borne.

Mobiliteit Visie:

Borne wil nu en in de toekomst kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte van haar eigen inwoners en van de productie-, distributie- en (landbouw)bedrijven in haar gemeente. Doorgaand verkeer rijdt niet meer door de gemeente Borne maar zal om de gemeente Borne parallel aan de A1/A35 geleid worden. Hierdoor zullen ook voor het regionaal verkeer de knelpunten in Zenderen en Borne tot het verleden behoren.

Mobiliteit Doelen:

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">- Verbeteren van de regionale en de lokale bereikbaarheid- Verhogen van de verkeersveiligheid- Creëren van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving |
|---|

Mobiliteit Oplossingen:

1. Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van Borne wordt in sterke mate verbeterd door de nieuwe randwegenstructuur om Borne. Door de aanleg van de **Zuidelijke Randweg** wordt het Bedrijventerrein Buren-Veldkamp tweezijdig op het (inter) nationale wegennet - de A1 en de A35 - ontsloten waarbij er tevens een ontlasting optreedt van de verkeersdrukke ter hoogte van Westermaat Plein. Voor de regionale bereikbaarheid (Innovatiedriehoek) geldt de Zuidelijke Randweg als een belangrijke – nu nog ontbrekende – by-pass in het geval zich op de A1/A35 stremmingen of calamiteiten voordoen. De Zuidelijke Randweg wordt in de studies van Regio Twente gezien als No-regret maatregel, m.a.w. deze zal ten alle tijden aangelegd moeten worden om de doorstroming op het lokaal en bovenlokaal wegennet te verbeteren.

Om de barrièrewerking van de N743 ter hoogte van de Bornsche Maten op te heffen zal de **N743 in toekomst fysiek worden geknipt**. Die knip kan pas worden gemaakt als een alternatieve route in de vorm van een Westelijke Randweg is gerealiseerd. Uit de tracéstudie (bijlage AII) naar de **Westelijke Randweg** is gebleken dat de variant 5b de voorkeur heeft. Variant 5b loopt zo dicht mogelijk langs de snelweg (A1/A35) welke daarna tussen Zenderen en de Elhorst-Vloedbelt op de N743 aansluit. Deze weg bundelt de verkeersstromen en biedt niet alleen een zeer goede oplossing voor het omleiden van het doorgaand verkeer om de kern van Borne en Zenderen, maar zorgt tevens voor het behouden van een directe en robuuste verbinding Hengelo-Almelo. Daarnaast verbetert de bereikbaarheid van het Twentse achterland (Albergen, Tubbergen). Variant 5b zorgt voor het behoud van de Zendersche Es en de leefbaarheid van Zenderen. Variant 5b zal goed ingepast worden waardoor de landeigenaren tussen de A1/A35 en de N743, waar de weg komt te liggen, zo min mogelijk hinder van deze nieuwe weg ondervinden. Na het aanleggen van deze Randweg kan de N743 door Zenderen als erftoegangsweg 30 km/h ingericht worden. De N743 tussen Zenderen en Borne kan als erftoegangsweg 60 km/h ingericht worden en de N743 door Borne wordt ter hoogte van de Stroom Esch afgewaardeerd naar 50 km/h. Ter hoogte van de Bornsche Maten wordt de N743 verwijderd (geknipt). De Bornerbroeksestraat wordt tevens als erftoegangsweg 60 km/h ingericht. Voor de Groene Poort betekent dit dat het gebied doorkruist gaat worden door twee erftoegangswegen 60 km/h (huidige N743 en Bornerbroeksestraat) i.p.v de huidige twee gebiedsontsluitingswegen 80 km/h. Daarnaast zal de Regionale Westelijke Randweg zo lang mogelijk langs de snelweg lopen waarna het naar de N743 afbuigt. De Regionale Westelijke Randweg zorgt voor een duurzame oplossing en zal onderdeel van het Regionale netwerk worden. Financiële middelen voor de Westelijke Randweg zijn echter nog niet voorhanden. Hierdoor kan de knip in de N743 pas op de middel of lange termijn gerealiseerd worden. De eerste gesprekken met de betrokken overheden zijn al gevoerd en na vaststellen van het tracé zullen deze contacten geïntensiveerd worden.

De realisatie van de Westelijke Randweg en het oplossen van de **spoorse doorsnijding** in Borne zijn sterk aan elkaar verbonden. Het aanleggen van variant 5b zal de spoorse doorsnijding in Borne niet oplossen. De raad heeft aangegeven de huidige barrière te willen oplossen door het spoor te verdiepen. In het kader van de spoorse doorsnijding is Borne in twee zones verdeeld. Zone één aan de westkant van Borne met één gelijkvloerse overweg en zone twee met vier gelijkvloerse overwegen in het centrum. In zone twee (centrum) wil de gemeente het spoor verdiept aanleggen.

Om meer inzicht te krijgen in de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van verdiept spoor zal een vervolg onderzoek worden uitgevoerd. Hierin zal het verdiept spoor versus tunnels worden uitgewerkt en zullen verkeersstromen beter in beeld gebracht gaan worden. Met behulp van het vervolg onderzoek kan het college en de gemeenteraad een integrale afweging maken om de spoorse doorsnijding in Borne op te lossen. Deze keuze zal in de Structuurvisie vastgelegd worden.

Er wordt nog onderzoek uitgevoerd naar het rechtstreeks aansluiten van de **Bekenhorst** op de afgewaardeerde N743. Door een mogelijke rechtstreekse aansluiting zal de Stroom Eschlaan en de Weerselosestraat langs de N743 minder doorgaand verkeer gaan ontsluiten. Het stukje Weerselosestraat tussen de Stroom Eschlaan en de nieuwe aansluiting op de N743 zal echter wel drukker worden.

Belangrijke bestemmingen moeten **goed bereikbaar zijn per fiets** en er moeten voldoende fietsparkeerplaatsen zijn. Rondom het NS Station is dat inmiddels gerealiseerd. Volgens onderzoek van de NS zal er echter in 2020 een te kort zijn aan fietsparkeerplaatsen. In het toekomstige fietsbeleidsplan zal hier aandacht voor zijn. In het Centrum worden - daar waar nodig - extra fietsparkeerplaatsen aangelegd. Enkele van deze parkeerplaatsen worden voorzien van oplaadapparatuur voor de elektrische fiets, zoals nu op het Dorsetplein. Per fase van het centrumplan zal ook het fietsparkeren meegenomen gaan worden. Tevens zal gekeken worden of buiten winkeltijden om fietsen in de winkelstraten toegestaan kan worden. Nu is dit nog 24 uur per dag een wandel gebied.

In Borne wordt het **openbaar vervoer** verder gestimuleerd. Bushaltes worden opgehoogd waardoor meer mensen gebruik kunnen maken van het reguliere OV. Buslijn 51 en de nieuwe buslijn 50 (welke door de Bornsche Maten en de Stroom Esch zal rijden) zullen langs het station rijden. Hierdoor ontstaat een beter OV-knooppunt. Door daarnaast de OV-fiets op het station te faciliteren wordt het voor- en natransport verbeterd. Met Syntus (vervoerder per december 2013) zijn gesprekken gaande om met kleinere bussen te gaan rijden. Dit past beter in het dorpsbeeld van Borne.

2. Verkeersveiligheid

Door in te zetten op de **3 E's, te weten Engineering (het veiliger maken van de weg), Educatie (het veranderen van kennis, vaardigheden en houding in en over het verkeer) en Enforcement (de handhaving op de verkeersregels)** wil Borne de verkeersveiligheid verhogen. Schoolomgevingen en schoolroutes worden in het overkoepelende School Vervoer Plan opgenomen en langzaam verkeerroutes (o.a. voor de fiets) worden veiliger gemaakt.

In 2011 is er duurzame en energiebesparende LED-verlichting langs de fietspaden van Hertme en van Zenderen naar Borne aangelegd. Enkele wijken worden de komende jaren duurzaam veilig ingericht middels 30km zones.

3. Gezonde en aantrekkelijke Leefomgeving

Door realisatie van een nieuwe randwegenstructuur wordt de huidige provinciale verbinding tussen Hengelo en Almelo (N743) geknipt waardoor de Bornsche Maten een optimale aansluiting krijgt op de kern van Borne. In Zenderen wordt de N743 als erftoegangsweg 30 km/h ingericht. Ook ter hoogte van de Stroom Esch zal de verkeersintensiteit lager worden.

Borne zet zich in om de groei van het goederenvervoer tegen te gaan. Daarnaast zet Borne zich in voor een duurzame oplossing voor de spoorbarrière en voor de milieuoverlast (trillingen, geluid, etc.) die door het spoor veroorzaakt worden.

De realisatie van de fietssnelweg F35 langs het spoor, welke onderdeel uitmaakt van het Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente (HFT), draagt bij aan het bereiken van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

In 2012 wordt de koersnota voor het parkeerbeleid geschreven waarna in het uitwerkingsprogramma o.a. een beter gebruik van de parkeergarage, het dubbel gebruik van de openbare ruimte en de aanleg van oplaadpunten voor fiets en auto nagestreefd zal worden.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Borne is binnen de Netwerkstad Twente volop in beweging. De gemeente heeft de behoefte om het huidige Structuurplan Uitbreiding Borne (2004) te actualiseren en de grote ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken en infrastructuur opnieuw af te stemmen en vast te leggen in de Structuurvisie.

De Woonvisie en de Bedrijventerreinenvisie zijn inmiddels door de gemeenteraad vastgesteld (november 2010 respectievelijk februari 2011). De Mobiliteitsvisie is de laatste onderlegger voor de nieuwe Structuurvisie. Deze beschrijft in hoofdlijnen de keuzes die de komende 10 jaar op het gebied van verkeer en vervoer noodzakelijk zijn om de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid te verbeteren.

1.2 Werkwijze

Voorliggende mobiliteitsvisie is voor een groot deel een actualisatie van het gemeentelijk integraal verkeersplan (IVP) uit 2008.

Voor de geactualiseerde inhoud is gekeken naar het vigerend structuurplan en er zijn verdiepingsonderzoeken uitgevoerd. Er is samengewerkt met ProRail, er is gekeken naar buurgemeenten en naar de laatste regionale onderzoeken, zoals naar de A1-zone van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, naar de Omgevingsvisie van de provincie Overijssel en naar de Wegenvisie van Regio Twente. Met behulp van het Regionale Verkeersmodel (RVMK Regio Twente 2010) zijn de bovengenoemde studies uitgevoerd.

Naast de samenwerking met andere overheden is binnen Borne gekeken naar samenwerking met andere beleidsvormen, zoals RO (Ruimtelijke Ontwikkeling), WMO (Wet Maatschappelijke Ondersteuning) en Welzijn en Educatie. Beleidsvormen waar mobiliteit een belangrijke rol speelt en waar de nodige samenwerking plaats zal vinden. Met name de relaties tussen RO en verkeer en vervoer worden ook landelijk en regionaal gelegd (zie tabel 1.1).

	Ruimtelijke ordening	Verkeer en vervoer
Landelijk	Nota Ruimte	Nota Mobiliteit
Provinciaal	Omgevingsvisie	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan
Regio Twente	Ruimtelijke Economische Ontwikkelingsagenda	Regionaal Verkeers- en vervoersplan / Wegenvisie
Gemeente Borne	Structuurvisie	Mobiliteitsvisie Borne

Tabel 1.1; relaties tussen ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer

1.3 Opbouw Mobiliteitsvisie Borne

De Mobiliteitsvisie heeft de volgende inhoud:

- In hoofdstuk 2; wordt het beleidskader weergegeven waarbinnen de Mobiliteitsvisie is opgesteld. Zowel het lokaal, regionaal, provinciaal als landelijk beleid worden hier kort beschreven.
- In hoofdstuk 3 worden de vraagstukken op het gebied van verkeer en vervoer, waarvoor de gemeente Borne zich gesteld ziet, beschreven.
- In hoofdstuk 4 worden de visie, de ambitie en de doelstellingen van de gemeente Borne gedefinieerd.
- Hoofdstuk 5 beschrijft de acties, de specifieke keuzes die gemaakt moeten worden om de doelstellingen te realiseren.
- Hoofdstuk 6 vertaalt de voorgestelde maatregelen in een overzichtelijk en tijdgebonden uitvoeringsprogramma.

2 Lokaal, regionaal, provinciaal en landelijk beleidskader

De Mobiliteitsvisie van de gemeente Borne staat niet op zich. Het sluit aan bij landelijke, provinciale, regionale en lokale beleidskaders welke in dit hoofdstuk kort beschreven worden. Een goede afstemming van de gemeentelijke plannen met plannen op de hogere beleidsniveaus is belangrijk en wordt zowel ambtelijk als bestuurlijk continu gevoerd.

2.1 Lokaal beleid

In februari 2004 heeft de gemeenteraad van Borne het structuurplan uitbreiding Borne, inclusief wegevisie vastgesteld. Een (voor het verkeer) belangrijk beleidsuitgangspunt dat in het structuurplan is vastgelegd, is dat de nieuwbouwlocatie Bornsche Maten (waar uiteindelijk bijna een kwart van de Bornse bevolking woont) een vrije uitwisseling moet hebben met de rest van de kern Borne. Bornsche Maten moet als het ware één geheel vormen met de kern Borne. De rondweg (N743) vormt door een hoge verkeersintensiteit een barrière tussen de kern Borne en Bornsche Maten. Dit geldt overigens ook (in mindere mate) voor de woonwijk Stroom Esch.

In de visie op het Bornse wegennet is aangegeven dat een knip in de Rondweg moet worden gemaakt om de gewenste verbinding tussen de kern en Bornsche Maten tot stand te brengen. Als alternatieve route moet een nieuwe wegverbinding aan de westkant van Borne worden gerealiseerd. Op de kaart van het structuurplan uitbreiding Borne is aangegeven dat voor nieuw aan te leggen wegen een nadere tracéstudie wordt uitgevoerd.

De verkeersmaatregelen uit de bij het structuurplan behorende wegevisie zijn als volgt samen te vatten:

- het aanbrengen van een knip in de Rondweg (N743) ter hoogte van de Bornsche Maten;
- het uitbreiden van de wegcapaciteit en aanleggen van een VRI bij de aansluiting Borne-west (toe- en afrit 29 van de A1/A35) en Azelosestraat;
- het aanleggen van een zuidelijke randweg (De Kluft richting Hengelo);
- het aanleggen van een westelijke randweg (De Kluft richting Almelo);
- het inrichten van de Rondweg als erftoegangsweg A tussen de kruispunten met de Prins Bernhardlaan en de Weerselosestraat;

2.2 Regionaal beleid

Regio Twente heeft als Stadsregio haar eigen bevoegdheid en verantwoordelijkheid voor het opstellen van een Regionaal Verkeer- en Vervoersplan (RVVP). In Twente is Regio Twente voor infrastructurele maatregelen bevoegd. Naast het beter benutten van het regionale wegennet (Twente Mobiel), is de Wegevisie Twente opgesteld.

Doel van de Wegevisie is de belangrijkste economische kerngebieden tot aan 2030 goed bereikbaar te houden via een regionaal betrouwbaar en robuust wegennet. Dit wegennet moet een goede doorstroming garanderen.

In de Wegevisie is een netwerkanalyse uitgevoerd waarin de oplossing van de knelpunten in Twente wordt beschreven. Enerzijds door nieuwe vormgeving van bestaande infrastructuur en anderzijds door het aanleggen van nieuwe infrastructuur. In Bijlage C, in onder anderen figuur C.2, staan de belangrijkste oplossingen uit de Wegevisie. Ook in de verdiepingsslag in het kader van de A1-zone is de Twentse Bereikbaarheid verder onderzocht, in Bijlage D is de samenvatting weergegeven. Voor Borne is belangrijk dat uit deze studies is gebleken dat een randwegenstructuur bijdraagt aan een goede duurzame bereikbaarheid op de corridor langs de A35. Het bundelen van de verkeersstromen staat hier duidelijk in beschreven. Door deze corridor te versterken zal ook de bereikbaarheid van de Innovatiedriehoek verder toenemen. Aangegeven is dat niet alleen naar de wegen direct om de Innovatiedriehoek gekeken moet

worden maar dat ook de wegen ernaartoe verbeterd moeten worden. Regio Twente zal zich hiervoor extra inzetten, zowel strategisch als financieel.

Onder regie van Regio Twente is het Masterplan fietssnelweg F35 opgesteld. In dat masterplan zijn de uitgangspunten verwoord voor een snelle, comfortabele, veilige en non-stop fietsverbinding tussen Nijverdal, Wierden, Almelo, Borne, Hengelo en Enschede/Glanerbrug, met zijtakken van Vriezenveen naar Almelo en van Oldenzaal naar Enschede.

2.3 Provinciaal beleid

De opvolger van het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP) is de Integrale Omgevingsvisie. Deze legt de koers in hoofdlijnen vast van het provinciaal verkeer- en vervoersbeleid in aansluiting op de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van het Rijk. Het provinciaal beleid kenmerkt zich door infrastructurele oplossingen te zoeken voor mobiliteitsvraagstukken waarbij tegelijk daarmee samenhangende ruimtelijke problemen, zoals bijvoorbeeld de revitalisering van bedrijventerreinen en spoorse doorsnijdingen duurzaam en kwalitatief opgelost worden.

Ook de provincie heeft aangegeven dat op het gebied van mobiliteit de studie naar de A1-zone en de verdieplingslag die in deze studie (Twentse Bereikbaarheid, Bijlage D) heeft plaats gevonden goede keuzes zijn gemaakt waardoor draagvlak gecreëerd kan worden. Centrale vraag was hier; hoe vergroten we de capaciteit op de A-35/N743 rond Borne om het regionale netwerk te versterken.

Het provinciaal ruimtelijk beleid is verwoord in de Omgevingsvisie Overijssel. Het uitgangspunt is dat alleen nieuwe (rond/rand)wegen worden aangelegd als die van provinciaal belang zijn. Dat betekent dat er aantoonbare knelpunten in leefbaarheid en veiligheid zijn die lokaal niet op te lossen zijn, of dat er een capaciteitsknelpunt van bovenlokaal niveau is. In de lopende planvorming van (rond)wegen wordt de ruimtelijke kwaliteit versterkt, in het bijzonder de relatie tot stads-en dorpsranden¹.

2.4 Landelijk beleid

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt verschillende nota's waaronder de Nota Mobiliteit. In de SVIR wordt nu o.a. het beleid op het gebied van mobiliteit in Nederland vastgelegd. Hier wordt gesproken over Mobiliteit binnen grenzen van leefbaarheid en veiligheid. De regionale netwerkanalyses en Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses (LMCA's) worden in deze Mobiliteitsvisie samengebracht door gebruik te maken van de regionale studies die door Regio Twente in samenwerking met de gemeenten zijn uitgevoerd. In 2008 is de Nota Mobiliteit omgedoopt tot de MobiliteitsAanpak, omdat deze term beter aansluit bij de doelstellingen van het project.

De MobiliteitsAanpak is een verdere stap in het samenwerkingsproces tussen rijk en regio. De MobiliteitsAanpak is het antwoord op de uitdagingen die de regionale netwerkanalyses en LMCA's signaleerden. Het is een plan van aanpak hoe de nationale mobiliteitsopgave het hoofd geboden kan worden. Daarbij kijkt het Rijk meer naar gebiedsgerichte oplossingen in plaats van naar knelpuntgerichte oplossingen. Dat betekent dat vooral gekeken wordt naar oplossingen (ook multimodaal) voor knelpunten die aansluiten bij de regionale opgaven en mogelijkheden, zonder het landelijke beeld en belang uit het oog te verliezen. Daarvoor zal het Rijk de Gebiedsagenda Oost nu actualiseren door Gebiedsagenda Oost 2.0. Zo komt er per regio een gebiedsgerichte agenda waarin Rijk en regio met elkaar samenwerken op het gebied van samenhang tussen infrastructuur en andere ruimtelijke ontwikkelingen.

¹ Omgevingsvisie Overijssel, pagina 106

Belangrijk onderdeel van de MobiliteitsAanpak is het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en de oplossingen om de groei van het (internationale) goederenvervoer vooral per spoor af te wikkelen. Zie Bijlage E.

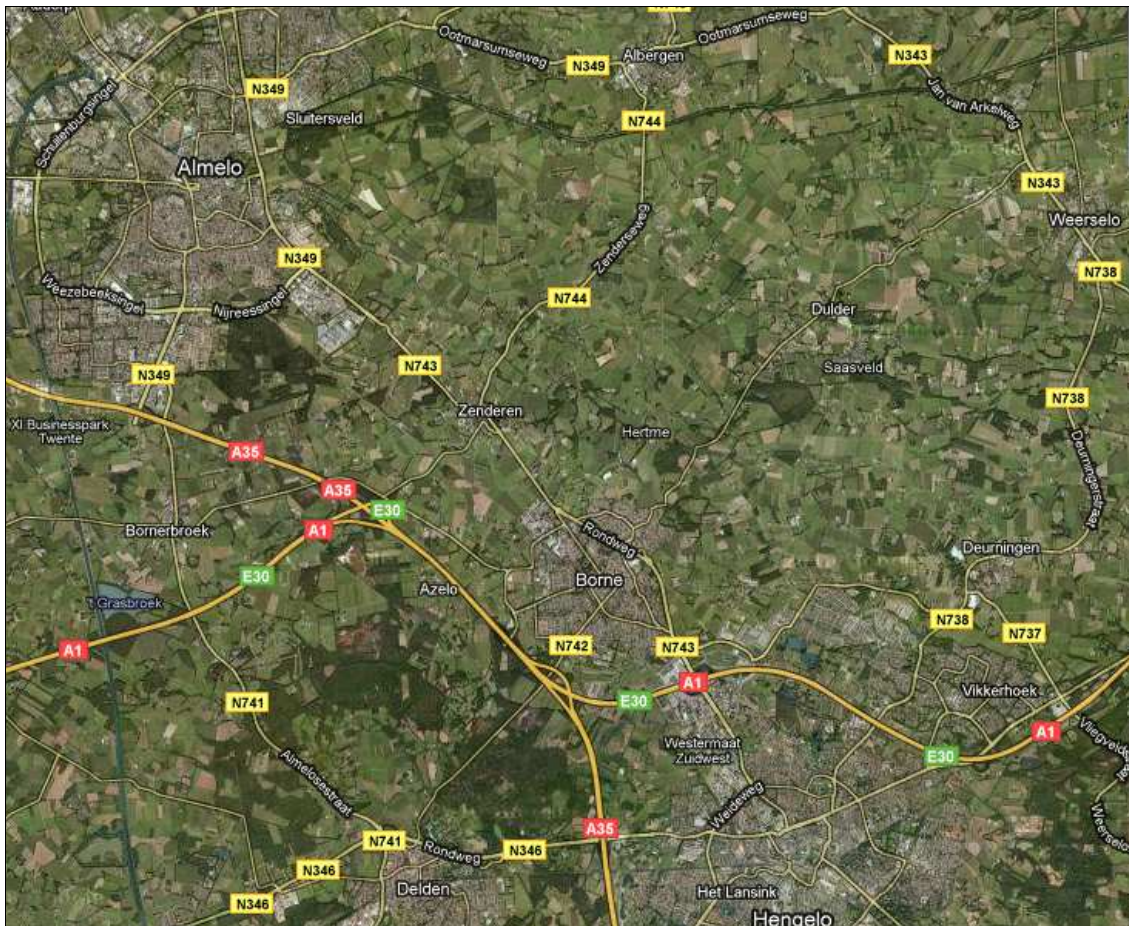
3 Duurzame mobiliteitsvraagstukken in Borne

In dit hoofdstuk beschrijven we de actuele verkeer- en vervoersituatie van de gemeente Borne. De centrale ligging maakt dat Borne goed ontsloten is op het (inter) nationale en regionale netwerk van wegen en spoor. Keerzijde is dat Borne op een aantal plaatsen door dit netwerk doorkruist wordt wat vraagstukken op het gebied van de bereikbaarheid, van de veiligheid en van een aantrekkelijke leefomgeving oplevert. Deze vraagstukken worden in beeld gebracht.

3.1 Situatie

Ligging

Borne ligt centraal in Twente tussen Almelo en Hengelo. Borne met haar kerkdorpen Zenderen en Hertme telt ca. 21.500 inwoners. Borne is goed aangesloten op het bovenliggende netwerk voor de modaliteit auto en openbaar vervoer. Naast de N743 wordt Borne ontsloten door twee directe aansluitingen op het rijkswegennet (toe- en afrit 29 Borne West en toe- en afrit 30 Hengelo/Borne, zie figuur 3.1).



Figuur 3.1; Ligging Borne, centraal in Twente tussen Almelo en Hengelo, aan de A1/A35, N743 en het spoor. (bron: Google)

Ontwikkelingen

In de gemeente Borne zijn de laatste jaren verschillende ontwikkelingen gestart en afgerond. Kleine inbreidingsplannen, wijklocaties en knooppunten zijn of worden ontwikkeld. Ook zijn er een tweetal grote ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en bedrijven gestart. De Bornsche Maten, met 2700 woningen, is de uitbreidingslocatie voor de woningbouw van Borne met daarnaast een bovenlokale component (o.a. Hengelo). Het Bedrijventerrein De Veldkamp met 30ha bedrijven is bouwrijp gemaakt en inmiddels hebben zich hier de eerste bedrijven gevestigd.

Een effect van de ruimtelijke ontwikkelingen is het toenemen van verkeersintensiteiten en de aanleg van de nodige infrastructuur ter ontsluiting van deze gebieden.

Type wegen

Met betrekking tot de infrastructuur wordt Borne zoveel mogelijk ingericht volgens het Duurzaam Veilig principe, waarbij onderscheid wordt gemaakt in stroomwegen (A1 en A35), 80 km/uur gebiedsontsluitingswegen (N743 en N744), 50 km/uur gebiedsontsluitingswegen (Grotestraat, Europastraat, Parallelweg, Deldensestraat, Azelosestraat, Prins Bernhardlaan, Oonksweg, Hosbakkeweg en Weerselosestraat) en erftoegangswegen (wegen binnen de wijken). Naast een goede doorstroming op de gebiedsontsluitingswegen zijn de aansluitingen van de gebiedsontsluitingswegen op elkaar en op de stroomwegen van groot economisch belang. Economisch belangrijke gebieden in Borne zijn het centrum, de bedrijventerreinen en de stationsomgeving. Deze gebieden worden ontsloten door gebiedsontsluitingswegen als Grotestraat, Europastraat, Azelosestraat, Oonksweg, Hosbakkeweg en sluiten aan op de N743, op de toe- en afrit Hengelo/Borne (A1) en op de toe- en afrit Borne West (A1/A35).

Gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 80 km/uur beschikken over vrijliggende fietspaden. De omliggende wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangswegen buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 60 km/uur. Op deze wegen wordt auto- en fietsverkeer gemengd. Uit comfortoverweging of het feit dat er veel wordt gefietst kan gekozen worden voor vrijliggende fietspaden. Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom met een maximum snelheid van 50 km/uur zijn breed en beschikken over vrijliggende fietspaden of fietsstroken. Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom worden als 30 km zones ingericht. Zo is de Bornerbroeksestraat – welke is uitgerust met vrijliggende fietspaden – niet afgewaardeerd naar erftoegangsweg 60 km/uur. Enerzijds omdat de Bornerbroeksestraat in de gemeente Almelo 80 km/uur blijft waardoor, op het moment dat de gemeente Borne wel naar 60 km/uur gaat, de weggebruiker in verwarring raakt en dit de veiligheid niet ten goede komt. Anderzijds wordt er bij afwaarderen niet aan de CROW richtlijnen voldaan. In de Wegenvisie van Regio Twente is nog nader gekeken naar sluiproutes tussen Almelo en Borne.

Openbaar vervoer

Via het spoor is Borne uitstekend ontsloten. Op het station in Borne stopt 4 keer per uur de stoptrein richting Almelo en 4 keer per uur de stoptrein richting Hengelo (Enschede). Daarmee wordt ook een goede aansluiting op de intercity's richting het westen verkregen. Zenderen wordt ontsloten via de N743 richting Almelo en Borne. Buslijn 51 rijdt van Almelo via Zenderen en Borne naar Hengelo. Hertme is richting Zenderen en Borne ontsloten via de Hertmerweg en Weerselosestraat. De buurtbus zorgt hier voor de ontsluiting met het openbaar vervoer richting het NS Station van Borne.

Het Agglonet is een hoogwaardig, stadgewestelijk openbaarvervoerssysteem: een combinatie van een snelle treindienst en een goed functionerend busnetwerk, waarin de bestaande busbanen worden verbeterd en nieuwe worden toegevoegd. De ontwikkeling van

wat nu Agglonet Twente heet, is tien jaar geleden ingezet en heeft bijgedragen aan een sterke verbetering van het Openbaar Vervoer.

Fietsverkeer

Borne is een sterke fietsstad in de Regio. Meer dan 43% van de ritten korter dan 7,5 km worden met de fiets afgelegd (bron: Mobiliteits Onderzoek Nederland MON; 2004-2008). Hierdoor blijkt dat er binnen de provincie Overijssel nergens meer gefietst wordt dan in Borne. Borne heeft een sterke fietsrelatie met de Netwerkstad gemeenten en in het bijzonder met de gemeente Hengelo. Motieven als woon-school en woon-werk nemen hier een prominente plaats in. Op dit moment is er sprake van een tweetal drukbereden fietsverbindingen. Eén fietsverbinding langs de provinciale weg N743 met vier verkeersregelinstallaties (VRI's) en gevaarlijke rotondes en één fietsverbinding over de Oude Hengeloseweg, waarbij de fietser de Amerikalaan gelijkvloers moet kruisen.

3.2 Mobiliteitsproblemen in Borne

Dezelfde infrastructuur die Borne goed ontsloten houdt, kent juist in Borne en in Zenderen ook zijn keerzijde. Borne en Zenderen worden doorkruist door de provinciale weg N743, welke van Almelo naar Hengelo loopt en de N744 vanaf Albergen naar Zenderen. Borne wordt daarnaast nog eens doorkruist door de spoorlijn. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid, de veiligheid en de leefbaarheid van verschillende wijken.

Hoge verkeersintensiteiten

De huidige provinciale weg N743 vormt al jaren een grote barrière tussen het centrum van Borne en de Stroom Esch. Met het realiseren van de uitbreidingslocatie Bornsche Maten neemt deze barrièrewerking alleen maar verder toe. Derhalve is al in het Structuurplan Uitbreiding Borne (2004) gekozen voor een “knip” in de huidige N743 en daarmee voor de realisatie van een nieuwe randwegenstructuur om Borne.



Figuur 3.2/3.3: De provinciale weg N743 vormt een barrière tussen Oud Borne en de nieuwbouwwijk de Bornsche Maten (foto: J. Wissink)

Door de toenemende verkeersintensiteit en allerlei nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in Borne en haar buurgemeenten, zoals de ontwikkeling van het Westermaat Plein (met IKEA en Media Markt) neemt de bereikbaarheid sterk af. Extra uitbreiding is nodig geweest om in de ochtendspits lange wachtrijen op de A1 te voorkomen. Daarnaast valt de kooppiek van het Westermaat Plein en de avondspits steeds vaker samen, waardoor ook richting de snelweg grote problemen ontstaan. Veelvoorkomende kooppieken op feestdagen en actiedagen vormen dan regelmatig een verkeersinfarct op het onderliggende wegennet. Daarbij ontstaan problemen op de provinciale weg (N743). En ontstaat er terugslag naar de snelweg

A1 met als gevolg dat Rijkswaterstaat genoodzaakt is om de afrit richting Borne/Hengelo af te sluiten. Naast het waarborgen van een goede doorstroming en de veiligheid op deze internationale A1 dienen echter ook ontwikkelingen langs deze A1 bereikbaar te blijven. Stilstaand verkeer op de afrit 30 (Hengelo/Borne) richting Westermaat Plein zorgt voor ongevallen op de snelweg, zoals in december 2010 en januari 2011.



Figuur 3.4: verkeerssituatie bij topdrukke Westermaat Plein en figuur 3.5: drukte in de ochtendspits (bron: TC Tubantia 1-2-2011)

Komende vanaf Almelo en Albergen richting Borne, Hengelo of de snelweg ontstaan in Zenderen in de spits lange wachtrijen voor de Verkeersregelininstallatie (VRI). Dit veroorzaakt sluipverkeer tussen Albergen, Hertme en Borne en tussen Almelo en Borne.

Ook vanuit Borne richting het provinciale- en rijkswegennet ontstaan in de ochtend- en avondspits problemen. In de spitsperiodes wordt in toenemende mate aan de noord- en zuidkant van Borne een hoge verkeersdruk ervaren. De kruispunten waar veel voertuigverliesuren ontstaan (bron: Wegenvisie van Regio Twente) zijn Azelosestraat - Hosbekkeweg, Bornsestraat - Amerikalaan (en Bornsestraat - toe- en afrit A1 Deventer) en Oonksweg - Prins Bernhardlaan. Deze lange wachtrijen veroorzaken ongewenst sluipverkeer. Dit is ongewenst omdat deze alternatieve routes door de kern van Borne of door het waardevolle buitengebied lopen.

Barrièrewerking spoorlijn

Naast de N743 vormt het spoor een steeds groter wordende barrière. Er zijn 5 gelijkvloerse overwegen in de kern, maar geen alternatieven om het spoor ongelijkvloers te kruisen. Aanrijtijden van hulpdiensten worden steeds moeilijker te halen. Op dit moment rijden er per uur 12 personentreinen in beide richtingen en 12-15 goederentreinen per dag door Borne. Deze treinen zorgen ervoor dat de spoorbomen in de huidige situatie nabij het station ca. 20 minuten per uur gesloten zijn (zie figuur 3.6). Een probleem dat de gemeente Borne snel wil oplossen. In de toekomst zal dit, door de verwachte groei van het goederenvervoer per spoor, alleen nog maar toenemen. Volgens de recente prognoses voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Goederenrouting Oost Nederland (PHS-GON) zal het aantal goederentreinen kunnen toenemen tussen de 52 en 80 in 2020 en tussen 50 en 98 in 2030 per etmaal in beide richtingen (afhankelijk van de groei van de economie). Uit recente verkeerstromen onderzoek blijkt dat de goederenstroom per trein nog zo'n 10% verder gedaald is, dit wordt nog verwerkt in bovenstaande prognoses waardoor deze lager zullen uitvallen. Naast het bereikbaarheidsprobleem binnen Borne nemen – door de overlast aan geluid en trillingen als gevolg van de intensivering van het spoorvervoer – de leefbaarheids problemen verder toe. Eind 2013 zal het ministerie de keuze maken – op basis van de uitgevoerde MER (Milieu Effect Rapportage) – of de goederentreinen over de Twentelijn

(Zutphen-Deventer-Almelo-Borne-Hengelo) zal rijden of via de Twentekanaallijn (Zutphen-Lochem-Goor-Hengelo). Pas nadat de keuze van de Minister is gemaakt weten we de gevolgen voor Borne.

De gemeente Borne heeft besloten om gedurende het hele jaar (2012) geluidsmetingen uit te voeren op drie locaties langs het spoor. Online zijn de metingen door iedereen te volgen. De piekbelastingen zijn hoog en komen vaak voor. De etmaal gemiddelde geluidsbelasting liggen rond het geluidsplafond (GPP) dat per 1 juli 2012 is vastgesteld. Door verdere toename van goederenvervoer zullen de GPP's naar alle waarschijnlijkheid overschreden worden. De technische geluidsrapportages worden met het college, gemeenteraad, buurgemeenten, ProRail en het Ministerie van IenM gedeeld. Trillingsmetingen zijn uitgevoerd door het Ministerie IenM en provincie Overijssel. Deze rapportage wordt binnenkort gedeeld met bestuurders, raad en bewoners.

Een bijkomend probleem zijn de regelmatig voorkomende storingen van de overwegen. In 2010 zijn er bijvoorbeeld 16 storingen bij de overweg op de Azelosestraat geconstateerd. In 2011 waren er in Borne 37 storingen op overwegen. Dit zorgt zowel voor een bereikbaarheids- als een verkeersveiligheidsprobleem. Het komt voor dat mensen bij lange stremming de slagbomen over de weg gaan passeren. Met ProRail, de politie en burgers wordt intensief gesproken over eventuele oplossingen om de storingen en daarmee de veiligheid te verbeteren. Monitoring van de overweg Azelosestraat zal dit jaar nog starten en in augustus heeft NS de sprinter vanuit Hengelo één minuut later laten vertrekken om de dichtligtijden te verminderen. De gemeente zal met het ministerie en ProRail hierover in gesprek blijven. Op het station zijn de spoorbomen inmiddels al vervangen door bomen met hekken eronder waardoor mensen niet meer de neiging hebben onder de bomen door te gaan om de wachtende trein nog te halen terwijl de sneltrein nog voorlangs raast.



Figuur 3.6; Nu staan we nog lang voor het spoor te wachten, maar in de toekomst zal dit beter moeten worden (foto: J. Wissink)

Inmiddels is de spoorse doorsnijding tot aan het Ministerie van IenM onder de aandacht gebracht. Er is met gedeputeerden van de provincie en de minister van Infrastructuur en Milieu gesproken. De provincie Overijssel heeft al € 5 mlj. voor een spoortunnel beschikbaar gesteld. Het ministerie heeft toegezegd dat vanuit het NaNOV-budget ook financiële middelen beschikbaar worden gesteld. Met Regio Twente wordt tevens over medefinanciering gesproken. Het is nu zaak om op korte termijn de locatie van de tunnel te kiezen zodat deze financiële toezeggingen daadwerkelijk concreet gemaakt kunnen worden.

Parkeerdruk in wijken en centrum

Een goede bereikbaarheid van het centrum is voor Borne van zeer groot belang. In het centrum van Borne is geen betaald parkeren, maar geldt een blauwe zone met een maximum parkeerduur van 2 uur. Omdat er in Borne geen betaald parkeren is ingevoerd, onderscheidt Borne zich van buurgemeenten. Het blijkt echter dat de druk op het centrum en rond het centrum steeds groter wordt. Uit onderzoek van 2008 en 2011 blijkt dat met name op woensdagen, vrijdagavonden en zaterdagen de hoogste parkeerdruk ontstaat (ca 85%). Op woensdag zorgt de markt voor een beperkte capaciteit. Onderzoek naar het verplaatsen van de markt naar het Rheineplein wordt in de Centrumvisie opgepakt. Op vrijdagavond en zaterdag is het dubbelgebruik van parkeerplaatsen in het centrum minder. Dit omdat bewoners met een ontheffing lang in de blauwe zone geparkeerd staan waardoor de capaciteit in de blauwe zone lager wordt. Doordat er rondom het centrum langdurig geparkeerd werd is hier in het verleden al vergunninghoudersparkeren ingevoerd. Er zal een koersdocument voor het parkeerbeleid opgesteld worden. Bewoners zijn, middels enquêtes, gevraagd welke aangedragen oplossingen zij goed vinden. Pilots worden uitgevoerd om het dubbelgebruik in de openbare ruimte te stimuleren. Burgers worden hier nadrukkelijk bij betrokken.

Ook in de wijken zien we meer auto's dan parkeerplaatsen. Daar waar mogelijk zal werk met werk gemaakt kunnen worden om extra ruimte aan de auto te geven. Ook dit zal samen met burgers besproken worden, zal groen moeten wijken voor parkeerplaatsen?

Verkeersdruk in Zenderen

De huidige Hoofdstraat (N743) is onderdeel van een regionale verkeersroute (Almelo-Hengelo) en doorkruist Zenderen. Vanwege de hoge verkeersintensiteiten (met name in de spitsperiode) vormt de weg een barrière in de dorpskern. Op het kruispunt met de Albergerweg (N 744) ontstaat vaak congestie. De hoge verkeersdruk leidt tevens tot een verslechterde leefbaarheid en verkeersveiligheid.

4 Visie, ambitie en doelstellingen

4.1 Visie

Door ruimtelijke ontwikkelingen en economische groei van de regio neemt de bereikbaarheid van de kernen en het buitengebied van de gemeente Borne af. Meer inwoners, de groei van het autobezit, uitbreiding van de Bornsche Maten en meer werkgelegenheid zorgen voor extra verkeersbewegingen. Ook de stijgende welvaart zorgt voor meer mobiliteit. Bovendien zijn mensen hogere eisen gaan stellen aan de kwaliteit van hun woon- en leefomgeving; terwijl de toegenomen mobiliteitsbehoefte deze omgevingskwaliteit nu juist bedreigt. Dit vraagt om een integrale visie op de toekomst van verkeer en vervoer in Borne.

Voor de toekomstvisie “mijnBorne2030” heeft Borne gekozen voor ‘dynamische dorpen’. In deze visie is Borne in 2030 een gewilde locatie om te wonen. De dorpsse identiteit in een groene gemeente met de luxe van stedelijke voorzieningen dichtbij, vormt de aantrekkingskracht voor vele nieuwe Bornenaren. Borne heeft haar zelfstandigheid behouden. Het bestuur stimuleert de groei en ontwikkeling, maar niet ten koste van de dorpsse identiteit. De kern van de identiteit van Borne is noaberschap en gastvrijheid. Doordat het inwoneraantal is gegroeid is er draagvlak voor de groei van voorzieningen. Daarbij is vooral geïnvesteerd in aansprekende nieuwe voorzieningen voor de jeugd. Door de groei zal ook de vraag naar een goed bereikbaar mobiliteitssysteem blijven bestaan.

Investerings in de renovatie van het centrum hebben van het centrum een ontmoetingsplek voor de bewoners gemaakt. Zo zijn er goede verbindingen van de wijken naar het centrum aangelegd, is er geïnvesteerd in de uitnodigende uitstraling van het centrum en hebben nieuwe horecagelegenheden zich gevestigd. Goede verbinding voor alle modaliteiten, interne ritten worden zoveel mogelijk met de fiets afgelegd. Zo zijn de huidige barrières als de N743 en het spoor niet meer aanwezig.

De aantrekkingskracht van Borne uit zich naast nieuwe woningen ook in nieuwe bedrijvigheid. Er zijn diverse kennisintensieve zelfstandige bedrijfjes gevestigd. Deze zijn goed bereikbaar via de randwegenstructuur, de vele fietsverbindingen en het NS Station waarbij het voor- en natransport goed gefaciliteerd is. Ook komen door het groene karakter van de gemeente en de vele culturele activiteiten ieder jaar meer toeristen naar Borne en de kerkdorpen. Borne heeft zijn duurzaamheid in een convenant met alle Bornsche bedrijven en organisaties vastgelegd. Naast de verbonden groene energie wordt er samen gekeken hoe met Mobiliteitsmanagement ook het vervoerssysteem duurzaam kan worden ingevuld. Werknemers moeten bewuster omgaan met mobiliteit. Waarbij samen met Regio Twente het ‘Samen Slim Werken’ wordt opgepakt.

4.2 Ambitie

De ambitie voor de gemeente Borne is om een verkeer- en vervoerssysteem te bieden dat voor iedereen toegankelijk is en bijdraagt aan een bereikbaar, leefbaar en veilig Borne in 2020, waarbij de ruimtelijke kwaliteit leidend is.

De ambitie van Borne is integraal door de koppeling tussen:

- Ruimtelijke kwaliteit en regionale bereikbaarheid
- Ruimtelijke kwaliteit en lokale bereikbaarheid
- Veiligheid en leefbaarheid
- Alle vervoerswijzen

4.3 Doelstellingen

De doelstelling die Borne voor de komende 10 jaar voor ogen heeft is een bereikbare en verkeersveilige gemeente waarin een hoge kwaliteit van de leefbaarheid wordt nagestreefd.

Verbeteren van de regionale en lokale bereikbaarheid
--

Creëren van een gezonde en (verkeer)veilige leefomgeving
--

Verhogen van de leefbaarheid.

Als voorwaarde voor het realiseren van deze doelstellingen en daarmee van de ambitie van Borne geldt het meenemen van hogere overheden en buurgemeenten in de uitvoeringsplannen. Met name het Ministerie, de provincie Overijssel, Regio Twente en de buurgemeenten zijn belangrijke partners. Het is daarom zaak om regelmatig met de partners te communiceren inzake planvorming en uitvoering. Deze mobiliteitsvisie zal goed afgestemd worden op plannen van hogere overheden en (buur)gemeenten, en de gemeente Borne zal deel nemen aan projectgroepen welke opgericht worden om het regionale wegennet te verbeteren. Duurzame mobiliteit oplossingen worden verder uitgewerkt en zorgen voor meer regionaal draagvlak.

5 Duurzame mobiliteit oplossingen

In hoofdstuk 3 is de actuele verkeer- en vervoersituatie in Borne beschreven en zijn de belangrijkste vraagstukken op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving genoemd. Op grond van het beleid, de visie, de ambitie en de doelstellingen worden oplossingen/maatregelen aangereikt die de komende jaren een bijdrage leveren aan de realisatie van deze doelstellingen. Bij elk van de oplossingen geldt als randvoorwaarde dat gekeken wordt naar de duurzaamheid (landschapbehoud, zuinig energieverbruik, lage milieubelasting).

Met name de aanleg van randwegen en de oplossingen om de barrière van het spoor te verminderen moeten samen zorgen voor een duurzame oplossing. De Raad is hier nauw bij betrokken.

5.1 Bereikbaarheid

5.1.1 Aanleg van de Zuidelijke Randweg

In het structuurplan Uitbreiding Borne is opgenomen dat een wegverbinding moet worden aangelegd tussen de N743, via bedrijventerrein De Veldkamp, naar de Kluft. Deze weg wordt de Zuidelijke Randweg genoemd. Door aanleg van de Zuidelijke Randweg en daarmee de doorstroming op hoofdwegen te optimaliseren wordt het doorgaand verkeer om Borne geleid en wordt de bereikbaarheid van en naar Borne en Hengelo verbeterd. De Zuidelijke Randweg zorgt voor een betere aansluiting op het Rijkswegennet. Door de Zuidelijke Randweg verbetert de regionale bereikbaarheid van bijvoorbeeld de Innovatiedriehoek doordat lokaal verkeer sneller het onderliggende wegennet gebruikt i.p.v. het rijkswegennet. Daarnaast vormt de Zuidelijke Randweg een bypass op het moment dat zich stremmingen ten gevolge van ongevallen of calamiteiten op de A-1/A-35 voordoen. Het wegennet zal in zijn geheel op regionaal en lokaal niveau robuuster worden.

Hengelo legt extra capaciteit op de kruispunten aan, waardoor de doorstroming ter hoogte van de toe- en afrit 30 verbetert. Echter uit studie van Regio Twente (Wegenvisie; Bijlage B) blijkt dat deze extra capaciteit niet voldoende robuust en toekomstvast is. De aanleg van de Zuidelijke Randweg blijft noodzakelijk en wordt als No-regret maatregel gezien.

Door de aanleg van de Zuidelijke Randweg verdeelt het verkeer zich over de toe- en afrit 30 en 29. Op zeer drukke momenten kan door middel van Dynamische Route Informatie Panelen (zogenaamde DRIP's) op de A1/A35 het verkeer geleid worden.

In de tracéstudie Zuidelijke Randweg is het voorkeurstracé gekozen om zo dicht mogelijk langs de A1 de wegen te bundelen. Dit geeft de minste overlast voor de burgers en doorsnijdt het gebied het minst. Het project Zuidelijke Randweg bevindt zich momenteel in de ontwerpfasen. Tijdens die fase wordt onder meer milieueffectrapportage uitgevoerd en de procedure doorlopen om het bestemmingsplan te wijzigen zodat de weg kan worden aangelegd.

Nog voor de aanleg van de Zuidelijke Randweg kan het kruispunt Azelosestraat - Hosbakkeweg worden aangepast. In het pakket Beter Benutten van Regio Twente zijn er al financiële toezeggingen gedaan om dit kruispunt – dat nu al een knelpunt vormt – te verbeteren. De vormgeving zal zo worden uitgevoerd dat het kruispunt past in een duurzame oplossing van de randwegenstructuur en eventuele uitbreiding makkelijk is in te passen.

5.1.2 Knip in de Rondweg en verbeteren westelijke ontsluiting

Zoals in hoofdstuk 2.1 is aangegeven, heeft de gemeenteraad bij vaststelling van het structuurplan uitbreiding Borne besloten om de Rondweg (N743) fysiek te knippen. Deze knip kan echter pas gerealiseerd worden zodra een alternatieve route in de vorm van een westelijke randweg is gerealiseerd. Dit alternatief moet vlot te bereiden zijn om sluipverkeer door de Bornsche Maten en het centrum tegen te gaan. Wel zal de Bornsche Beeklaan als alternatief in geval van calamiteiten op de westelijke randweg fungeren. Bij vaststelling van het structuurplan is aangegeven dat ten aanzien van het tracé een nadere studie zou worden uitgevoerd.

In 2010/2011 is door ingenieursbureau DHV een scenariostudie uitgevoerd waarin de aanleg van een westelijke randweg wordt afgezet tegen een andere vormgeving van de Rondweg ter hoogte van Bornsche Maten (huidige N743). In dat onderzoek zijn drie scenario's voor de westelijke randweg vergeleken met drie scenario's voor inpassing van de Rondweg. De beschouwing van dit onderzoek is (inclusief kaartbeelden) opgenomen weergegeven in bijlage AI.

De resultaten van de scenariostudie hebben aanleiding gegeven om nader onderzoek te doen naar de tracévarianten van de westelijke randweg, waarbij onder meer de (on)mogelijkheden van de inpassing van de tracévarianten meer aandacht heeft gekregen. Ondertussen had ook Regio Twente in het kader van de A1-zone een verdiepingsslag gemaakt met betrekking tot de bereikbaarheid van en in Twente. Hier is uit gekomen dat – kijkende naar de lange termijn – de Westelijke Randweg niet direct langs Borne moet lopen (langs De Molenkamp). De Randweg moet een oplossing zijn voor het doorgaande verkeer door Borne én Zenderen. Zie ook Bijlage C; figuur C.2 en Bijlage D; scenario 2. De Westelijke Randweg zal dus al voor Zenderen richting de snelweg moeten lopen om vandaar de verbinding met de Zuidelijke Randweg en de snelweg te krijgen. Dit tracé is daarom meegenomen in het verdiepingsonderzoek voor de Westelijke Randweg. In bijlage AI zijn de tracévarianten verder uitgebreid beschreven. In deze verdiepingsslag is gekeken naar zes varianten. Uit deze verdiepingsslag is de Regionale Westelijke Randweg (variant 5b) na weging/beoordeling als meest optimale Randweg naar voren gekomen. Dit tracé loopt vanaf de Zuidelijke Randweg gebundeld langs de snelweg en zal bij knooppunt Azelo richting de N743 lopen en naast de Elhorst-Vloedbelt en Zenderen op de N743 aansluiten. Het lost de problemen in Zenderen op en door het verkeer al ver voor Borne om te leiden wordt de kans op doorgaand verkeer door Borne verminderd. Door daarnaast deze Regionale Randweg aan de westkant van Zenderen door te trekken richting de N744, zal het verkeer vanuit Albergen niet meer door Zenderen rijden. Verkeer zal via de Regionale Randweg naar de A1/A35 of Hengelo rijden. Ook de bestaande Bornerbroeksestraat kan dan afgewaardeerd worden.

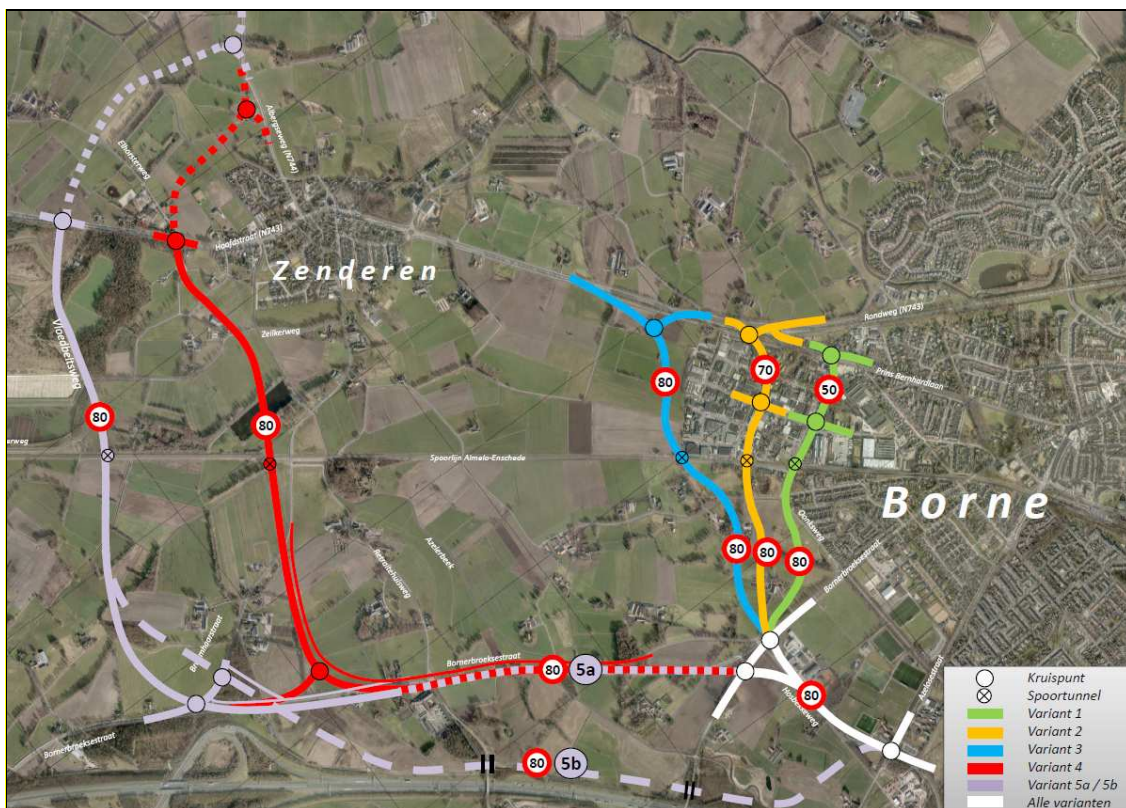
De verwachting is dat de Regionale Westelijke Randweg – door de hoge kosten – naar verwachting op de (middel) lange termijn aangelegd kan worden. Het tracé Prins Bernhardlaan/Oonksweg/Hosbeekweg zal tot die tijd het lokale en regionale verkeer af blijven wikkelen. Met name in de avondspits ontstaan nu wachtrijen op de Oonksweg omdat verkeer voorrang moet verlenen op de Prins Bernhardlaan. De bestaande verbinding over de Oonksweg zal verbeterd moeten worden omdat het in eerste instantie een regionale en lokale verbinding blijft. De keuze voor de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen (tunnels of verdiept spoor) zal integraal met deze verbinding worden afgewogen. Het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid in het kader van het toenemende spoorvervoer kan in zone één mogelijk opgelost worden (zie 5.1.5). Pas als de Regionale Westelijke Randweg is aangelegd zal de Oonksweg een lokale verbinding worden. In het vervolg onderzoek naar de oplossing van de spoorse doorsnijding in Borne moet de aanleg van verdiept spoor versus de aanleg van meerdere tunnels worden uitgewerkt. Bij elk scenario moet de toename en afname van verkeersstromen inzichtelijk gemaakt worden. Bij de vaststelling van de Structuurvisie zal het vervolg onderzoek meegenomen worden om de raad een definitieve keuze te laten maken

om de spoorse doorsnijding op te lossen. Vooral nog zal er in deze Mobiliteitsvisie geen voorkeur voor de locatie van een tunnel worden besproken.

5.1.3 Aanpassingen aan wegennet na realisatie Westelijke Randweg

Door het aanbrengen van een knip in N743 ter hoogte van Bornsche Maten en de aanleg van de Regionale Westelijke Randweg zoals beschreven in 5.1.2 ontstaat de mogelijkheid om de huidige N743 tussen de Regionale Westelijke Randweg en rotonde Bontekoe als erftoegangsweg in te richten. In Zenderen wordt de snelheid 30 km/u, tussen Zenderen en Borne 60 km/u en ter hoogte van de Stroom Esch 50 km/u. De Bornsche Beeklaan – de gebiedsontsluitingsweg van de Bornsche Maten – zal in geval van calamiteiten op de randwegen goed blijven functioneren. De Bornerbroeksestraat wordt afgewaardeerd tot erftoegangsweg 60 km/h. De huidige route Prins Bernhardlaan – Oonksweg zal nog wel als gebiedsontsluitingsweg worden behouden maar zal geen verkeer meer vanaf Albergen of Almelo richting de A35 afwikkelen. Dit verkeer zal over de Randweg rijden.

In figuur 5.1 worden de varianten waaronder de voorkeursvariant 5b van de Regionale Westelijke Randweg weergegeven. Hoofdinfrastructuur wordt gebundeld langs de snelweg. Op het moment dat Rijkswaterstaat de A35 en A1 wil ontvlechten bestaat de mogelijkheid om bij knooppunt Azelo een verbinding te maken met variant 4 of 5.



Figuur 5.1: Varianten welke in de verdiepingsslag (Bijlage AII) zijn onderzocht

5.1.4 Zenderen

Door de aanleg van de Regionale Westelijke Randweg, waarbij de N743 komende vanaf Almelo al voor Zenderen richting de snelweg wordt aangelegd, zal het knelpunt in Zenderen deels opgelost worden. Door ook de kwart rondweg tussen de N744 en de N743 aan de noord kant aan te leggen (stippellijn in figuur 5.1) zal ook het verkeer van Tubbergen niet meer door Zenderen rijden. Daarmee wordt het laatste deel van het bestaande knelpunt opgelost. In Zenderen zal de huidige N743 als erftoegangsweg ingericht worden.

5.1.5 Integrale oplossing spoorse doorsnijding

Voor Borne is het belangrijk dat de barrière van het spoor snel wordt opgelost. Nu al zorgt het spoor voor een grote barrière. De kans is groot dat het goederenvervoer over spoor gaat toenemen. De toename is afhankelijk van de goederenrouting Oost Nederland waar nu een Milieu Effectrapportage (MER) voor wordt gemaakt (zie bijlage E). Eind 2013 wordt de tracé keuze door de Minister gemaakt.

De realisatie van de Westelijke Randweg en de oplossing van de spoorse doorsnijding zijn sterk aan elkaar verbonden. In het kader van de spoorse doorsnijding is Borne in twee zones te verdelen. In zone één aan de westkant van Borne met één gelijkvloerse overweg en zone twee met vier gelijkvloerse overwegen in het centrum.

Het eerste deel van de Zuidelijke Randweg is inmiddels gerealiseerd met een ondertunneling van het spoor (zie figuur 5.2). Op het moment dat de Zuidelijke Randweg is aangelegd is de barrièrewerking door de spoorlijn aan de zuidkant van Borne opgelost. Door op korte termijn een integraal vervolg onderzoek naar het oplossen van de spoorse doorsnijding uit te voeren kan de raad in de Structuurvisie een integrale afweging maken. Waarbij het tijdspad, haalbaarheid en de financiering van de te realiseren oplossing een grote rol zullen spelen. In het vervolg onderzoek zal de haalbaarheid van verdiept spoor of meerdere tunnels verder uitgewerkt worden. De verschillende oplossingen hebben consequenties voor de verkeersstromen in Borne. Voor en nadelen worden naast elkaar gezet om tot een integrale afweging te komen.

Vragen die in het vervolg onderzoek beantwoord moeten worden zijn o.a.;

- Kunnen we het spoor in Borne verdiepen?
- Over welke lengte willen we het spoor verdiepen (incl. Molenkamp?)
- Wat zijn de kosten van verdiept spoor (verschillende lengte)?
- Wat is de realisatie termijn van verdiept spoor?
- Zijn er alternatieven om de spoorse doorsnijding op te lossen?
- Wat zijn de kosten van deze alternatieven?
- Wat is de realisatie termijn van deze alternatieven?
- Wat zijn de consequenties van de oplossing op de verkeersstromen in Borne?
- Waar wordt het drukker en waar wordt het minder druk?
- Voor welke bewoners heeft dit voor- en nadelen?
- Lost de oplossing naast de barrière ook de geluids- en trillingsoverlast op?
- Hoe kunnen we anders de geluids- en trillingsoverlast oplossen?
- Zijn de oplossingen duurzaam en wat is de haalbaarheid?

We willen de spoorsdoorsnijding in Borne duurzaam oplossen. Het vervolg onderzoek zal de Value Engineering (Bijlage B), welke samen met ProRail is uitgevoerd, als basis nemen. Aan ProRail en het ministerie is gevraagd om mee te denken over een integrale oplossing.

Vooralsnog heeft de gemeenteraad aangegeven dat de gemeente zich moet inzetten om de toename van het goederentransport tegen te gaan. Tijdens ambtelijke en bestuurlijke overleggen werken provincie Overijssel, Gelderland, stadsregio's en spoorgemeenten samen om dit doel te behalen. Lukt dit niet dan kiest de gemeenteraad ervoor om het spoor te verdiepen. Omdat het verdiept spoor nog vele vragen heeft zal het vervolg onderzoek op korte termijn uitgevoerd worden zodat deze integrale keuze in de Structuurvisie meegenomen kan worden. Bij de ter inzage legging van de Structuurvisie hebben bewoners dan de kans om deze integrale keuze voor het oplossen van de spoorse doorsnijding te beoordelen. De gemeenteraad zal in de Structuurvisie de uiteindelijke integrale keuze voor het oplossen van de spoorse doorsnijding vast leggen. De provincie en het Ministerie worden voortdurend op de hoogte gehouden.



Figuur 5.2: Tunnel Amerikalaan maakt onderdeel uit van de Zuidelijke Randweg. In de Westelijke Randweg zal ook een tunnel aangelegd worden. (foto; J.Wissink)

5.1.6 Beter benutten openbaar vervoer

Wil de gemeente Borne de bereikbaarheid behouden dan wordt het stimuleren van fiets en openbaar vervoer in de toekomst – bij de groei van het autobezit – steeds belangrijker. Naast bereikbaarheid vervult het openbaar vervoer ook een sociale functie. Mensen die geen auto hebben of mindervalide zijn dreigen in een isolement te komen als er geen alternatieve vervoerwijzen worden aangeboden. Ook de Regio Taxi vervult daarin een belangrijke rol.

Door het NS Station heeft Borne regionaal een sterke aantrekkingskracht. Via het spoor heeft Borne een directe aansluiting met Hengelo en Almelo. Deze stoptrein rijdt 4 keer per uur per richting richting deze steden. De intercity's sluiten daarbij goed aan in Hengelo en Almelo. In 15 minuten ben je in hartje Enschede. De trein is daarmee een goed alternatief in Twente en er heeft de laatste jaren een grotere groei in het openbaar vervoer plaatsgevonden in vergelijking met het landelijk gemiddelde (bron: Regio Twente).

Het P&R terrein wordt regionaal gebruikt en uit het kentekenonderzoek van 2011 is gebleken dat vanuit heel Twente dagelijks mensen parkeren op het P&R terrein om daarna de reis met de trein voort te zetten. Met deze goede faciliteiten kiezen mensen ervoor om met de trein i.p.v. de auto verder door te reizen. De mogelijkheid voor een goede ketenmobiliteit zal het OV gebruik stimuleren.

Er wordt veel gebruik gemaakt van het openbaar vervoer in Borne. Dagelijks staat de fietsenstalling vol. Studenten en werkenden maken veel gebruik van de trein. Het revitaliseren van de stationsomgeving door de aanleg van het P&R terrein en de vele overdekte fietsparkeerplaatsen werpt zijn vruchten af. De bereikbaarheid van de Bornse stationsomgeving wordt door de aanleg van de fietssnelweg F35 sterk verbeterd. Ook heeft met ProRail en NS overleg plaats gevonden hoe de informatievoorziening op het perron vergroot kan worden. Inmiddels staat er op het NS terrein een informatiepaneel voor spoor 1 en 2. Wat betreft het fietsparkeren blijkt uit onderzoek van NS dat er in 2020 een tekort aan

fietsparkeerplaatsen ontstaat. De gemeente komt alleen in aanmerking voor subsidie als zogenaamde weesfietsen – fietsen zonder eigenaar – en fout geparkeerde fietsen adequaat worden aangepakt. Hier wordt nu regionaal gekeken naar een betere en goedkopere oplossing.

In 2012 wordt de OV-fiets opgenomen in de stationsomgeving. Het aanbieden van de OV-fiets is een stimulans voor het openbaar vervoer en biedt de reizigers een beter voor- en natransport per fiets aan. De OV-fiets is de snelle en flexibele huurfiets voor het laatste stukje van de reis naar de bestemming in bijvoorbeeld het centrum, de verschillende wijken of de industriegebieden. De OV-fiets berust op het principe



van een lidmaatschap. Deelnemers aan het systeem hebben een pas ter identificatie, waarmee een fiets bij de fietsenstalling kan worden afgehaald. De kosten van de huur worden van de bank- of girorekening van de deelnemer afgeschreven, waardoor betaling van een borgsom en contante afrekening van de huursom overbodig is geworden. Ook ziet de gemeente een kans dat mensen, die van de groene omgeving van Borne willen genieten de trein en OV-fiets gaan gebruiken. In figuur 5.3 is de herkenbaarheid van de fiets weergegeven.

figuur 5.3: Herkenbaarheid OV-fiets (bron: OV-fiets)

Buslijn 51 is – nadat de ovonde is aangelegd – langs het NS Station van Borne gaan rijden. Hierdoor is er een OV-knooppunt ontstaan waar trein, buslijn 51, buurtbus, fiets en voetganger bij elkaar komen. De gemeente Borne wil de bushaltes voor minder valide mensen toegankelijk maken. In 2013 zal dit uitgevoerd worden. De haltes worden voor 100% gesubsidieerd door het Halteplan van Regio Twente. De buurtbus sluit goed aan op de trein en hier wordt ook gekeken naar een toegankelijke opstap bij het NS station of op andere plaatsen waar dit nodig is. Mogelijk krijgt de buurtbus in de nabije toekomst ook een lage instap zoals de regionale bussen. Bij de nieuwe aanbesteding van het busvervoer in 2012 is rekening gehouden met de mogelijkheid voor een inpassing van een HOV-lijn door de Bornsche Maten (buslijn 50; Hoogwaardig Openbaar Vervoer). Deze nieuwe buslijn 50 doet dan tegelijkertijd ook de Stroom Esch en het NS station in Borne aan. Vanaf december 2013 zal Syntus het busvervoer in Twente van Connexxion gaan overnemen. Met Syntus en Regio Twente wordt het openbaarvervoerssysteem in Borne besproken. Mogelijk gaat Syntus met kleinere bussen rijden, bussen die voldoende capaciteit hebben en passen bij de maatstaven van Borne. In figuur 5.4 zijn de oude en nieuwe bussen weergegeven.



figuur 5.4: huidige Connexxion bus en toekomstige groene Syntus bus (deze wordt wel Twents rood)

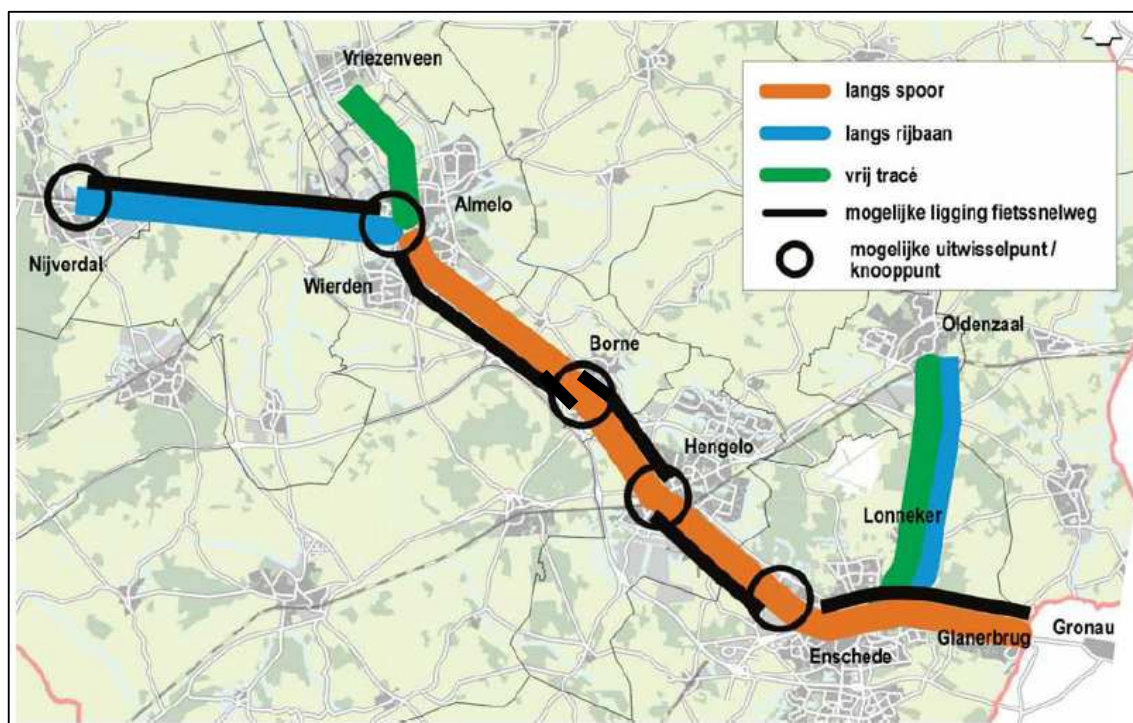
Met name minder validen (die in het bezit zijn van de pas WMO) maken gebruik van de Regio Taxi. 97% Van de reizigers die in Borne gebruikmaken van de Regio Taxi is in bezit van deze pas. De kwaliteit van de Regio Taxi is van zeer groot belang. Borne onderzoekt in samenwerking met andere gemeenten of er een alternatief openbaar vervoer systeem opgezet kan worden die voor mindervalide mensen voor een betere participatie kan zorgen.

In 2011 heeft een nieuwe aanbesteding van de Regio Taxi plaatsgevonden en deze is beoordeeld op prijs en kwaliteit. Een goede beleidsstap want - al is deze kwaliteitsimpuls dan wel duurder - het zorgt voor minder isolement en een betere bereikbaarheid van iedereen. In de nieuwe OV-visie van Regio Twente wordt sterk ingezet op kwaliteit, betrouwbaarheid en informatievoorziening. Hier sluit Borne in haar beleid op aan.

5.1.7 Realiseren van veilige en snelle fietsroutes van en naar het centrum, van en naar het NS Station en van en naar Hengelo/Almelo

Door de aanleg van de fietssnelweg F35 langs het spoor van Almelo naar Borne en van Borne naar Hengelo wordt een snelle en veilige verbinding gerealiseerd. Hierdoor wordt men gestimuleerd sneller de fiets te pakken in plaats van de auto. Daarnaast wordt bij het station en in het centrum de elektrische fiets gefaciliteerd door het aanleggen van oplaadpunten.

De F35 vormt de regionale fiets-as door Twente (zie figuur 5.5). Het belang van deze as wordt nog eens bekrachtigd door de Regio en het Rijk. Zij zorgen er voor dat de F35 in totaal voor 80% gesubsidieerd wordt. Naast deze subsidie bronnen wordt nog gekeken naar Europese subsidies in het kader van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkelingen, de zogenaamde EFRO-subsidie.



Figuur 5.5: Fietssnelweg in Twente (bron: Masterplan F35, waarbij in Borne nog geen keuze is gemaakt aan welke kant van het spoor de F35 wordt aangelegd)

In Almelo wordt de F35 aan de zuidkant van het spoor aangelegd. In Hengelo wordt deze aan de noordkant aangelegd. Bij de realisatie van de tunnel Amerikalaan is al rekening gehouden met het feit dat de F35 vanuit Hengelo aan de noord kant binnen komt, hierdoor kunnen fietsers in de nabije toekomst ongelijkvloers de Amerikalaan oversteken.

De gemeenteraad van Borne heeft de keuze gemaakt. Ze wil de F35 in Borne tussen de Amerikalaan en Deldensestraat aan de noordoostzijde van het spoor aanleggen. Op basis van een aantal criteria in de tracékeuze studie is deze keuze weloverwogen gemaakt. Deze criteria waren; aansluiting op tracé Hengelo en Almelo – gebruikerspotentieel – aansluiting F35 op onderliggende wegennet – ruimtelijke inpassing – (sociale) veiligheid – comfort – overlast – kosten. Ook is goed naar de burgers geluisterd middels inloopmiddag/avond en persoonlijke gesprekken. Hierdoor is geprobeerd het nodige draagvlak te creëren. Eind 2012, begin 2013 wordt de F35 in een separaat bestemmingsplan ter inzage gelegd. Met bewoners zal gesproken worden hoe de F35 ingepast kan worden. Hier zal het nodige maatwerk geleverd worden.

Naast deze snelle fietsverbinding wordt voorgesteld om het fietsnetwerk in Borne verder te versterken. Door de F35 op veel punten op het interne wegenstructuur aan te sluiten ontstaat een veel betere interne bereikbaarheid. Ook de wijken Bornsche Maten en Stroom Esch zullen snel naar de F35 moeten kunnen. Ook aan de westkant van Borne tussen de Burenweg en de Amerikalaan (op De Veldkamp) wordt gekeken om een stukje F35 aan te leggen. Hierdoor zal zuidwest Borne een snelle aansluiting op de F35 krijgen. In het Centrumplan wordt het fiets parkeren opgenomen met elektrische oplaadpunten voor de elektrische fiets. Op het Dorsetplein zijn de eerste oplaadpunten voor de fiets gerealiseerd.

Per fiets kunnen via het Fietsknooppuntennetwerk Twente eigen fietsroutes samengesteld worden. In het Netwerk zijn er in en rondom Borne verschillende Toeristische OverstapPunten (TOP's) aangelegd. Bij het NS Station is in 2012 een TOP gerealiseerd.

5.1.8 Bereikbaar houden van het centrum voor auto, openbaar vervoer en fiets en zorgen dat de overlast van parkeren zo laag mogelijk blijft

Op het moment dat de parkeerdruk in het centrum toeneemt door bijvoorbeeld de ontwikkeling van de Bornsche Maten of door groei van het autobezit zijn er verschillende alternatieven om het parkeren te reguleren:

- door de blauwe zone van maximaal 2 uur parkeren terug te brengen naar 1,5 uur;
- door in woonstraten rond het centrum ook blauwe zone in te voeren;
- door het vergunninghoudersparkeren in straten daar waar mogelijk om te zetten in blauwe zone;
- door meer Vergunninghoudersparkeren in straten rondom het centrum in te voeren.
- door in de parkeergarage het gratis parkeren van 1 uur naar 2 uur uit te breiden;
- door op loopafstand een gratis parkeerplaats aan te bieden, waar de hele dag geparkeerd kan worden;
- door langparkeerders en parttimers een gereduceerd tarief aan te bieden voor de parkeergarage;
- door, op de lange termijn, het invoeren van betaald parkeren te onderzoeken.

In het koersdocument wordt het parkeerbeleid met deze alternatieven verder uitgewerkt. In het parkeerbeleid worden zowel het centrumgebied, de ring om het centrum en de wijken bekeken. Vaak wordt in de ring om het centrum de parkeeroverlast ervaren. Hier zal voor passende oplossingen gekozen moeten worden. De rol van de parkeergarage wordt nadrukkelijk bij de oplossingen betrokken. Op plaatsen waar beperkte ruimte voor de auto is, zal via beleid een betere regulering moeten plaatsvinden.

5.2 Veiligheid

Het doel van de gemeente om een gezonde en verkeersveilige leefomgeving te creëren wordt concreet vertaald in het subdoel het aantal verkeersslachtoffers te minimaliseren.

Om dit te bereiken wordt ingezet op het beïnvloeden van zowel de persoonsgebonden als de omgevingsgebonden factoren. Dit kan op drie manieren: de 3 E's van verkeersgedragsbeïnvloeding:

Education (Educatie) heeft betrekking op de persoonsgebonden factoren. Het veranderen van kennis en vaardigheden en deze te behouden, via opvoeding, onderwijs, opleiding en voorlichting;

Engineering (ontwerp) heeft betrekking op de omgevingsfactoren. Het veiliger maken van de weg, haar omgeving en het voertuig, zodat mensen minder fouten maken of gemaakte fouten minder ernstige gevolgen hebben;

Enforcement (handhaving) is het bekend maken van verkeersregels en vooral het handhaven van de naleving daarvan.

Het beleid in Borne is er bij verkeersveiligheid op gericht om de verantwoordelijkheid meer bij de burger neer te leggen (persoonsgebonden factoren) en de omgeving zo in te richten dat de weggebruiker zich beter aan de omgeving aanpast (omgevingsfactoren).

5.2.1. Educatie;

In zijn algemeenheid kan de overheid op persoonsgebonden factoren maar beperkt invloed uitoefenen. Om toch het nodige effect op de verkeersdeelnemer uit te oefenen wordt hoog ingezet op educatie en communicatie. Landelijke campagnes worden regionaal en lokaal uitgezet. Het college van B&W heeft in 2010 een nieuw convenant met het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid in Overijssel (ROVO) getekend. Samen met de andere 13 gemeenten in Twente staan educatie- en communicatieprojecten van 2011 t/m 2014 op het programma. De raad heeft de eigen bijdrage van € 0,50 per inwoner gereserveerd. Regio Twente vult dit bedrag aan tot € 2,00 per inwoner om zodoende de diverse educatie- en communicatieprojecten te financieren.

Landelijke campagnes, zoals BOB en gordel om, zijn goede voorbeelden om persoonsgebonden factoren te beïnvloeden. Regionaal worden deze campagnes verspreid.



Figuur 5.6 en 5.7: projecten welke vanuit het Ministerie worden opgezet (Bron: Ministeriel&M/ROVO)

Het ROVO zet locale projecten in de markt. Per leeftijdsklasse zijn er projecten ontwikkeld. Zo is voor de leeftijd 0-4 jarigen het project 'Jongleren', voor de leeftijdsgroep 4-12 jarigen het 'Dode Hoek' project waar kinderen de zichtlijnen van de vrachtwagenchauffeurs

ondervinden. Voor de leeftijd 12-16 zijn Verkeers Educatie Voortgezet Onderwijs (VEVO) projecten ontwikkeld en voor de oudere weggebruikers zijn fietscursussen (theorie en praktijk) opgezet.

De gemeente heeft snelheidsindicatieborden aangeschaft. Snelheidsindicatieborden geven aan de bestuurder van een motorvoertuig de gereden snelheid weer. Bestuurders worden op dat moment geconfronteerd met hun snelheidsgedrag. We zien dat deze borden grote invloed hebben op de manier van rijden. Bestuurders gaan na het zien van de snelheid van het gaspedaal af. Door de borden op verschillende wegen te laten rouleren proberen we een zo groot mogelijk bereik te krijgen.

In 2012 wordt door ProRail en de gemeente gestart met educatie over de veiligheid op spoorwegovergangen: langs spoorwegovergangen plaatst de gemeente extra borden met de tekst 'wil je blijven leven wacht dan even', zie figuur 5.8. Daarnaast zal aan de Azelosestraat eind 2012 een camera van ProRail komen om de overweg te monitoren. Steeds vaker komt het voor dat mensen tussen de bomen door slingeren als deze nog maar even gesloten zijn. Ook beuren ze de bomen op als er geen trein aan komt. Met NS is gesproken over het wijzigen van vertrektijden van de sprinters en het mogelijk anders inrichten van de overweg. Dit valt dan onder engineering.



Figuur 5.8; extra borden bij spoorwegovergangen (bron: ProRail)

5.2.2. Engineering

Borne wil de wegenstructuur verkeersveilig maken en houden. Veel aandacht is er voor de verkeersveiligheid rondom scholen en op schoolroutes. Op basis van ongevallencijfers en middels enquêtes wordt onderzoek gedaan naar knelpunten in de gemeente. Een eerste aanzet is gemaakt met het inrichten van een veilige schoolomgeving rondom de Weerselosestraat. In figuur 5.9 is deze schoolzone weergegeven. De bevindingen worden in een overkoepelend School Vervoer Plan uitgewerkt.



Figuur 5.9: Schoolzone in Borne bij de basisscholen aan de Weerselosestraat (foto: J. Wissink)

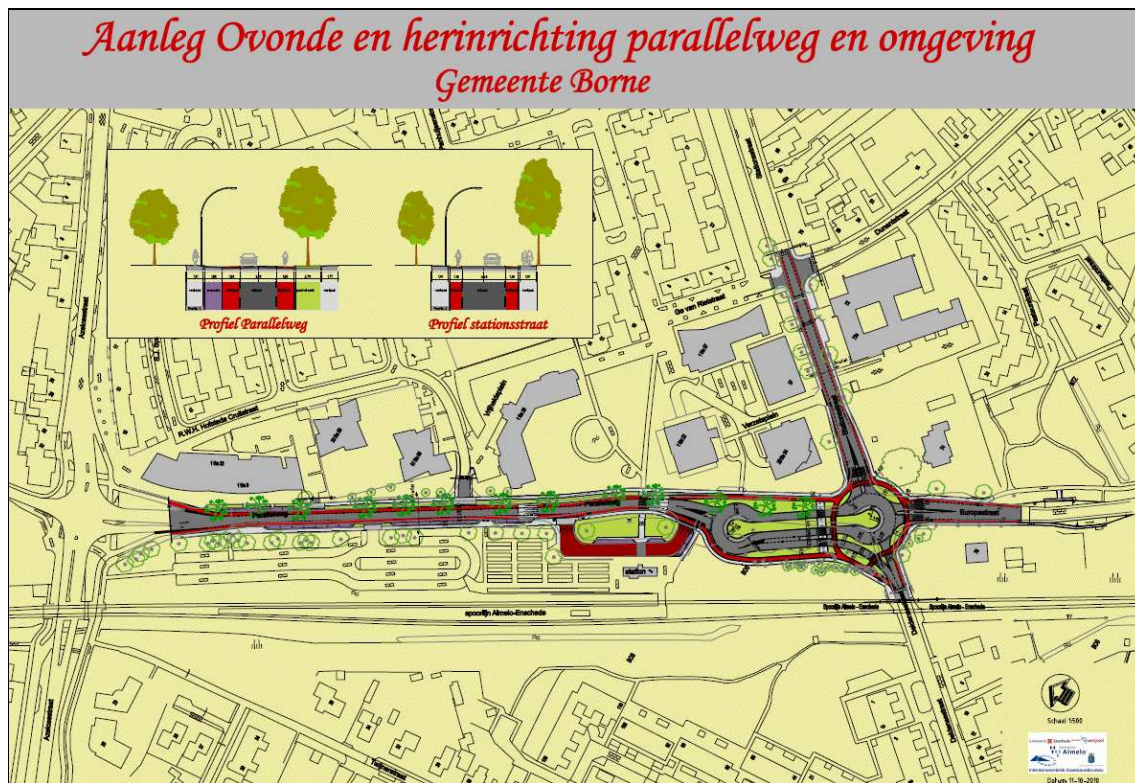
Omgevingsgebonden factoren kunnen niet altijd snel opgelost worden. Wel is het belangrijk dat het snelheidsregime dat op een weg geldt overeenkomt met de omgeving. 30 km zones moeten niet de indruk wekken dat er sneller gereden mag worden. Andersom kan men niet verwachten dat er 50 km/uur gereden wordt waar geen huizen direct aan de weg liggen.

Het doel is om er voor te zorgen dat woonwijken 'Duurzaam Veilig' worden ingericht (30 km zones) en dat gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom als erftoegangsweg 60 km zones worden ingericht.



Met behulp van het softwareprogramma Viastat-Online kunnen ongevallen, welke geregistreerd zijn door de politie, geanalyseerd worden. Analyses van de laatste 5 jaar zijn opgenomen in bijlage I en laten zien welke locaties als relatief onveilig worden beschouwd. Uit de ongevalanalyse is gebleken dat er in Borne 2 VOC²'s voorkomen. Eén kruispunt staat al jaren in de top 5 van VOC's in de provincie Overijssel. Het kruispunt Europastraat-Deldensestraat-Parallelweg-Stationsstraat is inmiddels aangepast in een ovonde. Tegelijk met deze herinrichting is de Parallelweg met de Fietssnelweg F35 geïntegreerd. In figuur 5.10 is deze herstructurering weergegeven.

² Verkeersongevallen concentratie punt



Figuur 5.10: tekening van herinrichting parallelweg en aanleg ovonde (bron: gemeente Borne)

Het tweede VOC is het kruispunt van de Von Bönninghausenstraat en de Oude Almelseweg, waar een gebiedsontsluitingsweg kruist met erftoegangswegen. De combinatie van veel doorgaand verkeer op de Von Bönninghausenstraat en een gelijkwaardig kruispunt met de Oude Almelseweg zorgt voor onveilige situaties. De Von Bönninghausenstraat zal een erftoegangsweg worden. Verdere verbeteringen worden met de politie besproken. Het kruispunt met de Grotestraat zal dan een gelijkwaardig kruispunt worden. De verwachting is dat op het moment dat de doorstroming op de Oonksweg – prins Bernhardlaan wordt verbeterd het doorgaand verkeer vanuit Saasveld en Weerselo eerder de westelijke route kiest dan de Von Bönninghausenstraat en spoorwegovergang Azelosestraat om bij de snelweg te komen. In de avondspits zien we nu doorgaand verkeer vanaf de snelweg over de Azelosestraat en Prins Bernhardlaan richting de N743 rijden. Door de verbetering van de doorstroming op Oonksweg – prins Bernhardlaan zal ook dit verkeer meer via de Hosbekkeweg en Oonksweg afgewikkeld worden. Hierdoor gaat er geen doorgaand verkeer meer door de kern van Borne.

In enkele gemeenten is besloten om de voorrangssituatie op kruispunten aan te passen. Daar waar voorheen de fietser voorrang op motorvoertuigen had is de voorrang omgedraaid. Fietzers moeten dan overal voorrang verlenen. Het opstellen van een fietsbeleidsplan biedt voor de gemeente Borne een kans om verkeersongevallen beter te analyseren. Daar waar mogelijk zal – in de toekomst – gekeken worden op welke plaatsen het aanpassen van de voorrangssituatie een effectieve maatregel kan vormen.

In het fietsbeleidsplan zal naast de ongevalanalyse ook gekeken worden naar ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Met name de directheid van het fietsnetwerk is belangrijk. Op basis van dit punt wordt in kaart gebracht waar eventuele nieuwe verbindingen moeten worden aangelegd of worden verbeterd. Ook biedt het afwaarderen van wegen en nieuwe woningbouwlocaties kansen om directe aansluitingen tussen voorzieningen aan te leggen.

Het beleid van de gemeente Borne is erop gericht dat alle straten en gebieden veilig voor voetgangers toegankelijk zijn. Dit houdt in dat rolstoelvriendelijke infrastructuur met voldoende brede trottoirs – zonder hinderlijk uitgestalde reclame bebording – en voldoende op- en afritten aanwezig moet zijn. In het Centrumplan wordt daar per project nadrukkelijk aandacht aan besteed. In de woonwijken wordt per wijk gekeken naar verbeteringen. Daar waar we aan het werk gaan zal dit worden opgepakt.

Op wegen, waar de intensiteit of snelheid van de motorvoertuigen relatief hoog is, worden voorzieningen getroffen om de kwaliteit van de oversteek te verbeteren. Waar mogelijk worden voetgangersoversteken met een versmalling aangelegd of wordt er een middengeleider aangelegd, zodat de voetganger in twee keer kan oversteken.

5.2.3. Enforcement

Naast Educatie en Engineering wordt ingezet op handhaving van de verkeersregels. Door Veilig Verkeer Nederland (VVN) en het ROVO zijn verschillende acties opgesteld, die bijdragen aan een verkeersveiliger leefomgeving:

- Het faciliteren van de Gemeentelijke Verkeer Veiligheid Coördinator
- Goede samenwerking met politie en Buitengewoon Opsporings Ambtenaar (BOA) van de gemeente op gebied van handhaving op verkeersonveilige locaties en schoolomgevingen
- De actie : “De scholen zijn weer begonnen” uitvoeren
- Adviesgroep Verkeer met inzet van politie

Samen met ProRail worden acties georganiseerd om ervoor te zorgen dat mensen niet onder de spoorbomen door kruipen. Handhaving moet voor meer begrip en voor beter gedrag zorgen.

5.3 Leefbaarheid

5.3.1. Verminderen overlast van het spoor;

In 2011 zijn de laatste geluidsschermen geplaatst. Per 1 juli is een nieuw wetsvoorstel voor geluid vastgesteld. Dit wetsvoorstel “SWUNG” stelt een geluidsplafond in, wat betekent dat de geluidsbelasting niet boven dit vastgestelde plafond uit mag komen. De verwachting is dat vervoerders met stiller materiaal zullen gaan rijden. Het ministerie geeft subsidie aan vervoerders om stiller materiaal te kopen.

De gemeente Borne is daarnaast intensief in overleg met de directie van ProRail om verschillende zaken te verbeteren. De veelvoorkomende storingen worden door ProRail mogelijk ondervangen door het implementeren van DOS (Discrete Overweg Signalering) systeem. Met dit systeem is de verwachting van ProRail dat de storingen minder impact in Borne zullen hebben. Het proces van informatievoorziening bij storingen wordt onder de loep genomen. Ook zal het protocol ‘wat te doen bij storing in Borne’ gezamenlijk met ProRail verbeterd worden. Inzet van de politie en gemeente zijn inmiddels beter afgestemd. Er zijn verkeersborden voor de overwegen geplaatst, die op het moment van storing uitgekapt worden. Hierop wordt dan de omleiding of het alternatief aangegeven. Daarnaast worden verschillende media ingeschakeld; berichten via TV en Radio Oost, Twitter, App’s, enz.. Ook de overlast van rinkelende bellen is besproken. Wat betreft de dichtligtijden kan mogelijk winst gemaakt worden door vooraanmelding van treinen – bij spoorwegovergangen – in te korten. In bestuurlijke overleggen zal de verantwoordelijkheid van ProRail nader aangegeven worden. Oplossingen worden van ProRail verwacht. Daarnaast worden met bewoners bij de overwegen gesprekken gevoerd over de spoorwegveiligheid. ProRail zal vanaf oktober 2012 de Azelosestraat monitoren om het gedrag verder te onderzoeken.

In het kader van PHS zal de gemeente Borne deelnemen aan projecten om de eerste lijn informatie te ontvangen en mee te kunnen denken over de toekomstige groei van het goederenvervoer. De leefbaarheid zal sterk aangetast worden naarmate het goederenvervoer zal stijgen. Voor wat betreft geluid is door de gemeenteraad geld beschikbaar gesteld om voor één jaar lang 24-uurs metingen te doen. Hierdoor krijgen we meer inzicht in met name piekbelastingen van treinverkeer. Deze 3 meetpunten zijn eind 2011 gestart. Bewoners kunnen online de geluidsbelastingen van de treinen op internet volgen. Ook zullen deze meetgegevens met ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gedeeld worden om draagvlak bij de politiek te krijgen. Vanuit Regio Twente wordt nog gekeken naar medefinanciering van dit project.

Naast geluid wordt de toename van trillingen een steeds groter wordend probleem. Op gebied van trillingen wordt gekeken naar richtlijnen, onderzoeken lopen nog om trillingsdempers toe te passen. ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu hebben metingen en onderzoeken uitgevoerd. Verder onderzoek naar het voorkomen van trillingen worden nog uitgevoerd.

Doordat de spoorbomen vaak en lang dicht zijn ontstaat er een leefbaarheidsprobleem in de zin van lange rijen met wachtende auto's. Het oplossen van de barrière van het spoor en daarmee de lange rij wachtende auto's is in paragraaf 5.1.5 verder beschreven.

5.3.2. Knippen van de N743 ter hoogte van de Bornsche Maten;

Het knippen van de N743 ter hoogte van de Bornsche Maten (in combinatie met het realiseren van een nieuwe randwegenstructuur ten behoeve van het regionale doorgaande verkeer) zal van positieve invloed zijn op de leefbaarheid in de Bornsche Maten. Wel zal gekeken moeten worden lokale ontsluitingen die door de knip anders gaan lopen. Daarnaast zal de knip een belangrijke bijdrage leveren aan de ruimtelijke interactie tussen de Stroom Esch en Bornsche Maten en het centrum van Borne. De nieuwe randwegenstructuur zal de leefbaarheid ter plaatse aantasten. Hier zal gekeken worden naar een zo goede mogelijke inpassing en waar nodig zullen maatregelen genomen worden.

5.3.3. Verminderen barrière van de N743 ter hoogte van de Stroom Esch;

Als de huidige N743 haar doorgaande verkeersfunctie verliest kan het tracé langs de Stroom Esch van gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur) heringericht worden tot gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur). Hierdoor wordt de barrière van de N743 langs deze wijk verminderd. Fietsverbindingen en het verwijderen van de geluidswal tussen de Weerselosestraat en de Bornsche Beek behoren tot de toekomstige mogelijkheden. Het openbaar gebied in de Stroom Esch kan hierdoor beter worden benut en de ruimtelijke kwaliteit zal door het verwijderen van de geluidswal sterk verbeteren. De Bornsche Beek komt hierdoor meer in het zicht. Met het Waterschap wordt gekeken naar deze betere inpassing.

Doordat de Bekenhorsttunnel voor fietsers als onprettig wordt ervaren en om de parkeergarage beter bereikbaar te maken zal onderzocht worden of de Bekenhorsttunnel kan worden vervangen door een gelijkvloerse aansluiting op de N743. Gekeken wordt wat de voor- en nadelen van deze gelijkvloerse aansluiting zijn. Met de provincie zal gesproken worden of deze oplossing al gerealiseerd kan worden voordat de N743 als gebiedsontsluitingsweg inclusief knip wordt ingericht.

6 Uitvoering

6.1 Tactisch meerjaren-uitvoeringsprogramma

Het tactisch meerjaren uitvoeringsprogramma bestaat uit een tabel waarin de projecten en maatregelen staan beschreven. De maatregelen/oplossingen zijn in hoofdstuk 5 beschreven. Voor het maatregelenpakket zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- In het uitvoeringsprogramma worden, zowel de bestaande (reeds lopende) projecten en maatregelen, als nieuwe projecten en maatregelen opgenomen;
- De projecten worden in de tijd weggezet, er kan onderscheid gemaakt worden in de korte (2012-2017), middellange (2017-2022) en lange termijn (vanaf 2022 en verder);
- Per maatregel of project wordt inzicht gegeven in de kosten. De financiële dekking (met onderscheid naar gemeentelijke bronnen of externe bronnen) zullen nader onderzocht worden. Als er mogelijke belemmeringen en/of risico's zijn dan worden deze aangegeven;
- Toetsing van het beleid (programma) heeft met hogere overheden en buurgemeenten plaatsgevonden;

Door de projecten SMART (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden) in te richten kunnen deze voldoende gemonitord worden. In de tabellen 6.1 t/m 6.4 staan de projecten welke in het uitvoeringsprogramma bij de uitvoering per project per jaar verder SMART uitgewerkt worden. Indien nodig kunnen projecten gedurende de uitvoeringsfase worden verwijderd of toe worden gevoegd. Ook zal naast aanleg of reconstructie gekeken moeten worden naar het onderhoudsbudget. Per project moeten de kosten van onderhoud inzichtelijk gemaakt worden.

In de tabel staan zeven kolommen:

Thema; Bereikbaarheid (B), Veiligheid (V), Leefbaarheid (L)

type maatregelen/project:

locatie maatregel/project

probleem maatregel/project

oplossingsrichting

fasering

trekker

kosten in uren of € [*1000, excl. BTW], hier zijn de totaal kosten weergegeven, eventuele subsidies of participatie van derden zijn hier nog niet in verrekend.

6.2 Tabellen uitvoeringsprogramma op basis van type maatregelen

Bereikbaarheid

Nr.	Type maatregel	Locatie	Probleem	Oplossing	Fasering 2012-na 2022	Trekker	Kosten Uren/€ [*1000]
B.1	Auto	Gemeente	Groei verkeersstromen	Monitoren verkeersstromen	Continu	Gemeente	300 uur
B.2	Fiets	Langs het spoor	Ontbrekende schakel en onveilige infra	Realisatie Fietssnelweg F35	2012-2014	Gemeente	300 uur
B.3	Fiets	Station en Centrum	Duurzaamheid	Oplaadpunten elektrische fietsen	2011-2020	Gemeente	20 uur
B.4	Landbouw en goederen- vervoer	Gemeente	Hinder en overlast door laden en lossen vrachtverkeer	Mogelijkheid venstertijden meenemen in Centrumplan	2013	Gemeente	30 uur
B.5	Openbaar vervoer	Station	NS Station en Bus station niet bij elkaar	Herrouteren Buslijn 51 via NS station	2011	Gemeente	In werk
B.6	Openbaar vervoer	Gemeente	Mobiliteit mindervalide mensen	Onderzoek naar alternatieve vervoerwijzen	2012	Gemeente	100 uur
B.7	Openbaar vervoer	Station	Voor- en na transport trein en bus	OV-fiets implementeren	2012	Gemeente	30 uur
B.8	Auto	Bekenhorst	Bereikbaarheid Centrum	Onderzoek gelijkvloerse kruising Bekenhorst – N743	2012-2013	Gemeente	50 uur
B.9	Alle modaliteiten	Gemeente	Vervolg onderzoek; Integrale oplossing Barrière spoor	Afweging van oplossingen	2012-2013	Gemeente	100 uur
B.10	Openbaar vervoer	Gemeente	In de Bornsche Maten is geen HOV	Onderzoek naar HOV in Bornsche Maten	2012-2013	Gemeente	30 uur
B.11	Landbouw en goederen- vervoer	Gemeente	Knelpunten voor goederenvervoer over de weg	Aanpassing kruispunt Azelosestraat-Kluft-Hosbekkeweg	2014	Gemeente	€ 1.400 (+/- 40%)
B.12	Auto	Westkant Gemeente	Bereikbaarheid en leefbaarheid (doorgaand verkeer)	Verbetering Oonksweg – Prins Bernhardlaan	2014	Gemeente	€ 400 (+/- 40%)
B.13	Auto	Langs A1	Bereikbaarheid en leefbaarheid (extern verkeer)	Realisatie Zuidelijke Randweg	2015	Gemeente	€ 11.000 (+/- 40%)
B.14	Landbouw en goederen- vervoer	Gemeente	Knelpunten voor goederenvervoer over de weg	Onderzoek Knelpunten herinrichten voor Goederenvervoer	2015	Gemeente	100 uur
B.15	Auto	Westkant Gemeente	Bereikbaarheid en leefbaarheid (doorgaand verkeer)	Realisatie Regionale Westelijke Randweg variant 5b (incl. tunnel)	2020-2025	Gemeente	€ 35.000 (+/- 30%)
B.16	Alle modaliteiten	Zuidkant Gemeente	Ontsluiting Bornsche Maten en Borne op N743	Herinrichting kruispunt	2020-2025	Gemeente	€ 1.000 (+/- 40%)

Tabel 6.1; projecten ten aanzien van Bereikbaarheid

Veiligheid

Nr.	Type maatregel	Locatie	Probleem	Oplossing	Fasering 2011-na 2020	Trekker	Kosten Uren/€
V.1	Gedrags-beïnvloeding	Gemeente	Verkeersonveiligheid	GVVC'er Jaarplan verkeerseducatie en communicatie	Continu	Gemeente	200 uur
V.2	Gedrags-beïnvloeding	Gemeente	Verkeersonveiligheid	Uitvoering verkeerseducatie en communicatie projecten (75% subsidie)	Continu	Gemeente	€ 44
V.3	Gedrags-beïn.	Gemeente	Verkeersonveiligheid	Handhaving	Continu	Gemeente	100 uur
V.4	Gedrags-beïn.	Gemeente	Verkeersonveiligheid	De scholen zijn weer begonnen	Continu	Gemeente	20 uur
V.5	Gedrags-beïn.	Gemeente	Verkeersonveiligheid	Verkeersoverleg met Politie	Continu	Gemeente	200 uur
V.6	Gedrags-beïn.	Gemeente	Verkeersonveiligheid	Herinrichting	Continu	Gemeente	In werk
V.7	Gedrags-beïn.	Gemeente	Verkeersonveiligheid	Snelheidsindicatie- borden	Continu	Gemeente	30 uur
V.8	Auto	Gemeente	Onveilige infra	Ongevallenanalyse	continu	Gemeente	50 uur
V.9	Alle modaliteiten	Gemeente	Verkeersonveiligheid	Op basis van ongevallenanalyse reconstructie	continu	Gemeente	€ nieuw beleid
V.9	Gedrags-beïn.	Gemeente	Verkeersonveiligheid	SchoolVervoersPlan	2012	Gemeente	100 uur
V.10	Gedrags-beïn.	Gemeente	Verkeersonveiligheid	Herinrichting schoolomgeving (let op locatiebeleid)	2012- 2015	Gemeente	€ 20
V.11	Fiets	Gemeente	Onveilige infra en missing links	Fietsbeleidsplan	2013	Gemeente	400 uur
V.11	Fiets	Gemeente	Onveilige infra en missing links	Verbeteren/aanleg infrastructuur	2013- 2015	Gemeente	€ nieuw beleid

Tabel 6.2; projecten ten aanzien van Veiligheid

Leefbaarheid

Nr.	Type maatregel	Locatie	Probleem	Oplossing	Fasering 2012-na 2022	Trekker	Kosten Uren/€
L.1	Landbouw en goederen- vervoer	Centrum	Hinder en overlast door vrachtverkeer	Bevoorraders- route in Centrumplan	2013	Gemeente	60 uur
L.2	Auto	Stroom Esch	Leefbaarheid (doorgaand verkeer)	Herinrichten huidige N743 tot buurtontsluitings- weg	2020- 2025	Gemeente	€ 400 (+/- 40%)
L.3	Auto	Bornsche Maten	Leefbaarheid (doorgaand verkeer)	Verwijderen N743	2020- 2025	Gemeente	In werk
L.4	Auto	Zenderen	Leefbaarheid (doorgaand verkeer)	Herinrichten huidige N743 tot erftoegangsweg 30 km/uur	2020- 2025	Gemeente	€ 400 (+/- 40%)

Tabel 6.3; projecten ten aanzien van Leefbaarheid

Combinatie Bereikbaarheid/Veiligheid/Leefbaarheid

Nr.	Type maatregel	Locatie	Probleem	Oplossing	Fasering 2012-na 2022	Trekker	Kosten Uren/€
BL.1	Parkeren	Gemeente	Parkeeroverlast	Opstellen Parkeerbeleid gezamenlijk met burgers	2012-2013	Gemeente	400 uur
BL.2	Parkeren	Gemeente	Parkeeroverlast	Uitvoering parkeerbeleid (centrumplan)	2013-2015	Gemeente	€ nieuw beleid
BVL.1	Voetgangers	Weerselosestraat en Europastraat	Oversteekbaarheid	Uitvoeren van maatregelen o.b.v. onderzoek	2013-2015	Gemeente	€ nieuw beleid
BVL.2	Auto	Gemeente	Doorgaand verkeer	Onderzoek N743 door Zenderen	2013	Provincie Overijssel	100 uur
BVL.3	Auto	Gemeente	Barrière spoor	Afhankelijk van vervolg onderzoek en keuze raad ongelijkvloerse kruisingen of Aanleg verdiept spoor	2015-2020 2020-2030	Gemeente	€ 15.000 per tunnel (+/- 40%) € 100.000 (+/- 40%) verdiept spoor
VL.1	Auto	Nieuwe Kerkstraat	Inrichting voldoet niet aan duurzaam veilige inrichting (Centrumplan, 25% subsidie)	Onderhoud i.c.m. Herinrichting en afkoppelen	2012	Gemeente	€ 210
VL.2	Auto	Grotestraat noord	Inrichting voldoet niet aan duurzaam veilige inrichting (Centrumplan, 25% subsidie)	Onderhoud i.c.m. Herinrichting en afkoppelen	2013	Gemeente	€ 350
VL.3	Auto	Stationsstraat	Inrichting voldoet niet aan duurzaam veilige inrichting (Centrumplan, 25% subsidie)	Onderhoud i.c.m. Herinrichting en afkoppelen	2013	Gemeente	€ 320
VL.4	Auto	Deldensestraat	Inrichting voldoet niet aan duurzaam veilige inrichting (25% subsidie)	Onderhoud i.c.m. Herinrichting en afkoppelen	2014	Gemeente	€ 350
VL.5	Auto	Verblijfsgebieden	Inrichting voldoet niet aan duurzaam veilige inrichting (25% subsidie)	Inrichten verblijfsgebieden als duurzaam veilig	2014-2015	Gemeente	€ 220

Tabel 6.4; projecten ten aanzien van Bereikbaarheid, Veiligheid en Leefbaarheid

Bijlagen

- Bijlage A1: Beschouwingen Scenario studie Borne**
- Bijlage AII: Verdiepingsslag Westelijke Randweg Borne**
- Bijlage B: Value Engineering Borne (VE)**
- Bijlage C: Regionale Wegenvisie Twente**
- Bijlage D: MIRT verkenning A1-zone naar de Twentse Bereikbaarheid**
- Bijlage E: PHS en Goederenvervoer**
- Bijlage F: Trends in Borne**
- Bijlage G: Projecten uit IVP uitgevoerd**
- Bijlage H: Ontwikkelingen Inwoners, Autobezit en Autogebruik**
- Bijlage I: Ongevallenstatistieken voor Borne 2005-2009**
- Bijlage J: Intensiteiten Regionaal Verkeersmodel 2008, 2020 en 2020 Regio**

Bijlage A: Beschouwingen Scenario studie Borne (2010/2011)

De gemeente Borne is bezig met het opstellen van een structuurvisie en wenst op basis van deze scenariostudie een keuze te kunnen maken voor een scenario wat betreft de hoofdinfrastructuur. In dit hoofdstuk wordt aan de hand van een aantal beschouwingen een handvat geboden om deze keuze(s) te kunnen maken.

In deze studie zijn de scenario's uitgebreid gescoord op een groot aantal aspecten. Dit geeft goed inzicht in de werking en in de negatieve en positieve effecten van de scenario's. Het optellen van scores is methodisch niet juist en wordt dan ook niet gedaan. Afhankelijk van de belangrijkheid van de verschillende aspecten kan een keuze voor een scenario gemaakt worden. Dit maakt het keuzeproces ingewikkeld aangezien de stakeholders verschillende belangen hebben en bepaalde aspecten belangrijker vinden dan andere. De betrokken stakeholders bij deze keuze zijn de gemeente Borne de provincie Overijssel (wegbeheerder N743) en Regio Twente, waarin onder andere vertegenwoordigd de gemeenten Almelo en Hengelo.

De gemeente Borne heeft in verschillende beleidsdocumenten opgenomen dat het achterliggende doel van de aanleg van de randwegen (zuidelijk- en westelijke randweg) is:

- Het doorgaande verkeer om Borne heen te leiden, en;
- de barrière tussen de 'Bornsche Maten' en de kern van Borne te slechten.

Met de knip in de N743 wordt het eerste en het tweede doel al voor een groot deel bereikt. De knip is onderdeel van scenario's 1, 2a en 2b. Bij scenario's 2a en 2b wordt het doorgaande verkeer daadwerkelijk om de kern heengeleid. Bij scenario's 1, 2a en 2b rijdt er wel meer lokaal verkeer (intern- en extern verkeer) langs het centrum van Borne. Met aanvullende verkeerscirculatie maatregelen kan dit verkeer gestuurd/omgeleid worden. Bij scenario 3a en 3b wordt de barrière tussen Borne en de 'Bornsche Maten' slechts deels geslecht. De barrière blijft aangezien de N743 blijft liggen op de huidige plek tussen beide woongebieden. Door een (half) verdiepte ligging met traversen voor het langzaam verkeer (scenario 3a en 3b) is de oversteekbaarheid van de N743 wel voldoende. Geconcludeerd kan worden dat scenario 3c met gelijkvloerse oversteken van de N743 in de configuratie met geluidschermen en gelijkvloerse oversteken voor het langzaam verkeer niet voldoet aan beide doelstellingen.

De provincie Overijssel en Regio Twente zijn voornamelijk gebaat bij een robuust direct wegennet waarbij met name natuur en landschap zo min mogelijk wordt aangetast (zie ook Omgevingsvisie). Vanuit dit gezichtspunt bezien voldoet scenario 3a. De N743 is ruimtelijk optimaal ingepast en de barrièrewerking is deels weggenomen door de diverse brede langzaam verkeer traversen over de open tunnelbak van de N743. De ruimtelijke kwaliteit van scenario's 3b en 3c ter hoogte van de N743 is matig vanwege de aanwezigheid van geluidsschermen. Scenario 1 (opgevaardeerd) 2a en 2b voldoen qua direct- en robuustheid, maar hebben impact op landschap- en cultuurhistorie aan de westkant van Borne. Scenario 2b is zelfs gelegen op de rand van de 'Zendersche Esch'. Scenario 1 is minder robuust en direct vanwege het slingerende tracé. Indien dit kan worden verbeterd zal de robuustheid en directheid toenemen en scoort deze qua landschap gunstig.

Opwaarderen Molenkamroute met een knip in N743 (scenario 1) biedt zonder verdere tracé aanpassing onvoldoende probleem oplossend vermogen

Scenario 1 waarbij de huidige route wordt opgevaardeerd en de N743 wordt geknipt dan is de oost-west verbinding door/langs Borne niet meer volwaardig. Indien het "slingerende" tracé meer vloeiend wordt aangelegd, inclusief voldoende robuuste kruispunten en spoortunnel, kan scenario 1 toch als een directe verbinding en een volwaardig alternatief voor de N743 gelden.

Oplossend vermogen van een nieuwe westelijke randweg (scenario 2) is het grootst

De scenario's met een westelijke randweg bieden het meeste oplossende vermogen. Het oplossend vermogen bestaat uit het opheffen van de barrièrewerking tussen Borne en Bornsche Maten, het weren van doorgaand verkeer door Borne en het bieden van een directe volwaardige oost-westverbindingen.

Scenario 3a biedt de meeste ruimtelijke kwaliteit

Aangezien de N743 verdiept wordt aangelegd bij scenario 3a, wordt de N743 ruimtelijk goed ingepast. Vanwege geluidschermen bij 3b en 3c scoren deze scenario's juist niet goed aangezien de N743 (zonder ontheffingen van de voorkeursgrenswaarde van geluid) niet goed ruimtelijk kan worden ingepast. Bij 3b staan de schermen dicht bij de huizen en bij scenario 3c bieden de gelijkvloerse oversteken, in combinatie met de geluidschermen, geen ruimtelijke kwaliteit. De westelijke randweg scenario's (2a en 2b) hebben impact op landschap en ecologie aan de westkant van Borne en tasten de Groene Poort aan.

Ruimtelijke inpassing westelijke randweg (scenario 2) biedt kansen

Scenario 2b, en in minder mate scenario 2a, biedt mogelijkheden voor een ruimtelijk goed ingepaste stadsrandzone aan de westzijde van Borne.

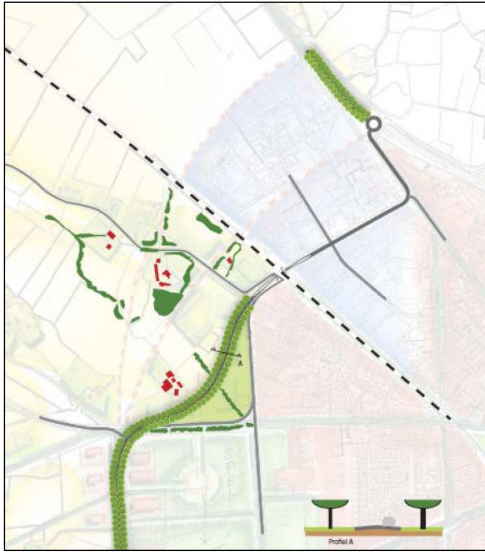
Scenario 3c vergt lage investeringen

In vergelijking met scenario 2a, 2b, 3a en 3b is scenario 3c kostentechnisch interessant. Ten opzichte van scenario 3b en 2b zijn de investeringskosten (exclusief BTW) ongeveer € 10 mio lager.

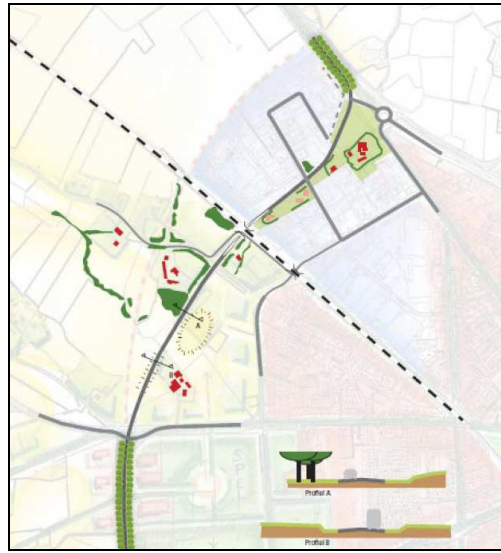
Op naar scenario 2b door werk-met-werk te maken

Kortom: met een goede ruimtelijke inpassing lijkt scenario 2b de meeste voordelen op te leveren voor de gemeente Borne, de provincie Overijssel en Regio Twente. Benadrukt wordt dat scenario 2b voldoet aan het achterliggende doel van de randwegen (slechten barrière N743 en verkeer rond Borne leiden) en dat door werk-met-werk te maken hier naar toe gewerkt kan worden. Een tunnel onder het spoor in de westelijke route langs/door Borne is onderdeel van alle scenario's. In het kader van het programma hoogfrequent spoor (PHS) wordt er gestudeerd op het ondertunnelen van een spoorwegovergang in Borne. Borne heeft in totaal 5 spoorwegovergangen en er zijn dus meerdere mogelijkheden. Bij keuze voor de tunnellocatie uit scenario 2b kan werk-met-werk gemaakt worden. Indien er gekozen wordt een tunnel voor gemotoriseerd verkeer in de Azelosestraat aan te leggen, dan wordt het nemen van besluit om een tunnel onder het spoor westelijke hiervan (als onderdeel van scenario 2a of 2b) op de lange baan geschoven. Dit heeft weer tot gevolg dat de N743 op korte termijn niet geknipt wordt en dat de barrière tussen de Bornsche Maten en de kern van Borne niet geslecht wordt. PHS biedt Borne de kans toe te werken naar scenario 2b.

De bovengenoemde scenario's zijn in kaartbeeld op de volgende pagina's weergegeven.

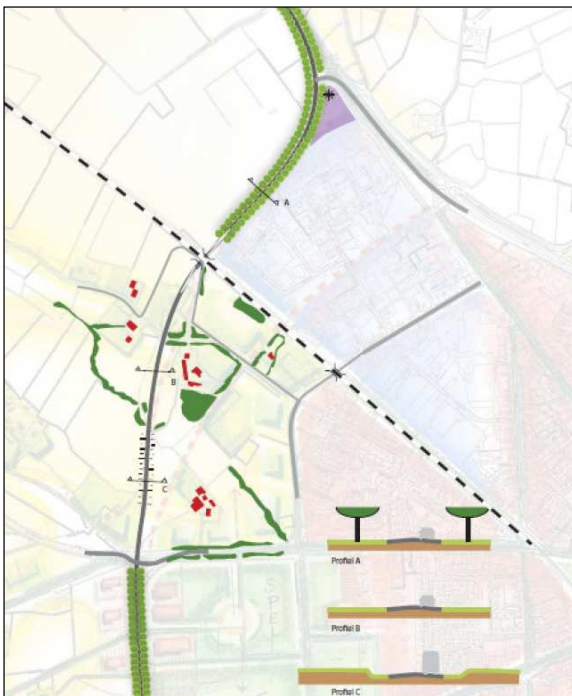


Scenario 2a uit de scenariostudie.



Figuur 1: Scenario 1 uit de scenariostudie.

Figuur 2:



Figuur 3: Scenario 2b uit de scenariostudie.



Figuur 4: Scenario 3a uit de scenariostudie.



Figuur 5: Scenario 3b uit de scenariostudie.



Figuur 6: Scenario 3c uit de scenariostudie.

Bijlage All: Westelijke Randweg Borne (verkenning van varianten)

Het doel van dit onderzoek is het op hoofdlijnen uitwerken en beoordelen van tracéalternatieven voor de Westelijke Randweg. De centrale vraag in deze studie is hoe de verkeersstromen tussen de N 743 en de aansluiting Borne-West op de A35/A1 en de Rondweg (N 743) afgewikkeld kunnen worden en wat de omgevingseffecten van een westelijke randweg zijn. De wegenvisie van Regio Twente is hierbij betrokken.

Detailniveau

In het onderzoek zijn vijf varianten onderzocht. De varianten onderscheiden zich ten aanzien van de ligging van de Westelijke Randweg. Daarbij is de ligging op hoofdlijnen bepaald door het wel of niet:

- gebruik maken van de huidige infrastructuur (route Oonksweg-Hosbakkeweg);
- doorkruisen van bedrijventerrein Molenkamp;
- afsnijden van de Zendersche Esch;
- realiseren van een randweg direct langs Zenderen;
- realiseren van een randweg op grotere afstand van Zenderen.

Uitgangspunten voor tracéontwerp

Uit de inventarisatie kunnen de volgende conclusies worden getrokken en de daaruit voortvloeiende uitgangspunten voor het tracéontwerp worden bepaald:

- De bochtstralen in de Hosbakkeweg voldoen niet aan de minimumeisen voor een 80 km/h weg. Bij opwaardering tot een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/h dient de loop van het tracé aangepast te worden.
- De spoorbomen zijn in de huidige situatie vaak gesloten. In de toekomst, als meer goederenvervoer via het spoor gaat, kan dit problemen veroorzaken. De gemeente Borne heeft het voornemen om een tunnel aan te leggen in het westelijke deel van Borne.
- Het gebied tussen Zenderen en Borne is erg afwisselend qua natuur. Hierdoor is het een belangrijk uitloop gebied voor zowel inwoners van Borne, Hengelo, Zenderen als Almelo. De bestaande uitloop- en verbindingroutes richting het gebied dienen zo veel mogelijk in tact te worden gelaten.
- In het project gebied bevinden zich waardevolle cultuurhistorische essen met aan de randen daarvan een groot aantal oude boerderijen. In deze gebieden liggen de archeologische verwachtingswaarden tevens erg hoog. Deze gebieden dienen zo veel mogelijk onaangetast te blijven.
- De Azelerbeek vormt een belangrijk landschappelijk element in het gebied. Met de opwaardering tot ecologische verbindingzone neemt de ecologische functie van de Azelerbeek verder toe. De plannen voor de ecologische opwaardering dienen als randvoorwaarde voor het ontwerp van de Westelijke Randweg.
- In het gebied zijn in het verleden diverse beschermde planten, vogels, grondgebonden zoogdieren en vissoorten waargenomen. Bij het ontwerp van de Westelijke Randweg dient hier zoveel mogelijk rekening mee te worden gehouden.
- De plannen voor de Westelijke Randweg moeten in geval van een doorkruising van het bedrijventerrein Molenkamp goed afgestemd worden op de planvorming met betrekking tot de revitalisering van het bedrijventerrein. Vrijkomende ruimtes als gevolg van de Westelijke Randweg dienen conform de nog vast te stellen stedenbouwkundige visie op het bedrijventerrein ingevuld te worden.

KADERS EN UITGANGSPUNTEN

Hieronder worden de kaders en uitgangspunten weergegeven die gelden voor het tracé en ontwerp van de Westelijke Randweg en de aansluitende infrastructuur. Deze kaders zijn ingegeven door:

- het lokale, regionale en provinciale beleid;
- de gewenste verkeerskundige functionaliteit van de Westelijke Randweg. Hierbij spelen de kwaliteitseisen die de verschillende wegbeheerders (Rijkswaterstaat, provincie Overijssel, gemeente Borne, gemeente Almelo, gemeente Hengelo) stellen aan de route tussen de A35/A1 en de Rondweg een belangrijke rol. Voornaam punt hierbij is dat de nieuwe randweg de functie van de huidige Rondweg (N 743) als onderdeel van het regionaal wegennet moet overnemen;
- de ruimtelijke kenmerken, kwaliteiten en kansen binnen het projectgebied. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt naar het landschap buiten de bebouwde kommen van Zenderen en Borne en het stedelijke gebied langs de bestaande Oonksweg en op bedrijventerrein Molenkamp;

- de beschikbare financiële middelen voor realisatie van de Westelijke Randweg;
- de diverse belangen van lokale stakeholders.

Beleid

Gemeentelijk verkeersbeleid

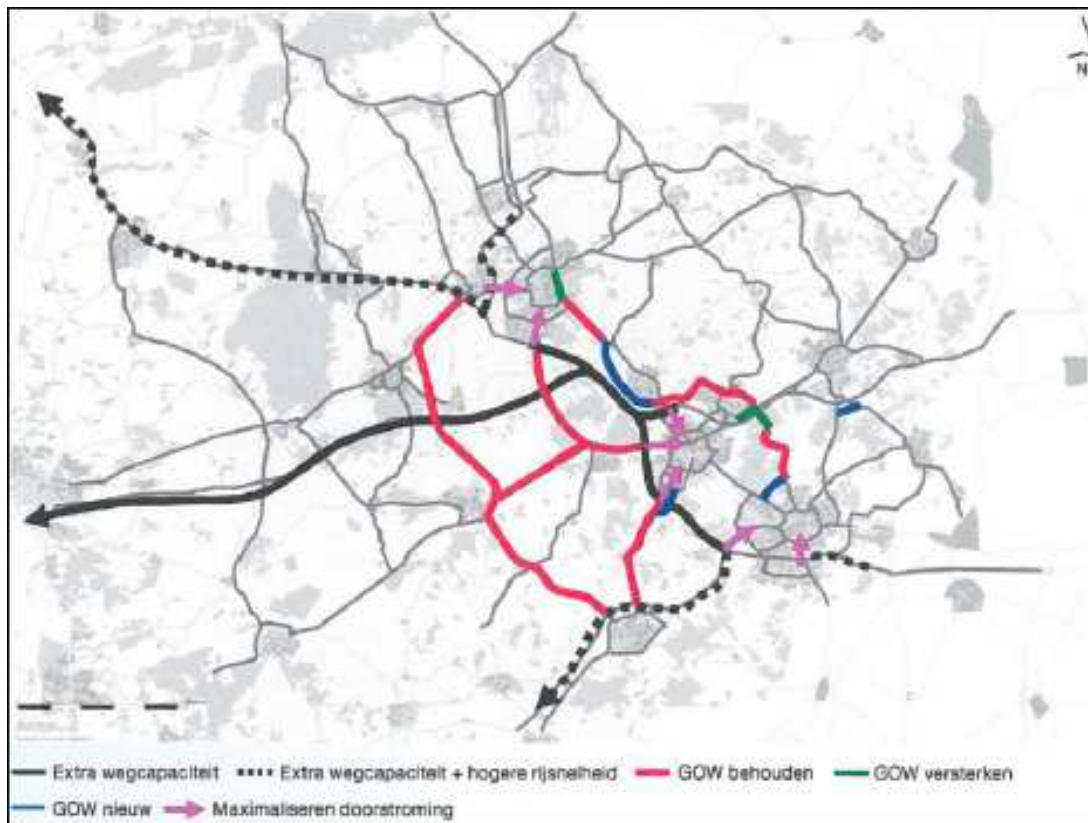
De Westelijke Randweg maakt deel uit van diverse verkeersbeleidsplannen. In het IVP (Integraal Verkeersplan Borne) is de wens voor een knip in de Rondweg (N 743) in combinatie met de Westelijke Randweg opgenomen. Ook in de 'concept-mobiliteitsvisie' en de 'concept-structuurvisie Borne 2010-2030' (zie figuur 1.1) is de Westelijke Randweg opgenomen, evenals een rondweg om Zenderen.

Regionaal verkeersbeleid

In de wegevisie Twente is een totale randwegenstructuur rondom Borne en Zenderen opgenomen als nieuw aan te leggen gebiedsontsluitingsweg (zie figuur 3.1). Daarbij is tevens de voorkeur uitgesproken voor een tracé gebundeld met de A1 en A35 zodat de 'De Groene Poort' optimaal tot zijn recht komt.

Provinciaal verkeersbeleid

De omgevingsvisie van de provincie Overijssel voorziet niet in een randweg. De omgevingsvisie schrijft voor dat rond- of randwegen alleen aangelegd worden als deze van provinciaal belang zijn. Dit betekent dat er aantoonbare knelpunten ten aanzien van de leefbaarheid en veiligheid moeten zijn die lokaal niet op te lossen zijn, of dat er een capaciteitsknelpunt is op bovenlokaal niveau. Vanuit provinciaal oogpunt wordt de N 347 door Borne en Zenderen niet als knelpunt beschouwd en is er dus ook geen noodzaak voor aanleg van een randweg. Ten aanzien van de inpassing van nieuwe randwegen schrijft de provinciale omgevingsvisie voor dat deze het leefmilieu moeten versterken en uitgevoerd moeten worden conform de bestaande gebiedskenmerken. Daarnaast beschrijft het provinciaal beleid dat in de planvorming van rondwegen de ruimtelijke kwaliteit versterkt dient te worden, in het bijzonder in hun relatie tot stads- en dorpsranden. Tevens heeft de provincie de wens om de groenblauwe structuren zoveel mogelijk te versterken. Daarvoor biedt het project 'De Groene Poort' tussen Almelo en Borne kansen als kwaliteitsimpuls en tegenhanger van de nieuwe stedelijke gebieden.



Figuur 3.1: Wegevisie Regio Twente (zie ook bijlage C van de mobiliteitsvisie)

STRUCTUUR EN KWALITEITSEISEN

Structuur

Uitgangspunt voor deze studie is dat de Rondweg (N 743) wordt geknipt ter hoogte van de Bornsche Maten. De Westelijke Randweg moet in samenhang met de Zuidelijke Randweg de functie van de huidige Rondweg overnemen. Dit heeft tot gevolg dat de Westelijke- en Zuidelijk Randweg:

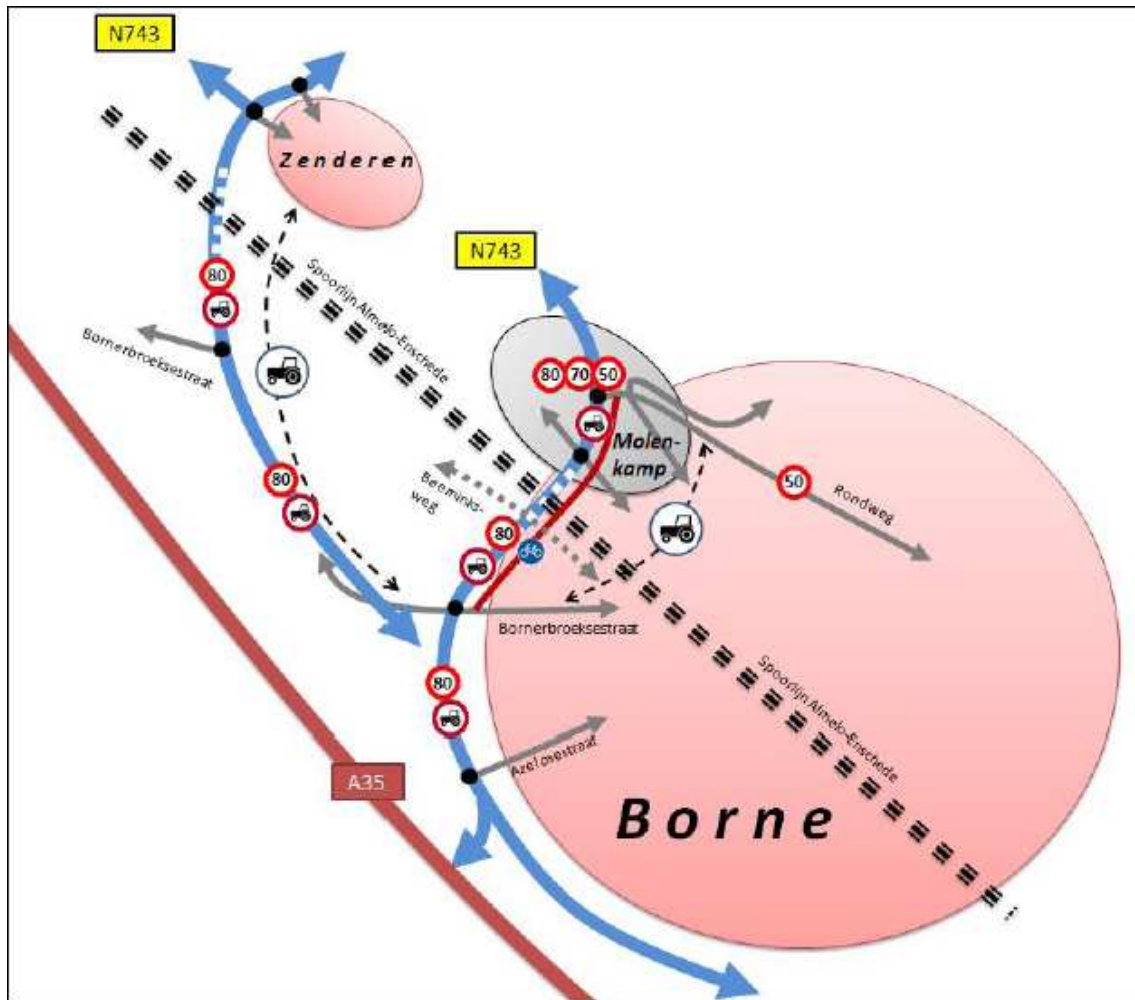
- onderdelen worden van het regionaal hoofdwegenet;
- de vervangende route vormen in het regionaal hoofdwegenet en onderdeel zijn van de Regiocorridor A1/A35. Ze hebben daarmee dus een verbindende functie tussen Almelo en Hengelo samen met de A1/A35. Deze twee parallelle routes tussen Almelo en Hengelo moet bijdragen aan een robuust regionaal wegenet;
- onderdeel uit maken van de uitwijkroute tussen Hengelo en Borne in geval van calamiteiten op de A1/A35.

Hieruit vloeien enkele harde uitgangspunten voor het tracé, welke in de volgende paragrafen zijn benoemd.

Kwaliteitseisen Westelijke Randweg

Na uitvoering van een knip in de Rondweg moet de nieuwe route via de randwegen als van nature gevolgd worden op de regionale verbinding tussen Almelo/Albergen en Hengelo. Hierdoor blijven alternatieve lokale routes via Bornsche Maten en de kern van Borne ontlast van doorgaand regionaal verkeer en wordt de regionale route via de Nijreessingel en A35 zo weinig mogelijk extra belast. Als onderdeel van het regionale wegenet zijn de belangrijkste kwaliteitseisen voor de Westelijke Randweg:

- Inrichting als gebiedsontsluitingsweg met een zo hoog mogelijk maximumsnelheid van 80 km/u buiten de bebouwde kom en 70 km/h binnen de bebouwde kom (indien niet inpasbaar 50 km/h) volgens de richtlijnen van het CROW11 en het beleid van Regio Twente. Hierbij is het uitgangspunt dat zo veel mogelijk de hoogst haalbare snelheid wordt toegepast tenzij dit door redenen van verkeersveiligheid en/of fysieke inpasbaarheid niet mogelijk is. Binnen de bebouwde kom is daarom nadrukkelijk een voorkeur voor 70 km/h.
- Een zo direct mogelijke verbinding tussen de aansluiting Borne-West en Rondweg N 743 met een vloeiend verloop van tracé. Vooral vanuit de richting Almelo is een vloeiende lijn richting de aansluiting Borne-West gewenst zodat verkeer vanuit het noordwesten richting de Westelijke Randweg geleid wordt en de route via de Bornsche Maten een onlogisch en onaantrekkelijk alternatief wordt.
- Voldoende capaciteit en vlot te berijden door het aantal aansluitingen zo beperkt mogelijk te houden. Alleen directe aansluitingen op de kruisende gebiedsontsluitingswegen en indien noodzakelijk een afzonderlijke aansluiting voor bedrijventerrein Molenkamp. Daarmee ontstaan kruispunten met de:
 - N 743 (Hoofdstraat – Rondweg)
 - N 744 (Albergerweg)
 - Prins Bernhardlaan (en huidige Rondweg en Stroom Eschlaan)
 - Aansluiting bedrijventerrein Molenkamp
 - Bornerbroeksestraat
 - Azelosestraat
 - Zuidelijke Randweg/De Kluft
- Niet toegankelijk voor landbouwverkeer zodat de kwaliteit van de doorstroming en verkeersveiligheid op peil blijft. Landbouwverkeer dient het spoor te kruisen via de Esweg, Het Hag, Braamhaarstraat of binnen de bebouwde kom van Borne via de Bornerbroeksestraat. Een alternatief is een nieuwe spoortunnel met parallelrijbaan voor landbouwverkeer, maar vanwege de hoge kosten is dit alternatief niet reëel.
- De rijbaan is niet toegankelijk voor (brom)fietzers, alleen vrijliggende fietsvoorzieningen toepasbaar.



Figuur 3.2: Structuur en kwaliteitseisen Westelijke Randweg

Ruimtelijke kwaliteit

In de Omgevingsvisie Overijssel zijn de volgende ontwikkelingsperspectieven gesteld:

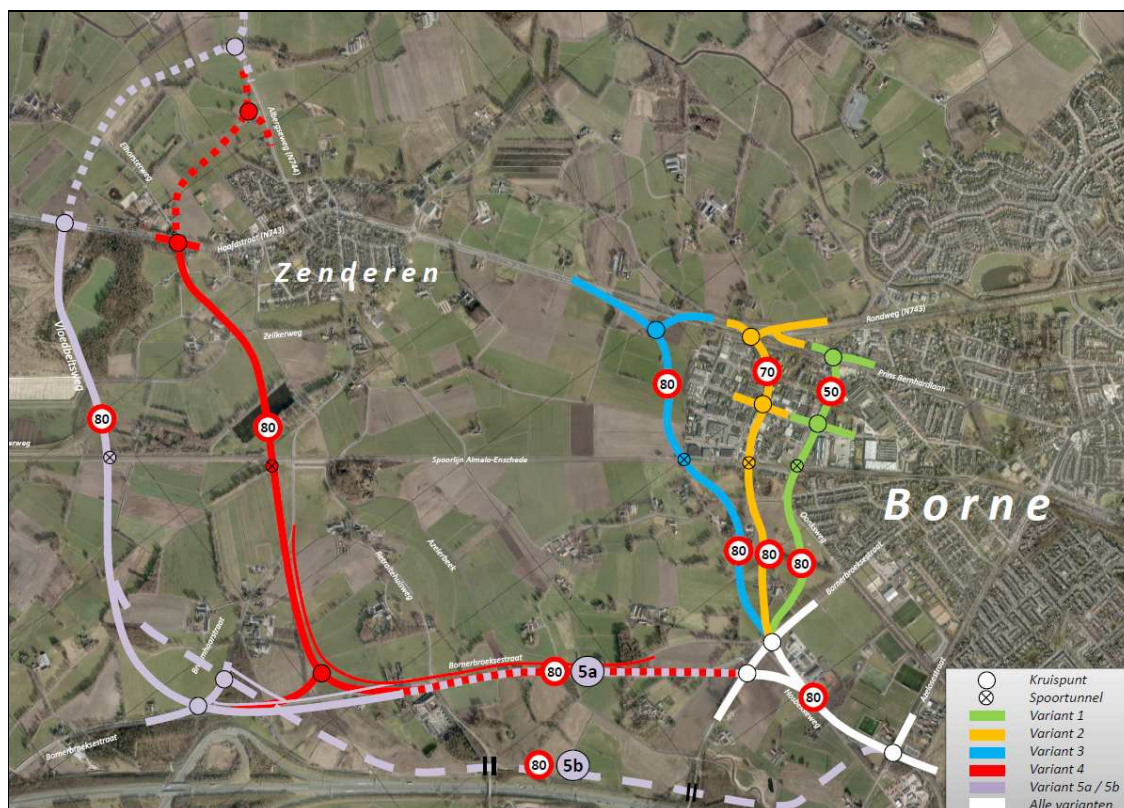
- 'hoofdinfrastructuur: vlot en veilig';
- prioriteit bij veiligheid en doorstroming;
- nadruk op kwaliteitsimpuls 'contrast tussen dynamische en luwe gebieden versterken';
- beperken aansluitingen op hoofdinfrastructuur;
- beperken lichthinder langs provinciale wegen.

Op provinciaal schaalniveau heeft de provincie Overijssel zeven ruimtelijke kwaliteitsambities geformuleerd die de koers bepalen van de provinciale sturing op kwaliteit. Deze kwaliteitsambities hebben hun vertrekpunt in de lagen van de gebiedskenmerken en de beleidsambities vormen een uitgangspunt voor het ontwerp van de Westelijke Randweg.

Varianten op hoofdlijnen

Op basis van de in het vorige hoofdstuk beschreven kaders- en uitgangspunten zijn een vijftal varianten ontwikkeld voor het tracé van de Westelijke Randweg. In onderstaande figuur zijn de varianten schematisch op hoofdlijnen weergegeven:

- variant 1: Tracé Oonksweg – Prins Bernhardlaan;
- variant 2: Tracé door Molenkamp;
- variant 3: Tracé ten westen van Molenkamp;
- variant 4: Tracé krap langs westzijde van Zenderen;
- variant 5a: Tracé over Bornerbroeksestraat en ruim langs westzijde van Zenderen.
- Variant 5b: Tracé langs snelweg en ruim langs westzijde van Zenderen



Figuur 4.1: Overzichtskaart varianten

Per tracédeel kennen de alternatieven de volgende kenmerken;

Tracédeel Rondweg (N 743) – spoortunnel

De varianten 1 en 2 doorkruisen bedrijventerrein Molenkamp. Variant 1 doet dit door zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande infrastructuur op de Oonksweg en Prins Bernhardlaan. In variant 2 ligt het tracé midden op het westelijke gedeelte van bedrijventerrein Molenkamp en sluit het tracé direct aan op de Rondweg. Variant 3 gaat buitenom het bedrijventerreinen en heeft geen directe aansluiting op het bedrijventerrein. In de varianten 1 t/m 3 sluit het tracé in een vloeiende boog (conform de kwaliteitseisen uit paragraaf 3.3.2) aan op de Rondweg. In variant 4 loopt de randweg direct ten westen rondom Zenderen, terwijl het tracé in variant 5 op grotere afstand ligt. Het tracé loopt vervolgens in zuidelijke richting zodat deze niet direct achter de zuidelijke woningen van Zenderen loopt, en de Zendersche Esch niet doorkruist.

Tracédeel spoortunnel – Bornerbroeksestraat

In alle alternatieven wordt de spoorlijn Almelo – Hengelo ondertunnelt in de toekomstige situatie. Vanaf de spoortunnel loopt het tracé in de varianten 1 t/m 3 zoveel mogelijk parallel aan de route Oonksweg-Bornerbroeksestraat waarbij de boog tussen de Bornerbroeksestraat en Oonksweg aanzienlijk ruimer wordt vormgegeven zodat deze met 80 km/h bereden kan worden. In de varianten 4 en 5 maakt het tracé vanaf de spoortunnel een boog richting de Bornerbroeksestraat. Via het huidige tracé van de Bornerbroeksestraat sluit

de randweg aan op de Hosbekkeweg. Een eventueel (duurder) tracé pal langs de A35 is niet in dit onderzoek betrokken. Mocht variant 4 of 5 uiteindelijk gekozen worden dan zal deze variant nader onderzocht worden.

Tracédeel Bornerbroeksestraat – A35/A1

In alle alternatieven is het ontwerp voor dit tracédeel gelijk. Het tracé volgt in grote lijnen het huidige tracé van de Hosbekkeweg en de Kluft. De bestaande krappe bogen net ten noorden van de aansluiting met de Azelosestraat worden daarbij in alle alternatieven verruimd zodat dit wegdeel een ontwerpsnelheid van 80 km/h krijgt.

EFFECTBEOORDELING ALTERNATIEVEN

Waardering

In dit hoofdstuk zijn de effecten van de varianten op diverse thema's beschreven en beoordeeld. Per thema zijn meerdere beoordelingscriteria mogelijk. Per thema en criterium worden voor de beoordeling van de varianten verschillende bronnen en methoden toegepast, zowel kwalitatief (bijvoorbeeld de beschrijving van landschappelijke kwaliteiten) als kwantitatief (bijvoorbeeld met behulp van rekenmodellen). De beoordeling per criterium is inzichtelijk door 1, 2 of 3 sterren toe te kennen, waarbij de best scorende variant 3 sterren krijgt toebedeeld. De varianten zijn daarmee ten opzichte van elkaar beoordeeld.

Beoordelingskader

Voor de effectbeschrijving en -beoordeling van de varianten is uitgegaan van een algemeen beoordelingskader waarin diverse thema's en criteria zijn opgenomen. Zie voor een overzicht van de criteria onderstaande tabel 5.1. Vooraf is per criterium uitgewerkt wanneer er sprake is van welke score. Vervolgens zijn per criterium alle varianten beoordeeld en gewaardeerd. Per criterium is in een korte beschrijving weergegeven waarom deze waardering zo is toegekend. Tenslotte is per thema een totaalwaardering opgenomen op basis van expert-judgement.

Thema	Criterium
Verkeersveiligheid en oversteekbaarheid	Aantal erfaansluitingen
	Aantal kruispunten
	Helderheid en logica wegenstructuur
	Kwaliteit van de doorgaande verbinding volgens de ontwerprichtlijnen duurzaam veilig
	Kwaliteit fietsroutes
Verkeersstructuur	Verkeersaantrekkende werking Westelijke Randweg, oplossend vermogen verkeersproblematiek Zenderen, ontlasting GOW's Borne-West, ontstaan van sluipverkeer
Bereikbaarheid en kwaliteit	Reistijd Almelo – aansluiting Borne-West
	Bereikbaarheid aanliggende bestemmingen
	Aantasting of wijziging van het netwerk voor het utilitaire netwerk voor fiets- en wandelverkeer
Robuustheid	Restcapaciteit hoofdwegenstructuur
	Kwaliteit calamiteitenroute
Leefbaarheid	Luchtkwaliteit
	Geluid
	Sociale functies
	Sociale cohesie
	Woongenot
Economie	Bereikbaarheid bedrijven
	Functioneren Molenkamp als één bedrijventerrein
	Aantrekkelijkheid Molenkamp als vestigingslocatie
	Passanten voor ondernemers in Zenderen
Landschap en cultuurhistorie	Landschappelijke en cultuurhistorische waarden/patronen
	Landschapselementen

Tabel 5.1; overzicht van de criteria (1/2)

Archeologie	Aantasting van gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde
	Aantasting van gebieden met een lage archeologische verwachtingswaarde
Flora en fauna	Aantasting flora
	Aantasting fauna
Ecologische hoofdstructuur	Aantasting ecologische hoofdstructuur
Bodem en water	Bodemkwaliteit
	Zetting
	Grondwater
	Kwel en infiltratie
	Doorsnijding beeksystemen en oppervlaktewaliteit
	Verandering in gebiedsafvoer en waterberging
Procedures	Grondverwerving
	Herziening bestemmingsplan en andere procedures
	M.e.r.-procedure
Draagvlak	Draagvlak bewoners Zenderen
	Draagvlak bewoners 't Oldhof / Prins Bernhardlaan
	Draagvlak bewoners Borsche Maten
	Draagvlak ondernemers/bewoners bedrijventerrein Molenkamp
Kosten	Investeringskosten
Realisatie	Periode van aanleg

Tabel 5.1; overzicht van de criteria (2/2)

De beoordeling van bovenstaande thema's zijn in de rapportage in zijn geheel uitgewerkt.

CONCLUSIES EN AFWEGING

Op basis van behandelde beoordeling zijn de beoordelingsresultaten in tabel 6.1 samengevat en onderverdeeld naar de categorieën 'people', 'planet' en 'profit'. De beoordelingstabel maakt duidelijk dat er geen enkele variant is welke vanuit (nagenoeg) alle beoordelingsthema's de voorkeur heeft.

	Thema	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
People	Leefbaarheid	*	**	**	**	***
	Verkeersveiligheid	*	*	**	***	***
	Totaalscore People	*	*	**	***	***
Planet	Landschap en cultuurhistorie	***	**	*	*	*
	Archeologie	***	***	*	**	**
	Flora en fauna	***	**	**	*	*
	EHS	***	***	***	**	**
	Bodem en water	***	***	**	*	*
	Totaalscore Planet	***	***	*	*	*
Profit	Verkeersstructuur	*	**	**	***	***
	Bereikbaarheid	*	*	**	***	***
	Robuustheid	*	**	**	***	***
	Economie	*	*	***	**	**
	Periode van realisatie	**	**	***	*	*
	Kosten	**	**	***	*	*
	Procedures	**	**	**	**	*
	Totaalscore Profit	*	**	***	***	**

Tabel 6.1: samenvatting beoordelingsresultaten

- Varianten die goed ten aanzien van 'people' en 'profit' scoren, scoren negatief binnen de categorie 'planet'. De varianten die goed beoordeeld zijn binnen de categorie 'planet' hebben daarentegen juist een duidelijk negatievere beoordeling binnen de categorieën 'People' en 'Profit'.
- Wanneer de voorkeur uitgaat naar een randweg rondom zowel Borne als Zenderen heeft variant 5 de voorkeur boven variant 4 vanwege de positieve effecten op de leefbaarheid in de kern van Zenderen en de beperkt hogere kosten. Daarmee valt variant 4 af in de afweging.
- Binnen elke afzonderlijke categorie is een voorkeursvariant aan te geven:
 - o Vanuit het menselijk oogpunt ('people') gezien heeft variant 5 de voorkeur vanwege de goede leefbaarheid en hoge verkeersveiligheid.
 - o Vanuit landschappelijk oogpunt ('planet') gaat de voorkeur uit naar variant 1 welke landschap, cultuurhistorie, natuur en milieu minimaal aantast.
 - o Variant 3 heeft vanuit economisch perspectief ('profit') de voorkeur vanwege de lage investeringskosten en de positieve economische effecten.
- De gemeente Borne is een goed bereikbare, gemoedelijke en zeer groene gemeente binnen het Twentse stedelijke netwerk. Deze kenmerkende Bornse kernkwaliteiten vormen de meest fundamentele issues bij de keuze voor een randwegtracé. Het coalitieakkoord 2010-2014 'De kracht van Borne' benadrukt deze thema's tevens en geeft de prioriteiten weer binnen de verschillende thema's:

Kosten / haalbaarheid

- *Het is helder dat het gemeentebestuur voor een forse krachtmeting staat omdat de economische crisis van grote invloed zal zijn op het werk wat ons te wachten staat.*

Verkeersstructuur

- *Bereikbaarheid en duurzaamheid zijn voor ons sleutelbegrippen.*
- *Het Integraal Verkeersplan (IVP) geeft aan hoe we Borne als ongedeelde kern willen behouden, met een goede infrastructuur en evenwicht tussen leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid. De randwegenstructuur is de belangrijkste drager van het verkeersplan.*
- *Naast goederenvervoer buiten de kern, gaan we een optimale oplossing zoeken tussen de aanleg van verdiept spoor en tunnels. Indien er een adequate oplossing is, zullen wij alles op alles zetten om daar middelen voor te vinden.*
- *Prioriteit: Spoor, N743 Borne, N743 Zenderen, realisatie Zuidelijke en Westelijke Randweg*

Landschap en cultuurhistorie

- *De coalitie van GB'90, CDA en PvdA wil werken aan een vitale samenleving..... waarbinnen de drie kernen in een mooie landelijke omgeving onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden.*
- *Bescherming van de landschappelijke waarde van het buitengebied en ons cultureel erfgoed verdient aandacht.*
- *Bereikbaarheid en duurzaamheid zijn voor ons sleutelbegrippen.*
- *Prioriteit: Verdere ontwikkeling van De Groene Poort en behoud van de groene waarden.*

Leefbaarheid

- *We voelen ons verantwoordelijk voor het prettig wonen, werken én leven in onze gemeente. Een leefbare en vooral veilige woonomgeving draagt bij aan het welzijn en het welbevinden van de inwoner.*

Economie

- *Flexibiliteit en inspelen op de vraag van ondernemers is van belang, zowel voor de uitgifte van kavels, als voor het creëren van werkgelegenheid.*
- *Prioriteit: Stimuleren van ondernemers en scheppen van aantrekkelijke randvoorwaarden.*

Uit: Coalitieakkoord 2010-2014 'De kracht van Borne'

- Conform het coalitieakkoord ligt de focus bij het maken van een keuze op:
 - o Een goede bereikbaarheid en leefbaarheid, en daarom:
 - een snelle realisatie van de Westelijk Randweg (waarvoor de kosten erg bepalend zijn);
 - een oplossing voor de N 743 in Zenderen;
 - een oplossing voor de problematiek op de spoorwegovergangen.
 - o Verdere ontwikkeling van De Groene Poort, en bescherming van landschap en cultuurhistorie.
 - o Versterking van de lokale economie.
- Het primaire doel van het onderzoek naar het tracé voor de Westelijke Randweg is het bepalen van een tracé dat het meest geschikt is om een knip in de rondweg op korte termijn mogelijk te maken. Het oplossen van de verkeersproblematiek in Zenderen en op de spoorwegovergangen in Borne zijn tevens belangrijke verkeersdoelen. De thema's Leefbaarheid, Landschap & Cultuurhistorie, Verkeersstructuur, Economie, Periode van realisatie en Kosten zijn conform het coalitieakkoord doorslaggevend in de eindafweging. In de tabel 6.2 zijn deze thema's in zwart weergegeven.

	Thema	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
People	Leefbaarheid	*	**	**	**	***
	Verkeersveiligheid	*	*	**	***	***
	Totaalscore People	*	*	**	***	***
Planet	Landschap en cultuurhistorie	***	**	*	*	*
	Archeologie	***	***	*	**	**
	Flora en fauna	***	**	**	*	*
	EHS	***	***	***	**	**
	Bodem en water	***	***	**	*	*
	Totaalscore Planet	***	***	*	*	*
Profit	Verkeersstructuur	*	**	**	***	***
	Bereikbaarheid	*	*	**	***	***
	Robuustheid	*	**	**	***	***
	Economie	*	*	***	**	**
	Periode van realisatie	**	**	***	*	*
	Kosten	**	**	***	*	*
	Procedures	**	**	**	**	*
	Totaalscore Profit	*	**	***	***	**

Tabel 6.2: Doorslaggevende beoordelingscriteria

Variant 1 scoort hoog op Landschap en cultuurhistorie, maar doorsnijdt de woon- en werk gebieden in de bebouwde kom en scoort daardoor slecht ten aanzien van Leefbaarheid en Economie. Ook scoort deze variant laag ten aanzien van de verkeersstructuur. Variant 1 valt daarmee af.

Ook variant 2 valt af: deze scoort vooral gemiddeld op de doorslaggevende thema's, maar kent nergens de maximale score. Door de doorsnijding van bedrijventerrein Molenkamp kent deze variant een slechte score ten aanzien van het thema Economie. Variant 2 kent een te beperkt oplossend vermogen. De varianten 1 en 2 dragen met de doorsnijdingen van Molenkamp en de woongebieden niet bij aan de wens uit het coalitieakkoord om van Borne een ongedeelde kern te maken.

Wanneer sec wordt gekeken naar de doorslaggevende thema's (zie tabel 6.2) kennen de varianten 3 en 5 de meeste maximale scores. De keuze spitst zich dan ook toe op deze twee varianten.

Variant 3 scoort op het grootste aantal doorslaggevende thema's maximaal. Deze variant scoort goed ten aanzien van de leefbaarheid en economie. Vanwege de lage kosten is deze variant tevens het best haalbaar en daardoor theoretisch gezien het snelst te realiseren. Variant 3 tast de Zendersche Esch wel sterk aan.

Financiën ten aanzien van varianten 3 en 5

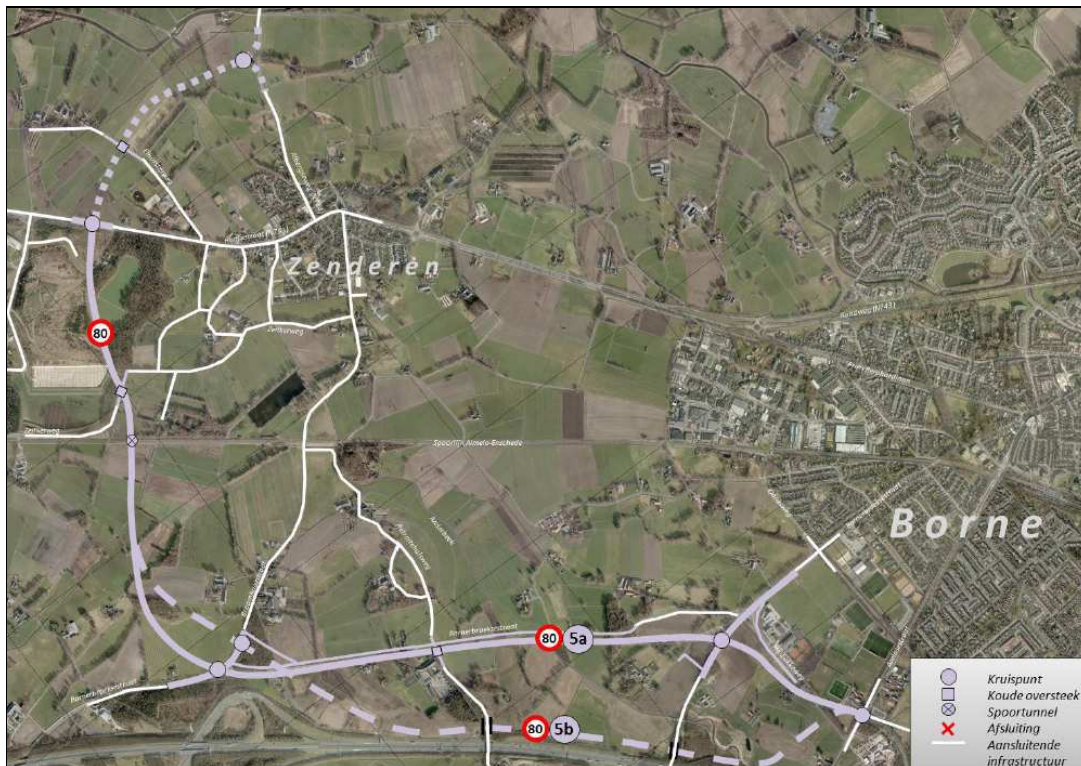
Variant 5 biedt een optimale leefbare situatie en een goede verkeersstructuur waarbij ook de verkeersproblematiek in Zenderen wordt opgelost. In variant 5 wordt de Zendersche Esch niet aangetast, maar het beekdal rondom de Azelerbeek wel. De kosten van variant 5 zijn echter aanzienlijk hoger (€ 35 miljoen) dan de kosten van variant 3 (€ 27 miljoen). Variant 3 is de goedkoopste variant van alle onderzochte varianten. De kosten van variant 3 zijn, evenals de kosten van variant 5, dermate hoog dat deze variant niet op korte termijn te realiseren is. De benodigde € 27 miljoen zal mogelijk pas op middellange termijn beschikbaar kunnen komen. Daarmee is een knip in de Rondweg dus ook in variant 3 niet op korte termijn te realiseren. Als gevolg hiervan is het reeds gereserveerde budget voor de realisatie van een spoortunnel aan de westrand van Borne niet te combineren met de realisatie van variant 3. Voor de problematiek op de spoorwegen is immers op korte termijn een oplossing gewenst.

Conclusies

Aangezien een knip in de Rondweg niet op korte termijn mogelijk is wordt de keuze tussen de varianten 3 en 5 hoofdzakelijk bepaald door het oplossend vermogen ten aanzien van de verkeersproblematiek in Zenderen. Variant 5 krijgt binnen dat kader de voorkeur. In variant 5 wordt een goede en robuuste verkeersstructuur gecreëerd waarbij de leefbaarheid in zowel Borne als Zenderen verbeterd wordt. Uiteraard zijn de kosten van deze totaaloplossing voor de doorsnijding van beide kernen wel hoger dan de kosten van variant 3. In beide varianten is voor het spoorprobleem nu een oplossing nodig die investeringen in een spoortunnel in Borne West op korte termijn nodig maakt. Hierin zijn de alternatieven 3 en 5 niet onderscheidend.

Voorkeur van Adviesgroep Westelijke Randweg: variant 5b

De gemeente Borne heeft een Adviesgroep Westelijke Randweg ingesteld. Hierin hebben per deelgebied enkele bewoners/ondernemers/eigenaren zitting: van de Prins Bernhardlaan, Molenkamp, 't Oldhof, Groot Azelo, Twickel en Zenderen. Tijdens bijeenkomsten in de zomer van 2012 heeft deze groep geadviseerd om variant 5 aan te passen. Door het tracé van variant 5 niet over de Bornerbroeksestraat te leggen maar zo dicht mogelijk langs de A35 is het mogelijk Groot Azelo en de Groene Poort zo veel mogelijk te ontzien waardoor de hinder voor het landschap en de leefomgeving vermindert. Deze variant 5b is op de volgende kaart weergegeven.



Figuur 6.2; tracé 5b

Variant 5b is niet als extra variant in deze rapportage opgenomen maar als uitvoeringsvariant gezien van de oorspronkelijke variant 5(a). Variant 5b is dan ook niet uitvoering beoordeeld, zoals voor de overige varianten wel is gedaan. De beoordeling zoals opgenomen voor variant 5a geldt grotendeels ook voor variant 5b aangezien de varianten grotendeels gelijk zijn. Wel worden hier enkele kenmerkende verschillen vermeld:

Ten aanzien van 'people':

- o Ten aanzien van leefbaarheid zal variant 5b beter scoren: minder doorsnijding van Groot Azelo, de weg ligt akoestisch gunstiger door de bundeling met de A35;
- o Het tracé gaat over één woning.

Ten aanzien van 'planet':

- o Het landschap van de Groene Poort wordt door de bundeling met de A35 minder aangetast dan in variant 5a;
- o Het tracé van variant 5b kruist een deel van de reeds heringerichte Azelerbeek (onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur), terwijl in variant 5a de bestaande kruising met de beek in de Bornebroeksestraat wordt verbreed.

Ten aanzien van 'profit':

- o Variant 5b is door extra kunstwerken (Bloksteekweg en Kuipersweg) kostbaarder, de meerkosten bedragen circa € 0,75 miljoen.

Aanbevelingen

De gemeente Borne heeft de wens een knip in de Rondweg te realiseren om Bornsche Maten (zonder barrière) direct te verbinden met de kern van Borne. In deze rapportage zijn, als alternatieve route voor de Rondweg, vijf varianten voor de Westelijke Randweg met elkaar vergeleken. Gelet op het lokaal en regionaal beleid is het advies te kiezen voor variant 5b:

- zo ontstaat een robuuste verkeersstructuur om Borne en Zenderen;
- zo ontstaat nu ook direct duidelijkheid over de oplossing voor de verkeersproblematiek in Zenderen (die in de varianten 1, 2 en 3 nog ongewis blijft);
- deze variant voldoet aan de Bornse politieke ambities ten aanzien van de leefbaarheid en de verkeersstructuur, en tast het landschap en buurtschap Groot Azelo door de bundeling met de A35 beperkt aan;

- deze variant sluit aan bij de regionale Wegenvisie Twente en de visie op de Groene Poort;
In een later stadium kan bij de verdere uitwerking van variant 5b onderzocht worden met welke mitigerende (en eventueel compenserende) maatregelen hoe en in welke mate de negatieve effecten van variant 5b verkleind kunnen worden.

Een punt van zorg is de financiering van de Westelijke Randweg: er is nog geen zicht op financiering van de benodigde € 35 miljoen. Zoals reeds genoemd is variant 5b opgenomen in de Wegenvisie Twente en dus onderdeel van het beleid van Regio Twente. Om de kans van realisatie van de Westelijk Randweg te verhogen is het van belang deze variant ook in het beleid van de provincie Overijssel verankerd te krijgen. In de huidige Omgevingsvisie is deze niet opgenomen. De provincie zal geprikkeld moeten worden variant 5b in de toekomst mogelijk te maken in de Omgevingsvisie. Dit kan onder andere door de komende jaren, samen met de regionale partners, de (regio) breed gedragen visie voor variant 5b onder de aandacht te brengen bij de provincie op die momenten dat herziening van het vastgestelde provinciale beleid mogelijk is.

Bij realisatie van variant 5b is het aan te bevelen deze noordelijk om Zenderen door te trekken tot de N 744 (Albergerweg). Door dit te doen wordt Zenderen zodanig ontlast van verkeer dat hier de mogelijkheid bestaat de hoofdroutes door Zenderen af te waarden van gebiedsontsluitingswegen tot erftoegangswegen. Hiervoor is een herinrichting van deze wegen nodig welke kosten met zich meebrengt. Hiervoor zal financiering gezocht moeten worden. De 'knip' in de Rondweg kan pas worden uitgevoerd als een alternatieve route (de Westelijke Randweg) gerealiseerd is. Aangezien dit de komende jaren niet zal gebeuren kan worden nagedacht over een eventuele tijdelijke invulling en/of het versterking van het groen in de zone tussen de Rondweg en de eerste bebouwing van Bornsche Maten, en het verder slechten van de Rondweg als barrière door uitvoering van de geplande extra verbinding voor langzaam verkeer.

Gelet op de problematiek op de spoorwegovergangen en het daarvoor nu beschikbaar zijnde budget ligt het voor de hand om voor een gefaseerde oplossing te kiezen. Daarbij wordt dan op korte termijn een oplossing voor de spoorproblematiek gerealiseerd, en pas later (als het benodigde budget verkregen is) een Westelijke Randweg langs Borne en rondom Zenderen aangelegd, conform variant 5b.

Bijlage B: Value Engineering Borne

Op 19 en 26 mei 2010 heeft de Value Engineeringstudie plaatsgevonden voor het project “Spoorkruisingen Borne”.

De scope van het project “Spoorkruisingen Borne” behelst het mogelijk opheffen van (gelijkvloerse) overwegen in de gemeente Borne door deze overwegen te vervangen door een ongelijkvloerse oplossing. Naast het huidige personenvervoer, wat recent is toegenomen tot 12 treinen per uur in de dagperiode, speelt hierbij vooral ook de groei van het goederenvervoer een rol. Als gevolg van het niet doorgaan van de Noordoostelijke verbinding van de Betuweroute (NaNov-besluit) zullen er in de toekomst meer goederentreinen over de spoorlijn Deventer-Oldenzaal rijden. Ook de recente ontwikkelingen in het kader van PHS (Programma Hoogfrequent Spoor) geven aan dat een verdere groei van het goederenvervoer door Borne te verwachten is. Naast aspecten voor de leefbaarheid (geluid en trilling) is inherent aan deze verwachte groei van het goederenvervoer dat overwegen nog vaker/langer dicht zullen zijn. De huidige frequentie van het personenvervoer in combinatie met het huidige goederenvervoer leidt qua verkeersafwikkeling al tot situaties die het gemeentebestuur van Borne ongewenst vindt.

Het opheffen van gelijkvloerse overwegen past dus in de aanpak van de huidige problematiek omdat hierdoor de veiligheid wordt vergroot en de barrièrewerking wordt verminderd. De noodzaak tot het opheffen van overwegen wordt alleen maar groter naar gelang het goederenvervoer verder toeneemt.

Voor de VE studie zijn de volgende hoofddoelstellingen vastgesteld.

- Inzicht krijgen in de gewenste functionaliteiten van de oplossing (wat willen we precies?).
- Een aanzet geven tot een functioneel programma van eisen;
- Vaststellen van mogelijke oplossingen (ten behoeve van verdere uitwerking in de planstudiefase)
- Inschatten van de haalbaarheid van voorgestelde oplossingen (inclusief een globale kostenschattting)
- Goede afstemming tussen ProRail en de Gemeente Borne

Het VE-team bestond uit vertegenwoordigers van ProRail en de gemeente Borne. De resultaten van de VE-studie zijn vastgelegd in deze eindrapportage.

Door de problematiek en de gewenste functionaliteiten plenair te doorlopen en uiteindelijk door het opstellen van het FAST diagram (Hoofdstuk 4) is het gewenste inzicht verkregen in de functionaliteiten en bijbehorende functionele eisen. Het FAST diagram is door het VE-team opgesteld en bediscussieerd en kent dus een zekere mate van gedragenheid. Op basis van de functieanalyse zijn een groot aantal mogelijke oplossingen gegenereerd. Na een eerste selectieronde zijn er circa 30 alternatieven geselecteerd. Daarvan heeft het team er 11 positief beoordeeld welke vervolgens zijn uitgewerkt in 5 mogelijke conceptoplossingen (Hoofdstuk 6).

Om de verschillende oplossingen onderling te kunnen vergelijken en de haalbaarheid te bepalen heeft J.J.M. de Graaff (Cost Engineer) de alternatieven globaal afgeprijsd. In een (eventueel) vervolgonderzoek kunnen deze basisconcepten in technische en financiële zin verder worden uitgewerkt.

Conclusies:

- De gewenste eindsituatie bevat de volgende onderdelen:
 - o Oplossing regionaal verkeer / regionale route: Onderdoorgang Oonksweg of Westelijke Randweg met voldoende doorrijhoogte voor vrachtverkeer (*concept 1*);
 - o Oplossing centrum (A):
 - Verdiepte spoorbaan (*concept 2*);
 - o Oplossing centrum (B):
 - Onderdoorgang Azelosestraat met beperkte doorrijhoogte (*concept 3*); of
 - Onderdoorgang Deldensestraat (alleen fiets), in combinatie met aansluiting Deldensestraat op Zuidelijke Randweg (*concept 4*); of
 - Combinatie van onderdoorgang Azelosestraat met (fiets)onderdoorgang Deldensestraat (*concept 5*);
- Een verdiepte spoorbaan (*concept 2*) heeft niet alleen voordelen maar ook veel nadelen. Een belangrijk nadeel is het kostenaspect. Gelet hierop lijkt de haalbaarheid van deze variant gering;

- Bij onderdoorgangen in het centrum (B) spelen ook andere verkeersaspecten een grote rol (kruisingen nabij overwegen, andere verkeersbewegingen e.d.)
- De eindsituatie kan gefaseerd worden aangelegd. Voor wat betreft de oplossing voor het regionale verkeer is de verwachting dat hiermee relatief snel kan worden begonnen. De oplossing(en) voor het centrum vergt nadere besluitvorming en nader onderzoek maar is voor de burgers van Borne wel het meest gewenst. Hiermee wordt immers de veiligheid en de barrièrewerking in de gemeente zelf aangepakt.

Aanbevelingen:

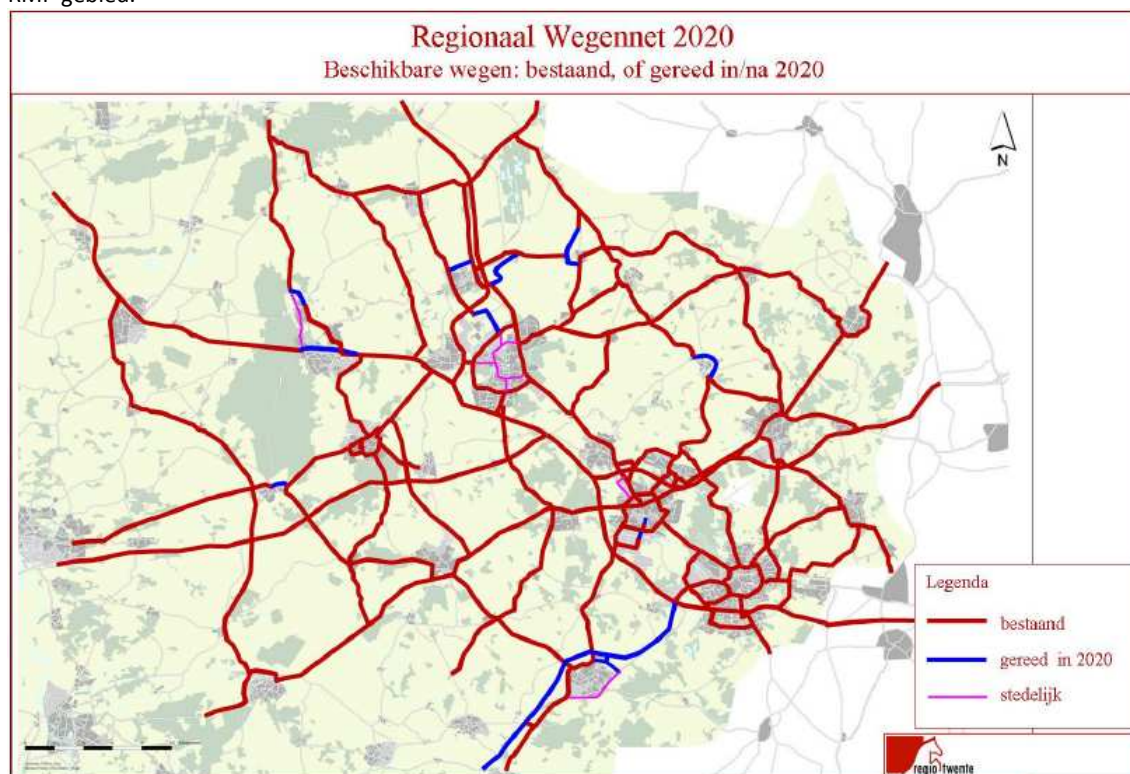
1. Vooral ten aanzien van de haalbaarheid van de verschillende oplossingen in het centrum van Borne verdient het aanbeveling om op korte termijn in ieder geval een keuze te maken voor de oplossing A (verdiept spoor) of B (één of twee onderdoorgangen).
2. Indien voor wat betreft het centrum wordt gekozen voor één of twee onderdoorgangen (onderdoorgang Azelosestraat heeft hierbij prioriteit) dan geldt ten aanzien van een (fiets)onderdoorgang voor de Deldensestraat de uitdrukkelijke aanbeveling om aan de zuidkant van Borne een aansluiting op de Zuidelijke Randweg te realiseren (i.v.m. verkeersafwikkeling).

Vervolgstappen

Met het ministerie en ProRail is afgesproken dat op korte termijn een vervolg onderzoek nodig is om in zone 1 de tunnel in de Oonkweg uit te werken. En in zone 2 te onderzoeken of het spoor verdiept aangelegd kan worden of dat er meerdere tunnels kunnen komen. Het in aanmerking komen voor financiële middelen vanuit het ministerie is sterk afhankelijk van de goederenroutering. Medio 2013 zal het ministerie een keuze maken waar de goederentreinen langs zullen rijden.

Bijlage C: Regionale Wegenvisie Twente

Regio Twente heeft als kaderwetgebied haar eigen bevoegdheid en verantwoordelijkheid voor het opstellen van een Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP). In Twente is Regio Twente voor infrastructurele maatregelen ter zake bevoegd. In het actuele Regionale Mobiliteitsplan (RMP) Twente (2007-2011) is bepaald dat als vervolg op het beter benutten van het regionale wegennet (Twente Mobiel), de Wegenvisie Twente moet worden opgesteld. In de Wegenvisie worden de benodigde structurele wijzigingen in het regionale (hoofd-) wegennet tijdig geagendeerd. Uitgangspunt hierbij is het regionale wegennet als gedefinieerd binnen het project Twente Mobiel en de bestaande wegcategorisering, die tevens ten grondslag ligt aan het hele RMP gebied.



Figuur C.1 : het regionale wegennet in 2020 waarop de Wegenvisie Twente zich richt (bron: Wegenvisie Regio Twente)

Regio Twente heeft de Wegenvisie Twente gezamenlijk met de Twentse gemeenten inmiddels afgerond. In deze visie is een netwerkanalyse uitgevoerd waarin de oplossing van de knelpunten in Twente wordt beschreven. Enerzijds door nieuwe vormgeving van bestaande infrastructuur en anderzijds door nieuwe infrastructuur. Het doel van de wegenvisie is; de belangrijkste economische kerngebieden tot aan 2030 goed bereikbaar houden via een regionaal wegennet met een goede doorstroming en een betrouwbaar robuust netwerk.

De Wegenvisie Twente is een uitwerking van het Regionaal Mobiliteitsplan Twente en moet een antwoord geven op de opgaven die in het Gebiedsdocument Twente en de A1-Zone zijn gesteld. Uitgangspunt is dat een goede bereikbaarheid een essentiële voorwaarde is om de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen in het gebied rondom de A1 te realiseren. In Twente wordt de Innovatiedriehoek als gezamenlijke prioritaire ontwikkeling gezien. Deze gebiedsgerichte benadering past in die van de MobiliteitsAanpak van het Rijk. Alles ten gunste van deze ontwikkeling moet op de kaart gezet worden.

Oplossingen

In de Wegenvisie Twente is, met behulp van het regionaal verkeersmodel Twente, een analyse uitgevoerd naar de toekomstige (2020) knelpunten. Oplossingen worden gezien in flankerend beleid, zoals verbeteren openbaar vervoer, realisatie van de fietssnelweg (F35) en het toepassen van Mobiliteitsmanagement.

Uit de modelanalyse blijkt dat zonder maatregelen in 2020 veel doorstromingsknelpunten ontstaan. Uit de analyse blijkt dat een groot deel van deze knelpunten met benuttingsmaatregelen zijn op te lossen. Zo kan

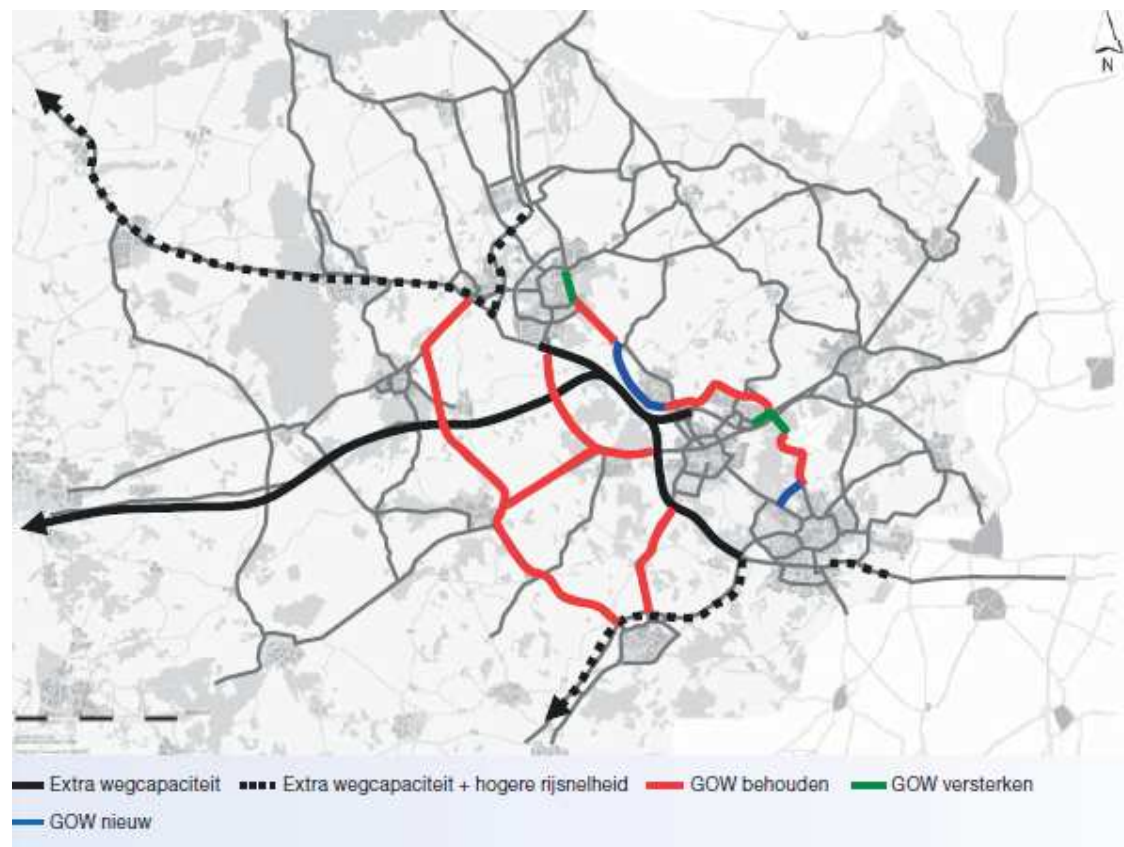
gedacht worden aan het vervangen van turbotorondes door Verkeersregelininstallaties (VRI), voorrangskruispunten te vervangen door VRI's of extra opstelstroken op kruispunten. Deze benuttingsmaatregelen worden genoemd onder Twente Mobiel 2 (opvolger van Twente Mobiel welke tot 2010 is uitgevoerd).

Naast de benuttingsmaatregelen zijn er maatregelenpakketten opgesteld welke ervoor moeten zorgen dat er een optimale bereikbaarheid van Twente ontstaat. Enkele maatregelen op regionaal niveau zijn:

- Trajectsnelheid verhogen richting Kampen/Zwolle, Deventer, Achterhoek, Arnhem/Nijmegen en Munster
- Extra wegcapaciteit op A1 Deventer – Azelo, A1/A35 Azelo – Buren (tevens ontvlechten van de verkeersstromen)
- Extra wegcapaciteit op traject A1 Buren – Hengelo/Borne (ter hoogte van de tunnelbak 't Schilt). De Zuidelijke Randweg kan hier gezien worden als capaciteitsuitbreiding door het onderliggende wegennet te versterken.
- Extra wegcapaciteit en hogere reissnelheid op de trajecten N18 Enschede – Varsseveld de N36 en de N35.

Daarnaast worden nog oplossingen uitgewerkt welke betrekking hebben op het verhogen van de capaciteit op corridors. Met corridors wordt bedoeld de samenhang van rijkswegen met regionale gebiedsontsluitingswegen. Op deze corridors moet de capaciteit op de A35 waar nodig worden verhoogd, moeten parallelle verbindingen zonder capaciteitsproblemen niet worden verslechterd en moeten parallelle verbindingen met capaciteitsproblemen worden verbeterd.

In onderstaande figuur C.2 zijn voorstellen om de versterking van de parallelle routes van de A35 ten noorden te verwezenlijken. Opgemerkt dient te worden dat de provincie Overijssel vooralsnog geen rondweg om Zenderen wil realiseren, waardoor de capaciteitsuitbreiding nog niet in zijn totaal opgepakt kan worden. In het gemeentelijke beleid van Borne wordt deze capaciteitsuitbreiding gerealiseerd door de Westelijke Randweg tussen de huidige N743 en de toe- en afrit 30 van de A1/A35 (Borne West).



*Figuur C.2: Kaart voorstel om de versterking van de parallelroute van de A35 ten noorden te verwezenlijken.
(bron: wegevisie Regio Twente)*

Bijlage D; MIRT verkenning A1-zone naar de Twentse Bereikbaarheid

Met het afronden en vaststellen van de Wegenvisie Twente (Bijlage C) is een gezamenlijk beeld ontstaan van de problemen en knelpunten op het Twentse wegennet. Samen met het Ministerie, Rijkswaterstaat, provincie Overijssel en de veertien Twentse gemeenten is de toekomstige situatie geanalyseerd en is een programma voor blijvende bereikbaarheid geformuleerd. Dit programma bestaat uit negen acties waaronder een aantal vervolgonderzoeken naar mogelijke oplossingen. Uiteindelijk zijn drie vragen uit de wegenvisie samengevoegd tot het vervolgonderzoek uit de MIRT verkenning A1-zone naar de Twentse Bereikbaarheid.

Naast problemen die op de regio afkomen als gevolg van de autonome groei van de mobiliteit in en door Twente hebben rijk en regionale partijen economische ambities voor Kennispark Twente met een fysieke focus daarbinnen op de Innovatiedriehoek Twente. Hierbij hoort een goede Twentse bereikbaarheid. De drie deelvragen waarop dit vervolgonderzoek antwoord moest geven zijn als volgt gedefinieerd:

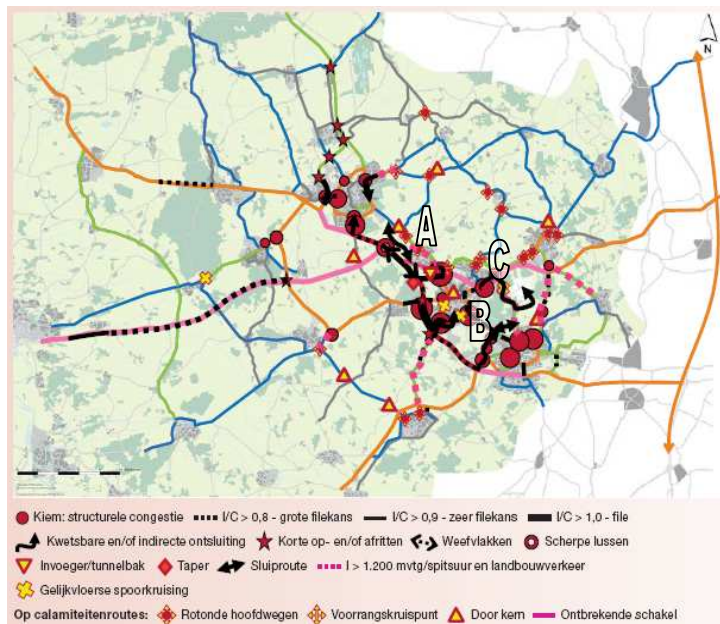
- A) *Hoe kunnen we de doorstroming op de rijkswegen A1 en A35 in Twente behouden?*
- B) *Met welke verkeers- en vervoerssystemen houden we de Innovatiedriehoek bereikbaar?*
- C) *Hoe realiseren we de directere aansluiting van het luchthaven gebied op de A1?*

Toekomstige knelpunten

Omdat in de Wegenvisie Twente nog is gewerkt met een inmiddels geactualiseerd verkeersmodel dat zowel statisch als dynamisch beschikbaar was, is als eerste stap in het vervolgonderzoek voor de A1-zone getoetst of het nieuwste statische model andere uitkomsten genereert dan de versie uit de analyse van de Wegenvisie. Gebleken is dat er nauwelijks gewijzigde intensiteiten worden voorspeld. Opvallend verschil is wel dat de I/C verhouding (de verhouding tussen intensiteit van het verkeer en de capaciteit van de wegen) op de A1 in het meeste recente regionaal verkeersmodel over een langer tracé hoger is geworden. In de Wegenvisie Twente was tussen afrit 30 (Hengelo/ Borne) en 31 (Hengelo-Noord) nog geen probleem zichtbaar, in het actuele model is dit wegvak ook in beeld gekomen als een wegvak met een grote filekans.

Voor het vervolgonderzoek en de drie deelvragen is het verantwoord om te werken met de knelpuntenkaart uit de Wegenvisie Twente zoals hiernaast staat afgebeeld.

In de afgelopen maanden is uitgebreid onderzoek gedaan naar passende en realistische oplossingen voor de in de Wegenvisie Twente gesignaleerde knelpunten, waarmee steeds concreter een antwoord kan worden gegeven op de 3 deelvragen.



Wegenvisie Twente toont verslechtering van de bereikbaarheid over de wegen in Twente in de situatie waarbij:

- Laan Hart van Zuid conform huidige plan is aangelegd;
- nieuw tracé N 18 is gerealiseerd;
- al is ingezet op alternatieven, mobiliteitsmanagement, ingevoerd prijsbeleid door in het verkeersmodel als generieke maatregel 5% minder autogebruik te genereren;
- een aanvullend pakket aan benuttingmaatregelen op het wegennet is gerealiseerd.

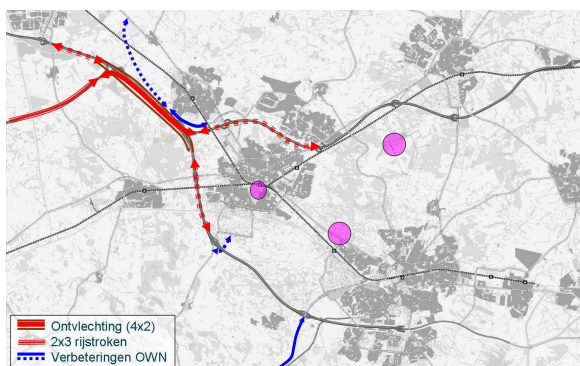
A) Hoe kunnen we de doorstroming op de rijkswegen A1 en A35 in Twente behouden?

Op basis van de analyses worden zowel capaciteits- als verkeersveiligheidsproblemen verwacht binnen de corridor A35 door Twente. Oplossingen zijn gezocht in verbetervoorstellen voor het onderliggend (hoofd)wegennet, het verruimen van de capaciteit en de afwikkeling op de Rijkswegen of een combinatie van beide. In meerdere workshops is met regionale ambtenaren vanuit diverse beleidsvelden nagedacht over mogelijke oplossingen en denkrichtingen. Uiteindelijk heeft de discussie over nut en noodzaak en haalbaarheid geresulteerd in twee scenario's voor mogelijke uitwerking in een vervolg onderzoek:

Scenario 1: een volledig nieuw Tracé van de A1 bovenlangs (om het stedelijke gebied, rood gestippelde pijl) in combinatie met afwaardering van de huidige A1 tot stadssnelweg (100 km/u groen gestippeld) zodat op meerdere locaties aansluitingen mogelijk worden (rode cirkels); capaciteitsuitbreiding op de A35 naar 2x3 (rood gestippelde pijlen op huidige tracé) en verbeteringen aan het Onderliggende regionale (hoofd-)wegennet, blauwe pijl voor projecten die als autonoom (realisatie in voorbereiding) zijn en blauw gestippeld voor aanvullende OVN verbeteringen.



Scenario 2: Combinatie van ontvlechting op het wegvak Azelo - Buren (4x2) (dikke rode pijl) zodat doorgaand verkeer op de achterlandverbinding ongehinderd in de middenligging kan doorstromen tussen de knooppunten Azelo en Buren, uitbreiding van de capaciteit op de A35 en de A1 naar 2x3 daar waar nodig (rood gestippelde pijl) en verbeteringen aan het Onderliggende regionale (hoofd-) wegennet, blauwe pijl voor projecten die als autonoom (realisatie in voorbereiding) zijn en blauw gestippeld voor aanvullende OVN verbeteringen. Dit is inclusief extra capaciteit op de N 349 door Almelo om de verbeterde verbinding Almelo-Hengelo via N743 te faciliteren.



Voorstel voor vervolg beantwoording deelvraag A:

- Scenario 1 komt alleen in beeld als voor de goederentreinen door Twente een nieuw spoortracé (bundeling met A1) realistischer wordt en zal voorlopig niet verder worden uitgewerkt maar wel worden gebruikt als vergelijking voor Scenario 2 (kostenraming)
- Scenario 2 wordt verder uitgewerkt en in een programma (fasering) vertaald waarbij wel de (globale) vergelijking gemaakt zal worden met kosten op basis van kengetallen en eenheidsprijzen voor scenario 1.

Toelichting voorstel voor vervolg:

Scenario 1 lijkt verkeerskundig een zeer geschikte oplossing (en komt al jaren regelmatig terug in verkeerskundige studies) maar betekent tevens een extra doorsnijding in het Twentse Landschap wat veel aandacht vraagt voor de ruimtelijke inpassing (ondergronds?). Hierdoor is de verwachting dat zo'n oplossing voor alleen het wegverkeer onhaalbaar en onrealistisch is vanwege de hoge investeringskosten. Parallel aan dit onderzoek lopen echter ook studies en discussies over de toename van het vervoer van goederen over het spoor (onderdeel van Programma Hoogfrequent Spoor dossier). Daarom is voor het onderzoek naar de Twentse bereikbaarheid gesteld dat dit scenario voor de lange termijn mogelijk realistischer wordt als voor de problematiek van de goederen over het bestaande spoor in Twente wordt gezocht naar een nieuw vrijliggend tracé voor een goederenspoorlijn. In dat kader is al eens een variant 'bundeling met de A1' genoemd. Mocht dit alternatief serieus worden onderzocht waarbij voor het spoor een doortrekking wordt overwogen om het stedelijke gebied, dan is het onderzoeken van de combinatie met een doorgetrokken A1 voor het wegverkeer aan de orde. Zolang vanuit het spoordossier niet wordt gestudeerd op deze variant wordt voorgesteld om dit scenario (scenario 1) niet verder te verdiepen en in te steken op de verdere uitwerking van scenario 2. Bij

voorkeur als onderdeel van een MIRT onderzoek naar de benodigde capaciteit van de achterlandverbinding A1 vanaf Azelo tot de Duitse grens, dit mede in relatie tot de ambities voor doorontwikkeling van Kennispark Twente / Innovatiedriehoek (inclusief de daarbij horende overgangen c.q. op- en afritten naar het onderliggende wegennet).

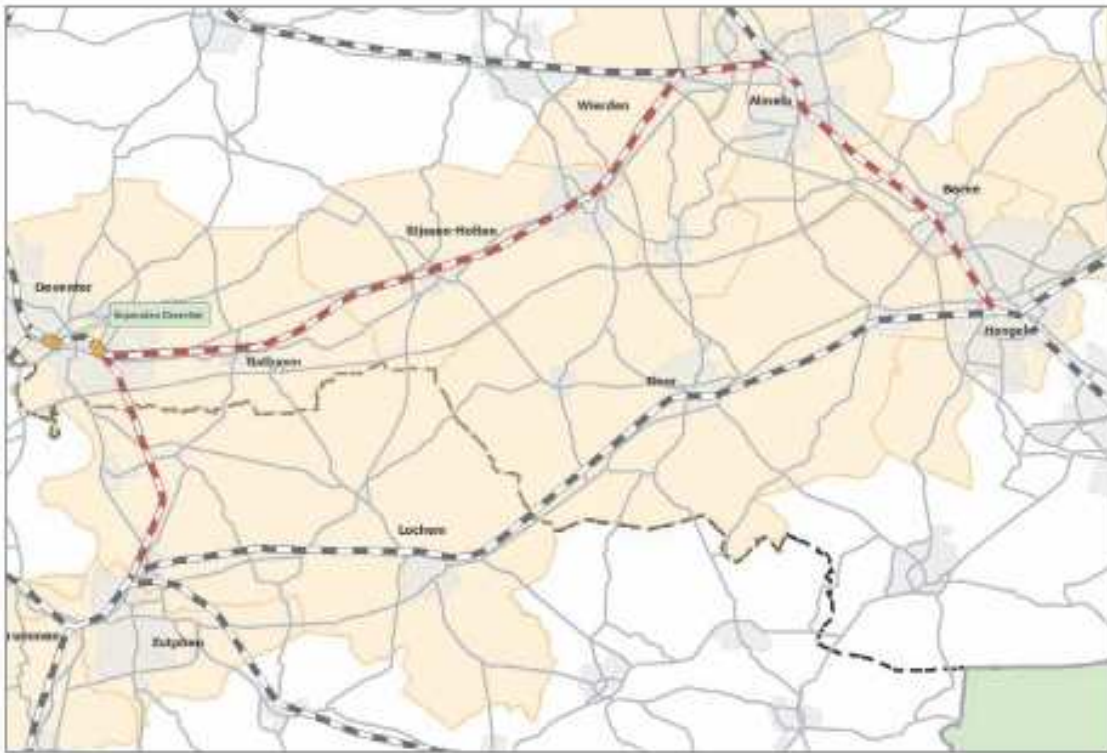
De twee deelvragen B en C worden hier niet verder weergegeven.

Bijlage E; PHS en Goederenvervoer

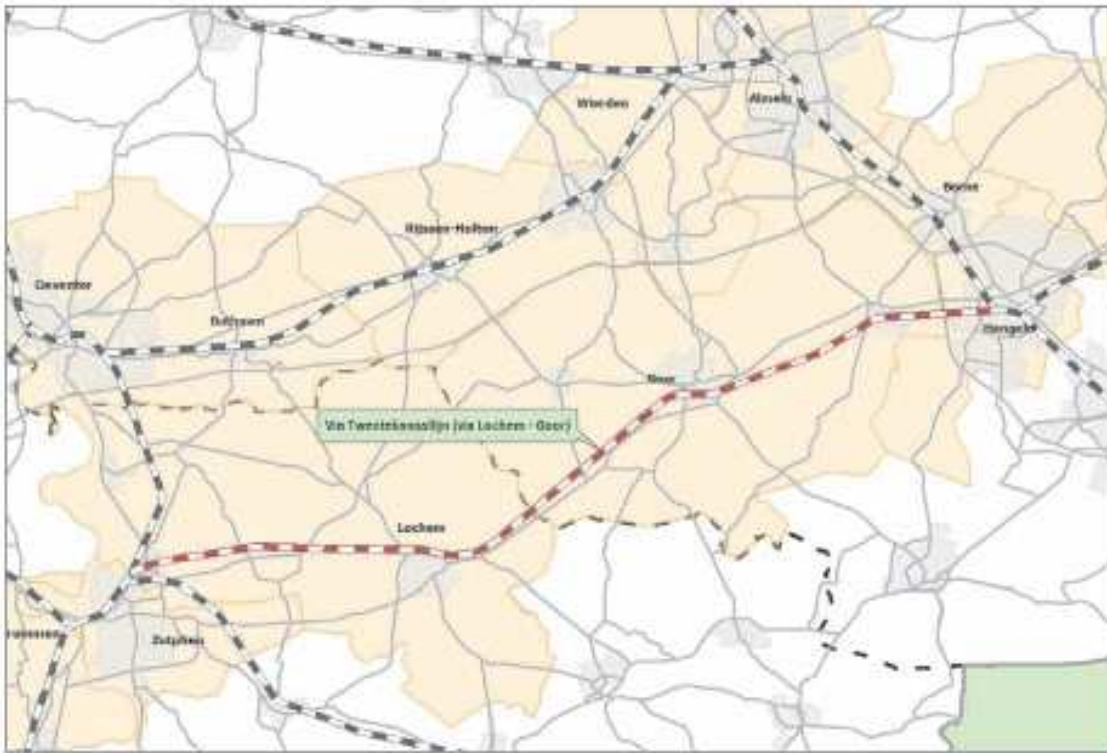
Landelijk is met name het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) verhaal tot 2020 leidend. In de voorkeursbeslissing van het Rijk staat dan ook voor reizigers een verhoging van personenvervoer per spoor, het zogenaamde 'maatwerk 6/6'. Dit betekent 6 intercity's per uur per richting en 6 stoptreinen per uur per richting. Voor het goederentransport is de spreidingsvariant over 3 tracés uitgewerkt, de zogenaamde 'spreidingsvariant 2/2/2' waarbij de vervoerspaden richting het oosten worden uitgewerkt. Twente wil graag op de intercity's aansluiten met een nog snellere verbinding waarmee de reistijden vanaf Twente richting de Randstad worden verkleind.

Er zijn bij het vaststellen van de voorkeursbeslissing enkele moties omtrent PHS door de tweede kamer aangenomen. Deze moties onderschrijven de zorgen voor het goederenvervoer door Oost Nederland. Verschillende studies zijn aangenomen, de Tweede Kamer kan op basis van deze studies het alternatief voor goederenvervoer kiezen. In deze studies zal de gemeente Borne deelnemen om het belang voor Borne te verdedigen. De communicatie richting politiek en burgers kan hierdoor sterk verbeterd worden. Inmiddels zijn de studies afgerond. Doordat goederenrouting Oost Nederland door de tweede kamer controversieel is verklaard kan de Tweede Kamer nog geen weloverwogen beslissing nemen welk tracé verder de Milieu Effectrapportage (MER) in gaat. Nu zullen alle vier de tracés meegenomen worden. Hierdoor is er nu nog geen duidelijkheid of de goederentreinen door Borne zullen rijden. Medio 2013 zal de MER afgeronde zijn, op dat moment weten we in Borne of het goederenvervoer exponentieel zal toenemen. Voor die tijd moeten we verschillende scenario's uitgewerkt hebben voor oplossingen in Borne. In figuur E1 en E2 zijn de vier varianten weergegeven.

Variant 3: Kopmaken Deventer

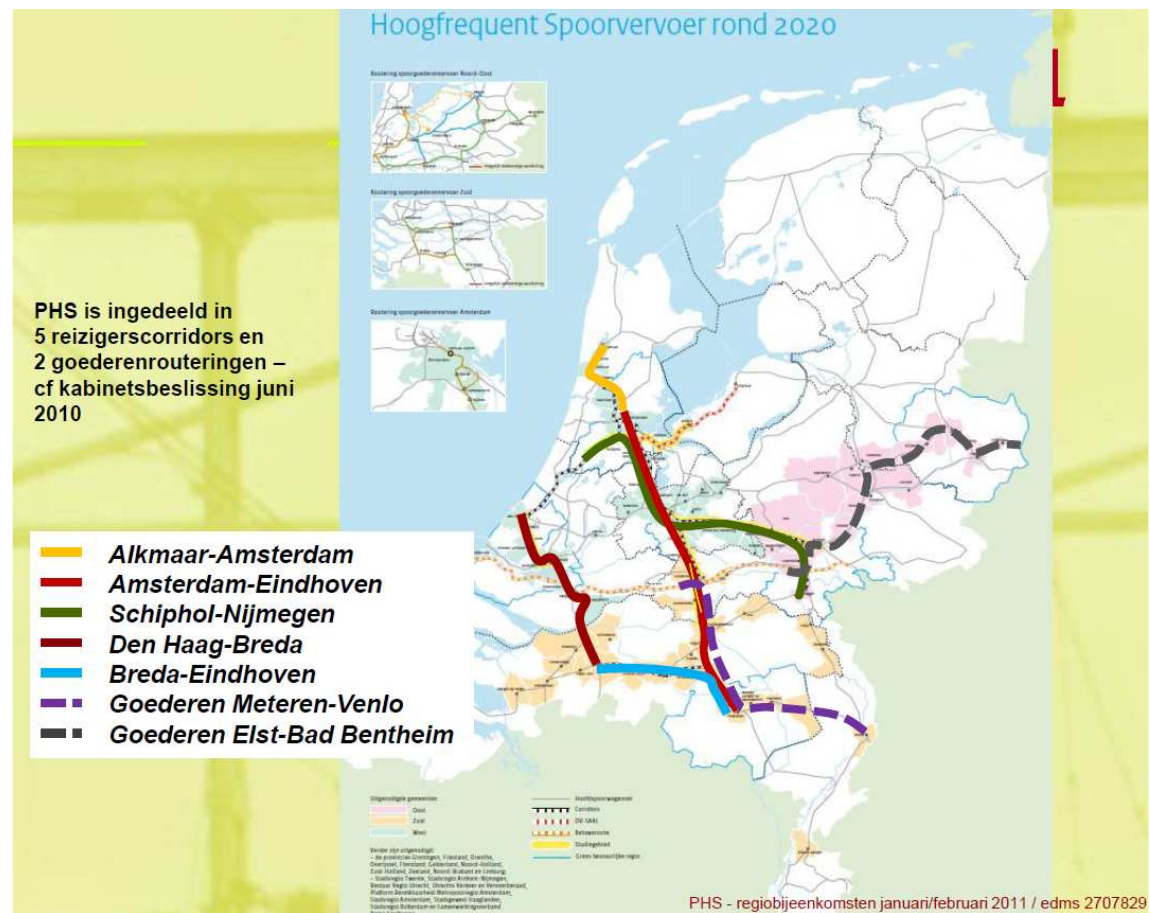


Variant 4: Twentekanaallijn (via Lochem – Goor)



Figuur E2; twee van de vier varianten die nu in de MER worden uitgewerkt

In figuur E.3 zijn de PHS corridors weergegeven.



Figuur E.3; Het PHS overzicht welke rond 2020 gaat rijden (bron: ProRail)

Voor de goederen corridor Elst - Bad Bentheim (welke via Borne gaat) kan dit betekenen dat het aantal goederentreinen tot 2020 kan stijgen van 20 naar 60 tot 90 per dag.

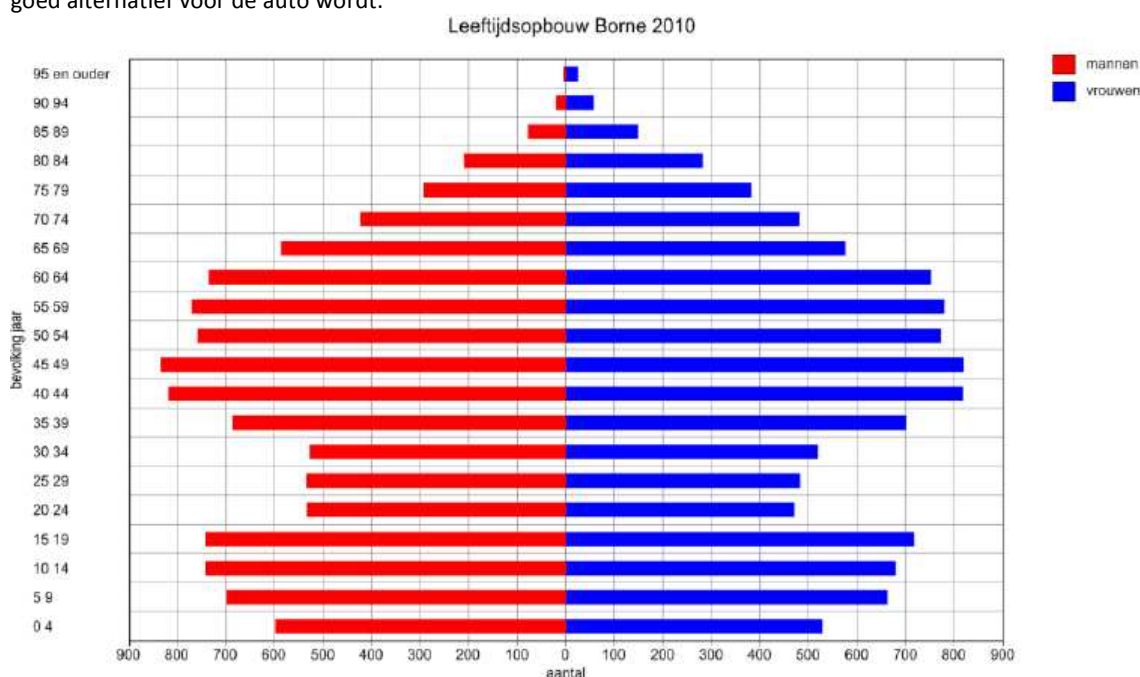
Bijlage F: Trends in Borne

Ook voor de gemeente Borne geldt dat een groot deel van de toekomstige ontwikkelingen al in beleidsplannen is beschreven. Deze mobiliteitsvisie is een onderdeel van de structuurvisie waarin deze ontwikkelingen beschreven zijn. Veel van deze nieuwe ontwikkelingen worden als erg belangrijk bevonden. Gemeentelijke ontwikkelingen krijgen in de structuurvisie aansluiting bij provinciaal en zo ook landelijk beleid. Borne ontwikkelt in de Borsche Maten 2700 woningen en 100 ha bedrijventerrein Buren.

De strategische doelen of ontwikkelingen voor Borne zijn: Borsche Maten (incl. De Veste) – Buren/De Veldkamp - Zuidelijke Randweg - Centrumplan en De Groene Poort. Naast deze strategische ontwikkelingen staan de ontwikkeling van de fietssnelweg (F35) langs het spoor en de spoorproblematiek hoog op de agenda.

Borne heeft zich de laatste jaren goed ontwikkeld. In de periode 2005-2009 is er met name in de detailhandel, zorg en welzijn een relatief sterke groei geweest. Ook de ontwikkeling in de nieuwbouwlocatie de Borsche Maten heeft voor een groei van inwoners gezorgd. Dit zal de komende 10 tot 15 jaar ook zo door blijven gaan, waardoor de krimp in Borne nog niet op korte termijn zal ontstaan en de mobiliteit daardoor niet minder wordt.

De belangrijkste factor voor de economische ontwikkeling is en blijft de bevolkingsopbouw. De bevolkingspiramide Borne 2010 (figuur F.1) zoals hieronder weergegeven zorgt voor een specifiek mobiliteitspatroon. Jongeren verplaatsen zich meer met de fiets en het openbaar vervoer, werkenden meer met de auto (in mindere mate met de fiets of OV). Bij ouderen zien we naast de toename van het autobezit ook een sterke toename van de elektrische fiets. De verwachting is dat de elektrische fiets ook voor forensen een goed alternatief voor de auto wordt.



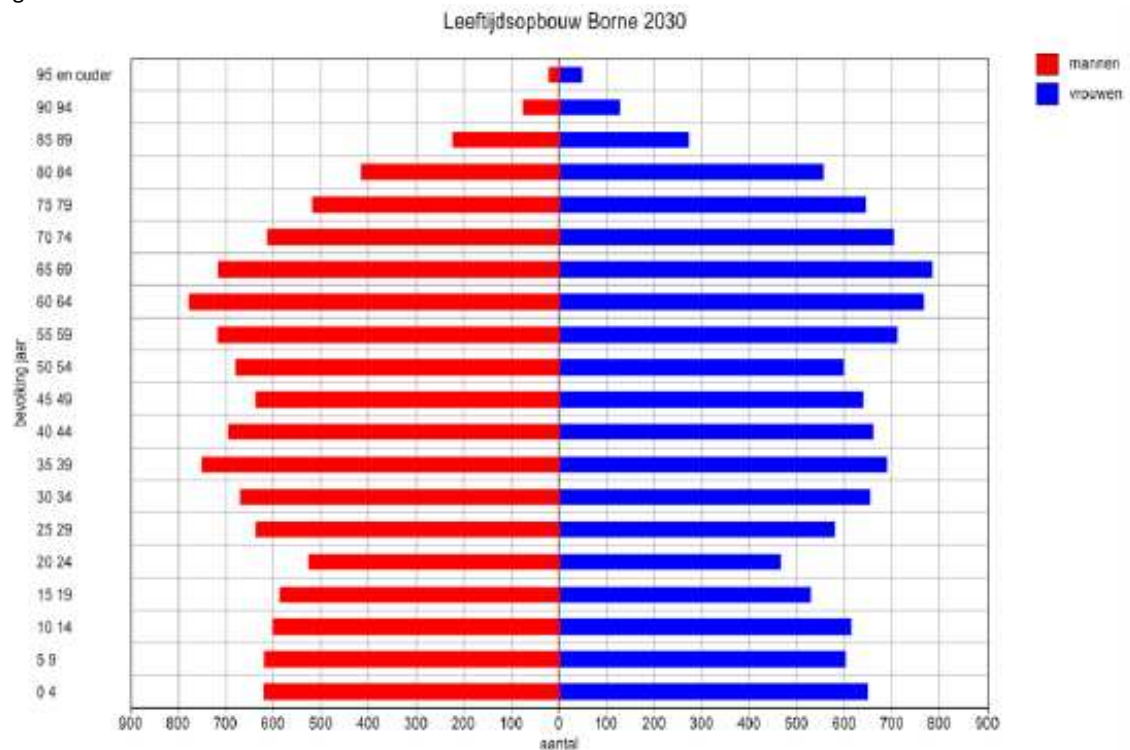
Figuur F.1: Bevolkingspiramide 2010 Trend Studie Borne (bron: CBS)

Wel zal bijvoorbeeld de samenstelling van de bevolking in Borne wijzigen en zullen verschillende trends landelijk, regionaal en ook in Borne ontstaan. Deze trends worden in de Trendstudie Borne (2010-2030). Hieronder worden de invloeden van de trends op de mobiliteit beschreven.

Uit cijfers van het CBS (bron: statline.cbs.nl) blijkt dat er een fikse stijging van het aandeel ouderen wordt verwacht. Het percentage 65-plussers stijgt, het percentage jongeren (0-19 jaar) neemt iets af en de huidige 'piek' van veertigers verschuift. Uit onderzoek van het CBS blijkt dat het autobezit onder Nederlanders van 65 jaar en ouder in de periode 2000-2009 met 46% is gestegen. Onder 80-plussers verdubbelde het autobezit zelfs. Logischerwijs leggen ouderen veel minder kilometers af. Gemiddeld rijden automobilisten in de leeftijd tussen 18-65 jaar 13.000 kilometers per jaar, 65 tot 70-jarigen ongeveer 10.000 kilometers en 80-plussers 5.000 kilometers. De groei van mobiliteit zal daardoor minder sterk groeien en meer afvlakken. In Borne zal door de

ontwikkeling van de Bornsche Maten de krimp niet voor 2030 plaatsvinden. Door de toename van het aantal ouderen en het aantal 1-persoonshuishouden zullen de woningbehoeften in Borne veranderen. Deze trends zorgen gedeeltelijk voor een groei van het autobezit en daarmee een groei van het aantal voertuigkilometers op het Bornsche wegennet. In figuur F.2 wordt hieronder de prognose gegeven van de leeftijdsopbouw Borne 2030)

Ontwikkelingen zoals arbeidsplaatsen en woningbouw, maar ook autobezit en beroepsbevolking zijn beschreven in bijlage H. Deze Bijlage beschrijft de ontwikkelingen die in het multimodaal verkeersmodel zijn gebruikt.



Figuur F2: Bevolkingspiramide 2030 Trend Studie Borne (bron: CBS)

Bijlage G: Projecten uit IVP uitgevoerd (€ in duizenden) of planning (X/CentrumPlan)

Projecten	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Kruispunt Europastraat	plan	500				
Parallelweg	plan	340				
Centrum: Dorsetplein + 30 km zone	plan	200	Centrum-plan			
Value Engineering ProRail	plan	10				
Veilige schoolomgeving	10	10				
30 km zone wijk			X			
60 km zone buiten		X				
Fietssnelweg			X	X	X	
Fietsnetwerk verbeteren			X			
Grotestraat Noord			Centrum-plan	X		
Azelsestraat / Letterveldweg				X		
Zuidelijke Randweg		1.000	Project	Project	Project	Project
Deldensestraat				X		
Weerselsestraat				X		
Bornerbroeksestraat / Kuipersweg		Onderhoud				
Tichelweg ?						
Fietsvoorzieningen Jupiterstraat ?						
Herinrichten Grotestraat midden			Centrum-plan			X
30 km zone centrum				Centrum-plan		
Westelijke Randweg / verdiept N743		Scenario studie				
Tunnel zone 1 Onderzoek realisatie			X	X		
Oplossing zone 2			X	X		
Onderzoeken;						
Bekenhorst gelijkvloers ?			X			
Spoor in centrum				X		
fietsvoorziening verbeteren			X			
F35 tracéstudie		X				

Tabel G.1: Projecten welke na het vaststellen van het IVP zijn uitgevoerd of in de planning zitten (bron: IVP)

Bijlage H: Ontwikkeling m.b.t. inwoners, autobezit en autogebruik.

2008 vergelijking Modal split tussen het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) en het verkeersmodel

modal split	wowe	zak	wowi	wosch	overig	totaal
Sim auto	65%	86%	60%	13%	65%	62%
Sim OV	3%	6%	1%	20%	2%	3%
Sim fiets	32%	8%	39%	68%	34%	35%
MON auto	65%	90%	61%	13%	64%	62%
MON OV	4%	2%	1%	24%	2%	3%
MON fiets	32%	9%	38%	63%	34%	35%

Sociaal economische gegevens 2008 (basisjaar Verkeersmodel)

gemeente	woningen	inwoners	arb.pl.	LLP	au/hh	inw0034/inw	bbv/inw
Almelo	31.161	72.423	41.951	13.240	0,95	0,46	0,56
Borne	8.425	21.101	4.965	579	1,08	0,42	0,63
Dinkelland	9.471	25.762	8.846	330	1,34	0,46	0,60
Enschede	74.597	154.745	76.296	35.969	0,87	0,47	0,55
Haaksbergen	9.652	24.641	8.576	1.605	1,19	0,43	0,63
Hengelo	36.203	81.462	44.569	4.227	0,97	0,45	0,60
Hellendoorn	13.810	35.857	11.913	1.234	1,19	0,45	0,60
Hof van Twente	14.181	35.184	12.902	675	1,19	0,42	0,59
Losser	8.683	22.588	6.091	400	1,24	0,43	0,57
Oldenzaal	13.311	31.962	18.776	4.174	1,27	0,42	0,60
Rijssen-Holten	13.087	36.803	17.777	4.174	1,20	0,50	0,55
Tubbergen	7.125	20.964	6.350	0	1,36	0,48	0,64
Twenterand	12.263	33.591	10.817	908	1,27	0,49	0,62
Wierden	8.645	23.422	5.834	0	1,21	0,47	0,61
totaal Twente	260.614	620.504	275.662	67.515			

Ontwikkelingen in Twente

sociaal-economische wijzigingen 2008-2020

gemeente Almelo	RBT Twente
gemeente Almelo	woningen Waterrijk
gemeente Borne	woningbouw Bornsche Maten
gemeente Borne	arbeidsplaatsen De Veldkamp
gemeente Enschede	arbeidsplaatsen Business Science Park
gemeente Enschede	arbeidsplaatsen Usseler Es
gemeente Enschede	woningbouw Glanerbrug
gemeente Haaksbergen	arbeidsplaatsen Stepelo
gemeente Haaksbergen	woningbouw Wissinkbrink
gemeente Hellendoorn	arbeidsplaatsen 't Lochter
gemeente Hellendoorn	woningen Kruidenwijk
gemeente Hengelo/Borne	arbeidsplaatsen Hart van Zuid
gemeente Hengelo/Borne	arbeidsplaatsen Westermaatplein
gemeente Hof van Twente	arbeidsplaatsen Heeckeren
gemeente Oldenzaal	arbeidsplaatsen 't Hazewinkel
gemeente Rijssen-Holten	arbeidsplaatsen Vletgaarsmaten
gemeente Tubbergen	woningbouw Geesteren
gemeente Twenterand	woningbouw Vriezenveen-noord
gemeente Twenterand	woningbouw Vroomshoop-oost
gemeente Wierden	arbeidsplaatsen de Weuste
gemeente Wierden	woningen Zuidbroek

Sociaal economische gegevens 2020 (toekomstjaar inwoners en arbeidsplaatsen gecorrigeerd op basis van Primos verwachtingen)

gemeente	woningen	inwoners	arb.pl.	LLP	au/hh inw0034/inw	bbv/inw	
Almelo	33.657	74.487	44.924	13.859	0,96	0,45	0,57
Borne	9.443	22.962	5.182	695	1,11	0,43	0,64
Dinkelland	9.814	26.096	8.906	330	1,37	0,46	0,61
Enschede	79.616	158.870	80.449	32.577	0,89	0,47	0,56
Haaksbergen	10.536	25.745	8.953	1.926	1,20	0,43	0,65
Hengelo	38.959	83.520	47.635	12.696	0,98	0,45	0,62
Hellendoorn	14.224	36.808	12.411	1.234	1,25	0,45	0,61
Hof van Twente	15.055	35.776	13.201	810	1,20	0,42	0,61
Losser	9.544	22.936	6.091	440	1,20	0,42	0,58
Oldenzaal	14.683	32.780	20.283	4.174	1,33	0,43	0,63
Rijssen-Holten	13.576	38.706	19.383	4.440	1,28	0,50	0,57
Tubbergen	7.627	21.211	6.629	0	1,36	0,47	0,65
Twenterand	12.684	34.536	11.056	1.090	1,33	0,49	0,64
Wierden	9.041	23.572	6.146	0	1,22	0,47	0,63
totaal Twente	278.459	638.005	291.248	74.270			

Groei tussen 2008 en 2020

gemeente	groei absoluut			groei relatief		
	woningen	inwoners	arb.pl.	woningen	inwoners	arb.pl.
Almelo	2.496	2.064	2.974	8,01%	2,85%	7,09%
Borne	1.018	1.861	217	12,08%	8,82%	4,36%
Dinkelland	343	334	60	3,62%	1,30%	0,68%
Enschede	5.019	4.125	4.153	6,73%	2,67%	5,44%
Haaksbergen	884	1.104	377	9,16%	4,48%	4,39%
Hengelo	2.756	2.058	3.066	7,61%	2,53%	6,88%
Hellendoorn	414	951	498	3,00%	2,65%	4,18%
Hof van Twente	874	592	298	6,16%	1,68%	2,31%
Losser	861	348	0	9,92%	1,54%	0,00%
Oldenzaal	1.372	818	1.506	10,31%	2,56%	8,02%
Rijssen-Holten	489	1.903	1.606	3,74%	5,17%	9,03%
Tubbergen	502	247	280	7,05%	1,18%	4,41%
Twenterand	421	945	239	3,43%	2,81%	2,21%
Wierden	396	150	312	4,58%	0,64%	5,36%
totaal Twente	17.845	17.501	15.586			

Beleidsinstellingen geïndexeerd ten opzichte van 2008

	2020
index aantal auto's in Nederland	1.096
index brandstofprijs	1.055
index brandstofverbruik	0.865
index BTM-tarief	1.044
index treintarief woon-werk	1.077
index treintarief overige motieven	1.076
index kosten langzaam verkeer	1.000
ontwikkeling bezettingsgraden auto	
motief woon-werk	0,98
motief zakelijk	0,98
overige motieven	0,95

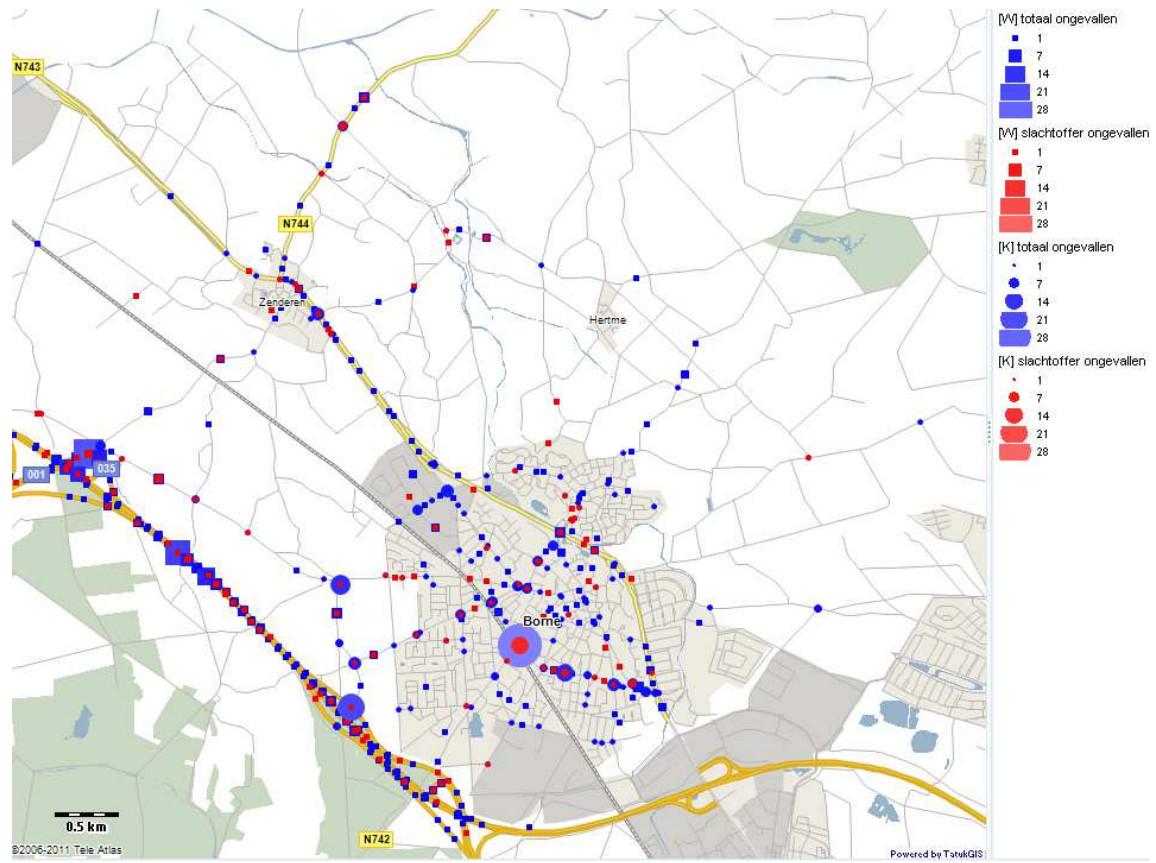
Sociaal economische gegevens studiescenario (2020; toekomstjaar inwoners en arbeidsplaatsen minder gecorrigeerd op basis van Primos verwachtingen)

gemeente	woningen	inwoners	arb.pl.	LLP	au/hh	inw0034/inw	bbv/inw
Almelo	34.391	76.701	47.592	13.859	0,97	0,45	0,58
Borne	11.158	25.616	5.376	695	1,06	0,43	0,64
Dinkelland	10.436	27.101	8.960	330	1,34	0,46	0,61
Enschede	79.656	165.421	86.003	32.577	0,92	0,46	0,56
Haaksbergen	10.722	27.841	9.300	2.026	1,28	0,43	0,65
Hengelo	41.328	88.624	50.386	12.696	0,98	0,45	0,62
Hellendoorn	15.208	37.588	13.067	1.234	1,20	0,44	0,60
Hof van Twente	15.375	36.277	13.468	810	1,19	0,42	0,61
Losser	9.544	23.525	6.091	440	1,23	0,42	0,58
Oldenzaal	15.235	34.093	22.061	4.174	1,37	0,43	0,63
Rijssen-Holten	15.529	40.102	20.823	4.440	1,16	0,50	0,56
Tubbergen	8.503	23.659	6.881	0	1,36	0,47	0,65
Twenterand	14.213	35.430	11.271	1.090	1,22	0,49	0,63
Wierden	10.519	28.340	6.427	0	1,26	0,47	0,63
totaal Twente	291.816	670.318	307.707	74.370			

Groei tussen 2008 en 2020-studie

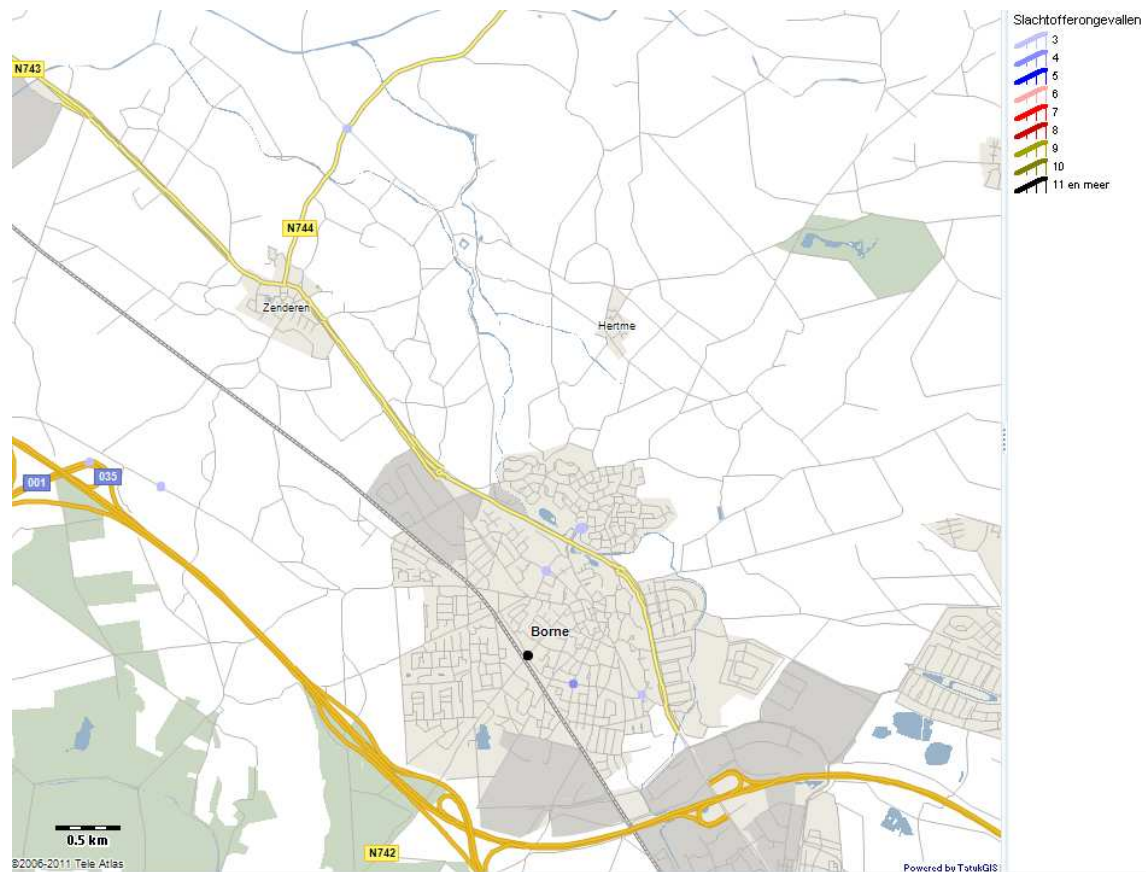
gemeente	groei absoluut			groei relatief		
	woningen	inwoners	arb.pl.	woningen	inwoners	arb.pl.
Almelo	3.230	4.278	5.642	10,37%	5,91%	13,45%
Borne	2.733	4.515	411	32,44%	21,40%	8,28%
Dinkelland	965	1.339	114	10,19%	5,20%	1,28%
Enschede	5.059	10.676	9.707	6,78%	6,90%	12,72%
Haaksbergen	1.070	3.200	724	11,09%	12,99%	8,44%
Hengelo	5.125	7.162	5.817	14,16%	8,79%	13,05%
Hellendoorn	1.398	1.731	1.155	10,12%	4,83%	9,69%
Hof van Twente	1.194	1.093	566	8,42%	3,11%	4,39%
Losser	861	937	0	9,92%	4,15%	0,00%
Oldenzaal	1.924	2.131	3.285	14,45%	6,67%	17,49%
Rijssen-Holten	2.442	3.299	3.046	18,66%	8,97%	17,14%
Tubbergen	1.378	2.695	531	19,34%	12,86%	8,37%
Twenterand	1.950	1.839	454	15,90%	5,47%	4,20%
Wierden	1.874	4.918	593	21,68%	21,00%	10,16%
totaal Twente	31.202	49.814	32.045			

Bijlage I: Ongevallenstatistieken van Borne 2005-2009 (bron: ViaStat)



Kaart I.1: locaties en aantal ongevallen in de gemeente Borne tussen 2005 en 2009 (2010 cijfers zijn, door registratie verandering van de politie, nog niet opgehoogd naar niveau 2009)

Ongevallenstatistieken Verkeers Ongevallen Concentratie punten (VOC; 2005-2009) (bron: ViaStat)



Kaart I.2:: aantal slachtoffers op blackspots tussen 2005 en 2009

omschrijving ^	totaal ongevallen	slachtoffer ongevallen	ernstige ongevallen	dodelijke ongevallen	ziekenhuis ongevallen	overige gew. ongevallen	UMS ongevallen
Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y	Y
albergerweg, bekingvelderweg	5	3	2	0	2	1	2
bekenhorst, weerselosestraat	3	3	1	0	1	2	0
bormerbroeksestraat	5	3	2	0	2	1	2
deldensestraat, europastraat, parallelweg, stationsstraat	35	11	2	0	2	9	24
europastraat, grotestraat, zuid esch	6	3	1	0	1	2	3
europastraat, jupiterstraat, wensinkstraat	11	4	0	0	0	4	7
kp azelo	23	3	2	0	2	1	20
oude almeloseweg, von bonninghausenstraat	6	3	0	0	0	3	3

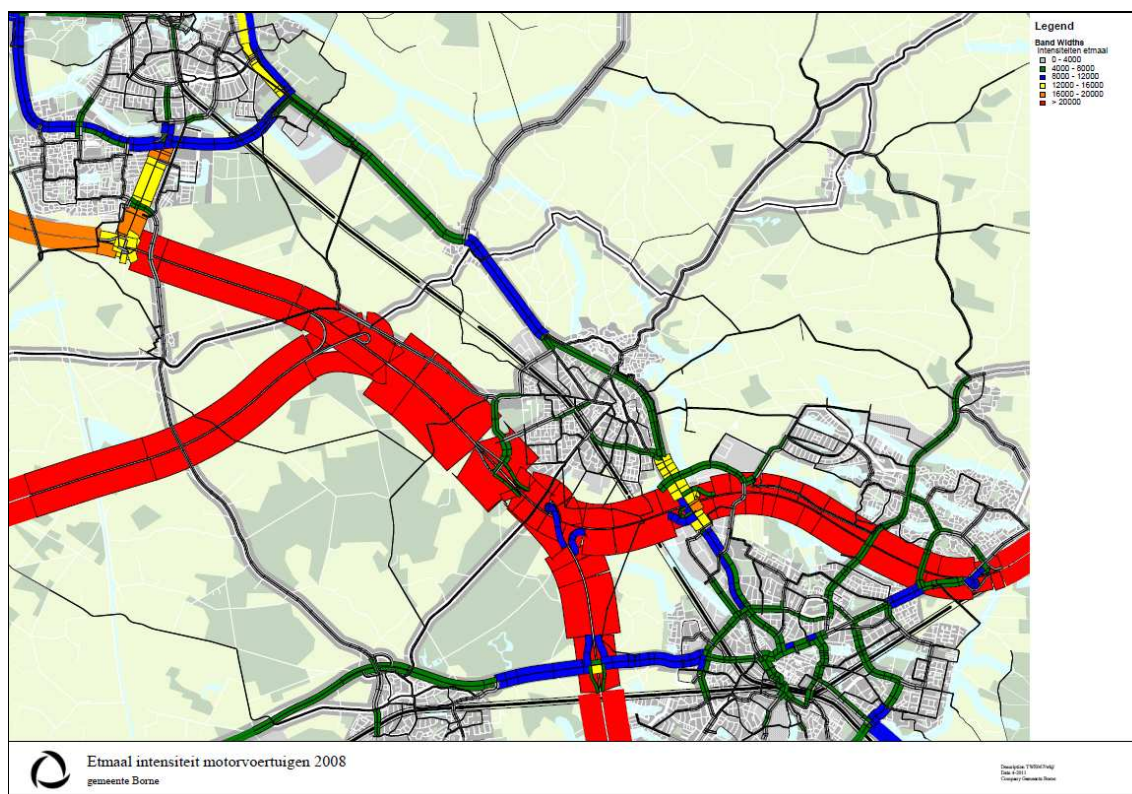
Tabel I3.1: aantal ongevallen per blackspot verder verdeeld naar type tussen 2005 en 2009

Bijlage J: Intensiteiten Regionaal Verkeersmodel 2008, 2020 en 2020 Regio

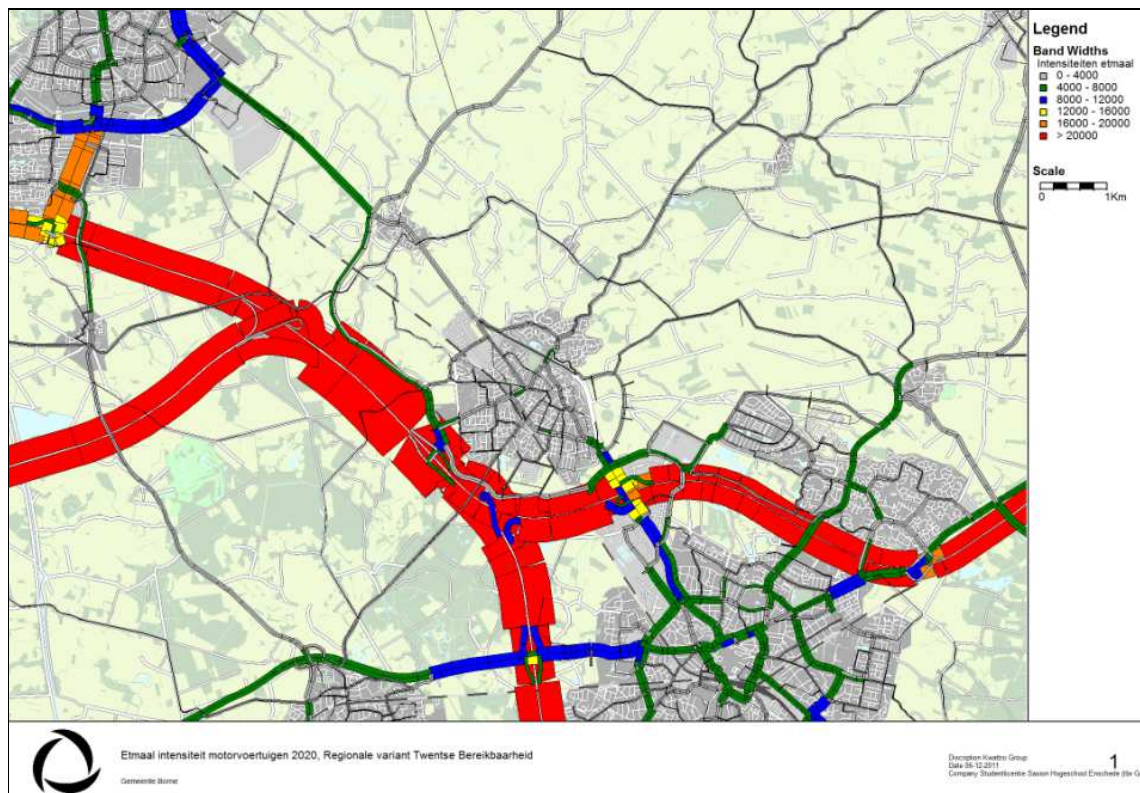
Gebruik verkeersmodel

Een goed evenwicht tussen de functie van de weg (categorisering), de vormgeving (inrichting) en het gebruik (intensiteit) is van groot belang. Met behulp van het Multimodaal Regionaal Verkeersmodel (RVMK Regio Twente) is de huidige situatie en de prognose voor 2020 opgesteld. Daarnaast is er een 2020-variant met daarin een Regionale Westelijke randweg opgesteld. Toekomstige ontwikkelingen – welke in het verkeersmodel zijn ingevoerd – zoals arbeidsplaatsen en woningbouw, maar ook autobezit, beroepsbevolking en kosten voor vervoer, zijn beschreven in bijlage H. Demografische trends zijn ook weergegeven.

In figuur J.1 zijn de verkeersstromen van 2008 weergegeven. Deze zijn vergeleken met en getoetst aan de verkeerstellingen uit de monitoring van de gemeente Borne. In figuur J.2 zijn de toekomstige verkeersstromen (prognosejaar 2020) weergegeven inclusief de Regionale Westelijke Randweg. Door middel van verschillende kleuren is zichtbaar gemaakt hoeveel motorvoertuigen per etmaal over een weg rijden. Hier is te zien dat de stroomweg (A1/A35) de hoogste intensiteit heeft. De randwegenstructuur is aangelegd en de huidige N743 is geknipt. In het centrum zijn de verkeersstromen klein en vanuit de woon- en werkgebieden maakt verkeer gebruik van de dichtstbijzijnde aansluiting op het bovenliggende wegennet.



Figuur J.1: Etmaal motorvoertuigenintensiteiten voor 2008, doorgerekend met het Regionaal verkeersmodel



Figuur J.2: Etmaal motorvoertuigenintensiteiten voor het prognosejaar 2020 met Regionale Westelijke Randweg, doorgerekend met het Regionaal verkeersmodel

Verschillende onderzoeken zoals het tracé van de Zuidelijke Randweg en het scenario-onderzoek naar de Westelijke Randweg zijn met dit verkeersmodel doorgerekend. Kan de huidige Oonksweg robuust genoeg ingericht worden? Dit zal verder onderzocht worden met daarnaast de variant van 2b. Toekomstige onderzoeken naar bijvoorbeeld de interne structuur in het centrum of het gelijkvloers maken van de Bekenhorst worden conform de huidige onderzoeken doorgerekend. Ook vervolgstudies naar oplossingen rond het spoor kunnen inzichtelijk gemaakt worden met de berekeningen van het verkeersmodel.

Missing links

In het verkeersmodel is te zien dat er enkele doorgaande verkeersstromen nog aanwezig zijn. Met name vanaf Saasveld en Weerselo is er nog een verkeersstroom door de Stroom Esch. Onderzoek moet worden gedaan naar een mogelijke verbinding tussen de Weerselosestraat en de Bornsche Beeklaan te maken. Ook aan de zuidwestkant van Borne is er een ontbrekende schakel. Hierdoor ontstaat een grote druk op de wijk Tichelkamp. Ook hier zal een onderzoek moeten plaats vinden waaruit het nut en noodzaak van deze verbinding tussen de Deldensestraat en De Veldkamp wordt geanalyseerd. Mogelijk dat de aanleg van de Zuidelijke Randweg al een oplossing biedt.

Mobiliteitsvisie © Gemeente Borne

Bezoekadres: Rheineplein 1, 7622 DG Borne
Postadres: Postbus 200, 7620 AE Borne

www.borne.nl



G E M E E N T E B O R N E