



GEMEENTE BORNE

B en W voorstel 12INT01554

Onderwerp : ~~Werkdocument~~ Mobiliteitsvisie 2011-2020

Samenvatting voorstel

In 2008 heeft de gemeenteraad het Integraal Verkeersplan vastgesteld. Het daarin vastgestelde beleid wordt geactualiseerd door middel van de Mobiliteitsvisie. Voorgesteld wordt om ~~het werkdocument van de~~ *concept* Mobiliteitsvisie te bespreken met de gemeenteraad.

Ontwerpbesluit

1. Instemmen met de afwegingen/argumenten met betrekking tot de mobiliteitskeuzes zoals beschreven in dit B&W voorstel.
2. Kennis nemen van de inhoud van ~~het werkdocument~~ *de concept* Mobiliteitsvisie Borne 2020.
3. De inhoud ~~van het werkdocument Mobiliteitsvisie~~ bespreken met de leden van de gemeenteraad.
4. Instemmen met de *planning* (versie 13-9-2012) voor behandeling van de Mobiliteitsvisie.

Openbaar : ja

	akkoord	bespreken	afwijzen
burgemeester Welten	<i>[Handwritten mark]</i>		
wethouder Kottevan	<i>[Handwritten mark]</i>		
wethouder Mulder	<i>[Handwritten mark]</i>		
wethouder Albers	<i>[Handwritten mark]</i>		
BESLUIT	<input checked="" type="checkbox"/> Conform <input type="checkbox"/> Aangepast akkoord d.d. <i>14-9-2012</i> <i>[Signature]</i>		
	<input type="checkbox"/> Aangehouden <input type="checkbox"/> Afwijzen d.d.		
Opmerkingen van college			



GEMEENTE BORNE

Programma	: 1. Leve Borne 2. Beter Borne
Portefeuillehouder	: H.W. Mulder
Opgesteld door (tel.)	: J. Wissink
Afdeling / productgroep	: Grondgebied / Uitvoering
Paraaf steller	: <i>[Handwritten signature]</i>
Paraaf manager	: <i>[Handwritten signature]</i>
Paraaf portefeuillehouder	: <i>[Handwritten signature]</i>
Paraaf secretaris	: <i>[Handwritten signature]</i>

Afstemming intern	: R.J. Hakstegen, B. van den Dolder
Medezeggenschap	: Nee -



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

1 Inleiding

Op 24 mei 2011 heeft uw college besloten om in te stemmen met de toen voorliggende versie van de Mobiliteitsvisie, deze ter bespreking door te geleiden naar de gemeenteraad en de Mobiliteitsvisie gelijk met de (ontwerp) Structuurvisie ter inzage te leggen. De Mobiliteitsvisie is een actualisatie van het Intergraal Verkeersplan Borne (IVP) uit 2008 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, spoorwegproblematiek 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. In onderstaand kader zijn de hoofdpunten uit het IVP weergegeven. Dit zijn de beleidskaders zoals door de gemeenteraad vastgesteld.

De meest in het oog springende maatregelen c.q. voorstellen in het Integraal VerkeersPlan zijn:

- 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 Letterveldweg 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 westparkeerroute.
- 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.

Bron: IVP Borne, *samenvatting*

De nu voorliggende concept Mobiliteitsvisie kijkt op een aantal punten af van de ontwerp Mobiliteitsvisie die ter inzage heeft gelegen van 22 juli 2011 tot en met 15 september 2011, en de Mobiliteitsvisie die voor 17 januari 2012 aan de raad was voorgedragen. Deze Mobiliteitsvisies wijken met name af tot de spoorse doorsnijding, de tracékeuze voor de fietssnelweg F35 en de tracékeuze voor de westelijke randweg. In voorliggend voorstel zal worden ingegaan op de afwegingen die ten grondslag hebben gelegen.

2 Beoogd resultaat

Met dit voorstel wordt beoogd om enerzijds het afwegingskader van (onderdelen van) de Mobiliteitsvisie weer te geven en anderzijds een richting te bepalen met betrekking tot het mobiliteitsbeleid van de gemeente Borne tot 2020.

3 Argumenten

De voorliggende concept Mobiliteitsvisie kijkt op een aantal punten af van de ontwerp Mobiliteitsvisie die in de zomer van 2011 ter inzage heeft gelegen. Het betreft vooral de nadere uitwerking van onderstaande mobiliteitsvraagstukken.



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

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 terinzagelegging 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.

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. De volledige onderzoeksrapporten zijn als afzonderlijke bijlagen bij dit B&W-voorstel 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 uw 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, in overleg met de portefeuillehouder, 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



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

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 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 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 Verdiepte ligging van het spoor in zone 2 kan barrièrewerking opheffen

In het IVP is vastgelegd dat een verdiepte ligging van het spoor (Azelosestraat-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:



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

het verdiepen van de spoorlijn of het aanbrengen van meerdere onderdoorgangen zoals in de Azelosestraat en Deldensestraat. Naar de haalbaarheid van beide oplossingen moet nog nader onderzoek plaatsvinden. Op basis daarvan kan een definitieve keuze worden gemaakt voor een van de twee opties.

2.2 Keuze locatie onderdoorgang spoor

Potentiële locaties voor de onderdoorgang zijn de Oonksweg (zone 1) of de Azelosestraat (zone 2). In het IVP staat beschreven dat de Azelosestraat de beste locatie is voor een tunnel in de hoofdwegenstructuur. Met de provincie Overijssel en het ministerie van I&M zijn afspraken gemaakt over co-financiering van een onderdoorgang (tunnel). Om de co-financiering veilig te stellen, moet een keuze worden gemaakt voor welke onderdoorgang de co-financiering wordt aangewend. Voorwaarde daarbij is dat sprake moet zijn van realisatie van de onderdoorgang op korte termijn. Omdat de aanleg van een tunnel consequenties heeft voor de ambitie van verdiepte aanleg van het spoor, in het van belang dat eerst een principiële keuze wordt gemaakt tussen verdiepte aanleg of de realisatie van een of meer tunnels.

3. Fietssnelweg F35

3.1 Fietssnelweg aan oostzijde van de spoorlijn

In de ontwerp Mobiliteitsvisie was nog geen tracékeuze voor de F35 opgenomen. Inmiddels heeft de gemeenteraad in november 2011 besloten dat de F35 gerealiseerd moet worden aan de oostzijde van de spoorlijn. In de Mobiliteitsvisie is dit verwerkt.

4 Kanttekeningen

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.

De financiering van de spoortunnel verdient hier bijzondere aandacht. Hierboven is al vermeld dat met de provincie Overijssel en het ministerie van I&M afspraken zijn gemaakt over co-financiering. Om die afspraken na te komen, zal de gemeenteraad op korte termijn een besluit moeten nemen over een eventuele gemeentelijke bijdrage. Een eerste indicatie leert dat hiermee een gemeentelijke bijdrage van 3 tot 4 miljoen euro is gemoeid.

Omdat besluitvorming over de Kaderbegroting 2013-2016 reeds heeft plaatsgevonden en de Mobiliteitsvisie nog niet zal zijn vastgesteld voor de 1^e wijziging van de begroting in november 2012, zal dit vraagstuk waarschijnlijk niet eerder aan de orde kunnen komen dan bij de behandeling van de kaderbegroting 2014-2017.

2 Op onderdelen nader onderzoek noodzakelijk

Ten behoeve van de uitvoering van een aantal maatregelen is nader onderzoek noodzakelijk. Dit geldt in het bijzonder voor de keuze van een verdiepte ligging van de spoorlijnen of het aanbrengen van tunnels in de bebouwde kom van Borne.

3 Tracé 5 is deels geprojecteerd op grondgebied van de gemeente Almelo

Het tracé 5 (a/b) is voor een klein deel geprojecteerd op grondgebied van de gemeente Almelo. Er zal nog overleg moeten plaatsvinden met de gemeente Almelo over de uitwerking en de besluitvorming.



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

5 Kosten, baten en dekking

Er zijn in dit stadium nog geen financiële consequenties.

6 Personeel en organisatie

Er zijn geen directe personele consequenties.

7 Vervolg na besluitvorming college

Een overzicht van het voorgestelde vervolgproces is als bijlage bij dit voorstel gevoegd.

Nadat uw college kennis heeft genomen van de concept Mobiliteitsvisie, kan deze besproken worden met leden van de gemeenteraad. Hierdoor kan worden getoetst of de lijn van het college ook de lijn van de raad zal zijn. Daarna kan uw college besluiten in welke vorm de Mobiliteitsvisie opnieuw ter inzage wordt gelegd (zie ook onder Communicatie). Na de terinzagelegging en de beantwoording van de ingediende zienswijzen kan de Mobiliteitsvisie worden vastgesteld en als bouwsteen dienen voor de Structuurvisie Borne 2030.

8 Communicatie

De Mobiliteitsvisie wijkt met name op het "onderdeel" Westelijke Randweg af van de ontwerp Mobiliteitsvisie. Tijdens de extra raadsvergadering van 5 september 2012 is de vraag gesteld of door deze wijziging opnieuw een ontwerp-versie van de Mobiliteitsvisie ter inzage gelegd moet worden. Vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid zou een nieuwe terinzagelegging overwogen kunnen worden; noodzakelijk is het niet. De volgende overwegingen liggen hieraan ten grondslag:

- de definitieve keuze ten aanzien van de hoofdwegenstructuur wordt vastgelegd in de Structuurvisie. De Structuurvisie zal, als wettelijk instrument, onderhavig zijn aan een inspraakprocedure (dat geldt overigens ook voor andere planfiguren (zoals het bestemmingsplan) die nog nodig zijn om de Westelijke Randweg te kunnen realiseren). De Mobiliteitsvisie kent geen wettelijke grondslag;
- hoewel geen nieuwe procedure op grond van de inspraakverordening wordt gevolgd, is de tracékeuze wel degelijk onderwerp geweest van inspraak. De verschillende tracés zijn uitvoerig besproken binnen de adviesgroep. De leden van de adviesgroep hebben op hun beurt weer ruggespraak gehouden met hun achterban waardoor een groot deel van de belanghebbenden bereikt is. Ook door de organisatie van de openbare bijeenkomst op 6 september, met daaraan gekoppeld de draagvlakpeiling, is voorzien in het bereiken van een groot deel van de belanghebbenden.
- de varianten 4 en 5(a/b) zijn mede naar aanleiding van een zienswijze van de Regio Twente op de ontwerp Structuurvisie tot stand gekomen. De grondslag daarvoor is het regionaal beleid dat is verwoord in de Wegenvisie die is vastgesteld door de Regio Twente;
- de voorkeursvariant (5b) is het resultaat van de gesprekken met de adviesgroep;
- de verwachting is dat het opnieuw ter inzage leggen van de Mobiliteitsvisie, gelet op de uitvoerige interactie die in het voortraject heeft plaatsgevonden, geen nieuwe informatie (meer dan nu uit de informele inspraak naar voren is gekomen) oplevert die van belang is voor de besluitvorming;
- ter voorbereiding op de raadsbehandeling bestaat de mogelijkheid om op het onderwerp in te spreken tijdens Bijpraten Ruimte.

Zoals hierboven al aangegeven kan vanuit zorgvuldigheidsoogpunt overwogen worden om opnieuw een ontwerpversie van de Mobiliteitsvisie ter inzage te leggen. Omdat over de Westelijke Randweg reeds een interactief proces heeft plaatsgevonden en omdat al eerder een ontwerpversie van de Mobiliteitsvisie ter inzage heeft gelegen, kan worden volstaan met een verkorte inspraakperiode. Uw college dient daartoe op grond van de gemeentelijke inspraakverordening expliciet te besluiten. Dit kan



G E M E E N T E B O R N É

in combinatie met de besluitvorming over de ontwerp Mobiliteitsvisie die zal plaatsvinden nadat bespreking met de gemeenteraad heeft plaatsgevonden.

Uw besluit over de Mobiliteitsvisie kan worden toegelicht tijdens het wekelijks persgesprek. Uw besluit zal tevens via e-mail bekend worden gemaakt aan de leden van de adviesgroep Westelijke Randweg. Ook zal publicatie op de website plaatsvinden.

9 Bijlage(n)

- Concept Mobiliteitsvisie
- scenariostudie hoofdinfrastructuur (DHV)
- verkenning tracévarianten Westelijke Randweg (Royal HaskoningDHV)
- uitkomsten draagvlakpeiling Westelijke Randweg
- planning behandeling Mobiliteitsvisie