



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

Raadsvoorstel

raadsvergadering
3-10-2017

agendapunt

nummer
17INT02492

onderwerp
Tracékeuze Verbindingsweg

Aan de gemeenteraad.

Samenvatting voorstel

Sinds de zomer van 2016 is gewerkt aan een variantenstudie voor de Verbindingsweg. Voor drie verschillende deelgebieden van het tracé van de weg zijn varianten ontwikkeld. Inmiddels is de variantenstudie afgerond en kan een tracé op hoofdlijnen voor de Verbindingsweg worden gekozen. Het gekozen tracé wordt nader uitgewerkt ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure. Voorgesteld wordt om in te stemmen met het tracé zoals weergegeven op het kaartbeeld met nummer 17int01913.

1 Inleiding

Op 30 oktober 2014 heeft uw raad de Totaalvisie met verschillende maatregelen voor spoor en wegen vastgesteld. De maatregelen zijn onder meer bedoeld om de problematiek van de spoorse doorsnijding in relatie tot de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid op te lossen. Bij de vaststelling van de Totaalvisie is tevens besloten om de maatregelen op basis van de fasering “van buiten naar binnen” uit te voeren.

In juni 2015 heeft uw raad besloten om over te gaan tot de realisatie van de eerste stapsteen van de Totaalvisie. Deze eerste stap behelst de aanleg van de Verbindingsweg met spooronderdoorgang in combinatie met het opheffen van de spoorwegovergang in de Oonksweg.

Na een uitgebreide (Europese) aanbestedingsprocedure is in de zomer van 2016 gestart met de ontwerpfase van het project Verbindingsweg. Aan ingenieursbureau RIS is opdracht verstrekt om onder meer een aantal varianten voor het tracé van de Verbindingsweg op te stellen en te beoordelen.

Ten behoeve van de variantenstudie is het wegtracé in drie deelgebieden verdeeld, namelijk:

1. ter hoogte van bedrijventerrein Molenkamp;
2. de spooronderdoorgang;
3. ter hoogte van woongebied Oldhof.

Per deelgebied is een aantal varianten in beeld gebracht, die mede op basis van input van direct betrokkenen tot stand zijn gekomen.



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

Bij het beoordelen van de varianten zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- a) de Verbindingsweg krijgt een ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn;
- b) de spoorwegovergang in de Oonksweg wordt afgesloten;
- c) de ontwerpsnelheid voor het wegtracé bedraagt 70 km/u;
- d) op de Verbindingsweg is landbouwverkeer toegestaan;
- e) het tracé dient zo dicht mogelijk bij de bestaande bebouwing te liggen (i.v.m. beperken aantasting landschap);
- f) de barrièrewerking van de Verbindingsweg dient zoveel mogelijk te worden beperkt;
- g) voor aanleg van de Verbindingsweg met spooronderdoorgang (incl. opheffen spoorwegovergang en Oonksweg en overige aanvullende maatregelen) is 26,5 miljoen euro beschikbaar.

Alle varianten per deelgebied en de resultaten van de beoordeling zijn beschreven in bijgevoegd rapport "Varianten en tracékeuze Verbindingsweg Borne" (17int00298). In het rapport wordt voorgesteld om een tweetal samengestelde tracés voor het gehele wegtraject nader uit te werken.

Wij stellen u echter voor om, in afwijking van het rapport, te kiezen voor een andere variant in het deelgebied Molenkamp. De reden daarvoor leest u verderop in dit raadsvoorstel onder 'argumenten'. Het samengestelde wegtracé dat wij aan u ter vaststelling voorleggen, is weergegeven op bijgevoegd kaartbeeld met kenmerk 17int01913. Daarnaast stellen wij voor om het college op te dragen in afstemming met de Provincie Overijssel, om te werken aan het op korte termijn realiseren van het reeds ingetekende eindtracé noordelijke variant 5b (tussen Almeloseweg en Albergerweg).

Zenderen

Los van de tracékeuze en tracéstudie voor de Verbindingsweg, wordt onderzoek gedaan naar een duurzame oplossing voor de leefbaarheidsproblematiek in Zenderen. Dit onderzoek wordt echter wel gelijktijdig uitgevoerd.

De beoogde duurzame oplossing gaat verder dan de vooralsnog in de plannen opgenomen mitigerende maatregelen die feitelijk alleen in een gedeeltelijke oplossing van de verkeerssituatie voorziet. Het door het college uit te voeren duurzaamheidsonderzoek moet niet alleen resulteren in een totaaloplossing voor de verkeerssituatie in Zenderen, maar zeker ook in een oplossing voor het behoud van de leefbaarheid in de kern van Zenderen. Daarbij moet de vanaf nu te benoemen "oostelijke variant", variant worden meegenomen. Dit tracé dient in ieder geval aan te sluiten op de hiervoor genoemde noordelijke variant 5b, maar zo mogelijk ook aan te kunnen worden gesloten op het tracé van de Verbindingsweg. Een vertegenwoordiging vanuit de raad zal samen met vertegenwoordigers van Zenderen het onderzoek begeleiden.

Participatie

Tijdens de variantenstudie heeft een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden. Vertegenwoordigers van uw raad zijn ook bij een of meerdere avonden aanwezig geweest. In de bijlage vindt u een samenvatting van deze bijeenkomsten. In het vervolg worden bij de uit te voeren onderzoeken de betrokkenen nadrukkelijk meegenomen.



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

2 Beoogd resultaat

Met de uitkomsten van de variantenstudie kan de keuze worden gemaakt voor een tracé (op hoofdlijnen) voor de Verbindingsweg. Zodra die keuze is gemaakt, worden de technische (veld)onderzoeken uitgevoerd en zal de nadere ontwerputwerking tot een zogenaamd referentieontwerp plaatsvinden. Ook zal de voorbereiding van de bestemmingsplanprocedure beginnen.

3 Argumenten

Het door ons voorgestelde tracé ontstaat door de volgende varianten per deelgebied met elkaar te verbinden:

- deelgebied Molenkamp - variant H
- deelgebied onderdoorgang - variant A
- deelgebied Oldhof - variant B

Aan deze keuze liggen onderstaande argumenten ten grondslag.

variant Molenkamp H zorgt voor betere doorstroming op de Verbindingsweg/het hoofdwegennet

In variant H van deelgebied Molenkamp wordt geen rechtstreekse verbinding gemaakt tussen het bedrijventerrein en de Verbindingsweg. Hierdoor kan het verkeer op de Verbindingsweg beter doorstromen en neemt de kans op extra congestie op het hoofdwegennet af. Aangezien wij streven naar een zo optimale oplossing zal desalniettemin in nauw overleg met een vertegenwoordiging uit de raad en ondernemers worden gekeken naar de noodzakelijkheid en inpasbaarheid van een eventueel tweede ontsluiting. Deze ontwikkeling dient parallel met de uiteindelijke realisatie met de Verbindingsweg te verlopen. Hierdoor wordt bereikt dat gelijktijdig met de opening van de Verbindingsweg een zo optimaal mogelijke ontsluiting van de Molenkamp zal zijn gerealiseerd.

variant Molenkamp H zorgt voor minder sluipverkeer op het bedrijventerrein

Door geen verbinding te maken tussen het bedrijventerrein en de Verbindingsweg, kan sluipverkeer dat via het bedrijventerrein zou rijden, worden voorkomen en zal alleen bestemmingsverkeer over de wegen op het bedrijventerrein rijden.

aanpassing van het kruispunt Prins Bernhardlaan/Oonksweg:

Het doorgaande verkeer dat in de huidige situatie gebruik maakt van de Oonksweg, zal in de toekomst via de Verbindingsweg rijden. In de toekomstige situatie zal de verkeersintensiteit op de Oonksweg en de Prins Bernhardlaan substantieel afnemen (nabij het kruispunt naar verwachting nog ongeveer de helft van de huidige situatie). Daarom achten wij het niet noodzakelijk om het kruispunt Prins Bernhardlaan/Oonksweg ingrijpend aan te passen. In het onderzoek naar een mogelijk tweede ontsluiting van bedrijventerrein De Molenkamp dient de bestaande ontsluiting Oonksweg/Prins Bernhardlaan ook te worden meegenomen. Het college zal na opening van de Verbindingsweg de verkeersstromen bij het kruispunt Oonksweg/Prins Bernhardlaan monitoren. Indien noodzakelijk kan dan op een later moment alsnog een aanpassing van het kruispunt plaatsvinden.

variant Molenkamp H biedt financiële ruimte voor betere inpassing

Doordat geen aansluiting ter hoogte van bedrijventerrein De Molenkamp wordt gemaakt, is de aanleg van een (extra) rotonde op de Verbindingsweg niet nodig. Daarnaast is het niet nodig om bedrijfspanden aan te kopen om een verbinding tussen de Hanzestraat en de Verbindingsweg mogelijk te maken. De kosten die op deze manier worden uitgespaard, kunnen worden ingezet voor de inpassing van de weg in het deelgebied Oldhof. Doordat geen extra rotonde ter hoogte van het bedrijventerrein wordt aangelegd, kan de weg tevens beter worden ingepast op de Zendersche Esch.



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

variant Oldhof B zorgt voor optimale inpassing

Door te kiezen voor variant B in deelgebied Oldhof – de verlengde onderdoorgang – kunnen de (recreatieve) verbindingen tussen de kern van Borne en het buitengebied het beste worden ingepast. Deze verbinding wordt in de huidige situatie gevormd door de Beerninksweg en de Mr. Thienweg. Door de onderdoorgang te verlengen wordt het mogelijk om de genoemde verbinding nagenoeg op maaiveld te realiseren (de Verbindingsweg ligt in dat geval verdiept). Daardoor blijft de aantasting van het landschap op dat punt beperkt.

Wij zullen ons inspannen om de weg ter hoogte van het woongebied Oldhof zoveel mogelijk aan het zicht te onttrekken. Hierbij denken wij aan het eventueel verlaagd aanleggen van de weg, mogelijk in combinatie met grondwallen. De barrièrewerking van de Verbindingsweg wordt hierdoor substantieel verkleind. Bij de uitwerking van het tracé zal worden onderzocht of, en zo ja op welke wijze, dat technisch en financieel haalbaar is.

4 Kanttekeningen

Aanvullende inpassingsmaatregelen staan op gespannen voet met taakstellend budget

Voor de uitvoering van het project is een taakstellend budget van 26,5 miljoen euro beschikbaar. Nader onderzoek moet aantonen of aanvullende maatregelen zoals, een mogelijke extra ontsluiting van De Molenkamp, en een duurzame oplossing voor Zenderen ook kunnen worden gerealiseerd. Indien noodzakelijk kunnen hiervoor separaat voorstellen aan de raad worden voorgelegd.

Verbindingsweg kent voor- en tegenstanders

Er is een uitgebreid participatietraject doorlopen met informatieavond, meedenkavonden, terugkoppelavonden en met veel en intensieve keukentafelgesprekken. Na uitvoering van dit traject is gebleken dat het draagvlak bij de direct betrokkenen nauwelijks is toegenomen. Er is sprake van kritiek op de sluiting van de spoorwegovergang in de Oonksweg die samenhangt met de aanleg van de Verbindingsweg. Door de betrokkenen van bedrijventerrein De Molenkamp en de inwoners van Zenderen nadrukkelijk te betrekken bij de onderzoeken, is de verwachting dat het draagvlak aanzienlijk zal toenemen. De bij dit voorstel in te stellen raads werkgroep (vertegenwoordiging vanuit de raad) zal het onderzoek bewaken en kan de betrokkenen horen.

5 Kosten, baten en dekking

Bij behandeling van de begroting 2016-2019 heeft uw raad een taakstellend budget van 26,5 miljoen euro (prijspeil 2014) beschikbaar gesteld voor de realisatie van de Verbindingsweg (incl. spooronderdoorgang) en het opheffen van de spoorwegovergang in de Oonksweg. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

- 13,7 miljoen euro bijdrage NaNOV (ministerie I&M);
- 0,7 miljoen euro bijdrage Ontwikkelagenda Netwerkstad Twente;
- 0,2 miljoen euro bijdrage Goederennetwerk Twente (provincie Overijssel);
- 11,9 miljoen euro (= 2,7 voorbereiding + 4 reserve beleidsontwikkeling + 5,2 OZB) gemeente Borne.

Wij verwachten dat het door het college voorgestelde tracé binnen het taakstellend budget kan worden gerealiseerd.

Voor de aanvullende onderzoeken naar de duurzame totaaloplossing voor Zenderen, de versnelde aanleg van de noordelijke 5b variant en een mogelijk tweede ontsluiting De Molenkamp stelt de raad een extra bedrag beschikbaar van € 50.000,-, te dekken uit de reserve beleidsontwikkeling.



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

6 Vervolg na besluitvorming

In overleg met de raads werkgroep wordt nader onderzoek gedaan naar de duurzame totaaloplossing voor Zenderen, een versnelde aanleg van de noordelijke 5b variant en een zo optimaal mogelijke ontsluiting van bedrijventerrein De Molenkamp. De bevindingen worden uiterlijk oktober 2018 voorgelegd aan de raad. Ondertussen wordt het tracé door het projectteam nader uitgewerkt tot een zogenaamd referentieontwerp. Dat ontwerp is vervolgens de basis voor het bestemmingsplan. De bestemmingsplanprocedure zal het college naar verwachting in het eerste kwartaal van 2018 starten.

Voorstel

Aan de raad wordt voorgesteld om:

1. Het tracé voor de Verbindingsweg met spooronderdoorgang vast te stellen zoals weergegeven op het kaartbeeld met kenmerk 17int01913.
2. Een bedrag van € 50.000,- beschikbaar te stellen voor het uitvoeren van de bovengenoemde onderzoeken, te dekken uit de reserve beleidsontwikkeling
3. Een raads werkgroep in te stellen die als taak heeft in afstemming met het college van B&W de keuze van het onderzoeksbureau te bepalen, betrokkenen te horen en de voortgang van de onderzoeken te bewaken.

En daarbij het college op te dragen:

1. In afstemming met Provincie Overijssel onderzoek te verrichten naar het versneld uitvoeren van de reeds vastgestelde noordelijke 5b variant (tussen Almeloseweg en Albergerweg).
2. Onderzoek te doen naar een duurzame totaaloplossing voor de verkeerssituatie om de kern van Zenderen te ontlasten van de toenemende verkeersdruk waarbij nadrukkelijk de oostelijke variant, zal worden meegenomen die aansluit op de noordelijke 5b variant.
3. Onderzoek te doen naar een zo optimaal mogelijke ontsluiting van bedrijventerrein De Molenkamp waarbij, in nauw overleg met de raads werkgroep, zowel de ontsluiting via de Oonksweg / Prins Bernhardlaan als ook een mogelijk tweede ontsluiting wordt meegenomen.
4. De te verrichten onderzoeken te laten uitvoeren door daartoe gecertificeerde bureaus waarbij de opties met de kosten, mogelijke vormen van financiering en een tijdspad helder worden aangegeven. De resultaten van deze onderzoeken voor de meerjarenbegroting 2019-2022 voor te leggen aan de raad.

Borne, 21-7-2017

De fracties van:

Borne-Nu,

CDA

GB'90,

Fractie voorzitter Borne-Nu, ,
H.B. van den Berg

fractie voorzitter CDA,
B.J.B. Oude Lansink

fractie voorzitter GB'90,
E. Verschoor