

Rapportage studie F35 Borne - Almelo

Een verkenning van mogelijke tracés



Keypoint Consultancy B.V.

Vestiging Enschede

Institutenweg 32
7521 PK Enschede
Tel. 053 482 57 00

Vestiging Utrecht

Nieuwegracht 24A
3512 LR Utrecht
Tel. 030 82 01 168

www.keypoint.eu

info@keypoint.eu

kvk: 06080239

Opdrachtgever:	Provincie Overijssel
Titel:	Studie F35 Borne - Almelo
Versie:	DEFINITIEF CONCEPT
Datum:	6-1-2025
Auteurs:	Cees Bakker, Liesbeth Knap

Niets uit dit rapport mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt worden in enige vorm of op enige wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Keypoint Consultancy B.V., noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en onderzoekopdracht	3
1.2	Dit document	3
2.	Masterplan	3
2.1	Route in Almelo naar de Noordkant	4
3.	Voorgaande onderzoeken en proces	5
3.1	Zoekgebied oversteek tussen Esweg en Grote Bavenkelsweg	5
3.2	Afweegkader	6
4.	Terug naar het Masterplan	6
4.1	Het tracé in Almelo	6
4.2	Randvoorwaarden aanpassingen infrastructuur (impact)	8
5.	Conclusie	9

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en onderzoeksoopdracht

Een groot deel van de F35 is reeds gerealiseerd. Echter, er zijn nog ontbrekende schakels, waaronder het deel tussen Almelo en Borne. In het verleden zijn meerdere studies en verkenningen uitgevoerd naar dit deel van de F35. De oorspronkelijke planning van het masterplan 2009 (en de herziening van 2014) was om de gehele F35 in 2020 gereed te hebben. Onvoldoende budget en capaciteit zijn redenen waarom dit deel buiten de kom nog niet is uitgevoerd. Derde reden is de afstemming met de mogelijke Vloedbeltverbinding en andere ontwikkelingen in het tussengebied. Toch is het belang groot om de 'missing link' snel uit te voeren. Provincie Overijssel heeft daarom Keypoint gevraagd om een tracéstudie uit te voeren uitgaande van de meest recente ontwikkelingen en in samenspraak met de gemeenten Almelo en Borne.

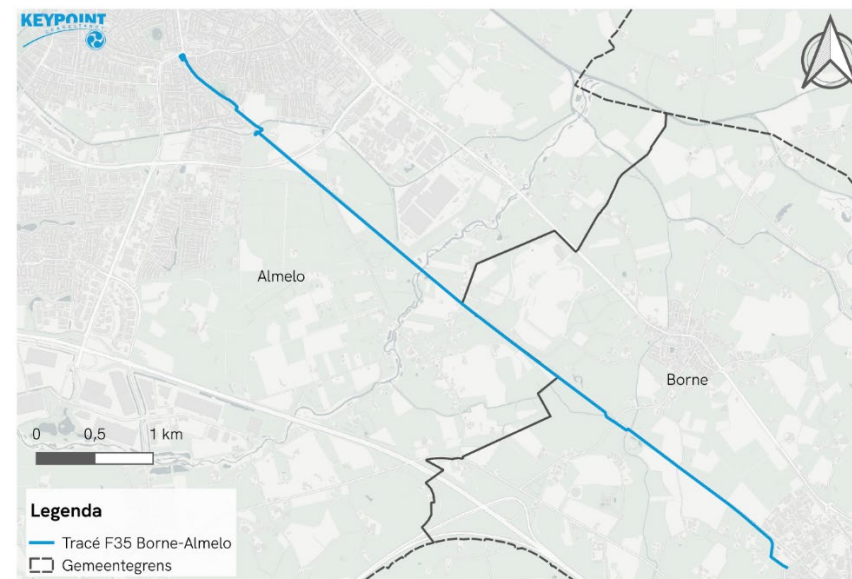
1.2 Dit document

Deze memo beschrijft de recente ontwikkelingen en gemaakte keuzes rondom het tracé van de fietssnelweg F35 tussen Borne en Almelo. Figuur 1 toont het uiteindelijke voorstel voor het tracé tussen Almelo en Borne aan de zuidkant van het spoor en in Almelo zelf, waar het spoor gekruist wordt bij de Steffensweg en de Schoolstraat.

Dit document beschrijft eerst de tracés zoals die in het Masterplan zijn opgenomen (hoofdstuk 2) en uitgevoerde verkenningen naar andere tracés (hoofdstuk 3). Vervolgens gaat het in op recente ontwikkelingen die hebben geleid tot de uiteindelijke tracékeuze die grotendeels het Masterplan van de F35 volgt. In hoofdstuk 4 wordt het gekozen tracé beschreven met specifieke aandachtspunten om zo dicht mogelijk bij de uitgangspunten voor de F35 te blijven.

2. Masterplan

De F35 is een snelle en comfortabele fietsverbinding van 62 kilometer tussen Nijverdal, Wierden, Almelo, Borne, Hengelo en Enschede/Glanerbrug. Deze kan worden doorgetrokken naar Gronau en vanaf daar aansluiten op Duitse (recreatieve) routes. Het Masterplan uit 2009 is in 2013 geactualiseerd en



Figuur 1: Voorstel tracé F35 Borne-Almelo

diende als basis voor de uitwerking van de deeltrajecten. Het streven is formeel nog dat de gehele F35 in 2025 gereed is. Een aantal kenmerken:

- Een rode loper van 4 meter breed
- F35 symbool
- Uniforme verlichting
- Zo veel mogelijk ongehinderde doorstroming

Het tracé in het Masterplan volgt tussen Borne en Almelo het spoor langs de zuidkant (zie Figuur 2). In Almelo splitst het tracé zich dan ter hoogte van de Nieuwstraat in een route aan de zuidkant van het spoor richting Wierden en een route aan de noordkant van het spoor richting Vriezenveen.

2.1 Route in Almelo naar de Noordkant

Conform het Masterplan is tussen Borne en Almelo in 2015 ten zuiden van het spoor een deel F35 aangelegd. Dit deel bevindt zich tussen Het Hag en Middenvliet en is ca. 600 m. lang. Binnen Almelo bleek het niet wenselijk om het tracé aan de zuidkant van het spoor te laten lopen in verband met de zeer beperkte ruimte tussen woningen en het spoor in de buurt Boomplaats. Het gaat hierbij met name om de woningen aan de Bosstraat en aan de Bornerbroeksestraat. Een alternatieve route over de Bornerbroeksestraat

bleek uit oogpunt van verkeersveiligheid en directheid ook geen perspectieven te beiden voor het realiseren van een hoogwaardige fietsroute. Mede hierdoor is Almelo uitgegaan van een tracé aan de noordkant van het spoor, hetgeen in afwijking was van het Masterplan. Dit heeft tot gevolg dat ergens tussen Almelo en Borne het spoor overgestoken diende te worden. Om deze reden zijn studies gedaan door Goudappel en Anacon. Een samenvatting van het proces van deze studies staat beschreven in hoofdstuk 3.



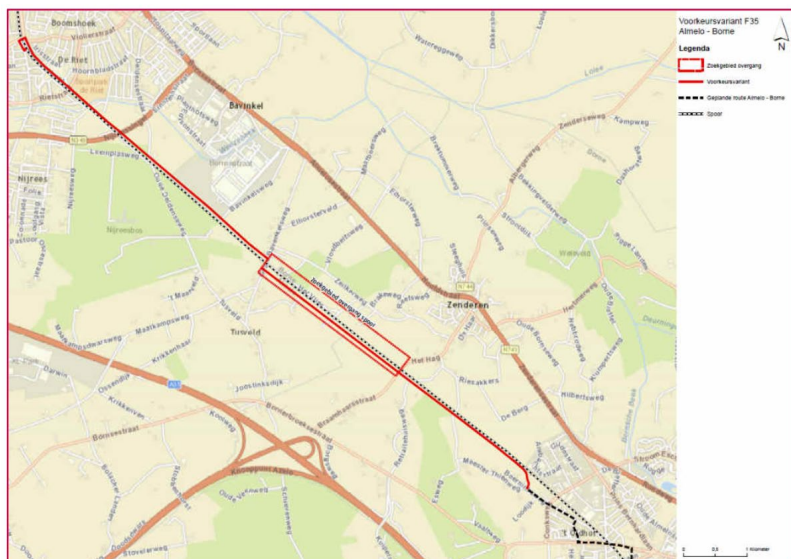
Figuur 2: Tracé F35 (bron: Masterplan F35 2014)

3. Voorgaande onderzoeken en proces

3.1 Zoekgebied oversteek tussen Esweg en Grote Bavenkelsweg

3.1.1 Onderzoek Goudappel

Op 27 augustus 2019 is het rapport 'F35 Almelo – Borne' (GC kenmerk 00171820190222.R1.05) opgeleverd. Er zijn drie mogelijke tracés opgesteld. In Figuur 3 is het voorkeustracé weergegeven. Aan de Almelose kant was de route op initiatief van Almelo verschoven van de zuidkant (volgens het Masterplan) naar de Noordkant. Aan de Bornse kant is de ligging aan de zuidkant gebleven en is er een zoekgebied ontstaan voor het punt waar de spoorlijn gekruist moet gaan worden.

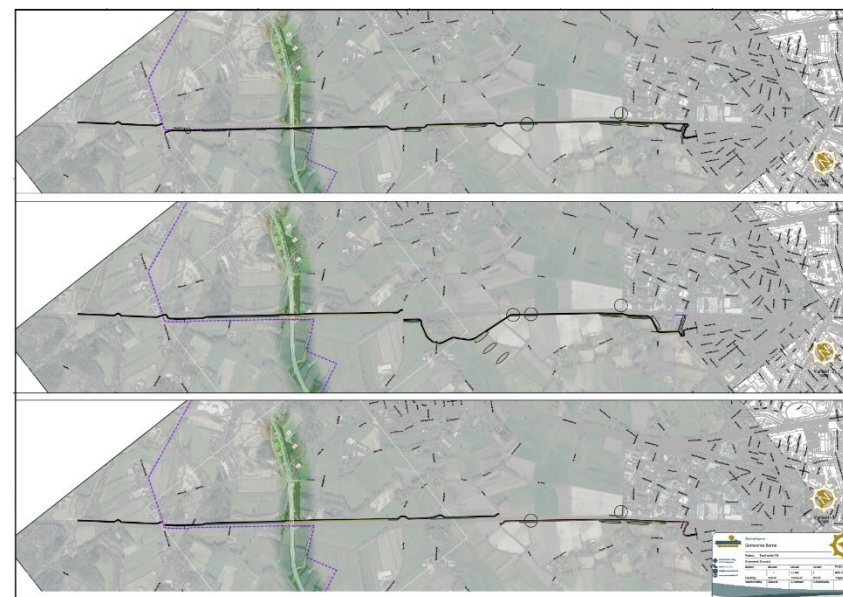


Figuur 3: Voorkeustracé tussen Almelo en Borne (Bron: F35 Almelo-Borne Onderzoek tracévarianten en uitwerking voorkeursvarianten, Goudappel, 2019)

3.1.2 Het vervolg: onderzoek Anacon-Infra

Door Anacon-Infra is in opdracht van de gemeente Borne een landschappelijk optimaal ontwerp voor de F35 opgesteld. Deze landschappelijke analyse is de basis voor het inpassen van het voorkeustracé en groen ontwerp. Daarbij zijn 3 mogelijke overgangstracés uitgewerkt en onderzocht:

- 01 overgang bij Grote Bavenkelsweg
- 02 overgang bij Het Hag
- 03 overgang bij Esweg (bij Huize Ludwina)



Figuur 4: Tracé 1, 2, en 3 (Bron: Tracéstudie F35 Gebiedsanalyse – Variantenstudie, Anacon, 2023)

Dit onderzoek had niet als doel een keuze tussen de drie mogelijkheden te maken, maar gaf inzicht in de respectieve ruimtelijke inpassingsmogelijkheden (nog) uitgaande van gelijkvloerse spoorkruisingen. In Figuur 4 worden de drie uitgewerkte tracés weergegeven.

3.2 Afweegkader

In opdracht van de provincie Overijssel en in samenspraak met de gemeentes Almelo en Borne is, om tot een gedragen keuze tussen de drie mogelijke oversteeklocaties over het spoor te komen, een afweegkader opgesteld. Het betrof hierbij de mogelijke oversteeklocaties:

- Esweg
- Het Hag
- Grote Bavenkelsweg

Uit het afweegkader volgde de conclusie dat bij het realiseren van de Vloedbeltverbinding (zie blauwe kader) de drie opties op hoofdlijnen gelijkwaardig waren, maar er vanuit een oogpunt van verkeersveiligheid een lichte voorkeur was voor de optie Esweg. Voordat tot een nadere uitwerking kon worden overgegaan van één van de opties, bleek echter dat de originele route uit het Masterplan, dus volledig langs de zuidkant van het spoor, weer een reële mogelijkheid werd. Daarmee vervallen dan ook de hierboven beschreven opties voor een oversteeklocatie. Deze zijn niet meer relevant.

4. Terug naar het Masterplan

Het bedrijf Urenco heeft forse uitbreidingsplannen ingediend, die ruimtelijk zeer beperkend zijn voor eerder verkende mogelijkheden voor een ongelijkvloerse spoorkruising van de F35 tussen Almelo en Borne. In verband met deze ontwikkelingen rond het terrein van Urenco in Almelo is een deel van de originele route uit het Masterplan ten zuiden van het spoor tussen Almelo en Borne toch weer in beeld gekomen als mogelijke oplossing. Deze variant volgt grotendeels de route van het Masterplan. In de volgende paragrafen is beschreven en getoond welke route dit precies is en zijn de nodige ingrepen aan de infrastructuur beschreven om dit een volwaardig F35-tracé te maken.

Vloedbeltverbinding

De Vloedbeltverbinding - ter ontlasting van Borne en Zenderen - heeft effect op het tracé van de F35. In de plannen voor de Vloedbeltverbinding, en in het huidige Masterplan van de F35 (zie Atlas van Overijssel) is in het tracé van de F35 een grote hoeveelheid ruimte gereserveerd voor de oversteek over de Vloedbeltverbinding. Deze keuze leidt tot ca. één kilometer extra tracé voor de F35 om de hellingen te kunnen realiseren. Zowel gemeente Almelo als gemeente Borne zijn het erover eens dat deze oplossing onwenselijk is vanuit de gewenste directheid van de F35. Vooralsnog wordt in deze memo rekening gehouden met een gestrekt tracé parallel aan het spoor.

4.1 Het tracé in Almelo

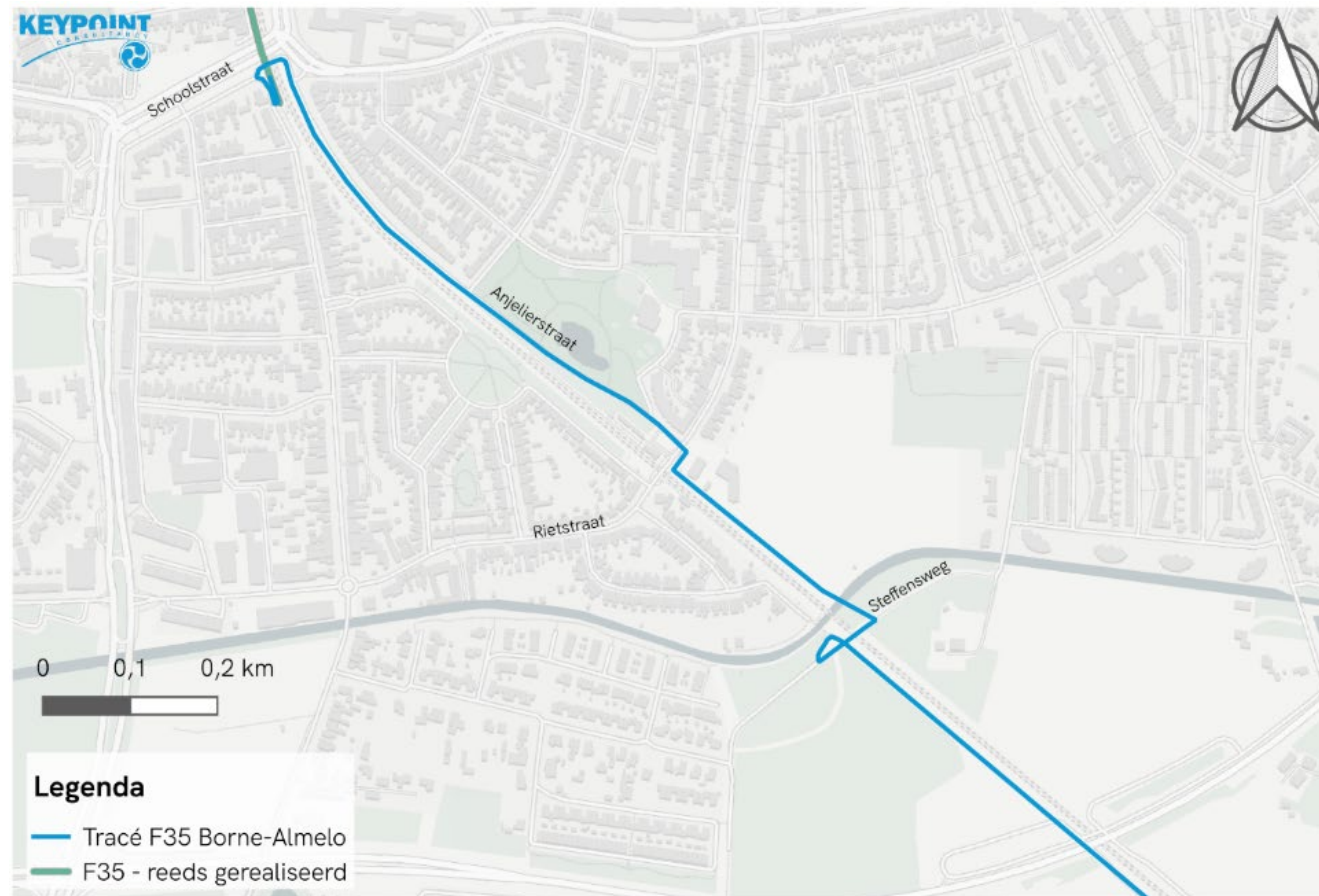
4.1.1 Ruimte langs het spoor

Het tracé van de F35 in Almelo loopt langs station Almelo aan de zuid/westzijde van het spoor. Richting de bebouwde kom grens is echter te weinig ruimte beschikbaar aan de zuid/westzijde om de F35 aan dezelfde kant te realiseren. Een oversteek over het spoor naar de noordkant is reeds aanwezig bij de Schoolstraat. Anderzijds is er door ontwikkelingen rond het terrein van Urenco

weinig ruimte aan de noordkant buiten de bebouwde kom. Deze beide randvoorwaarden maken het noodzakelijk dat het tracé van de F35 buiten de bebouwde kom van Almelo aan de zuidkant loopt, en binnen de bebouwde kom aan de noordkant, tot aan de Schoolstraat (zie Figuur 5).

4.1.2 De route

Het voorgestelde tracé binnen Almelo is in figuur 5 op kaart weergegeven. Deze loopt vanaf de Verlengde Deldensestraat over de Steffensdwarsweg en kruist via de fietstunnel Steffensweg het spoor. Vervolgens loopt het vanaf de Steffensweg parallel aan het spoor langs sportveld De Riet naar de Rietstraat.



Figuur 5: Tracé in Almelo

Na het kruisen van de Rietstraat loopt de route verder als fietsstraat langs het spoor, via de Anjelierstraat tot aan de brug over het verdiepte spoor bij de Schoolstraat. Vanaf daar is de F35 al gerealiseerd. Dit tracé kan met de nodige aanpassingen aan de bestaande infrastructuur in redelijke mate voldoen aan de standaarden van de F35. Alleen het deel tussen de Steffensweg en de Rietstraat moet nog volledig gerealiseerd worden.

4.2 Randvoorwaarden aanpassingen infrastructuur (impact)

De inpassing van de F35 in dit tracé vereist enige aanpassingen aan de bestaande infrastructuur. Deze impact is op basis van eerste verkenning hieronder kort beschreven. Met een nadere studie zal de impact verder gedetailleerd in kaart gebracht moeten worden.

Op het beoogde traject Rietstraat-Deldensestraat dienen zich 2 mogelijkheden aan om gebruik te maken van bestaande ongelijkvloerse spoorkruisingen:

- De bestaande bypass via de Verlengde Deldens straat;
- De bestaande fietstunnel Steffensweg.

De verlengde Deldensestraat valt af vanwege de zeer grote omrijd-factor ten opzichte van Steffensweg, alsmede vanwege de (in potentie) hogere kwaliteit van de Steffensweg als vrij liggende exclusieve fietsroute.

Fiets- en voetgangerstunnel Steffensweg

De fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor door in de Steffensweg is afgesloten met een paal aan de zuidkant en is zo'n 5,5 meter breed. Voor de inpassing van de F35 is een minimale breedte van 4 meter (plus opsluitbanden) benodigd, maar ook een voetpad van minimaal 2 meter. Gezien de ontoreikende breedte van 5,5m is hier een goede afweging van de breedte van fiets- en voetpad noodzakelijk. Verder kunnen diverse kleinere optimalisaties worden gerealiseerd, zoals verbeterde verharding en verlichting. Op langere termijn kan worden onderzocht of een nieuwe fietstunnel onder het spoor door in een meer vloeiende lijn kan worden gerealiseerd, zodat het spoor zo comfortabel mogelijk kan worden gekruist.

Steffensweg – Rietstraat

Langs het spoor moet nieuwe infrastructuur en een kunstwerk over de Weezebeek worden ingepast en aangelegd. De ruimte is daar echter wel voor aanwezig. Hierbij wordt opgemerkt dat er samen met het bestuur van sportveld De Riet al verkenningen zijn gedaan voor de inpassing van de F35 op het terrein van de voetbalvereniging aldaar en dat die verkenningen door beide partijen positief zijn beoordeeld. Daarnaast dient de zendmast bereikbaar te blijven.

Oversteek over de Rietstraat

Het tracé kruist de Rietstraat. Dit is een weg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Het Masterplan F35 vraagt bij gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom een ongelijkvloerse kruising of rotonde met fietsers in de voorrang. Als dat niet past, kan een VRI met maximale wachttijd van 30 seconden voor fietsers worden overwogen.

Anjelierstraat

De Anjelierstraat loopt door het Louise van Haaftenplantsoen bij station Almelo de Riet en loopt door tot aan de brug over het spoor bij de Schoolstraat. Deze straat is een 30 km/uur weg, in het plantsoen uitgevoerd in asfalt en in de woonwijk uitgevoerd in klinkers. Idealiter is de hele F35 uitgevoerd in rood asfalt. Er kan overwogen worden om het deel van de Anjelierstraat in het plantsoen autovrij te maken. Anders is een fietsstraat met auto te gast een effectieve en snelle oplossing.

Brug over het spoor bij de Schoolstraat

Deze brug heeft een ruim profiel voor fietsers en auto met een maximumsnelheid van 30 km/uur en is uitgevoerd in klinkers. Ook dit onderdeel zou uitgevoerd kunnen worden als fietsstraat in rood asfalt waarbij autoverkeer nog is toegestaan. Een andere optie is het autoverkeer weren van de brug en omleiden via de rijbaan (Violierstraat-Schoolstraat). De verkeerskundige status van de zogenaamde "bottleneck" bij de aansluiting van de Bornerbroeksestraat op de Schoolstraat vormt is in dit verband een bijzonder aandachtspunt.

5. Conclusie

Dit rapport beschrijft beknopt het proces rondom de totstandkoming van het tracé van de F35 tussen Borne en Almelo, van de Oonksweg in Borne tot aan de Schoolstraat in Almelo. Na eerdere intenties om af te wijken van het Masterplan en bijbehorende studies en afwegingen is door recente ontwikkelingen rondom Urenco toch weer de route uit het Masterplan naar voren gekomen. Deze is in dit rapport globaal uitgewerkt. Voor volledige uitwerking van de inpassing van de F35 dient een meer gedetailleerde studie te worden uitgevoerd.