

**CDA-vragen mbt. Raadsvoorstel: Contourennota Omgevingsvisie.**  
**Oordeelsvormende Commissievergadering dd. 11/03/2025**

- 1) We zien in de upgrade van de wegen/straten dat veel fietspaden wegvallen en de fietsers op de weg moeten fietsen. Is er inmiddels al onderzoek gedaan naar het veiligheidsgevoel van fietsers (kinderen) **en** of er meer of minder ongelukken plaatsvinden op wegen die op deze manier zijn ingericht?

*Uit het landelijk voor en na-onderzoek in 30 km/h-zones is gebleken dat het instellen van dergelijke zones zowel de verkeersveiligheid, de leefbaarheid als de mobiliteit van de zwakkere verkeersdeelnemers bevordert. De 30 km/h-zones scoren onder de buurtbewoners hoog ten opzichte van 50 km/h-wegen. Ruim 85% vindt de gekozen snelheidslimiet juist en 80 à 90% is van mening dat trottoirs noodzakelijk of op zijn minst wenselijk zijn. (Bron: CROW, Handboek Verkeersveiligheid)*

- 2) Er wordt gesproken over meer fietsstraten. Hoe voorkomen we dat hier te hard gereden wordt, zoals dat nu gebeurt op de F35 van af de spoorwegovergang van de Bornerbroeksestraat tot aan de Oonksweg?

*Bij de herinrichten van een 50 km weg naar een 30 km fietsstraat wordt het profiel versmald en vergoend. Het groen langs de Bornerbroeksestraat tot aan de Oonksweg zal nog beter ingericht worden waardoor de weggebruiker de snelheid nog meer zal aanpassen. Door de versmalling en groene invulling zal de snelheid omlaag gaan. We kijken nog waar we op lange rechte stukken van fietsstraten een kleine fietsvriendelijke drempel kunnen aanleggen. Over het algemeen zijn fietsstraten net als andere wegen niet altijd heel recht. Daarnaast blijft handhaving onder onze aandacht. Tot slot passen we ook alleen fietsstraten toe waar we zien en verwachten dat de fietsstroom groot is of wordt. Hoe meer mensen hier fietsen hoe minder hard er door automobilisten gereden wordt. Doordat in de toekomst de overweg Bornerbroeksestraat voor motorvoertuigen wordt afgesloten zal de verhouding auto-fiets hier sterk in het voordeel van de fiets zijn.*

- 3) Wat is de langetermijnvisie voor de wijken als de hoeveelheid auto's blijft groeien ondanks het mobiliteitsbeleid?

*Voor de lange termijn gaan we de wijken upgraden volgens het STOMP-principe, meer ruimte voor verblijven, ontmoeten, groen en water. De 30 km wijken sluiten aan op een goede ringstructuur. De capaciteit in de wijken en de ringstructuur zal voldoende zijn om de bereikbaarheid te borgen. We doen onderzoek naar parkeren maar houden voldoende parkeerplaatsen over voor eventuele groei, ook parkeerkoffers aan de randen van de wijk (met eventueel laadvoorzieningen) worden meegenomen in ontwerpen. Parkeren blijft overal in Borne gratis. Het is niet de ambitie om te komen tot autovrije wijken, waar inwoners hun auto's niet meer kunnen parkeren. De realiteit uit bijvoorbeeld de*

*Spanjaardswijk is dat zowel meer ruimte voor groen, als voldoende parkeerruimte ook in bestaande wijken veel kansen tot kwaliteitsverbetering biedt en samen kunnen gaan in een door inwoners gedragen ontwerp. Tot slot gaan we ook proactief deelmobiliteit naar Borne proberen te krijgen, hierdoor zal het autobezit mogelijk dalen of een auto beschikbaar komen voor groepen waar deze nu nog niet voor beschikbaar is. We zien elders dat met name mensen een tweede auto vervangen door een deelauto. Op dit moment is er in Borne nog geen deelauto aanbod.*