

Kansen om barrières in Borne te slechten

Variantenstudie naar de mogelijkheden voor de N743

26 oktober 2023

Goudappel

Gemeente Borne

Opdrachtgever	Gemeente Borne
Kenmerk	013778.20230601.N1.03
Datum publicatie	26 oktober 2023
Projectleider Goudappel	Jan-Anne Waagmeester
Projectteam Goudappel	Thijs Broers
	Ruben Hanterink
	Joran van Kessel
Status	Definitief

© Copyright Goudappel

Inhoudsopgave

1. Aanleiding en doel 5

2. Doorrekening van varianten voor de verkeersstructuur 7

2.1 De maximumsnelheid naar 30 km/h 7
2.2 Een andere functie voor de Rondweg 9
2.3 Toekomst Dorsetplein vraagt om maatwerk 14

3. Uitwerking van twee varianten voor de Rondweg 17

3.1 Aanpassingen in beide varianten 17
3.2 Specifieke keuzes voor de variant ‘inpassing’ 19
3.3 Specifieke keuzes voor de variant ‘knip’ 21
3.4 Voor- en nadelen van beide varianten 27

4. Tot slot: stap voor stap naar het eindbeeld 27



1. Aanleiding en doel

De Provincie Overijssel werkt aan een plan om een nieuwe wegverbinding te realiseren aan de zuidkant van Borne: de Vloedbeltverbinding. Dit heeft als doel om nationaal, regionaal en lokaal verkeer meer van elkaar te scheiden en daardoor de verkeersveiligheid te verbeteren. Voor Zenderen en Borne betekent dit dat de verkeersdruk van de N743 door de dorpen sterk zal verminderen. Om hier in Borne optimaal van te profiteren, is het belangrijk om hier met lokale maatregelen op aan te sluiten. Door de Rondweg een heel ander karakter te geven, ontstaat een veiliger en leefbaarder dorp, zonder barrières.

In dit onderzoek verkennen we de effecten van verschillende verkeerskundige maatregelen om dit te bereiken. Er zijn diverse doorrekeningen gedaan met het verkeersprognosemodel van Borne om de effecten van diverse verkeersmaatregelen te berekenen. Deze zijn beschreven in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 wordt dieper ingegaan op twee varianten voor de toekomstige ontwikkeling van de Rondweg.



▲ De Europastraat van Borne is heringericht en 30km-weg geworden. Welke straten moeten volgen? © Frans Nikkels Fotografie

Borne aan vooravond 'grootste verandering' op verkeersgebied. Dat vraagt om een visie

BORNE - Er staat Borne het een en ander te wachten op verkeersgebied. Zo moet de Vloedbeltverbinding de verkeersdrukte in Zenderen verminderen. Maar die zal ook grote invloed hebben op de Rondweg in Borne. De hoogste tijd voor een nieuwe verkeersvisie. En u mag meepraten.

Figuur 1: Tubantia, 22 november 2022 (gedeelte van het artikel)



2. Doorrekening van varianten voor de verkeersstructuur

De gemeente Borne heeft de beschikking over een verkeersmodel waarmee de effecten van verschillende maatregelen kunnen worden doorgerekend*. We hebben bijvoorbeeld berekend hoe het verkeer zich in de toekomst zal verdelen over de wegen als je een nieuwe weg toevoegt (Vloedbeltverbinding), of de snelheid op bestaande wegen verandert. In dit hoofdstuk gaan we in grote lijnen in op de effecten van drie mogelijke veranderingen in de verkeersstructuur:

- een verlaging van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/h op diverse wegen in Borne (2.1);
- een andere functie voor de Rondweg (2.2);
- een autovrij Dorsetplein (2.3).

2.1 De maximumsnelheid naar 30 km/h

Nu nog op veel wegen 50 km/h

In de huidige situatie geldt op de meeste doorgaande straten door Borne nog een maximumsnelheid van 50 km/h. Alleen op de route door het centrum (Grotestraat-Bekenhorst) en op de Europastraat is de maximumsnelheid 30 km/h.

In geval van twijfel kiezen voor lagere snelheid van het verkeer

Volgens de filosofie 'Duurzaam Veilig' zijn er in beginsel binnen de kom maar twee categorieën wegen:

- Wegen die vooral een verkeersfunctie hebben heten 'gebiedsontsluitingswegen'. Deze hebben voorrang op zijstraten en hebben (bij voorkeur vrijliggende) fietsvoorzieningen. Er sluiten bij voorkeur geen woningen direct op de weg aan en er liggen geen parkeerplaatsen langs de weg. Daardoor kan hier veilig 50 km/h worden gereden.
- Wegen die vooral een verblijfsfunctie hebben heten 'erftoegangswegen'. Dit zijn vooral woonstraten. De kruispunten zijn gelijkwaardig en fietsers en gemotoriseerd verkeer maken gebruik van dezelfde ruimte (gemengd verkeer). Er sluiten veel erven en parkeerplaatsen op de straat aan. Om dit veilig mogelijk te maken is de snelheid van het autoverkeer beperkt tot 30 km/h.

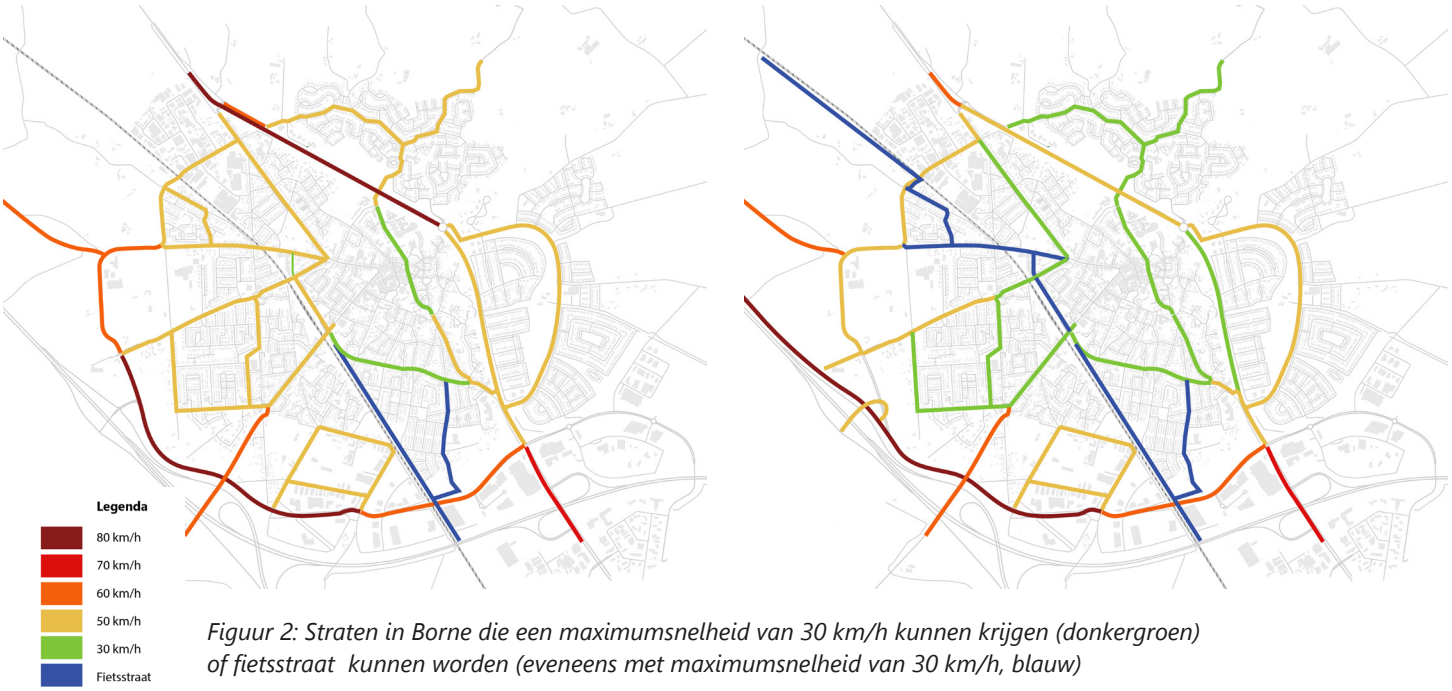
In de praktijk zijn er echter veel wegen die van oudsher zowel een verkeersfunctie hebben als een verblijfsfunctie. Zij vallen in een grijs gebied (en worden daarom ook wel 'grijze wegen' genoemd). Door de dubbele functie zijn het vaak relatief onveilige wegen. Tot voor kort werd op dergelijke wegen een

**Het verkeersmodel van Borne is een onderdeel van het Regionaal Verkeersmodel Overijssel*

meestal een maximum snelheid van 50 km/h aangehouden. Maar uit oogpunt van verkeersveiligheid kan de snelheid hier het beste teruggebracht worden naar 30 km/h. Dit is ook in overeenstemming met de landelijke beleidslijn. Ze worden ook wel 'gebiedsontsluitingsweg 30' genoemd (of afgekort GOW 30). Omdat deze wegen wel drukker zijn dan gewone woonstraten, hebben ze wel voorrang op zijstraten en zijn er vaak ook eenvoudige fietsvoorzieningen (fietsstroken).

Nieuwe 30 km/h-wegen in Borne

Met het verkeersmodel zijn de effecten berekend van invoering van een maximumsnelheid van 30 km/h op verschillende wegen, zoals de Weerselosestraat, Stroom Eschlaan, de Prins Bernhardlaan, het oostelijke deel de Azelosestraat en de Deldenstraat en enkele straten in de wijk Letterveld. Dit blijkt geen grote invloed te hebben op de verdeling van het verkeer door Borne. Een positief effect is dat er iets meer verkeer om Borne heen rijdt in plaats van er doorheen. Waar de lagere snelheid ertoe leidt dat andere, minder gewenste routes gereden gaan worden, kan dit eenvoudig worden tegengegaan met aanvullende maatregelen (zoals eenrichtingsverkeer in woonstraten). Omdat een lagere maximumsnelheid op de genoemde wegen de verkeersveiligheid verbetert en er verder geen wezenlijk negatieve effecten optreden, zijn we positief over de voorgenomen verlaging van de maximumsnelheid. De inrichting van de weg moet dan aangepast worden, zodat auto's ook daadwerkelijk langzamer gaan rijden (zoals bijvoorbeeld ook gebeurd is in de Europastraat).



Figuur 2: Straten in Borne die een maximumsnelheid van 30 km/h kunnen krijgen (donkergroen) of fietsstraat kunnen worden (eveneens met maximumsnelheid van 30 km/h, blauw)

2.2 Een andere functie voor de Rondweg

Doel van de Vloedbeltverbinding: minder verkeer op de Rondweg Borne en de Hoofdstraat in Zenderen

De N743 (via de Rondweg Borne, Zenderensestraat en Hoofdstraat Zenderen) zorgt voor een barrière in de kernen Borne en Zenderen. De Vloedbeltverbinding moet daar verandering in brengen. Het lukt om het doorgaande verkeer van de Rondweg af te halen, maar daarvoor is het wel noodzakelijk dat de Rondweg een heel ander karakter krijgt. Als de huidige weg niet aangepast wordt, wordt het doel om een groot deel van het verkeer van de Rondweg af te halen, niet bereikt.

Effecten van reconstructie van de Rondweg

Met het verkeersmodel is berekend wat de effecten kunnen zijn van een reconstructie van de N743, met of zonder harde 'knip'. In de basis is uitgegaan van 30 km/h in Zenderen, 60 km/h buiten de bebouwde kom (op de Zenderensestraat), 50 km/h op het noordelijke deel van de Rondweg (ter hoogte van Stoom Esch) en 30 km/h op het zuidelijke deel van de Rondweg (ter hoogte van Bornsche Maten). Langs beide delen van de Rondweg worden woningen toegevoegd om de provinciale weg een meer lokale uitstraling te geven. Op het zuidelijke deel zijn hier echter meer mogelijkheden toe dan op het noordelijke deel. Daarom is op het noordelijke deel uitgegaan van 50 km/h en op het zuidelijke deel van 30 km/h als maximumsnelheid.

Ondanks de lagere snelheid blijft juist het zuidelijke deel van de Rondweg echter nog vrij druk. Het aantal auto's dat hier overblijft is ongeveer de helft van het huidige aantal, maar dat zijn er toch nog veel voor een 30 km/h-weg (ongeveer 7.000 à 7.500 motovoertuigen per etmaal (mvt/etm)). Dat is geen doorgaand verkeer, maar verkeer dat vanaf Hengelo of de A1 naar Zenderen of de noordelijke wijken van Borne wil rijden, bijvoorbeeld naar Stroom Esch. Daardoor is de Rondweg verder naar het noorden toe ook een stuk rustiger. Hoewel daar nog uitgegaan is van 50 km/h, rijden daar maar zo'n 4.000 mvt/etm.

Hoe kan de snelheid op de Rondweg op een geloofwaardige manier omlaag?

In hoofdstuk 1 is uitgelegd dat op wegen met zowel een verkeersfunctie als een verblijfsfunctie een maximumsnelheid van 30 km/h een betere keuze is dan 50 km/h. De Rondweg heeft nu echter uitsluitend een verkeersfunctie. Wat is er mogelijk om dat te veranderen?

- De eerste eis om de snelheid op een geloofwaardige manier te beperken is dat er verblijfsfuncties langs de weg worden toegevoegd, zoals woningen. Dit is overigens ook al nodig bij een verlaging van de maximumsnelheid naar 50 km/h op de Rondweg.
- Gezien de hoeveelheid (bestemmings)verkeer dat op de Rondweg blijft rijden, blijft het uit oogpunt van veiligheid nodig om fietsers eigen voorzieningen te geven. Door deze dichter bij de weg te leggen, ontstaat echter wel meer een beeld van een lokale weg dan nu.
- Tenslotte is het raadzaam dat de Rondweg ook een voorrangsweg blijft. Want gelijkwaardige kruisingen tussen twee wegen met een erg ongelijkwaardige functie leiden vaak tot ongelukken, doordat de

voorrangssituatie niet overeen komt met de verwachting van de weggebruikers. Wel kunnen extra aansluitingen en oversteekpunten worden gemaakt. Dat zijn ook logische plaatsen om plateaus of drempels te realiseren om de rijsnelheid van het autoverkeer te verlagen.

Is afsluiting van een deel van de Rondweg (de zogenaamde 'knip') een goed alternatief?

Het zuidelijke deel van de Rondweg kan ook volledig afgesloten worden voor gemotoriseerd verkeer. Ook die maatregel gaat doorgaand verkeer door Borne effectief tegen. Maar, zoals we hiervoor al schreven: er blijft veel bestemmingsverkeer over vanaf Hengelo en de A1 naar buurten in het noorden van Borne en deels ook naar Zenderen. Dit verkeer zoekt dan een weg via de Bornsche Beeklaan en in mindere mate ook via de Grotestraat en de Europastraat. Vooral op de Bornsche Beeklaan wordt het dan een stuk drukker. Er gaan gemiddeld zo'n 11.000 mvt/etm rijden ter hoogte van De Veste nabij de school (ongeveer twee keer zo veel als zonder afsluiting van de Rondweg). Verder naar het zuiden toe wordt deze weg nog drukker.

De Bornsche Beeklaan is wel op een manier ingericht dat het deze hoeveelheid verkeer kan verwerken, maar zoveel verkeer leidt wel tot meer hinder en barrièrewerking in de wijk. De Rondweg wordt als barrière geslecht, maar door het verkeer van de Rondweg en de Bornsche Beeklaan op één weg te combineren, ontstaat een nieuwe drukke verkeersweg. Het is de vraag of dat nadeel opweegt tegen het voordeel bij de Rondweg. Dit onderzoeken we verder in hoofdstuk 2.

Gevoeligheidsanalyses: weinig verschillen in uitkomsten

Er zijn diverse gevoeligheidsanalyses uitgevoerd, maar die leiden niet tot wezenlijk andere conclusies:

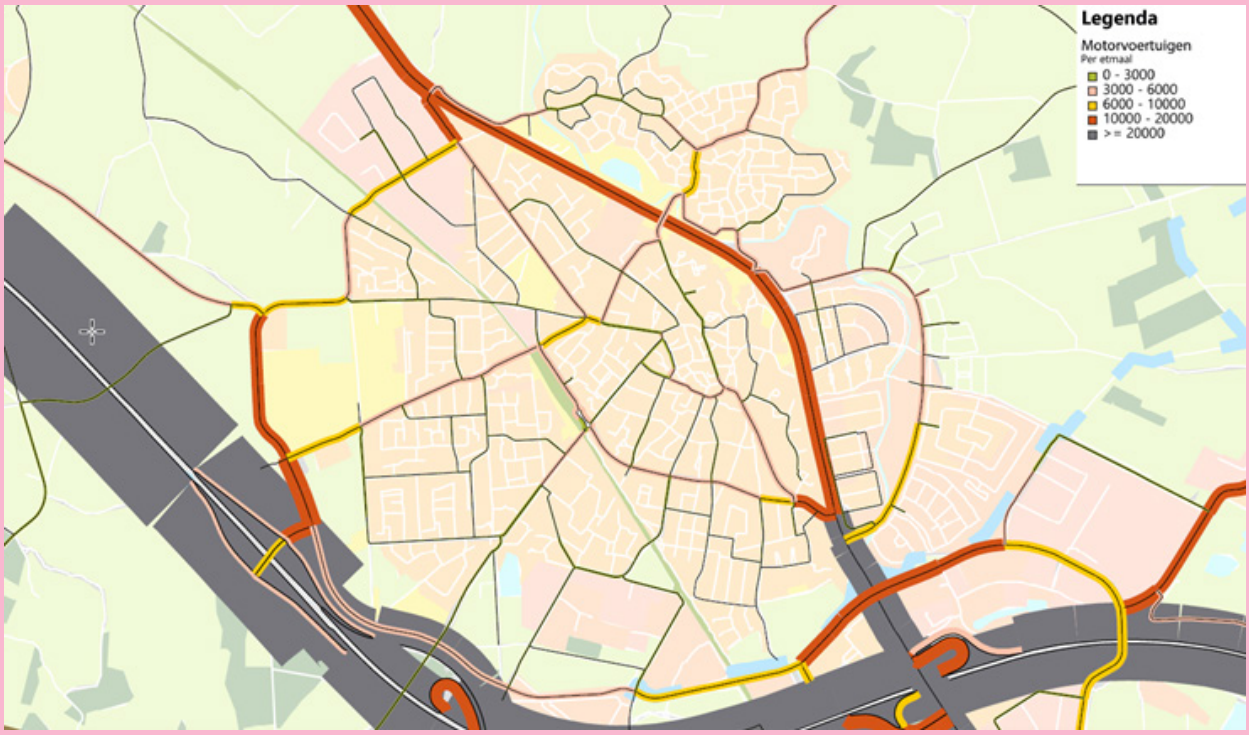
- Het is ook mogelijk om juist het noordelijke deel van de Rondweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, maar het verkeer verschuift dan naar wegen die daar minder geschikt voor zijn, zoals de Stroom-Eschlaan en routes door en langs het centrum.
- Het maakt niet veel waar de snelheid op de Rondweg het meest wordt gereduceerd (op het noordelijke of op het zuidelijke deel van de Rondweg), als er over de route als geheel maar sprake is van een significante afname van de snelheid zodat de route niet meer aantrekkelijk is voor het doorgaande verkeer.
- De huidige, ongelijkvloerse kruising tussen Bekenhorst en de Rondweg zou kunnen worden vervangen door een rotonde. Dat past beter bij een zuiver lokale functie van de Rondweg (met maximumsnelheid van 50 km/h) en de rotonde zorgt ook voor een betere ontsluiting van het centrum (in combinatie met een autovrij Dorsetplein, zie pargaraaf 2.3). De rotonde heeft echter weinig effect op de verkeersstromen. Alleen het gedeelte van de Weerselosestraat dat parallel aan de Rondweg loopt, wordt door de rotonde een stuk rustiger.

Intermezzo
Inzicht in verkeersstromen

Op onderstaande kaart is aangegeven hoe druk de verschillende wegen in Borne zijn in 2030 als de Vloedbeltverbinding er niet zou komen:

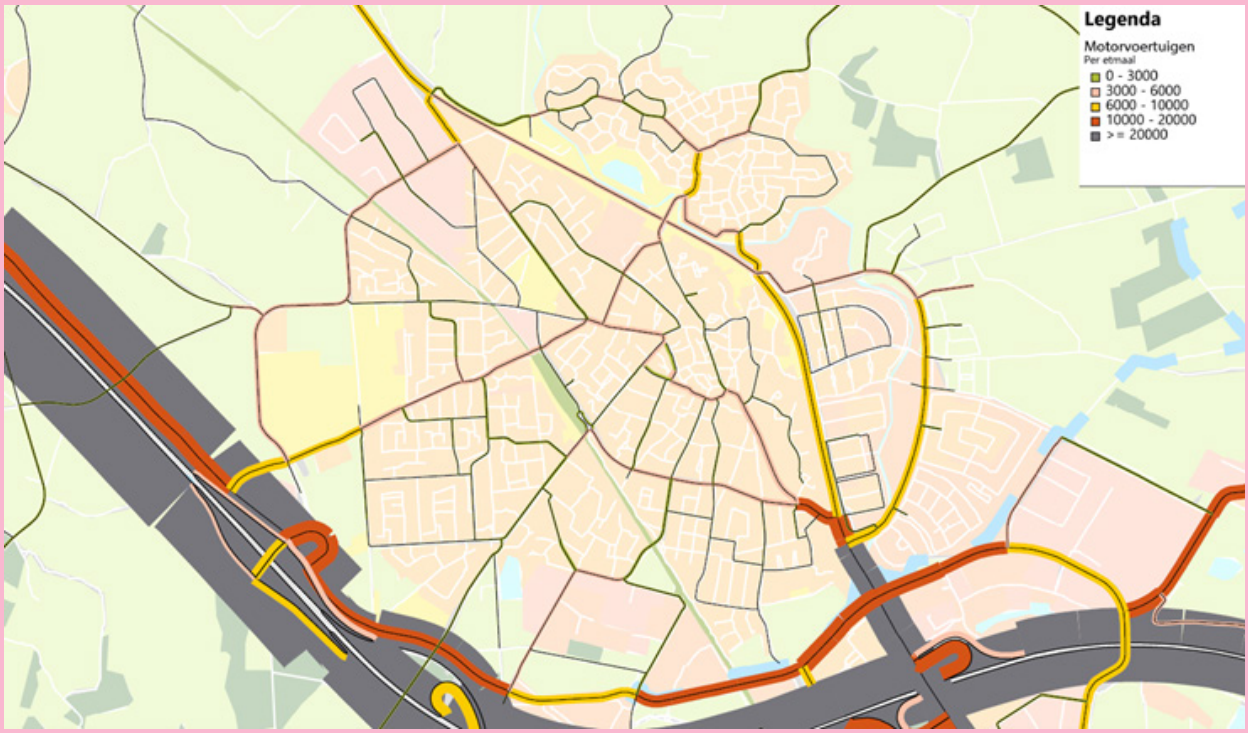
- Hoe dikker de balken zijn, hoe meer verkeer er op de weg rijdt.
- De verkeersdruk is ook weergegeven in kleuren (zie legenda).

De N743 (Rondweg) blijft in dit geval een erg drukke weg. De weg wordt zowel gebruikt door bestemmingsverkeer als door doorgaand verkeer. Zonder Vloedbeltverbinding is geen geen herinrichting of knip in de Rondweg mogelijk.



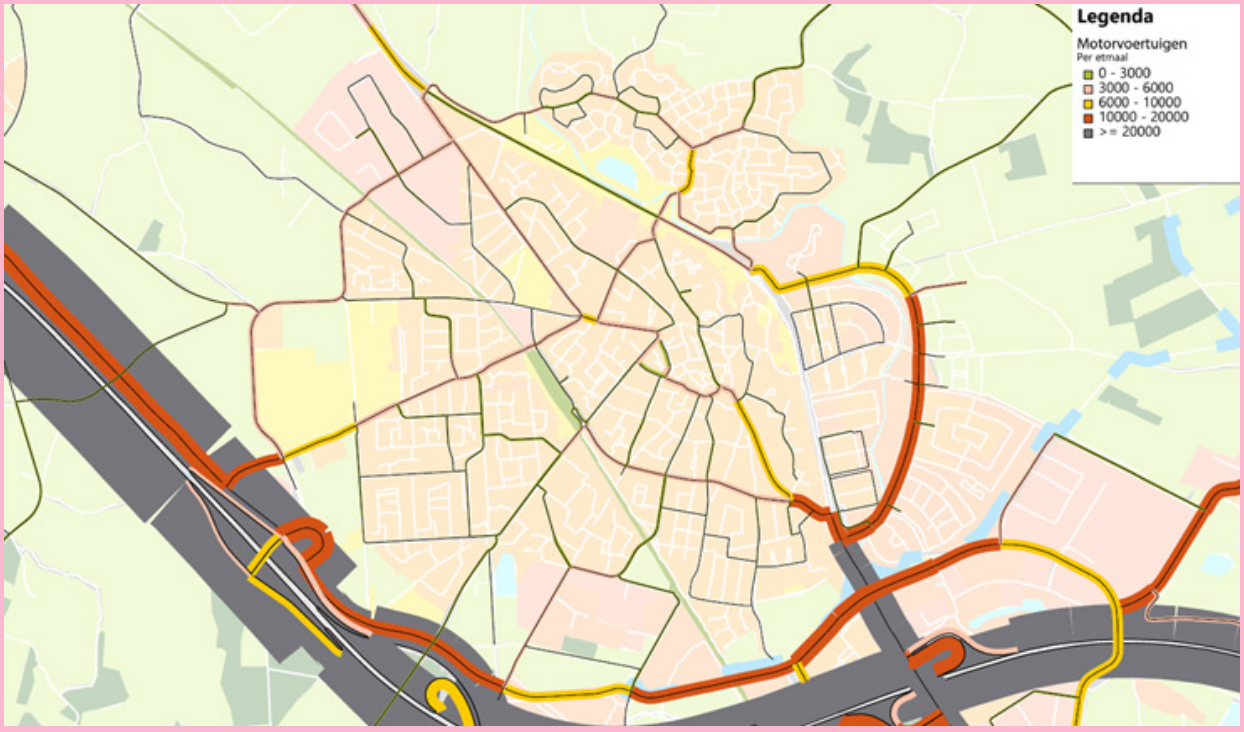
Verdeling van het verkeer zonder Vloedbeltverbinding en zonder aanpassing Rondweg

Als de Vloedbeltverbinding wordt aangelegd en de snelheid op de Rondweg wordt verlaagd, ontstaat een heel ander beeld. De Rondweg wordt een stuk rustiger. Door de lagere snelheid op de Rondweg wordt de Bornsche Beeklaan een klein beetje drukker, maar het wegbeeld van de Bornsche Beeklaan verandert daardoor niet wezenlijk.



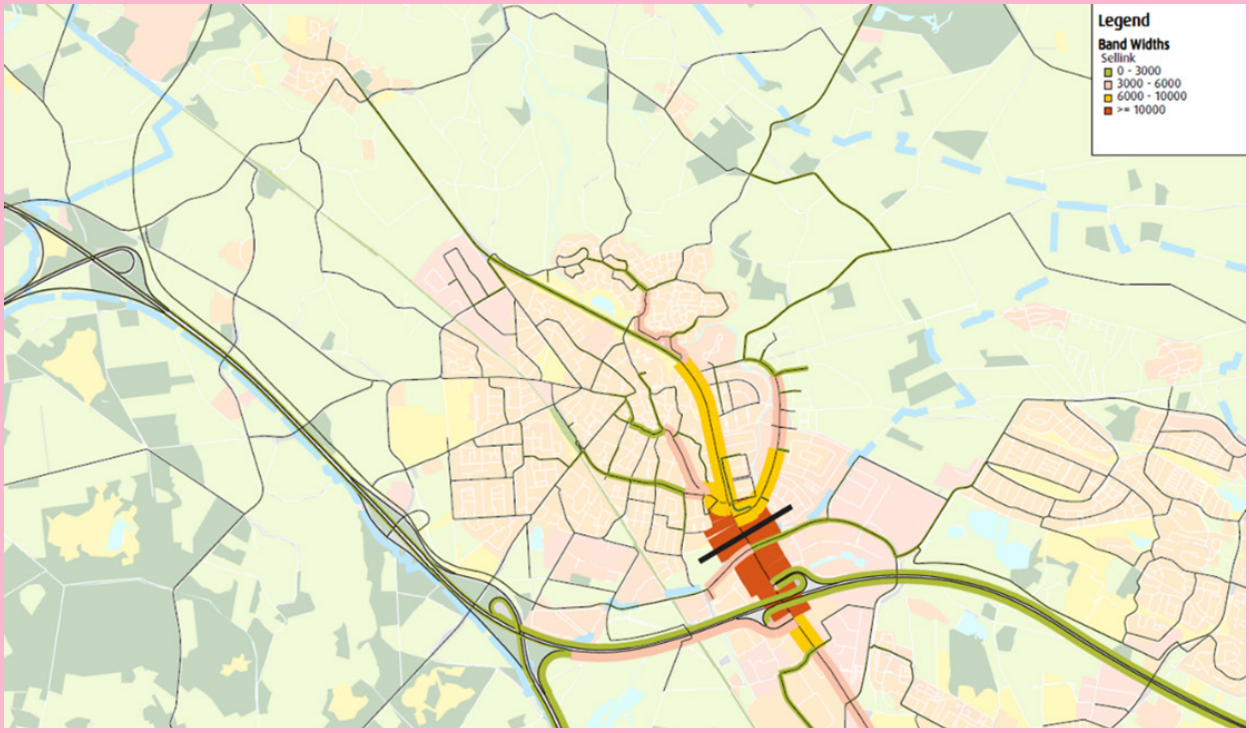
Verdeling van het verkeer bij aanleg Vloedbeltverbinding en inpassingsvariant Rondweg

Als de Vloedbeltverbinding wordt aangelegd en de N743 (Rondweg) wordt geknipt, dan wordt het wel aanzienlijk drukker op de Bornsche Beeklaan: het is dan de enige weg in Borne met een verkeersintensiteit boven de 10.000 motorvoertuigen per etmaal (oranje). Ook de Grotestraat wordt drukker.



Verdeling van het verkeer bij aanleg Vloedbeltverbinding en knipvariant Rondweg

In de inpassingsvariant is de verwachte hoeveelheid verkeer op de Rondweg Zuid ongeveer de helft van de hoeveelheid nu. En als de Rondweg geknipt wordt, wordt het veel drukker op de Bornsche Beeklaan. Hoe komt dat? Is dat niet te vermijden? Om antwoord te geven op die vraag hebben we in onderstaand beeld alleen het verkeer weergegeven dat over het gedeelte van de Rondweg ten noorden van de Amerikalaan/ Europaweg rijdt. Je kunt dan zien waar dit verkeer vandaan komt en naar toe gaat (NB: het is dus een ander plaatje dan de voorgaande plaatjes en ook de schaal van de balken is anders). Van al het verkeer dat op dit wegvak rijdt, heeft het meeste een herkomst of bestemming in Borne zelf (Bornsche Maten, Stroom Esch, centrum Borne). Maar een heel klein stroompje rijdt door naar Zenderen en niet verder. Het is dus allemaal lokaal verkeer. Voor dit lokale verkeer zijn er geen goede alternatieven. Dus is het geen eenvoudig 'vermijdbaar' verkeer.



Verdeling van het verkeer bij aanleg Vloedbeltverbinding en inpassingsvariant Rondweg

Conclusie uit te werken varianten

In de modelberekeningen zijn het noordelijke deel van de Rondweg en het zuidelijke deel van de Rondweg als twee afzonderlijke wegen beschouwd waar ook met verschillende maximumsnelheden is gerekend. Bij de verdere uitwerking willen we de Rondweg meer als één geheel beschouwen, waarbij we voor de gehele Rondweg zoeken naar optimale mogelijkheden om de route een meer lokaal karakter te geven en de snelheid van het autoverkeer naar beneden te brengen, vooral op kruispunten en bij oversteekplaatsen.

Het alternatief waarbij de Rondweg zuid wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, werken we ook verder uit. In dat geval zien we de Rondweg noord als een doortrekking van de Bornsche Beeklaan. Ook in dat geval proberen we de snelheid met aanvullende maatregelen terug te brengen, niet zozeer omdat dit in deze variant noodzakelijk is om doorgaand verkeer terug te dringen, maar om ervoor te zorgen dat de Bornsche Beeklaan niet een te grote barrière wordt binnen de Bornsche Maten: de route moet ondanks de toenemende verkeersdruk veilig oversteekbaar blijven.

2.3 Toekomst Dorsetplein vraagt om maatwerk

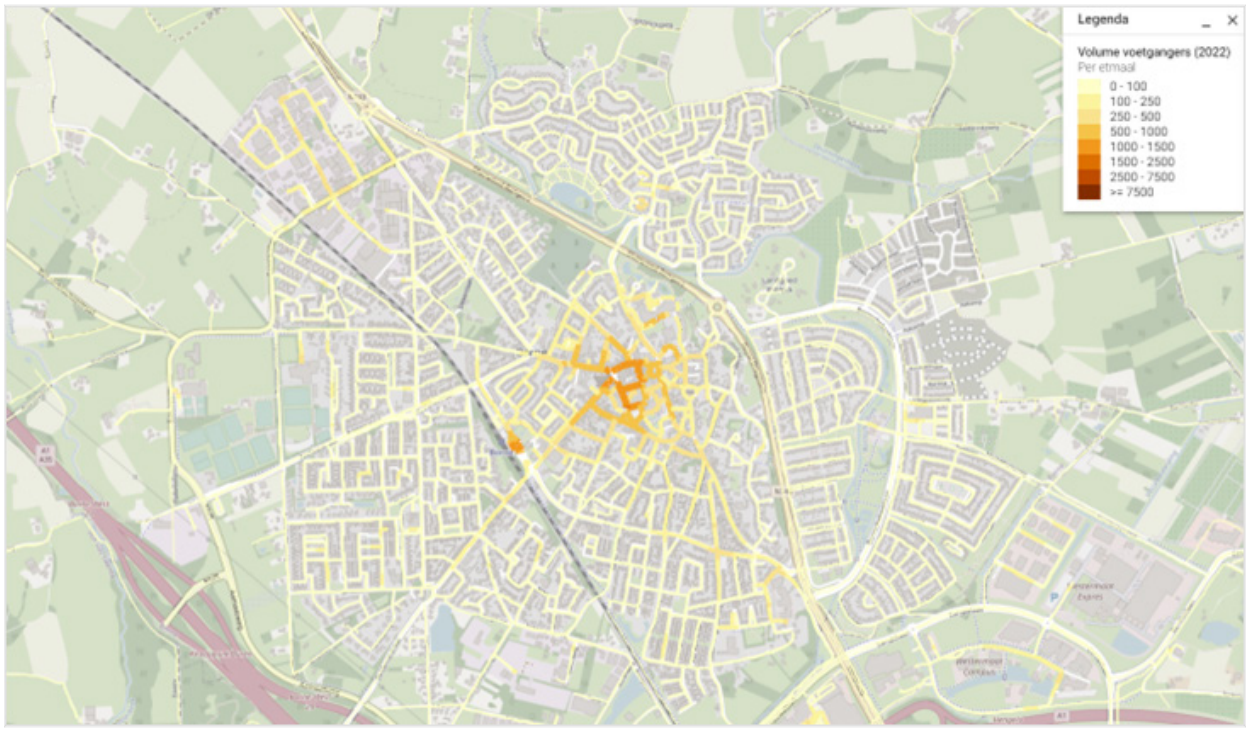
Het centrum van Borne is voor iedereen. Hier komen veel mensen samen om winkels te bezoeken, maar ook om op een terras te zitten. Het is ook de locatie in Borne waar je de meeste voetgangers ziet (zie figuur hierna). Het Dorsetplein is een mooie, historische locatie in Borne met winkels en terrassen, waar echter ook auto's overheen rijden tussen de Grotestraat en de Bekenhorst. We hebben onderzocht of de veranderingen in de verkeersstructuur (Rondweg) ook nieuwe kansen bieden om het Dorsetplein autovrij te maken om zo de verblijfskwaliteit en de voetgangersrelaties in het centrum verder te versterken.

Autovrij Dorsetplein is verkeerskundig mogelijk…

Met het verkeersmodel van Borne is niet alleen onderzocht wat de effecten zijn van een andere inrichting van de Rondweg, maar er zijn ook berekening gemaakt om te bepalen of het mogelijk is om het Dorsetplein autovrij te maken. Het korte antwoord op die vraag is: ja. Als het Dorsetplein autovrij wordt, verschuift het verkeer naar omliggende wegen en ook wordt de Rondweg weer wat drukker. Maar het gaat hier niet om heel grote aantallen, dus de verkeerskundige effecten zijn relatief beperkt. Om ook het noordelijke deel van het centrum goed bereikbaar te houden, is het wel wenselijk om bij het autovrij maken van het Dorsetplein Bekenhorst rechtstreeks (met een rotonde) aan te sluiten op de Rondweg.

… maar er is een bredere afweging nodig

Een autovrij Dorsetplein is echter geen doel op zich. Het doel is het centrum aantrekkelijker te maken voor zowel ondernemers als bezoekers. De verkeerskundige inrichting kan daaraan bijdragen, maar dan moet er tegelijkertijd ook ruimtelijk iets gebeuren aan het plein. Dat lukt het beste als ondernemers er zelf ook aan willen bijdragen om de verblijfskwaliteit te verbeteren. Verder moet het centrum goed bereikbaar blijven. Daarvoor zijn niet alleen de aanvoerroutes, maar ook het aantal parkeerplaatsen aan weerszijden van het



Figuur 3: Hoge voetgangersdichtheid in het centrum van Borne

autovrije plein van belang. Het aantal parkeerplaatsen moet aan beide kanten overeenstemmen met de behoefte (anders bestaat het risico dat aan de ene kant van het plein een hele hoge en aan de andere kant een hele lage parkeerdruk ontstaat). Ook is goede parkeerverwijzing nodig, bij voorkeur dynamisch.

Voorstel autovrij Dorsetplein meenemen als onderdeel van een integraal centrumplan

Gezien het voorgaande bevelen we aan om het idee om het Dorsetplein autovrij te maken niet op zichzelf te beschouwen, maar mee te nemen als mogelijk onderdeel van een integraal plan om het centrum zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor alle inwoners van Borne. Ook de ontsluiting van Oud Borne moet daarin nog verder uitgewerkt worden.



Figuur 4: Het Dorsetplein in het centrum van Borne



3. Uitwerken van twee varianten voor de Rondweg

Zoals hiervoor al is aangegeven zijn twee varianten voor de Rondweg nader uitgewerkt:

1. en inpassingsvariant: de Rondweg blijft in zijn geheel open, maar wordt heel anders ingericht en krijgt een lagere maximumsnelheid.
2. Een knipvariant: het zuidelijke deel van de Rondweg wordt onderbroken voor autoverkeer, de doorgaande route loopt via de Bornsche Beeklaan.

3.1 Aanpassingen in beide varianten

In beide varianten: verdichting en lagere snelheid van het autoverkeer

Voor beide varianten gelden deels dezelfde uitgangspunten:

- Er worden extra woningen gebouwd langs de Rondweg (verdichting), zodat ook uit de omgeving van de weg blijkt dat deze een heel andere functie krijgt dan nu. De weg zelf wordt ook smaller met bomen dicht langs de rijbaan. Ook daardoor krijgt de weg meer het karakter van een weg binnen de bebouwde kom. Rond de weg wordt in beide gevallen een 'dorpssfeer' gerealiseerd.
- Aan de noord- en zuidzijde van Borne komen wat hogere gebouwen als duidelijk teken dat men hier de bebouwde kom in rijdt (zogenaamde 'landmarks').
- De snelheid van het autoverkeer brengen we omlaag door meer kruispunten en oversteekplaatsen te maken, voorzien van stevige plateaus om de snelheid te remmen. We kiezen nadrukkelijk als uitgangspunt dat auto's zich op kruispunten en oversteekplaatsen moeten aanpassen aan fietsers en voetgangers en niet andersom.
- Nu worden de Weerselosestraat en de Deurningerweg naar elkaar toe geleid en aangetakt op één rotonde in de Rondweg. Voor een provinciale weg is dat een logische keuze, want daar mogen niet te veel wegen op aansluiten. Maar als de Rondweg een lokale functie krijgt, is het logischer om Stoom Esch en de Bornsche Maten ieder een eigen ontsluiting te geven op de Rondweg. Dat biedt tegelijkertijd ruimte om het groene gebied daartussenin beter te 'koppelen' aan het dorp.

Praatplaat Toekomstbeeld N743 Borne

Schetsvariant 1 Inpassing

Stroom Esch

Snelheid autoverkeer omlaag

Bekenhorst en Bornsche Beeklaan aansluiten met rotonde



Coulisse-landschap naar het dorp brengen



Kruisingen met plateaus uitgevoerd in klinkers

Bornse Beek verleggen

Weg zoveel mogelijk naar het westen. Ruimte voor groen



Centrum

Afwisselende stukken weg zonder lange rechtstanden



Ruimte voor nieuwe ontwikkelingen in het dorp

Veel aansluitingen en plekken om over te steken



Legenda

- N743
- Andere weg
- Fietspad
- Langzaam verkeer
- Plateau
- Inbreidingsgebied
- Parkgebied
- Buitengebied
- Water
- Boom
- Landmark

N743 omvormen tot dorpsstraat

Goudappel

3.2 Specifieke keuzes voor variant ‘inpassing’

Smal wegprofiel om maximumsnelheid van 30 km/h geloofwaardig te maken

Bij de inpassingsvariant kiezen we voor een zo smal mogelijk wegprofiel, vooral om 30 km/h op het zuidelijke deel van de Rondweg geloofwaardig te maken. Het profiel bestaat uit twee smalle rijlopers in asfalt (mede om geluidhinder te beperken) met een klinkerstrook in het midden, zodat twee vrachtauto’s elkaar ook nog kunnen passeren. De klinkerstrook in het midden wordt bij oversteekplaatsen wat breder, zodat fietsers en voetgangers in twee fasen kunnen oversteken. De klinkerstrook versmalt de rijbaan visueel zodat er minder snel hard wordt gereden en zodat inhalen minder aantrekkelijk wordt.

Rotondes bij belangrijke entrees van woonwijken

In deze variant zijn er vier rotondes in de Rondweg, bij de belangrijkste aansluitingen van de naastliggende wijken. In deze variant kiezen we er ook voor om de huidige onderdoorgang van Bekenhorst onder de Rondweg te vervangen door een rotonde. Dit wordt dan de belangrijkste zuidelijke entree van Stroom Esch. Doordat er dan geen hellingbanen meer nodig zijn, kan ook de Bornse Beek worden verlegd en kunnen in dit gebied meer woningen worden gebouwd. Juist in deze variant is dat belangrijk om de snelheid van het verkeer voldoende te beperken. De rotondes vormen naast vanzelfsprekende snelheidsremmers, ook orientatiepunten op de nieuwe weg. Rotondes zijn herkenbare punten die de leesbaarheid van de weg vergroten. Zo kan men makkelijk ‘aflezen’ waar men is.

Beperken van de rechtstand

In de variant inpassing wordt gekozen om het profiel van de weg regelmatig te laten verspringen. Daardoor bestaat er geen lange zichtlijn, zoals die er in de huidige situatie wel is. Weggebruikers kunnen minder ver vooruit kijken, en zullen hier hun snelheid op aanpassen.

Praatplaat Toekomstbeeld N743 Borne

Schetsvariant 2 Knip

Stroom Esch

Snelheid autoverkeer omlaag

Profiel Bornsche Beeklaan doorzetten



In open groen gebied, geen bomen in middenberm



In bebouwd gebied, bomen in middenberm

Veel aansluitingen en plekken om over te steken



Versterken oversteken Bornsche Beeklaan

Centrum

Bornsche Maten



Fietsstraat en parkzone bij Bellefleur



Ruimte voor nieuwe ontwikkelingen in het dorp

Knip in N743: Bornsche Beeklaan wordt hoofdroute

Legenda

- N743/Bornsche Beeklaan
- Andere weg
- Fietspad
- Langzaam verkeer
- Plateau
- Inbreidingsgebied
- Parkgebied
- Buitengebied
- Water
- Boom
- Landmark

Goudappel

3.3 Specifieke keuzes voor variant ‘knip’

Doortrekking profiel Bornsche Beeklaan

In de knipvariant wordt de Bornsche Beeklaan de belangrijkste ontsluitingsweg. In deze variant kiezen we ervoor om het profiel van de Bornsche Beeklaan door te trekken naar het noorden zodat de hele nieuwe ‘Rondweg’ aan deze kant van Borne hetzelfde continue uiterlijk krijgt. Maar ook in deze variant maken we meer kruispunten en oversteekplaatsen ten opzichte van de huidige situatie. We stellen daarnaast voor om plateaus te maken die het verkeer meer afremmen dan nu, zodat fietsers de weg gewoon recht kunnen oversteken in plaats van met een slingerbeweging tussen hekjes door. Hiermee verkrijgt de fietser ook een belangrijkere positie op de weg.

Rotondes alleen bij overgang naar bebouwde kom

Het profiel van de Bornsche Beeklaan heeft een brede middenberm. Daarbij zijn rotondes minder logisch: om te voorkomen dat auto’s met te grote snelheid over de rotonde kunnen rijden, moeten dan heel grote rotondes gemaakt worden en dat past minder goed bij een weg binnen de bebouwde kom. Daarom zijn er in deze variant alleen rotondes bij het begin en het einde van de bebouwde kom. Alle tussenliggende kruispunten worden uitgevoerd als voorrangskruispunten met een plateau om de snelheid te remmen. De rotondes vormen op deze manier zowel een snelheidsremmer als een duidelijk begin (en eind) punt van Borne. Na deze rotonde is meteen duidelijk dat men in de bebouwde kom is.

Het gehele profiel is in het schetsontwerp voorzien van bomenrijen aan de zijkanten en in de middenberm, behalve daar waar we juist het open landschap willen benadrukken. Daar kiezen we voor vrij uitzicht.

Zuidelijk deel Rondweg wordt fietsstraat met onderbreking (‘knip’) voor autoverkeer

Het zuidelijke deel van de bestaande Rondweg wordt in deze variant onderbroken voor gemotoriseerd verkeer. We stellen hier een fietsstraat voor met halverwege (ter hoogte van de watertoren) een stukje fietspad waar geen auto’s overheen kunnen rijden. Op deze manier voorkomen we dat deze weg wordt gebruikt als sluipweg. Hiermee creëren we een zo rustig mogelijk gebied, waar veel ruimte is voor groen en verblijven.

3.4 Voor en nadelen van beide varianten

Verkeersveiligheid: afhankelijk van inrichting

De verkeersveiligheid hangt met name af van de mate waarin de snelheid van het autoverkeer wordt geremd op kruispunten en oversteekplaatsen.

- Uit oogpunt van verkeersveiligheid heeft concentratie van verkeer op één route over het algemeen de voorkeur mits de oversteeklocaties voldoende veilig vormgegeven worden. Dat zou in dit geval pleiten voor de knipvariant in combinatie met aanvullende maatregelen om de snelheid van het verkeer (extra) te remmen door hogere plateaus op de Bornsche Beeklaan.

- Het Beekpark en de Beekparkschool zorgen er echter voor dat een grote toename van verkeer op de Bornsche Beeklaan wel een extra risico vormt. Deze functies zijn voor de hele wijk, waardoor er ook veel oversteekbewegingen zijn over de Bornsche Beeklaan, ook van kinderen en ouderen.
- Het doel is echter om ook langs de huidige Rondweg nieuwe functies toe te voegen, zodat daar ook extra aandacht nodig is voor de verkeersveiligheid.

De conclusie is dat beide varianten verkeersveilig vormgegeven kunnen worden, maar dat in beide varianten veel afhangt van de manier waarop vooral kruispunten en oversteeklocaties worden vormgegeven.

Leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluidhinder): duidelijk beter bij inpassingsvariant

Uit oogpunt van leefbaarheid is de variant 'inpassing' duidelijk te prefereren boven de variant 'knip'. De inpassingsvariant zorgt voor de Rondweg voor een duidelijke afname van verkeershinder (halvering van verkeer) terwijl de situatie op de Bornsche Beeklaan ongeveer hetzelfde blijft. De knipvariant zorgt uiteraard voor een nog grotere afname van verkeershinder op de Rondweg, maar een duidelijk merkbare stijging van verkeer op de Bornsche Beeklaan (ongeveer 50% extra verkeer). Dat levert ongeveer 2dB extra geluidhinder op, waardoor sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder. De Bornsche Beeklaan wordt in de knipvariant de drukste weg in Borne.

Bereikbaarheid auto: iets beter bij inpassingsvariant

De bereikbaarheid met de auto is in beide varianten gewaarborgd. Ook als de hoeveelheid verkeer op de Bornsche Beeklaan groeit (in de knipvariant), kan het verwachte verkeersaanbod op het profiel met een brede middenberm nog goed verwerkt worden. Wel zorgt de knip ervoor dat verkeer vanuit Stoom Esch richting de A1 moet omrijden (1 minuut extra reistijd). In de inpassingsvariant krijgt het westelijke deel van de Bornsche Maten juist een kortere route naar de A1: er komen dan verschillende aantakkingen op de Rondweg zodat er wat meer directe autoverbindingen ontstaan dan nu (of dan in de situatie met knip). De route vanaf het noordwestelijke deel van Bornsche Maten (vruchtenbuurt) wordt daardoor 1 à 2 minuten korter.

Bereikbaarheid fiets: in beide varianten gelijk (en beter dan nu)

In beide varianten wordt de bereikbaarheid met de fiets (en lopend) verbeterd, omdat er meer oversteekmogelijkheden komen over de Rondweg.

Oversteekbaarheid: lichte voorkeur voor inpassingsvariant

De oversteekbaarheid is het gemak waarmee mensen kunnen oversteken. Daarvoor is splitsing van een verkeersstroom in twee kleinere stromen over het algemeen een verbetering (daarom worden ook vaak middeneilanden aangelegd bij oversteekplaatsen). Je hoeft dan immers minder verkeer in één keer te kruisen. Er zijn dan meer hiaten in de verkeersstroom om veilig over te kunnen steken. Voor de oversteekbaarheid heeft de inpassingsvariant daarom de voorkeur. Maar als op de Bornsche Beeklaan het autoverkeer bij oversteekplaatsen voldoende wordt geremd, is die weg ook in de knipvariant wel goed over te steken, mede dankzij de brede middenberm.

Ruimtelijke kwaliteit: sommige aspecten beter bij knip, andere beter bij inpassingsvariant

'Ruimtelijke kwaliteit' is een breed begrip, dat daardoor deels ook samenvalt met andere aspecten, zoals leefbaarheid en bereikbaarheid. Ruimtelijke kwaliteit wordt in de theorie onderverdeeld in:

- belevingswaarde (bijvoorbeeld verblijfskwaliteit, sociale veiligheid, identiteit, esthetiek);
- gebruikswaarde (verschillende functies, doelmatigheid);
- en toekomstwaarde (aanpasbaarheid, flexibiliteit).

In beide varianten is sprake van een grote verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, maar er zijn wel verschillen:

- De belevingswaarde neemt vooral toe langs de huidige Rondweg. In de knipvariant het meest, maar dat gaat in die variant wel ten koste van de belevingswaarde langs de Bornsche Beeklaan, omdat die weg in de knipvariant veel drukker wordt.
- In de knipvariant ontstaat meer ruimte voor groen en andere functies (gebruikswaarde) dan in de inpassingsvariant, omdat er minder infrastructuur nodig is. Op die manier kan een parkzone worden ontwikkeld met een hoge gebruikswaarde.
- De knipvariant biedt wat minder flexibiliteit in de toekomst en scoort daarom op toekomstwaarde iets minder dan de inpassingsvariant (zie ook robuustheid).

Robuustheid: lichte voorkeur voor inpassing

In beide varianten is nog wel wat restcapaciteit aanwezig om extra verkeersgroei op te vangen. De inpassingsvariant heeft echter als voordeel dat er nog een alternatief aanwezig is als op de Rondweg of de Bornsche Beeklaan een stremming is. In die zin is de inpassingsvariant robuuster. De Provincie Overijssel hecht hier veel waarde aan.

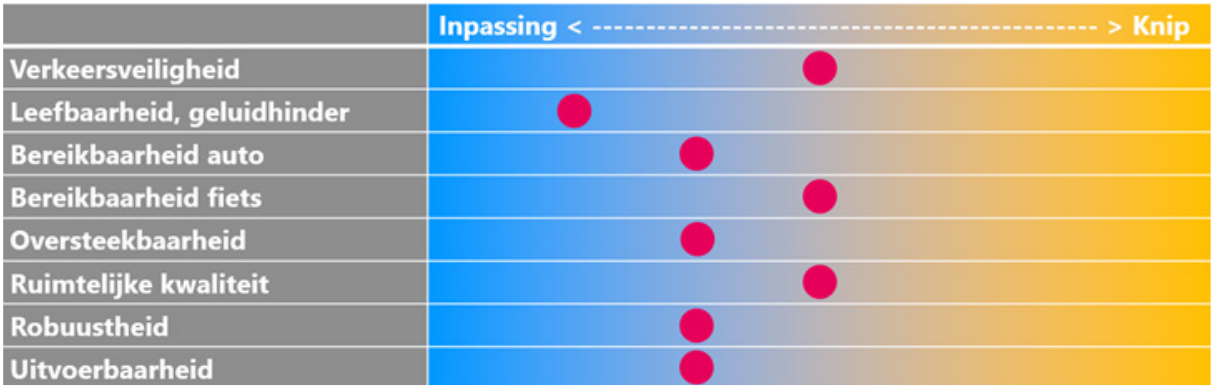
Uitvoerbaarheid: in beide varianten veel geld nodig voor reconstructie

Het is belangrijk dat de Rondweg een geheel andere inrichting krijgt dan nu om te voorkomen dat de weg toch nog gebruikt blijft worden door doorgaand verkeer. Maar een volledige herinrichting is kostbaar. Ook daarom is verdichting nodig, aangezien hierdoor mogelijk ook opbrengsten gegenereerd kunnen worden. De financiële haalbaarheid van beide varianten schatten wij voor beide varianten ongeveer hetzelfde in.

De knipvariant zorgt voor een grote verbetering voor omwonenden van de Rondweg Zuid, maar voor een duidelijk slechtere situatie voor omwonenden van de Bornsche Beeklaan. De inpassingsvariant zorgt voor alle bewoners voor een verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Daarom verwachten we dat de maatschappelijke haalbaarheid van de inpassingsvariant groter is.

Samenvatting: voorkeur voor inpassingsvariant uit oogpunt van leefbaarheid

Beide varianten bieden grote kansen om een belangrijke barrière in Borne op te heffen en de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Op de meeste aspecten scoort de variant 'inpassing' net wat beter dan de variant 'knip', maar de verschillen zijn niet groot. Het grootste verschil zien we op het aspect leefbaarheid: in de knipvariant wordt de Bornsche Beeklaan een stuk drukker, wat duidelijk merkbaar zal zijn, ook qua geluidhinder. Om die reden geven wij de voorkeur aan de inpassingsvariant.



Figuur 5: Vergelijking op diverse aspecten (bolletjes meer naar links: voorkeur voor inpassingsvariant, meer naar rechts, voorkeur voor knip)




DIVA
MODE
BIJ ONS VERKRIJGBAAR
ALLE BELKAARTEN !!!
B R E E D
ASSORTIMENT
TELEFOONS
(OOK PRE-PAID)

4. Tot slot: stap voor stap naar het eindbeeld

De aanleg van de Vloedbeltverbinding is een enorme kans voor Borne. Maar ook een grote uitdaging. Want alleen als de Rondweg écht een heel ander karakter krijgt, plukt Borne ook écht de vruchten van de nieuwe Vloedbeltverbinding. En het is niet gemakkelijk om de Rondweg een heel ander karakter te geven. En ook niet goedkoop. Het lukt daarom misschien niet om alles tegelijkertijd te doen. Het is daarom belangrijk dat politiek en maatschappij gedurende langere tijd achter het plan blijven staan om de Rondweg te reconstrueren. Hoe kun je dat bereiken?

- Om te beginnen moet er eenheid zijn over de te volgen koers. Wat dat betreft is de inpassingsvariant het meest kansrijk, want in die variant gaan eigenlijk alle inwoners van Borne erop vooruit (in de knipvariant gaan mensen die langs de Rondweg wonen er nog meer op vooruit, maar voor bewoners en de school langs de Bornsche Beeklaan wordt de situatie duidelijk slechter).
- De koers moet politiek vastgelegd worden in een meerjarenplan over uitvoering en financiering, in samenhang met de verdichtingsplannen die rondom de Rondweg ten uitvoer worden gebracht. Er is al snel inzicht nodig in kosten en mogelijke kostendragers om zo'n meerjarenplan te kunnen concretiseren. Een deel van de kosten kan gedekt worden uit de grondexploitatie bij verdichtgingsplannen, mogelijk kunnen ook subsidies worden verworven voor de reconstructie van de Rondweg.
- Kwaliteit is belangrijk. Vooral de eerste stap moet goed zijn en enthousiasme opwekken. Als men na de eerste reconstructies ziet hoe mooi het kan worden, ontstaat vanzelf de roep om hiermee door te gaan. Door bijvoorbeeld eerst de Hoofdstraat in Zenderen een mooi nieuw profiel te geven, kan dat als voorbeeld dienen voor de Rondweg in Borne.



Goudappel werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden.

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL123456789B01
KVK 12345678
IBAN NL 99 BANK 0123 4567 89