Borne in Beweging

toekomstbestendige mobiliteit in Borne, Hertme en Zenderen

februari 2025











Gemeente **Borne**

Voorwoord

Borne in beweging naar toekomstbestendige mobiliteit in Borne, Hertme en Zenderen. Gemeente Borne streeft naar een gezonde leefomgeving, een openbare inrichting die mensen uitnodigt om elkaar te ontmoeten. Hiervoor is een verandering nodig, een gedragsverandering. Na de realisatie van de Vloedbeltverbinding zal er geen doorgaand verkeer meer door Zenderen en Borne rijden. Hierdoor komt er meer ruimte voor voetgangers, fietsers, wonen, werken, verblijven, ontmoeten en groen. Daarnaast wordt klimaatadaptie steeds belangrijker. Er worden meer bomen geplant om hittestress tegen te gaan, water wordt beter opgevangen en geïnfiltreerd daar waar het valt en er is aandacht voor meer biodiversiteit. Dit biedt de kans om de openbare ruimte voor de inwoners van Borne beter in te richten. Borne, Hertme en Zenderen worden daarmee nog gezonder omdat gezonde mobiliteit zoals lopen en fietsen, wordt gestimuleerd en meer mensen mobiel blijven.

Net als in andere steden heeft de auto in Borne bij veel ontwikkelingen in de openbare ruimte steeds meer ruimte gekregen. Met als gevolg brede wegen met veel parkeerplaatsen.

De raad heeft in december 2022 de 15 uitgangspunten vastgesteld en in deze mobiliteitsvisie hebben we deze uitgangspunten uitgeschreven, niet op volgorde van de nummers maar passend in het verhaal van het de drie V's (Verminderen-Verschuiven-Verschonen) en het STOMP- Principe (Stappen-Trappen-Openbaarvervoer-Mobility as a service-Privéauto).

In 2022 is een start gemaakt door de Europastraat te upgraden van 50 km/uur naar 30 km/uur. Hier is de verandering al te zien. We noemen het upgraden van de openbare ruimte waar ontmoeten voorop staat. We noemen dit geen downgraden (met het oog op de snelheid). Juist door meer ruimte aan voetgangers, fietsers, groen en klimaat te geven krijgen we meer ruimte voor verblijven en ontmoeten. Deze upgrade wordt als voorbeeld voor meer herinrichtingen gebruikt. Met deze mobiliteitsvisie stellen we de ruimte voor kwaliteit van de openbare ruimte waar lopen en fietsen meer ruimte krijgen. Hierdoor wordt de openbare ruimte gezonder, minder geluid, minder uitstoot. We maken een openbare ruimte die uitnodigt om te lopen en fietsen.

Mobiliteit is nodig voor onze dagelijkse activiteiten zoals werken, studeren, winkelen, ontmoeten, ontspannen, cultuur opsnuiven en sporten. We verplaatsen ons de hele dag binnen Borne maar ook van en naar Borne. Van de werkende mensen die in Borne wonen werkt ca. 78% buiten Borne. Mobiliteit is een regionale opgave.

Gemeente Borne zal de komende jaren blijven groeien, enerzijds door uitbreiding van woningen in de Bornsche Maten maar ook door inbreiding. Dit zal ervoor zorgen dat we meer verplaatsingen binnen het de dorpen krijgen en meer verkeer van en naar Borne. Juist door voetgangers en fietsers meer te faciliteren willen we mensen verleiden om gezonde mobiliteitsvormen te kiezen. Hierdoor houden we Borne bereikbaar.

Dit vraagt veel samenwerking met andere overheden, bedrijven, instellingen, belangenorganisaties en natuurlijk met onze inwoners. Wat we willen realiseren is in deze mobiliteitsvisie beschreven aan de hand van de 15 vastgestelde uitgangspunten van de raad. Hoe we dat gaan realiseren zal na de vaststelling van de Mobiliteitsvisie 2025 uitgewerkt worden in een uitvoeringsprogramma.

David Vermorken, Wethouder Mobiliteit

Inhoud

Voorwoord 2

Inleiding 5

2. Borns profiel 7

2.1 Borne voert een consistent beleid 7

2.2 Ontwikkelingen in Borne 12

Toenemende verkeersdruk 12

Effecten bereikbaarheid 13

Effecten gezonde leefkwaliteit 13

2.3 Ontwikkelingen in mobiliteit 14

Elektrische fietsen 14

Het verminderen van ritten door de veranderende digitalisering vervoer 14

Logistiek wordt efficiënter en flexibeler 16

3. De drie V's en het STOMP principe 17

3.1 De 3 V's 17

3.1.1 Verminderen 17

3.1.2 Verschuiven 18

3.1.3 Verschonen 19

3.2 Het STOMP-principe 20

3.3. Conclusie 21

Hoofdstuk 4 Visie voor Borne 22

4.1 Meer ruimte voor voetgangers, fietsers, verblijven en ontmoeten 22

4.2 Fietsparkeren verbeteren 26

Wat zijn onze opgaven? 26

4.3 Openbaar vervoer verbeteren en deelmobiliteit stimuleren 27

Wat zijn onze opgaven? 28

Ketenvervoer en hubs 29

Wat zijn onze opgaven? 29

Deelmobiliteit 30

Wat zijn onze opgaven? 30

4.4 Duidelijke structuren in het dorp 31

4.5 Verkeersveiligheid verhogen door de upgrade van 50 km wegen naar 30 km wegen 34

Wat zijn onze opgaven? 38

4.6 Auto parkeerdruk verminderen 39

Wat zijn onze opgaven? 40

4.7 Logistiek 42

Wat zijn onze opgaven? 42
4.8 Verkeersmanagement door Smart Mobility 43
Wat zijn onze opgaven? 44
4.9 Kansen openbare ruimte benutten 45
Wat zijn onze opgaven? 45
Hoofdstuk 5 Samen vooruit 48
5.1 Samenwerking 48
5.2 Vervolg: uitvoeringsprogramma 48
5.3 Verder na de Vloedbeltverbinding 48
5.4 Slotwoord 50

Inleiding

In gemeente Borne streven we naar een hoge leefkwaliteit. Borne is eerder verkozen tot het leukste dorp van Overijssel (RTV Oost, 2011), de beste gemeente (samen met Zwolle) van de provincie Overijssel (Vrije Universiteit van Amsterdam, 2022) en de beste woongemeente van Twente (Elsevier, 2022). Dat willen we graag zo houden! Borne groeit. Op dit moment is het inwonersaantal meer dan 24.000 en door de uitbreiding van de Bornsche Maten en de vele inbreidingen zal het inwonersaantal blijven toenemen. Ook ondernemers weten Borne te vinden, onze bedrijventerreinen raken vol. Borne is een gezond dorp en een compacte gemeente, alles is op fietsafstand. We staan echter aan de vooravond van een enorme verandering van de openbare ruimte, deze staat meer en meer centraal en de vraag die gesteld moet worden hoe onze mobiliteit hier een rol in krijgt.

Niet alleen de inwoners van Borne zijn in beweging. Er spelen een aantal grote ontwikkelingen die de basis zijn voor de enorme verandering in Borne. De huidige N743 zal, na de aanleg van de nieuwe provinciale weg, de Vloedbeltverbinding, een andere verkeersfunctie krijgen. Met de komst van de Vloedbeltverbinding komt een einde aan 15.000 motorvoertuigen door Zenderen en Borne. Er komt meer ruimte om de weg op te nemen in haar omgeving. Zenderen geeft in haar dorpsambitieplan al een duidelijke invulling van deze weg aan. We hebben onderzoek laten doen naar de mogelijkheden voor de Rondweg. Hier komen we in hoofdstuk 5 op terug. Meer ruimte voor voetgangers, fietsers, ontmoeten en verblijven. Langzaam verkeer krijgt prioriteit. Zo creëren we ruimte om onze straten opnieuw in te richten en verhogen we de verkeersveiligheid en leefkwaliteit. Dat doen we voor, maar vooral samen met onze bewoners, ondernemers en bezoekers.

De gemeenteraad heeft in december 2022 15 uitgangspunten vastgesteld van waaruit deze visie is opgesteld.

De 15 vastgestelde uitgangspunten zijn:

1. Inzetten op het STOMP principe: Stappen, Trappen, Openbaarvervoer, MaaS (Mobility as a Service) en privéauto;
2. Inzetten op de 3 V's: Verminderen, Verschuiven en Verschonen;
3. Een fijnmazig en toegankelijk voetgangersnetwerk realiseren dat mensen verleidt om te gaan lopen;
4. Een fijnmazig en toegankelijk fietsnetwerk realiseren dat mensen verleidt om te gaan fietsen;
5. De F35 de drager van ons fietsnetwerk maken en deze uitbreiden naar Almelo;
6. Meer wegen transformeren naar fietsstraten waar auto's te gast zijn;
7. Actief deel nemen aan de regionale overleggen, maar de verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer (trein, bus en buurtbus) bij de provincie Overijssel laten;
8. HUB's (overstappunt, 'spaak') realiseren bij o.a. het station, in wijken en de dorpen Hertme en Zenderen;
9. De elektrificatie van het wagenpark stimuleren;
10. MaaS (Mobility as a Service) ontwikkelingen waaronder de deelmobiliteit oppakken in regionaal verband;
11. Bij Smart Mobility en het gebruik van Big Data constant de balans zoeken tussen betere mobiliteit en de privacy impact;

12. Meerdere scenario's voor de randwegenstructuur, waaronder het tracé van de N743 uitwerken om daarna in de participatie met de bewoners mee te nemen;
13. Na de keuze van de randwegenstructuur de norm 30 km/uur hanteren op erftoegangswegen;
14. Het lang parkeren van auto's buiten het centrum faciliteren;
15. Geen betaald parkeren invoeren.

1.6 Leeswijzer:

In het volgende hoofdstuk schetsen we het Bornse profiel. Wat betekent mobiliteit in Borne en welke ontwikkelingen zien we? Hoewel onze bewoners over het algemeen buiten Borne werken, bezoeken ze de voorzieningen in het dorp en gaan ze hier naar school. Borne trekt veel bezoekers van buiten. Het centrum heeft met het gratis parkeren een aanzuigende werking en Oud Borne is een geliefde plek voor toeristen vanwege het beschermd dorpsgezicht. Ons buitengebied is van uitzonderlijke waarde, voor bewoner én bezoeker. We vinden het erg belangrijk dat Borne goed bereikbaar blijft.

We gaan in deze visies keuzes maken ten aanzien van mobiliteit binnen gemeente Borne. Dat doen we aan de hand van twee verkeerskundige principes. De drie V's staan voor Verminderen, Verschuiven en Verschonen en duiden een gedragsverandering die we willen stimuleren. Het STOMP-principe geeft de prioritering in weggebruikers aan. Beide verkeerskundige principes lichten we toe in hoofdstuk 3.

Hoofdstuk 3 vormt het vertrekpunt van hoofdstuk 4 waarin we onze visie voor de Bornse mobiliteit gaan beschrijven. Nu de Vloedbeltverbinding is afgerond kijken we vooruit. Waar zetten we op in? We maken keuzes en schetsen hoe we Borne in de toekomst voor ons zien. Hoofdstuk 5 blikt vooruit. Hoe gaat het verder met de N743 en de Rondweg en hoe worden de gemaakte keuzes in deze visie werkelijkheid?

Deze visie maakt onderdeel uit van de op te stellen Omgevingsvisie. Mobiliteit heeft op alle leidende principes van de omgevingsvisie betrekking.

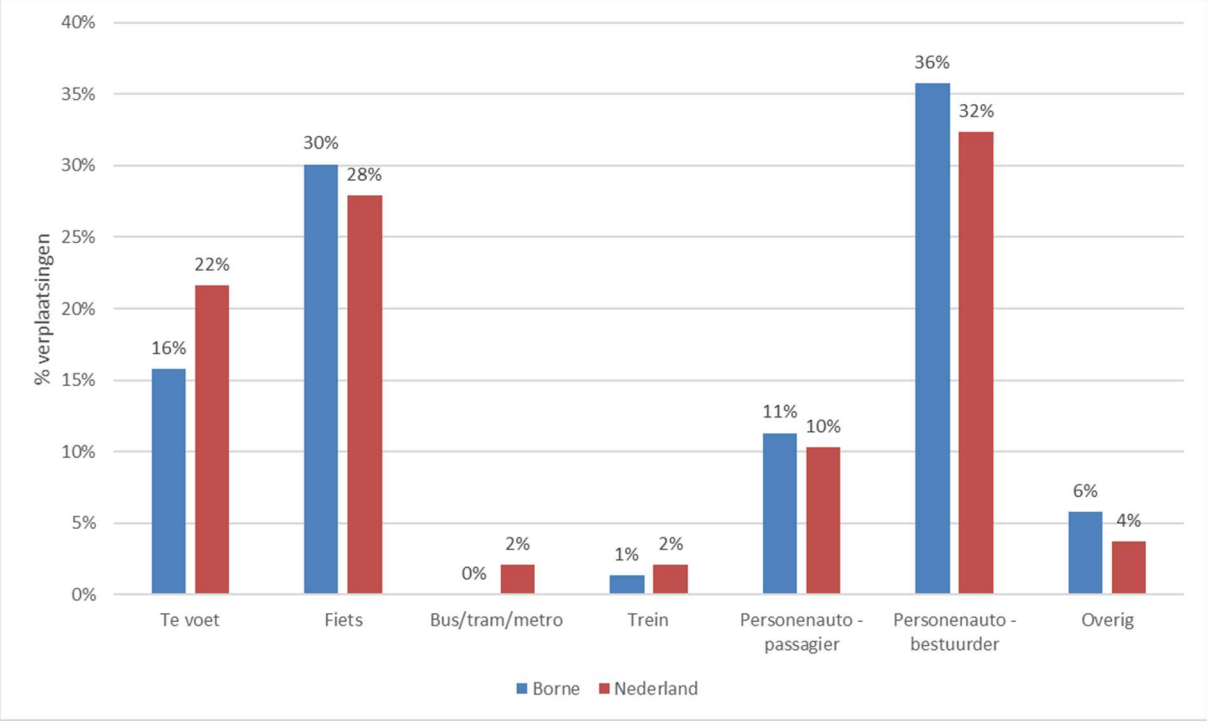
- Duurzaam en biodivers; we richten de openbare ruimte in om te verblijven en te ontmoeten en verleiden mensen om zicht duurzaam te verplaatsen waarbij lopen, fietsen en openbaar vervoer voorop staan. Door de openbare ruimte zo in te richten creëren we meer ruimte voor biodiversiteit.
- Verbonden en toegankelijk; door meer voet- en fietsverbindingen aan te leggen kan iedereen zich nog makkelijker te voet of met de fiets verplaatsen en door het openbaar vervoer flexibeler te maken wordt deze ook toegankelijker.
- Gezond, inclusief en veilig; lopen en fietsen is gezond en inclusief. Door wegen van 50 naar 30 te upgraden krijgen deze modaliteiten meer ruimte en wordt de openbare ruimte veiliger.
- Wonen in een aantrekkelijke leefomgeving; door wegen naar 30 km te upgraden is het wonen aan deze straten veel aantrekkelijker. Mensen verblijven en ontmoeten elkaar in een aantrekkelijke groene leefomgeving.
- Ondernemend en gastvrij; door in het centrum geen betaald parkeren toe te passen blijft het centrum aantrekkelijk en gastvrij. Maar ook door meer voet- en fietsverbindingen wordt het centrum beter bereikbaar.

2. Borns profiel

De basis van het beleid dat in de mobiliteitsvisie 2012-2020 is opgenomen staat nog als een huis. De gemeenteraad heeft een consistent beleid uitgevoerd. Keuzes, zoals de aanleg van de zuidelijke randweg maken het nu mogelijk om de randwegenstructuur af te ronden met de Vloedbeltverbinding. Mobiliteit is voortdurend in beweging en we moeten meebewegen om onze openbare ruimte gezond in te richten. Borne groeit, er ligt een klimaatopgave en nieuwe technologische ontwikkelingen volgen elkaar in rap tempo op. In dit hoofdstuk bespreken we recent afgeronde ontwikkelingen als gevolg van het beleid dat de laatste jaren gevoerd is. Vervolgens kijken we naar de ontwikkelingen die ons binnen de gemeente en op het gebied van mobiliteit in het algemeen, te wachten staan.

2.1 Borne voert een consistent beleid

In gemeente Borne streven we naar een veilige openbare ruimte waar mensen prettig kunnen verblijven en elkaar ontmoeten in een gezonde en groene openbare ruimte. Borne is niet voor niets uitgeroepen tot het leukste dorp van Overijssel, beste gemeente en woongemeente van Twente. In Borne wordt gewoond maar ook gewerkt, gaan kinderen naar school en er komen veel bezoekers om te winkelen. Borne heeft een aantrekkelijk centrum en een historisch beschermd dorpsgezicht. Daarnaast is het buitengebied erg aantrekkelijk voor recreatie. Het dorp is compact en alles is op fietsafstand van elkaar, de belangrijkste voorzieningen zijn aanwezig in het dorp en vanuit kerkdorpen Hertme en Zenderen is men binnen 10 minuten bij de voorzieningen van Borne. Hierdoor wordt er veel gelopen en nog meer gefietst, al blijft het gebruik van de auto relatief hoog. In figuur 1 is de modal split per rit weergegeven en vergeleken met de landelijke verplaatsingen.



Figuur 1: modal split van verplaatsingen in Borne t.o.v. Nederland ODiN 2022-2023 (Onderzoek Onderweg in Nederland)

Gemeente Borne ligt in de stedelijke omgeving. Strak tegen Hengelo aan en met twee ontsluitingen op de snelweg. In 2012 is de Mobiliteitsvisie 2012-2020 vastgesteld. Uit deze visie zijn al beleid uitgewerkt en uitgevoerd of beleid in gang gezet. Neem bijvoorbeeld de aanleg van de zuidelijke randweg eind 2016. Hier zal de Vloedbeltverbinding direct op aangesloten worden zoals in de Mobiliteitsvisie van 2012 beschreven. Doorgaand verkeer rijdt straks niet meer door Zenderen en Borne maar zal gebundeld langs de A1/A35 afgewikkeld worden. Tegenwoordig wordt anders gekeken naar ontwikkelingen ten aanzien van 50 km/uur wegen en het klimaat. De openbare ruimte is in de loop der jaren voornamelijk voor de auto ingericht. Dit zullen we in de toekomst anders doen.

We staan aan de vooravond om de openbare ruimte in Borne terug te geven aan de inwoners die in de dorpen wonen door de openbare ruimte anders in te richten. Daar waar nu nog veel doorgaand verkeer door Zenderen en Borne rijdt kunnen we, na de aanleg van de Vloedbeltverbinding, de omgeving groener inrichten waarbij verblijven de hoofdmoot wordt. Daar waar eerst de auto prioriteit kreeg zien we dat nu veranderen. Bij herinrichting van de openbare ruimte zal meer aandacht zijn voor sociaal en inclusief, groen en aantrekkelijk, klimaatadaptief, lokale economie, identiteit van de plek, verkeersveiligheid en gezondheid.

Op foto 1 zien we hoe in 1928 de Grotestraat functioneerde: mensen handelden op straat en verplaatsten zich al lopend of met de fiets. Hier bestonden de brede doelen al, maar deze zijn door de komst van de auto verdrongen. Vandaag de dag streven we ook naar deze leefbare straten waar verblijven en ontmoeten voorop staan. De huidige Grotestraat tussen Dorsetplein en Oude Almeloseweg is als wandel- en fietsgebied geüpgrade. Mensen zijn daar tevreden over.



Foto 1: In 1928, lopen, fietsen en handel in de Grotestraat met aan de linkerkant Leurink mode, (Bron: gemeente Borne)

Leefbaarheid in de openbare ruimte staat voorop. Dit is bij verschillende herinrichtingen als leidend geweest. De herinrichting Europa is hier een goed voorbeeld van. Waar eerst een weg ‘door’ Borne lag ligt er nu een weg ‘in‘ Borne, groen en aantrekkelijk waar mensen verblijven en ontmoeten. Door de upgrade van 50 km/uur naar 30 km/uur is het een aantrekkelijke straat om te wandelen, fietsen en wonen. Extra bomen zorgen voor meer vergroening, minder CO2, minder hittestress en door de goede waterberging en schoon riool is de wateroverlast geminimaliseerd. De Europastraat is hiermee klimaatbestendig ingericht.

Oude situatie Europastraat

Nieuwe situatie Europastraat



Figuur 2: Meer ruimte voor voetgangers, fietsers, groen en water (Bron: Europastraat)

2021: Europastraat

Een straat waar de auto nog dominant is en veel ruimte krijgt.



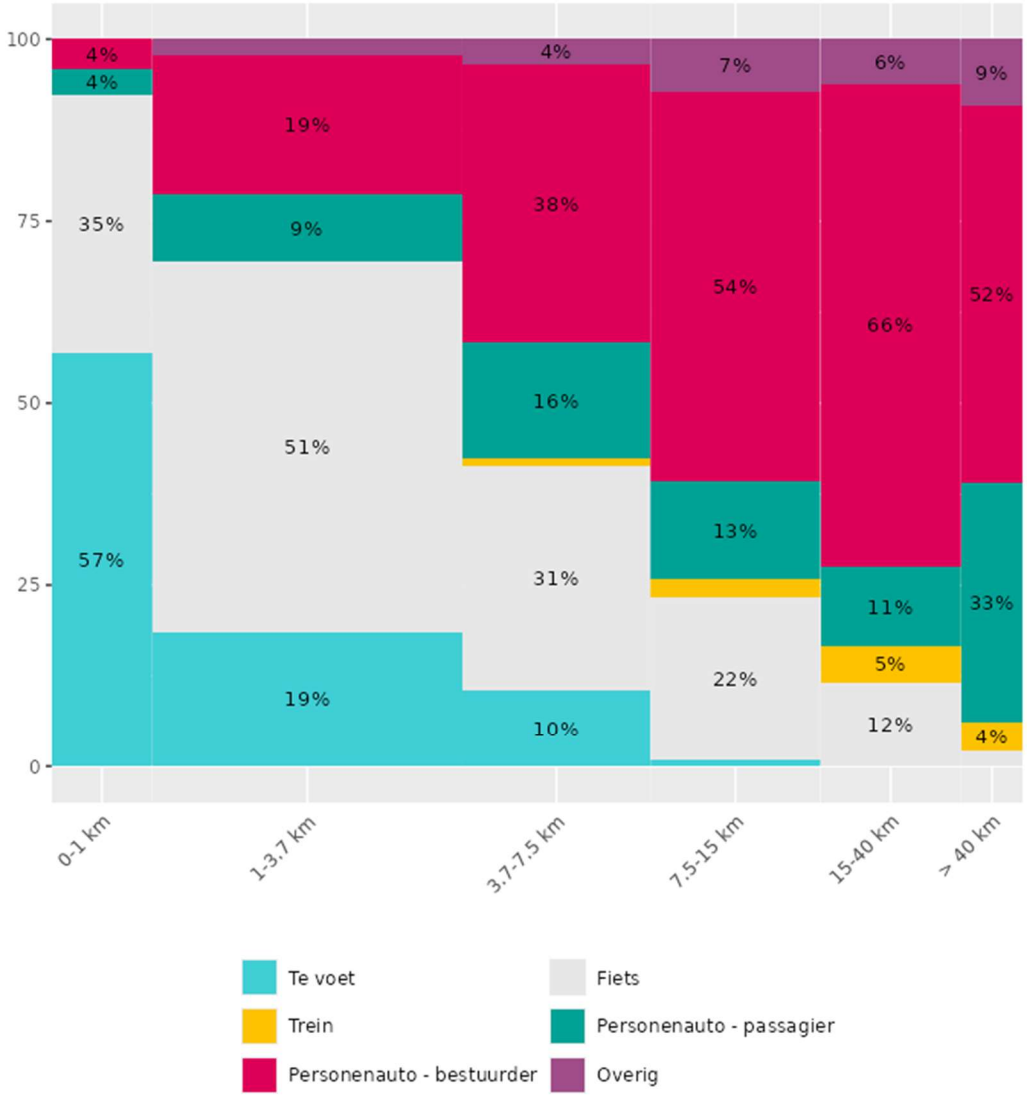
Foto 2: Europastraat als een 50 km weg voor de upgrade

Bij de herinrichting van de Europastraat hebben we de verkeerskundige principes van de drie V’s en STOMP toegepast. Deze worden in hoofdstuk 3 toegelicht. Bovendien hebben we de straat een upgrade gegeven van 50 km/uur naar 30 km/uur. Zo is er een weg ontstaan waarbij gebruikers van de weg meer rekening met elkaar houden door oogcontact te maken.

2022: Europastraat



Foto 3: Europastraat geüpgraded naar een 30 km weg



Figuur 3: Modal split per afstandsklasse Borne (Bron: ODiN 2018-2019 en 2022-2023, COVID-19 periode niet representatief)

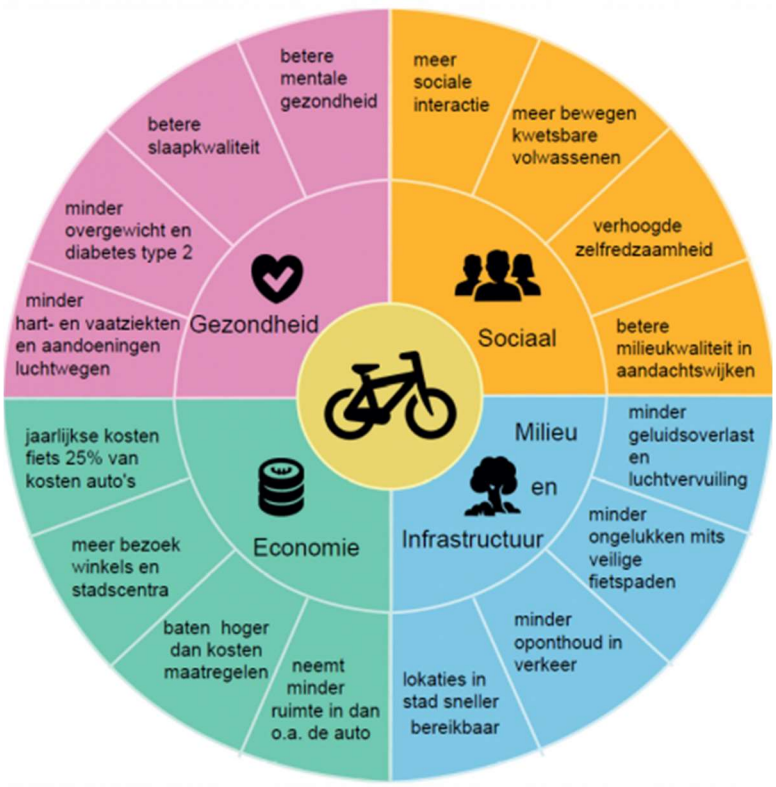
Figuur 3 laat zien dat in Borne 57% van alle verplaatsingen korter dan 1 km te voet wordt afgelegd. En van alle verplaatsingen tussen 3,7 en 7,5 km vindt 31% plaats met de fiets. Toch pakt 28% van de bewoners voor een korte rit tussen de 1 en 3,7 km nog de auto. Door het voet- en fietsnetwerk nog meer te verfijnen en mensen te verleiden om te gaan wandelen of fietsen willen we dit aandeel vergroten. De elektrische fiets kan ervoor zorgen dat zelfs ritten tot 15 km die nu nog met de auto gedaan worden met de fiets worden gedaan. Hierdoor zal de luchtkwaliteit nog beter worden en worden inwoners gemotiveerd gezonder te leven.

Fietsen heeft vele voordelen, voor de fietser zelf en voor de maatschappij:

- Veel mensen vinden fietsen leuk en het is gezond. Regelmatig fietsen draagt bij aan een goede gezondheid. Daarnaast worden fietspaden ook gebruikt door sporters en recreanten of om de hond uit te laten.
- Fietsen is voor veel van de dagelijkse verplaatsingen een snelle en efficiënte manier van verplaatsen. Zonder een hoger fietsgebruik zal het verkeer bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen bovendien steeds meer vastlopen. Voor relatief korte ritten is de fiets qua snelheid en comfort een concurrerend vervoermiddel ten opzichte van de auto en het openbaar vervoer. Met de e-bike komen langere verplaatsingen tot circa 15 km binnen bereik te liggen voor de fiets. Fietsen neemt daarnaast weinig ruimte in en creëert ruimte op netwerken van andere vervoerswijzen.
- Fietsen is relatief goedkoop, duurzaam, laagdrempelig en heel toegankelijk.
- Fietsen is inclusief, iedereen kan meedoen op zijn of haar eigen tempo en met alle verschillende types, is er vrijwel voor iedereen een passende fiets.

Een goed fietsdorp is een fijn en leefbaar dorp.

In figuur 4 worden de voordelen van fietsen in een taartdiagram weergegeven.



Figuur 4: de voordelen van fietsen (Bron: www.gezondeleefomgeving.nl/thema/fietsen)

Het station is voor Borne erg belangrijk en het P&R terrein wordt dagelijks goed gebruikt door forensen die van en naar Borne of Twente reizen. De buurtbus rijdt nu vaste routes door Borne. Veel vrijwilligers houden dit openbaar vervoer systeem in de lucht. Hier willen we meer gebruik van maken door aan de vraag van de inwoners te voldoen. Een flexibel systeem dat past in de MaaS (Mobility as a Service) methodiek waarbij je met je mobiel een reis kunt plannen, reserveren en betalen.
De aanleg van de F35 heeft ervoor gezorgd dat er een veilige en vlotte verbinding vanuit Borne naar Hengelo is gekomen. Fietste men voorheen nog langs de N743, nu zien we een verschuiving en een toename op de screenline over de A1. Niet alleen wordt de F35 nu gebruikt door fietsers die eerst langs de N743 fietsten maar ook door mensen die eerst met de auto gingen. De e-bike heeft daar zeker aan meegeholpen. Een afstand van meer dan 10 km wordt nu vlot gefietst.
Ook Borne moet met de wens van inwoners en de ontwikkelingen mee. Deelmobiliteit wordt nog niet door iedereen omarmd maar zal zeker populairder worden. Net zoals de digitalisering en het hybride werken invloed zal hebben op onze mobiliteit.

2.2 Ontwikkelingen in Borne

Borne groeit als gemeente, samen met Zwolle, in de provincie Overijssel het hardst. Met name de Bornsche Maten zorgt ervoor dat het inwonersaantal is gestegen tot boven de 24.000. De ambitie van Borne is om de komende jaren te groeien tot minimaal 30.000 inwoners. Daarom moeten er duidelijke keuzes gemaakt worden. Deze groei heeft namelijk ook invloed op het voorzieningenniveau en de bereikbaarheid daarvan. Ook in Hertme en Zenderen zien we uitleglocaties voor nieuwe woningen.

Toenemende verkeersdruk

Borne blijft voorlopig groeien. Het gaat dan niet enkel om uitbreiding. Ook inbreiding is belangrijk om de mooie natuur rondom Borne te kunnen behouden. De huidige N743 krijgt een andere functie en inbreiding is hier nodig om de weg goed in te passen. Ook andere locaties zoals Jonge Poerink en De Biefel zijn mooie inbreidingslocaties op voet- en fietsafstand van het centrum. Nabijheid is belangrijk om juist die gezonde mobiliteit te promoten. Het gaat echter niet alleen om wonen maar ook om bedrijvigheid. Bedrijventerrein De Veldkamp is inmiddels nagenoeg volgebouwd. Dit terrein wordt via de Zuidelijke Randweg goed ontsloten op het rijkswegennet. Hier biedt het flexibele openbaarvervoerssysteem uitkomst om werknemers naast de auto en fiets ook met het openbaar vervoer te faciliteren.

Borne zet in op meer toerisme. Het mooie Oud Borne en het buitengebied vragen om goede bereikbaarheid. Parkeren net buiten het centrum en daar een Toeristisch Overstappunt (TOP) realiseren zal ervoor zorgen dat bezoekers niet tot in Oud Borne rijden maar aan de rand van het centrum parkeren om daarna te genieten van Oud Borne of het centrum. Ook werknemers die in het centrum werken kunnen daar gebruik van maken. In het buitengebied, waaronder in Zenderen zijn al TOP locaties. We gaan kijken waar dit nog meer kan. Op deze locaties net buiten het centrum kunnen we parkeren combineren met knooppuntenroutes voor voetgangers en fietsers.

Effecten bereikbaarheid

De groei in Borne en het feit dat veel voorzieningen, waaronder supermarkten, in het centrum aanwezig zijn zorgen voor een hoge parkeerdruk. Met name op vrijdagavond en zaterdag zijn de parkeerlocaties in het centrum druk bezet. Toch is het niet alleen in het weekend druk. De parkeerplaatsen worden veel en goed gebruikt.



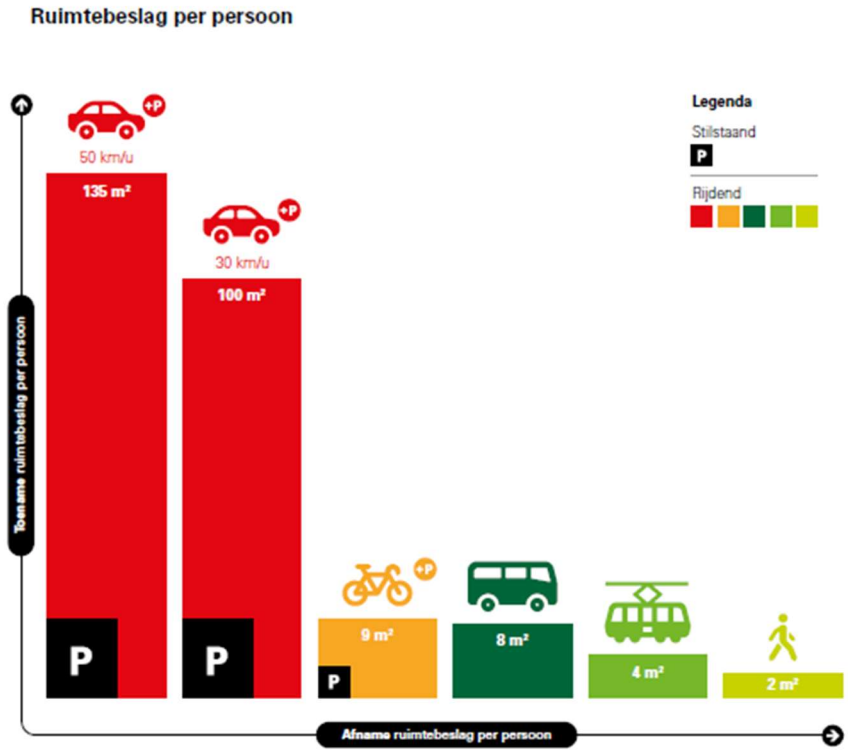
Figuur 5: Uitgangspunt het principe van "beïnvloeden-benutten-reguleren-bouwen" (Bron: parkeerbeleid Borne)

Het parkeerbeleid ondersteunt de totale visie op mobiliteit. In bestaande situaties wordt het 'beïnvloeden-benutten-reguleren-'principe gehanteerd. Dit betekent dat bij parkeerproblemen niet wordt uitgegaan van het direct realiseren van nieuwe parkeerplaatsen. Eerst wordt bepaald of de parkeerproblemen van de verschillende doelgroepen en in de diverse parkeergebieden op een andere wijze zijn op te lossen. Deze keuze heeft consequenties voor het omgaan met parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen en nieuwe situaties. Een lager aanbod van parkeerplaatsen kan mensen stimuleren tot een bewuster mobiliteitsgedrag en een andere vervoerwijze. Sturing in het aanbod van parkeerplaatsen via parkeernormen kan daarbij een middel zijn. In de Nota Parkeernormen Borne wordt uitgegaan van een sturend beleid. De nieuwe ontwikkelingen die we op ons af zien komen maken het nodig om de parkeernormen te herzien. Dit zal in het uitvoeringsprogramma verder vorm gegeven worden. Hierbij wordt ook het eventueel invoeren van een mobiliteitsfonds onderzocht. Soms kunnen ontwikkelaars niet voldoen aan de huidige parkeernormen maar kunnen we in de toekomst wel parkeerplaatsen op afstand realiseren, een deelsysteem opzetten of een HUB realiseren. Dergelijke ontwikkelingen, die bijdragen aan minder autobezit of autogebruik, kunnen dan uit dit mobiliteitsfonds gefinancierd worden. De voor- en nadelen moeten hierbij goed in beeld gebracht worden. Om de gewenste woonruimte en transitie in het centrum te krijgen moet er kritisch gekeken worden naar de parkeernormen die gehanteerd worden en stimuleren we dubbelgebruik.

Effecten gezonde leefkwaliteit

De auto heeft in het verleden veel openbare ruimte opgeëist. Mensen die per auto reizen, hebben veel meer ruimte nodig dan reizigers die met de fiets, bus, trein of lopend gaan. Automobilisten vragen daarnaast ruimte voor parkeren. Zonder ingrijpen neemt in onze gemeente het ruimtebeslag door het (auto)verkeer fors toe. Dat belemmert ons in onze ambities om aantrekkelijke buitenruimtes te creëren met veel groen en gelegenheid voor ontmoeten en verblijven. Dit vraagt om heldere keuzes. Een goed voorbeeld is de upgrade van de Europastraat: minder ruimte voor de auto en meer ruimte voor de voetgangers, fietsers, groen en waterberging. De bewoners aan de Europastraat ervaren een gezondere leefkwaliteit als ze de deur uitstappen en dat geldt ook voor de mensen die zich verplaatsen op of langs de Europastraat.

Meer verkeer zorgt voor meer geluid, een slechtere luchtkwaliteit en een daling van de verkeersveiligheid. Als we niet anders omgaan met onze mobiliteit, verslechtert onze leefkwaliteit. Juist de keuze om meer wegen te upgraden van 50 km/uur naar 30 km/uur geeft ons de ruimte om een gezonde leefkwaliteit in Borne te creëren. Zo blijft Borne, ondanks dat ze groeit, een aantrekkelijk dorp om in te leven, werken en recreëren.



Figuur 6: Ruimtebeslag per persoon reizend per auto, fiets, bus, trein en lopend. Zwart is stilstaand en rood is rijdend. (Bron: Goudappel)

2.3 Ontwikkelingen in mobiliteit

De laatste jaren is het keuzepalet aan vervoersmogelijkheden aan het veranderen. We zien de volgende ontwikkelingen.

Elektrische fietsen

Er is een enorme toename van elektrische fietsen. Zowel de gewone elektrische fiets als de speedpedelec biedt de kans om in een korte tijd een grotere afstand af te leggen zonder veel inspanning. Ritten waar nu nog voor de auto wordt gekozen worden sneller met de elektrische fiets afgelegd. Ook blijven ouderen langer mobiel met een elektrische fiets.

Het verminderen van ritten door de veranderende digitalisering vervoer

De doorgaande ontwikkeling van digitalisering verandert onze reisbehoefte en de manier waarop we reizen. Mobiliteit hubs en apps geven toegang tot meerdere systemen.

Thuiswerken wordt gemakkelijker

Door COVID-19 hebben de onlinevoorzieningen om thuis te werken of te studeren een vlucht genomen. Veelal zien we dat bedrijven inzetten op meer thuis werken door minder werkplekken in te richten. Wij verwachten dat dit de komende jaren verder zal toenemen. Mensen zijn en moeten meer bewust worden van hun verplaatsingsgedrag. Is een rit nog wel nodig of kunnen we een vergadering ook online doen? Ook zakelijke reizen kunnen we zo verminderen. Daarnaast zal het anders beprijzen ervoor zorgen dat in de toekomst de medewerkers minder gaan reizen of anders gaan reizen. Dit kan leiden tot het verminderen van mobiliteit en het afvlakken van de piekmomenten in stedelijke mobiliteit.

Ketenvervoer en deelmobiliteit wordt aantrekkelijker

De huidige technologie, zoals de MaaS app (Mobility as a Service) biedt kansen om meerdere voertuigen voor één reis te gebruiken, het zogeheten ketenvervoer. Met de MaaS app kunnen mensen hun reis snel en makkelijk plannen, een vervoersmiddelen reserveren en betalen. Daarnaast krijgen we met onze telefoon steeds meer toegang tot deelauto's, -scooters en -fietsen.
Het bezit van een vervoersmiddel zal hierdoor afnemen en deelsystemen worden meer gebruikt. Omdat deze ontwikkelingen in een kleine gemeente als Borne moeilijk van de grond komen en de vraag relatief nog klein is, wordt regionaal samengewerkt.



Figuur 7; Met de MaaS app kun je plannen, reserveren en betalen. Straks ook met FlexRRReis.

Meer variëteit aan fietsen zorgt voor een verschuiving in modaliteit

Juist door de toename van het gebruik van de e-bike en speedpedelecs zien we kansen om de auto verplaatsingen over een langere afstand te vervangen door ritten met de e-bike. Ook zien we door de aanleg van goede fietsvoorzieningen als de F35 een toename in fietsgebruik. We zien dat mensen fietsen als plezierig ervaren. Naast de fysieke inspanning fiets je je hoofd leeg en geniet je van de mooie omgeving. Kansen die we in Borne moeten benutten. Figuur 1 laat de potentie zien als het gaat om de verschuiving van auto naar fiets. Naast de e-bike en speedpedelec (zie foto 4) zorgt ook het gebruik van de bakfiets voor meer fiets- en minder autogebruik.



Foto 4: woon-werk met speedpedelec (bron: Stromer)

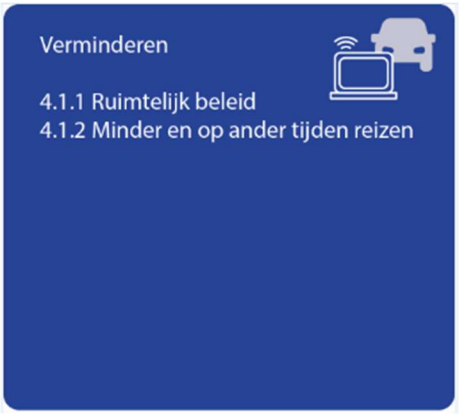
Logistiek wordt efficiënter en flexibeler

Door innovatieve digitale ondersteuning van logistieke processen kunnen ladingen beter worden gebundeld dan voorheen en gaat de beladingsgraad van voertuigen omhoog. Ook overslag op hubs aan de rand van (binnen)steden naar kleinere en schone voertuigen wordt daarmee geoptimaliseerd. Zo ontstaat betrouwbaar en efficiënt transport en zullen er kansen ontstaan om logistieke processen beter aan te passen aan toegangs- en emissie-eisen voor wegen vanuit wegbeheerders . Digitalisering van logistiek leidt zo tot reductie van kosten en emissies.

3. De drie V's en het STOMP principe

De keuzes ten aanzien van het thema mobiliteit binnen gemeente Borne maken we op basis van twee verkeerskundige principes: de drie V's en het STOMP-principe. In dit hoofdstuk lichten we beide uitgangspunten toe. Ze vormen de fundering voor de manier waarop we uitdagingen en opgaven op gaan pakken.

3.1 De 3 V's

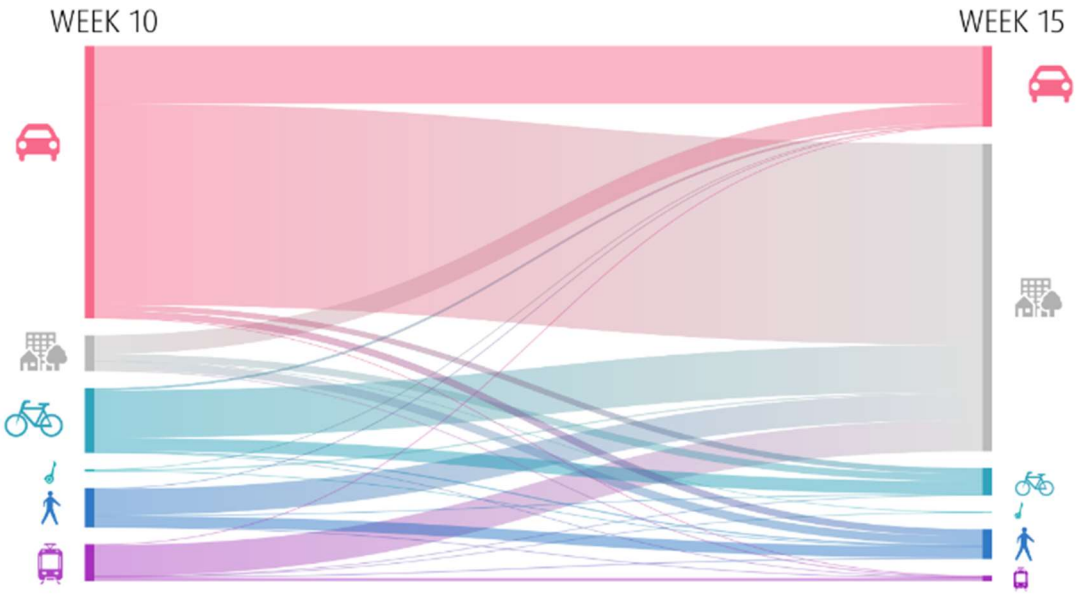


De drie V's staan voor Verminderen, Verschuiven en Verschonen. Door in Borne in te zetten op het STOMP principe, de focus op Verminderen, Verschuiven en Verschonen te leggen willen we dat mensen die in Borne wonen, werken en verblijven gaan nadenken over hun verplaatsingsgedrag. Mensen moeten zich afvragen of ze überhaupt de verplaatsing wel willen maken: Verminderen. Is het nodig om te gaan of kan ik ook bellen of via teams een overleg plannen? Wordt de verplaatsing wel gemaakt, dan moet de focus meer komen te liggen op hoe de verplaatsing wordt gemaakt. Gaan we lopend of pakken we de fiets of het openbaar vervoer? Ook deelmobiliteit is steeds meer een optie: Verschuiven. Zijn deze mogelijkheden niet voorhanden en is de keuze om toch met de auto te gaan, dan heeft een emissievrij voertuig de voorkeur: Verschonen. In het uitvoeringsprogramma zal de focus moeten liggen op communicatie van de drie V's.

3.1.1 Verminderen

De eerste V staat voor Verminderen. In Borne willen we mensen bewust maken van hun gedrag. Met andere woorden: denk eerst na voordat je een verplaatsing wil maken. Is het echt nodig? Moet het in de spits of kan ook buiten de spits gereisd worden door eerst thuis te gaan werken? Dit zorgt ervoor dat de openbare ruimte niet ingericht hoeft te worden om een hele grote mobiliteitsstroom te faciliteren. Wanneer mensen beseffen dat een blijvende omslag in reisgedrag nodig is, gaan we verschil zien. Juist de intrinsieke motivatie is nodig om een gezonde openbare ruimte maken.

In coronatijd kwam de omslag om in plaats van op kantoor te werken thuis te gaan werken. Vanuit de werkgever zijn er veel faciliteiten ontstaan om dit mogelijk te maken. We moesten zoveel mogelijk thuis werken waardoor er veel minder woon-werkverkeer plaatsvond. Ook werd er minder gebruik gemaakt van de fiets en het openbaar vervoer. Het lopen verminderde maar iets. Wel werd er tijdens corona veel gewandeld in de natuur. In figuur 11 is deze verschuiving goed te zien.



Figuur 8: Modal shift voor en na corona in de ochtendspits (Bron cijfers: NVP BEELD Goudappel)

De files verdwenen en het openbaar vervoer werd niet meer gebuikt. Dit heeft laten zien dat we ons mobiliteitssysteem ingericht hebben om twee korte piekmomenten, de ochtendspits en de avondspits, te faciliteren. Op andere momenten van de dag voldoet de capaciteit van het wegennet, het fietsnet en het openbaar vervoer.

We gaan in deze mobiliteitsvisie ervanuit dat er geen beperkingen zijn door bijvoorbeeld COVID-19. Nu is de kans om het patroon dat we vóór COVID-19 hebben gevolgd te doorbreken. Mensen moeten meer bewust worden van hun verplaatsingsgedrag. De meest efficiënte reis is de reis die niet gemaakt wordt. In figuur 7 zien we dat reizen met de auto meer ruimte vraagt dan reizen met de fiets of het openbaar vervoer. Op deze gedragsverandering zal de focus komen te liggen.

3.1.2 Verschuiven

De tweede V staat voor Verschuiven en houdt in dat we mensen willen bewegen om van vervoersmiddel te veranderen. We hopen dat mensen steeds vaker de auto laten staan en in plaats daarvan kiezen voor het openbaar vervoer, de fiets of lopend gaan.

Voetgangers willen we in deze mobiliteitsvisie omarmen. Zij dragen op meerdere manieren bij aan onze doelen en ambities. Lopen zorgt ervoor dat mensen gezond blijven, draagt bij aan inclusiviteit en zorgt ervoor dat dat er minder druk op de openbare ruimte ontstaat. Hierdoor kunnen we deze openbare ruimte ook voet-, en fietsvriendelijk inrichten wat weer meer voetgangers en fietsers aantrekt. Veel voetgangers en fietsers in het centrum betekent ook meer bezoekers voor de winkels en dat is goed voor de economie van Borne. De provincie Overijssel ontwikkelt een fietsapp

Verschuiven

4.2.1 Voetganger
4.2.2 Fietser
4.2.3 Openbaar vervoer
4.2.4 MAAS
4.2.5 Logistiek
4.2.6 Verkeersmanagement
4.2.7 Smart Mobility

waarbij mensen beloond worden als ze de fiets gebruiken. Hoe mooi is het dat je straks bijvoorbeeld een gratis kopje koffie kunt sparen als je met de fiets naar het centrum komt. Minder auto's betekent bovendien een verbetering in luchtkwaliteit.

Lopen is naast fietsen een belangrijk voor- en natransport van ons openbaar vervoer (OV) systeem. Een goed loopnetwerk is dus ook belangrijk voor een goed functionerend OV. Door het voetgangersnetwerk te verfijnen wordt het aantrekkelijker om te gaan lopen. Door barrières weg te halen, zoals de huidige N743 of het spoor, gaan mensen eerder lopen.

3.1.3 Verschonen



De derde V staat voor Verschonen en gaat over de uitstoot die vervoersmiddelen veroorzaken. Het Rijk stimuleert al jaren milieuvriendelijk rijden. Elektrisch rijden heeft vele voordelen; geen uitstoot van broeikasgassen, stikstofdioxide en fijnstof. Het draagt bij aan een schonere lucht. Het Rijk heeft de laatste jaren veel vrijstelling gegeven voor motorrijtuigenbelasting of subsidie gegeven bij de aanschaf van elektrische voertuigen. In Borne willen we deze stimulerende lijn voortzetten door bijvoorbeeld een netwerk uit te rollen met laadpalen om het elektrisch rijden te faciliteren. Alle nieuwe auto's die vanaf 2030 op de markt komen moeten 100% elektrisch zijn. Deze auto's rijden dan op elektriciteit uit een batterij, waterstof-brandstofcel of zonnepanelen.
Steeds meer gemeente voeren in de toekomst een zero emissie zone in. Hiermee kunnen we als gemeente emissievrije voertuigen stimuleren.

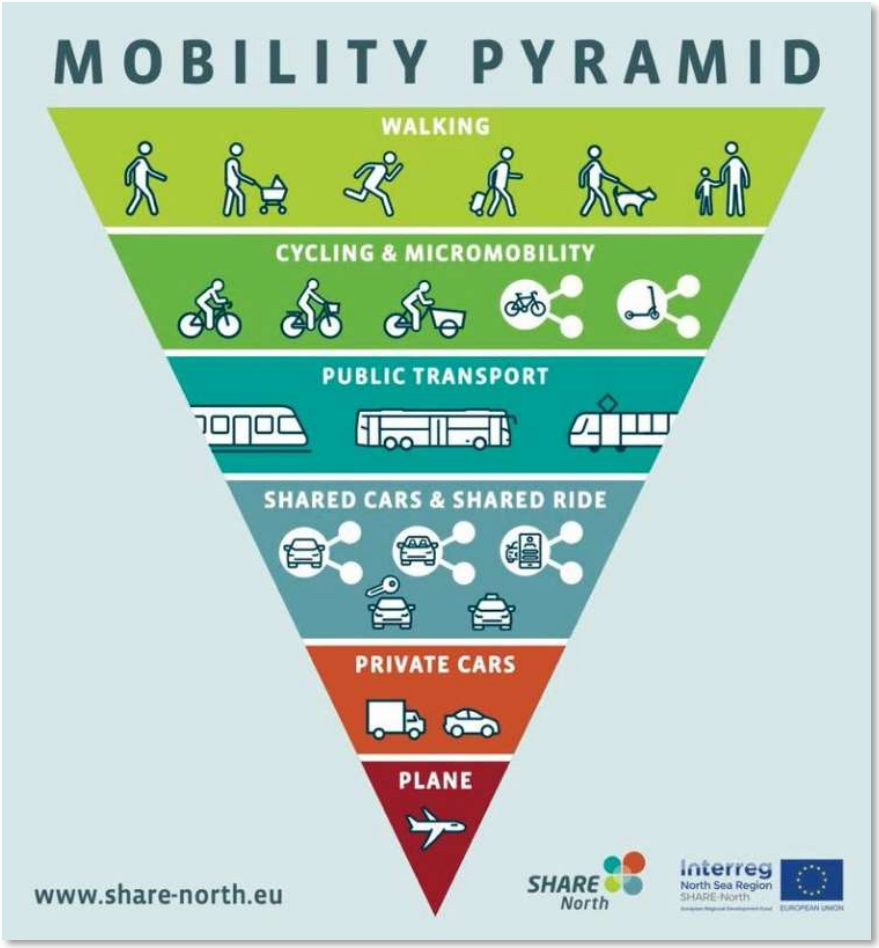
Als het om waterstofvulpunten gaat zien we dat er geïnvesteerd wordt in Energie Hubs. Op de Veldkamp zien we dit ook ontstaan. Hier komen snelladers voor elektrische auto's en wordt ook een waterstofvulpunt gerealiseerd. Hoe deze ontwikkeling verder gaat is nog onduidelijk, dit laten we aan de markt over.

Nieuwe veiligheidsvraagstukken

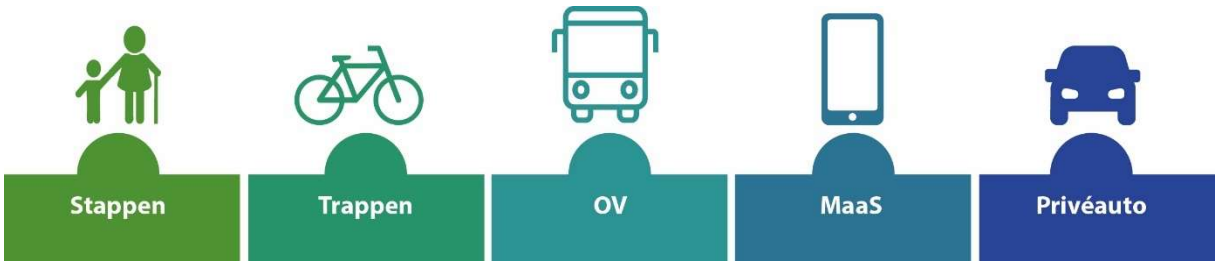
De transitie naar elektrische- en waterstofvoertuigen levert ook specifiek nieuwe veiligheidsrisico's op. Kunnen oplaadpunten bijvoorbeeld in parkeergarages? Het blijkt lastiger om elektrische auto's te blussen dan auto's die rijden op fossiele brandstoffen.
De transitie naar elektrische en waterstofvoertuigen betekent dus ook een transitie van de regelgeving, de randvoorwaarden en de inrichting van onze systemen om de veiligheid van onze inwoners te waarborgen. Het gaat dan om gebouw- en voertuigtechnische regels en randvoorwaarden rond positionering van laad-, parkeer- en onderhoudslocaties binnen onze gemeente. In het uitvoeringsprogramma willen we samen met de veiligheidsregio procesmatige en inhoudelijke kaders formuleren en wordt gewerkt aan pilotprojecten in dit kader.

3.2 Het STOMP-principe

Naast de drie V's hanteren we het verkeerskundige STOMP-principe. De volgorde van de letters geven de prioritering aan. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service en Privéauto. De mens staat centraal, de voetganger in het verkeer dus.
Daar waar eerst de auto veel ruimte kreeg wordt de Mobiliteitspiramide nu omgedraaid. We maken het openbaarvervoer toegankelijker door deze flexibeler in te zetten en deelmobiliteit krijgt kansen. De privéauto blijft wel maar zal minder ruimte krijgen.



Figuur 9: STOMP-principe, Stappen, trappen, openbaarvervoer, MaaS en privéauto (Bron: www.share-north.eu).



Figuur 10: STOMP-principe, Stappen, trappen, openbaarvervoer, MaaS en privé auto.

3.3. Conclusie

Door te kijken naar de opgaven en uitdagingen door de bril van de drie V's en het STOMP-principe zetten we de mens centraal. Gezondheid en veiligheid staat voorop.
Dat zien we terug bij de oplossingen en richtingen in het volgende hoofdstuk.

Hoofdstuk 4 Visie voor Borne

De uitdagingen voor Borne zijn helder. We staan aan de vooravond van grote veranderingen. Maatschappelijke ontwikkelingen, demografische groei en technische mogelijkheden vragen om slimme oplossingen. Op basis van de drie V's en het STOMP-principe gaan we voor een gezonde leefomgeving, veilig verkeer en goede bereikbaarheid.

Dit gaan we doen door in te zetten op:

1. Meer ruimte voor voetgangers, fietsers, verblijven en ontmoeten;
2. Fietsparkeren verbeteren;
3. Openbaar vervoer verbeteren en deelmobiliteit stimuleren;
4. Duidelijke structuren in het dorp ;
5. Verkeersveiligheid verhogen door de upgrade van 50 km wegen naar 30 km wegen;
6. Auto parkeerdruk verminderen;
7. Logistiek;
8. Verkeersmanagement door Smart Mobility;
9. Kansen openbare ruimte benutten.

4.1 Meer ruimte voor voetgangers, fietsers, verblijven en ontmoeten

Het autobezit en -gebruik is in het verleden sterk gegroeid. De auto heeft in deze tijd ook steeds meer ruimte gekregen. De openbare ruimte is in bepaalde wijken veel meer op gebruik van de auto ingericht zoals in de Stroom Esch en in nieuwbouwwijk de Bornsche Maten. Maar ook hier is de keuze voor meer groen niet uit het oog verloren. In de nieuwste wijk, die op dit moment wordt ontwikkeld, is gekozen voor 'groene straten' waarbij er geen mogelijkheid is voor de auto om aan de voorkant van de huizen te komen. De auto kan in dit gedeelte alleen maar langs de achterzijde van de woningen rijden. Hierdoor ontstaat er een structuur die voor voetgangers en fietsers toegankelijk wordt en waar klimaatadaptatie belangrijk is. De buitenruimte voor de huizen zal worden ingericht als een groene woonkamer.



Foto 4: huidige Prins Bernhardlaan (50 km/uur)



Foto 5: voorbeeld zoals de Prins Bernhardlaan kan worden (boven 50 km/uur onder 30 km/uur)

Door rondom Borne een duidelijke ringstructuur aan te leggen ontstaat er een wegennet waarbij de randweg de Vloedbeltverbinding is. Er is een buitenring met zoveel mogelijk vrij liggende fietspaden en er is een binnenring om het centrum en haar parkeerplaatsen te bereiken. Deze ringstructuur sluit aan op de randwegen waardoor de verbindingen van en naar Borne duidelijk zijn. Doorgaand verkeer passeert Borne. Met de buiten- en binnen ring houden we Borne bereikbaar. Auto's kunnen vanuit de erftoegangswegen snel naar de ringstructuur en omgekeerd. Fietsers kunnen binnendoor en krijgen een rechtstreekse verbinding tussen de wijken, het centrum en de sportvoorzieningen.

Bestaande en nieuwe fietsstructuren moeten de mogelijkheid geven om snel en direct naar de bestemming te komen. Door deze routes zo in te richten dat ze naar veilig ook comfortabel en aantrekkelijk zijn is reistijd in geen 'disnut' meer maar is reistijd een 'geniet moment'. Lopen en fietsen geven je een fijn gevoel en reistijd heeft weer waarde.
Op het moment dat een route niet veilig of gemakkelijk is dan is de gebruikswaarde laag en is het een zogenaamde dissatisfier. Wordt de route juist comfortabel en aantrekkelijk dan is het een satisfier en kun je mensen verleiden. In figuur 20 is dit mooi weergegeven, van durven fietsen naar willen fietsen.

Fatbikes zullen in de toekomst nog de nodige aandacht vragen. We zien dat steeds jongere kinderen van deze fiets gebruik maken. Landelijk zijn ze al aan het kijken hoe met deze vorm van elektrische fietsen om te gaan. We zullen dit ook regionaal bespreken.



Figuur 11: Van durven fietsen naar willen fietsen. Fietsen moet eerst veilig zijn (durven) dan snel en makkelijk (kunnen) en vervolgers aantrekkelijk (willen). (Bron: gemeente Amsterdam)

We willen lopen stimuleren door directe routes te maken, brede routes te maken maar ook aantrekkelijke routes te realiseren. Aantrekkelijke routes zijn groen ingericht met bomen, in rustige gebieden zodat mensen verleid worden om te gaan lopen. In het uitvoeringsprogramma gaan we inspirerende beelden maken die de leidraad gaan vormen voor onze nieuw in te richten openbare ruimte.

Borne heeft als voordeel dat het een compact dorp is. Hierdoor is bijna alles lopend te doen. We gaan barrières als de N743 en het spoor verminderen waardoor de bereikbaarheid op loopafstand nog beter wordt en je lopend sneller bent dan met de auto. Een fijnmazig netwerk helpt hierbij.

F35 en hoofdroutes verder aanleggen

Door de aanleg van de F35 tussen Borne en Hengelo is er een aantrekkelijke route gemaakt. Deze loopt zelfs door tot aan Enschede. Mensen kunnen zich vlot en veilig op de fiets verplaatsen. We zien steeds meer e-bikes en speedpedelecs tussen de steden. We gaan samen met de provincie Overijssel investeren in de F35. Het is ook nodig om de F35 richting Almelo aan te leggen zodat het regionale fietsgebruik verder zal toenemen. Het tracé naar Almelo blijft in Borne aan de zuidkant van het spoor tot aan het tracé dat al bij Het Hag ligt.
We kijken daarnaast naar belangrijke routes die richting andere steden gaan. Deze hoofdroutes moeten ook op orde zijn.



Foto 6: F35 nabij de Jupiterstraat (Bron: gemeente Borne)

Fietsverbindingen tussen wijken aanleggen

Met de F35 zetten we vooral in op de verbindingen met onze buurgemeenten. Maar we willen ook investeren in de routes van en naar de wijken in Borne. Zo verleiden we de mensen om met de fiets vanuit de wijk naar het centrum te komen. Dit kan bijvoorbeeld met fietsstraten of extra fietsverbindingen tussen de Stroom Esch, de Bornsche Maten en het centrum zodra de Vloedbeltverbinding is aangelegd. Vanuit ’t Oldhof kun je straks veilig onder het spoor door.

Investeren in de kwaliteit van bestaande fietsverbindingen

De bestaande fietsverbindingen zijn in Borne lange tijd geleden aangelegd. Belangrijk is om de kwaliteit hiervan in kaart te brengen en daar waar nodig te verbeteren. Daar waar mogelijk gaan we fietsverbindingen verbreden, asfalteren in rood of verleggen bij bijvoorbeeld veel wortelopdruk, zoals langs de Azelosestraat is gebeurd.

Meer fietsstraten aanleggen

We geven de fietser meer ruimte door wegen te transformeren naar fietsstraten. Op belangrijke fietsroutes, bijvoorbeeld naar de sport, school of het centrum geven we de fietser meer ruimte. Hier zijn we al mee begonnen op de Oude Hengeloseweg (schoolroute) en de Bornerbroeksestraat (route naar sport). We gaan kijken waar we deze inrichting, richting het centrum, verder kunnen aanleggen. Het voordeel van de fietsstraat is tevens dat er minder ruimte nodig is en er meer ruimte ontstaat om de route aantrekkelijker te maken door meer

bomen en groen aan te leggen. Dit zien we ook op de huidige route van de F35 binnen de bebouwde kom in ‘t Oldhof richting Almelo.

4.2 Fietsparkeren verbeteren

Borne is een echt fietsdorp. Dit willen we graag blijven stimuleren. We willen het gebruik van de fiets nog toegankelijker maken. Loop je de deur uit dan is de fiets zichtbaar en de auto minder. En bij de bestemming kun je makkelijk en veilig je fiets parkeren maar dit mag niet ten koste gaan van ruimte voor de voetganger en mensen met een mobiliteitsbeperking.

In Borne komt het minder voor dat geparkeerde fietsen de openbare ruimte te veel innemen, zoals in grote steden steeds meer is te zien. Toch zetten we in op goede faciliteiten bij voorzieningen om de fiets te kunnen parkeren en vast te kunnen maken. Zo plaatsen we nu al veel fietsnietjes zodat de fiets ook met een tweede slot vastgezet kunnen worden. Samen met ondernemers zijn er acties om het tweede slot met korting te kopen.
In het centrum zijn veel nietjes buiten de voetgangerszone geplaatst. Het gebruik zal goed gemonitord moeten worden om te kijken of er geen overlast ontstaat. Het voetgangersgebied moet toegankelijk blijven voor alle mensen. Daarnaast gaan we onderzoeken of een bewaakte fietsenstalling waar bezoekers gratis hun fiets onder toezicht kunnen parkeren haalbaar is. In het uitvoeringsprogramma willen we dit samen met de ondernemers onderzoeken.

Wat zijn onze opgaven?

- Openbare ruimte terugwinnen met nieuwe stallingen.
- Gedrag van fietsparkeerders beïnvloeden.
- Aanscherpen toezicht.
- Fietsparkeernormen bij nieuw- en verbouw.

Openbare ruimte terugwinnen met nieuwe stallingen

Fietsparkeren legt in Borne nu nog geen groot beslag op de openbare ruimte. Verleiden we meer mensen om met de fiets naar bijvoorbeeld het centrum te komen, kan bekeken worden of we autoparkeerplaatsen opheffen. Een goed voorbeeld is de parkeersituatie bij PLUS supermarkt aan de Europastraat. Hier zijn auto parkeerplaatsen voor de winkel opgeheven. Op deze plek is het nu mogelijk om fietsen te parkeren. Bij het station zijn veel extra parkeerplaatsen aangelegd door het toepassen van dubbellaags parkeren.

Kernwinkelgebied

Met de ondernemers gaan we onderzoeken of en waar fietsparkeren uitgebreid kan worden door het toevoegen van een gratis bewaakte fietsenstalling. Er wordt bekeken of mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt hier weer kunnen instromen om nadien een vaste baan te verwerven.

Gedrag van fietsparkeerders beïnvloeden

Met name op het station werden in het verleden veel fietsen op plaatsen geparkeerd waar het niet mocht. Het liefst stallen ze de fiets zo dicht mogelijk bij het perron. Sinds 2 jaar passen we het ‘gastheerschap’ bij het station toe. Camera’s zijn niet vervangen maar juist de persoonlijke benadering met het gastheerschap heeft een zeer goede invloed op het NS station. Ook vanuit

NS is er een bijdrage om het gastheerschap te verlengen. Hier wordt een bewoner ingezet met een afstand tot de arbeidsmarkt. Het gastheerschap houdt in dat het station schoon gehouden wordt en fietsen die verkeerd geparkeerd staan worden naar plekken verplaatst waar ze wel horen te staan. We gaan onderzoeken of we vrijwilligers kunnen inzetten om de stationsomgeving veiliger te maken. Met handhaving zijn afspraken gemaakt om regelmatig zogenaamde weesfietsen die bij het station geparkeerd zijn en niet meer gebruikt worden, weg te halen.

Aanscherpen toezicht

Juist bij het station is toezicht nodig. Het gastheerschap helpt daar zeker bij. Structureel handhaven blijft noodzakelijk om excessen te voorkomen.

Fietsparkeernormen voor nieuw- en verbouw opstellen

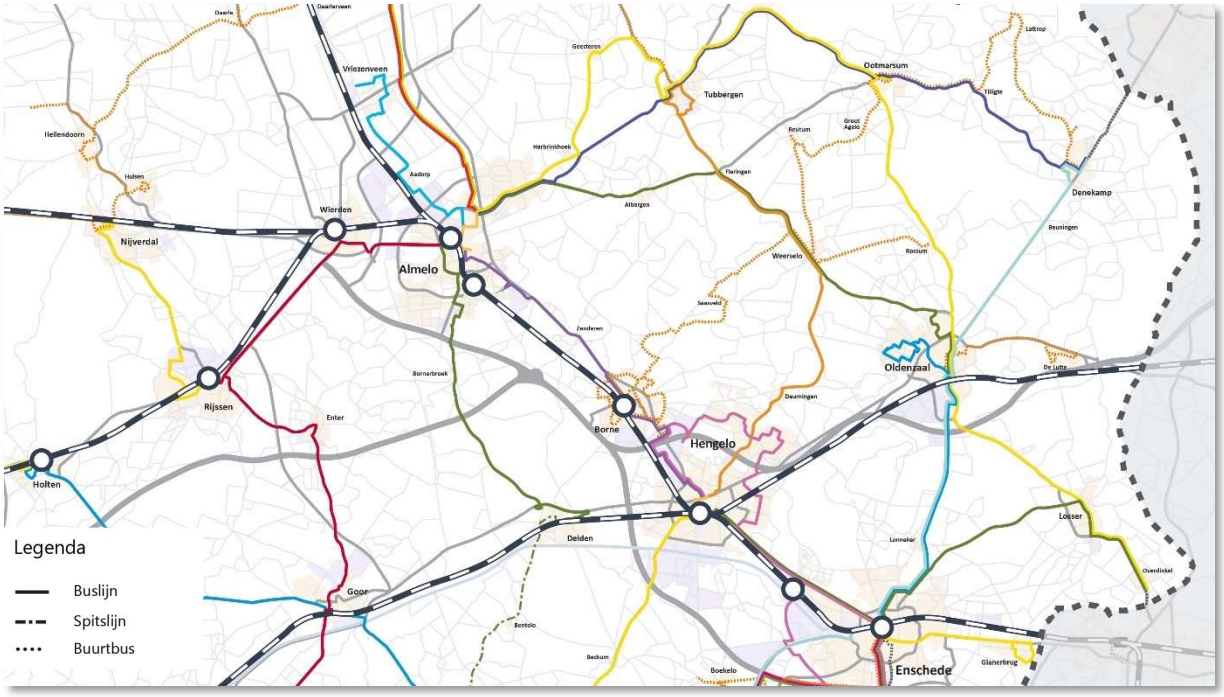
In de vastgestelde parkeernormen nota van gemeente Borne zijn fietsparkeernormen opgesteld. Hier moeten ontwikkelaars aan voldoen bij nieuwe ontwikkelingen.

4.3 Openbaar vervoer verbeteren en deelmobiliteit stimuleren

Het openbaar vervoer in Borne is met de aanwezigheid van het station erg belangrijk. Daarnaast zorgt lijnbus 51 en de buurtbus Borne en Weerselo ervoor dat het station goed gevoed wordt. Naast lopen en fietsen is de bus een belangrijk voor- en natransport voor de trein. Daarnaast neemt het OV minder openbare ruimte in en is het erg duurzaam.
Lopen of fietsen is een belangrijkste voor- en natransport. Dit heeft de bus nu ook maar dit kan beter. De buurtbus is omgezet naar een flexibele buurtbus, zogenaamd het FlexRRReis. Hierdoor is deze efficiënter voor de hele gemeente Borne geworden.

-

Dit systeem is een flexibel systeem met veel meer haltes. Met ook haltes bij voorzieningen als bijvoorbeeld een dagbestedingslocatie. FlexRRReis is het systeem waarbij reizigers met een app of telefonisch een reisadvies kunnen reserveren. Het haltenetwerk is veel fijnmaziger én ook de kerkdorpen Hertme en Zenderen hebben meerdere haltes. Zo willen we mensen verleiden om de auto te laten staan en de bus te gebruiken. Wel is aandacht voor de oudere mensen nodig zodat zij ook met dit flexibele systeem kunnen reizen. Zo zorgen we ervoor dat inclusiviteit wordt vergroot.



Figuur 11: Openbaarvervoersnetwerk rondom Borne, NS station met spoor en bus

Wat zijn onze opgaven?

- Aantrekkelijk station maken.
- Station als een HUB inrichten.
- Station vanaf zuid beter ontsluiten?

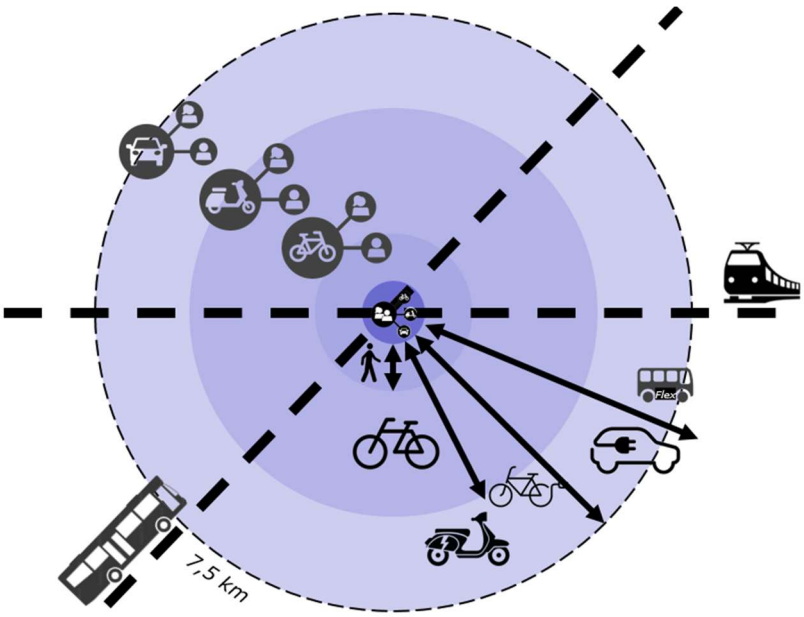
Aantrekkelijk station maken

Met de 'Koffiekaravaan' in het stationsgebouw is de kwaliteit van het station sterk verbeterd. Mensen kunnen hier warm wachten onder het genot van een goed kopje koffie. Sinds enkele jaren zijn de camera's op het station vervangen door het 'gastheerschap'. De fietsen worden netjes neergezet, het station wordt schoon gehouden en mensen kunnen hulp krijgen als ze een kaartje kopen. De gemeente en NS stations hebben deze pilot verlengd.

Door rondom het stationsgebouw meer groen aan te brengen willen we de stationsomgeving verfraaien. Bloembakken moeten de versteende omgeving kleur en beleving geven. Waardoor mensen zich prettiger voelen als ze op het stationsgebied verblijven.

Station als een HUB inrichten

Het station in Borne is van grote waarde. Dit zorgt ervoor dat mensen de keuze voor het openbaar vervoer sneller maken. Daarnaast heeft Borne goede wandel- en fietsverbindingen vanaf het station naar de wijken. Door op het station meer deelmobiliteit te faciliteren willen we de first en last mile van en naar het station verbeteren. Mensen die op het station in Borne aankomen en verder willen reizen naar hun bestemming, kunnen gebruik maken van de OV fiets, buslijn 51 en de buurtbussen Weerselo en Borne (in de toekomst FlexRRReis). Door ook meerdere deelsystemen te faciliteren als deelauto, deelscooter en deelfiets hebben reizigers meerdere keuzes en kiezen ze vaker het openbaar vervoer.



Figuur 12: Hub functioneren, 7,5 km = 10 minuten auto en 20 minuten fiets (Bron: provincie Overijssel)

Station vanuit zuid beter ontsluiten

Het station Borne wordt aan de noordkant goed ontsloten. Het station is bereikbaar vanaf de Azelosestraat en de Deldensestraat. Met ProRail wordt gekeken hoe we de bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers voor met name de zuidkant nog beter kunnen maken.

Ketenvervoer en hubs

Ketenvervoer is een verplaatsing van A naar B met meerdere vervoerssystemen. Door het faciliteren van de deelsystemen bieden we mobiliteit voor iedereen aan.
Een verplaatsing van bijvoorbeeld je huis naar je werk kan vaak niet alleen te voet, met de fiets of het openbaar vervoer gedaan worden. Door op een goede manier te voorzien in het voor- en natransport van bijvoorbeeld het openbaar vervoer willen we mensen verleiden om het openbaar vervoer te gebruiken. Je loopt bijvoorbeeld naar het station in Enschede, gaat met de trein naar Borne en op het station pak je een deelfiets om naar Zenderen of Hertme te fietsen. Ook heb je de keuze om met de buslijn 51 te gaan en in de toekomst met het FlexRRReis systeem. Deze ketenverplaatsing wordt mogelijk als we meerdere oplossingen bieden. Hierdoor promoten we schoon en gezonde mobiliteit.

Wat zijn onze opgaven?

- Plankaart deelmobiliteit en gemeentelijke hubs maken.

Plankaart deelmobiliteit en gemeentelijke hubs maken

Het station van Borne is de spil in mobiliteitsvoorzieningen. Hier stopt de trein, de bus en is al een OV fiets aanwezig. Het is goed bereikbaar te voet, met de fiets en er is een P&R plaats. Door

in het uitvoeringsprogramma een plankaart te maken waar er in de toekomst hubs gemaakt kunnen worden, kunnen we met de verschillende dorpen en wijken in overleg gaan.
Voor goede deelsystemen zijn we afhankelijk van onze buurgemeenten. Borne is te klein om een eigens deelsysteem te krijgen. We hebben in het verleden al gezien dat vanuit Hengelo de vraag kwam om ook deelfietsen en deelscooters in Borne te stallen. Op dit moment zijn Enschede en Hengelo bezig met een vergunningenstelsel voor twee deelsysteemaanbieders. Borne zal hier bij aansluiten indien aanbieders dit willen. We faciliteren de standplaatsen en kunnen zo de hubs inrichten waar de deelsystemen geparkeerd kunnen worden. Eventueel richten we zones in zodat de deelsystemen geen overlast in de openbare ruimte veroorzaken.

Deelmobiliteit

Deelmobiliteit vergroot de keuze voor mobiliteit. Meer mensen kunnen meedoen waardoor inclusiviteit wordt vergroot. Steeds meer jongeren maken gebruik van deelsystemen. Ze schaffen zelf geen scooter of auto aan maar maken gebruik van het deelsysteem. Deelsystemen nemen minder ruimte in de openbare ruimte in. In plaats van tien privéauto's in de straat, kunnen we naar vier privéauto's en bijvoorbeeld twee deelauto's. Hierdoor ontstaat er meer ruimte om de openbare ruimte groen en duurzaam in te richten.
Als gemeente kunnen we de ruimte reserveren voor deze deelsystemen. We gaan deze deelsystemen niet zelf ontwikkelen maar blijven wel waakzaam omtrent de ontwikkelingen en spelen hierop in.

Wat zijn onze opgaven?

- Deelmobiliteit promoten en faciliteren.
- Deelnemen aan regionale overleggen.
- Deellogistiek promoten en faciliteren.
- Aanbod en gebruik deelauto's vergroten.
- Systemen opzetten voor deeltweewielers.
- Initiatieven voor deellogistiek ondersteunen.
- Regie op deelmobiliteit voeren.
- Uitvoeringsprogramma deelmobiliteit opstellen.

Deelmobiliteit promoten en faciliteren

Deelmobiliteit staat in Borne nog in de kinderschoenen. Wel stelt NS al enkele jaren de OV fiets op het station beschikbaar. We verwachten dat in de toekomst de vraag naar deelsystemen verder toe zal nemen. Dit willen we als gemeente promoten en faciliteren door bijvoorbeeld parkeerplaatsen beschikbaar te stellen en het aanleggen van laadpalen. We kijken of er in de gemeente locaties gecreëerd moeten worden voor het stallen van de systemen.
Deelauto's zijn bijvoorbeeld in Borne nog niet aanwezig. Dit willen we wel promoten. Ook willen we bij nieuwe ontwikkelingen ontwikkelaars de kans bieden om deelauto's in te zetten in plaats van parkeerplaatsen aan te leggen.



Foto 7: Voorbeeld van HUB in Enschede (bron: gemeente Enschede)

Deelnemen aan regionale overleggen

Borne is niet groot genoeg om deelsysteemaanbieders met het back-to-many systeem te verleiden om een deelsysteem alleen in Borne uit te rollen. Dit komt door de minimale gebruikersdichtheid. Wel is de gemeente geschikt voor uitrol van verschillende soorten deelautosystemen, dit wordt nader onderzocht en vormgegeven. Daarnaast zien we kansen om mee te liften met buurgemeenten als Enschede, Hengelo en Almelo. Door deel te nemen aan de regionale overleggen leren we van elkaar en liften we mee met de kennis en kunde van buurgemeenten.

Deellogistiek promoten en faciliteren

Op dit moment rijden er veel pakketbezorgers met bestelwagens door de wijken van Borne. Deze zorgen voor veel overlast omdat ze vaak snel rijden en vaak in de straat komen. We promoten en faciliteren initiatiefnemers van duurzame deel logistieke oplossingen. Zo zien we in Borne en buurgemeenten het aantal fietskoeriers groeien. Als er meer bedrijven aansluiten bij deze vorm van logistiek zal de leefbaarheid in Borne toenemen.

4.4 Duidelijke structuren in het dorp

De verschillende netwerken in Borne geven de weggebruiker duidelijkheid. De ringstructuur moet voor de verbindingen zorgen. In Borne rijden de auto’s en vrachtauto’s om en wordt te voet of met de fiets de makkelijkste optie om je snel en veilig te verplaatsen.

Goede randwegenstructuur maken.

Momenteel rijdt er nog veel doorgaand verkeer door Borne. Door een goede randwegenstructuur te maken zal het doorgaand verkeer om Borne rijden. De zuidelijke randweg is jaren geleden al

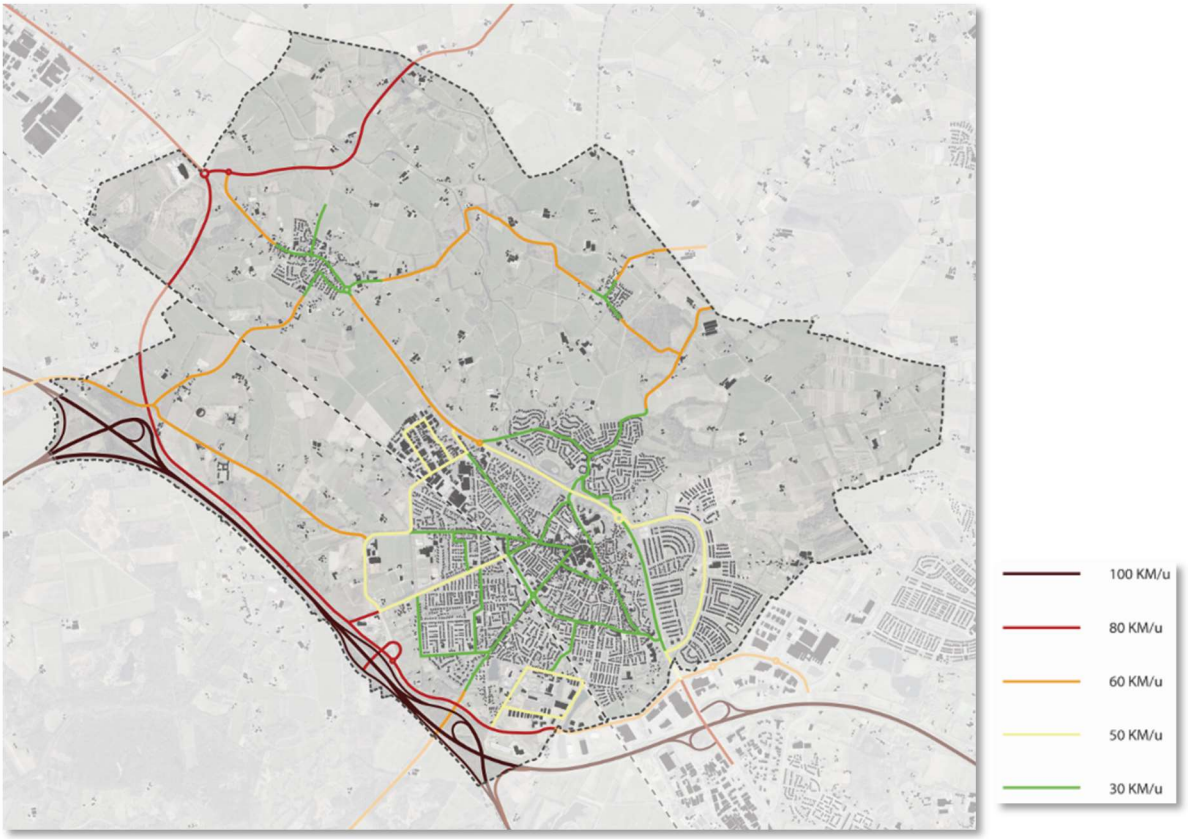
aangelegd. De huidige verbinding van Almelo - Albergen naar Hengelo gaat nog door Borne. Na aanleg van de Vloedbeltverbinding zal dit verkeer niet meer door Zenderen en Borne rijden maar gebundeld met de A1/A35 langs Zenderen en Borne rijden.
Hierdoor zal de barrière van de huidige N743 geslecht worden. In Zenderen upgraden we de 50 km/uur weg naar een 30 km/uur weg waar mensen verblijven en elkaar ontmoeten. In het dorpsambitieplan van Zenderen zijn al mooie voorbeelden als illustratie weergegeven. We gaan de N743 ter hoogte van de Bornsche Maten inpassen in plaats van knippen, dit wordt in paragraaf 5.3 uitvoerig beschreven. Tevens is het rapport “Kansen om barrières in Borne te slechten” als bijlage bij deze visie opgenomen. Tevens kunnen we betere voet- en fietsverbindingen aanleggen en de leefbaarheid sterk verbeteren.

Ringstructuren in Borne creëren

Door rondom Borne en rondom het centrum een ring te maken willen we dat de auto niet overal meer gaat komen. Hierdoor kunnen we verbindingen waar de auto nu nog veel ruimte inneemt upgraden van 50 naar 30 km per uur met veel meer groen en waterberging. Deze wegen worden klimaatadaptief ingericht. De randwegenstructuur is hiervoor cruciaal. Verkeer met een bestemming in Borne zal de buitenste ring gebruiken om bij hun bestemming te komen. Wil je verder het centrum in, dan kom je op de centrumring. Om deze ring beter te laten functioneren wordt er onderzoek gedaan naar het opheffen van de tunnel Bekenhorst en deze te vervangen door een rotonde. Hierdoor zal het centrum noord beter bereikbaar worden. Dan kan ook onderzocht worden of in het centrum meer ruimte gecreëerd kan worden om te wandelen, winkelen, fietsen en te verblijven. Het Dorsetplein zou dan een ontmoetingsplein kunnen worden. De verbinding tussen het centrum en Oud Borne kan hierdoor enorm versterkt worden.

Door de aanleg van de ringstructuur en de upgrade van 50 km wegen naar 30 km wegen kiezen we ervoor om op alle wegen binnen de bebouwde kom, met uitzondering van een gedeelte van de Azelosestraat, een maximumsnelheid van 30 km per uur in te voeren. Uiteraard met de juiste inpassing van de weg. Hierdoor zal het autoverkeer zoveel mogelijk via de ringwegen en randweg rijden en niet meer dwars door het dorp. Onderzocht wordt of het afsluiten van de Grotestraat ter hoogte van het Dorsetplein voor gemotoriseerd verkeer, het centrum nog meer autoluw zal maken. Met de ondernemers wordt bekeken of wegen als de Grotestraat-noord (tussen Oude Almeloseweg en Stationsstraat) en de Nieuwe Kerkstraat verkeersluw gemaakt kunnen worden. De bereikbaarheid van het centrum blijft belangrijk.

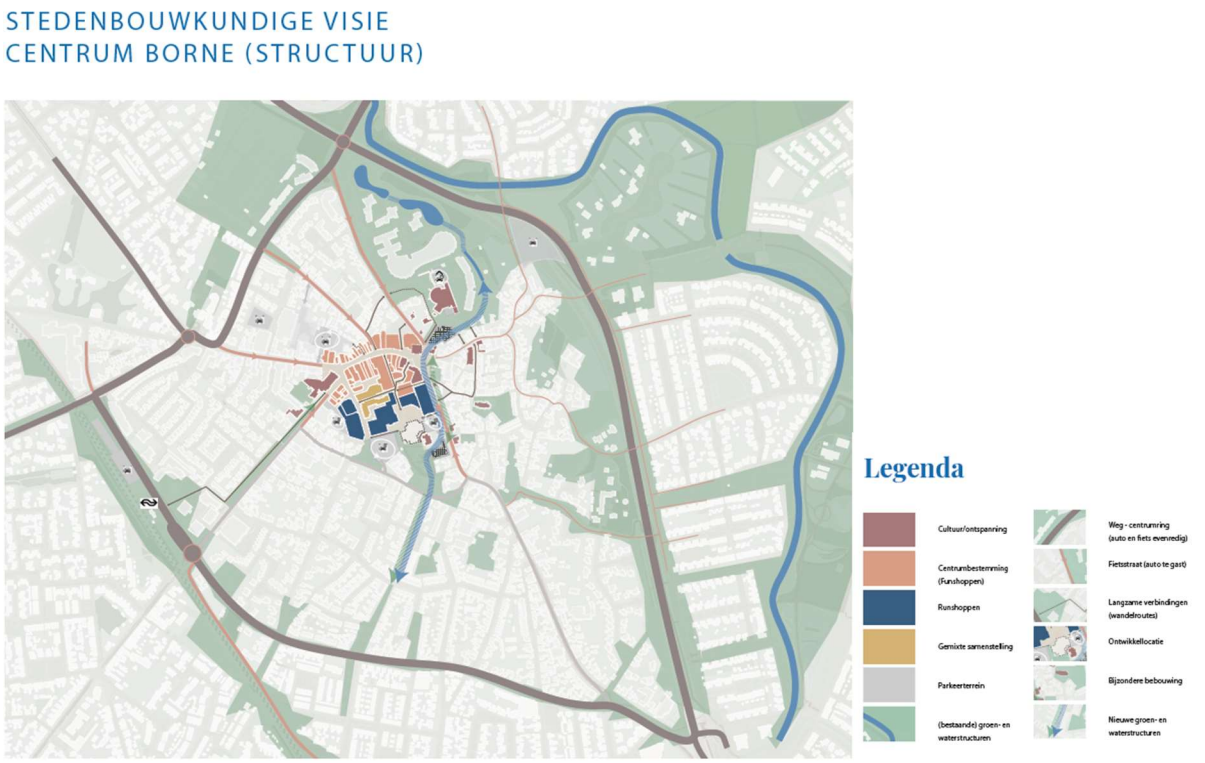
De verschillende wijken in Borne krijgen ieder een aansluiting op de ringstructuur. De voetgangers en fietsers kunnen binnen de ring snel en veilig hun bestemmingen bereiken. Door deze duidelijke structuur krijgen we meer ruimte voor groen en waterberging.



Figuur 13: Hoofdnetwerk motorvoertuigen Borne 2030 incl. randwegenstructuur

De ringstructuur aan de westkant van het dorp loopt aan de buitenkant, de ringstructuur aan de oostkant van het dorp over de bestaande N743. Hierdoor blijft er nog wel een klein gedeelte verkeer van buiten Borne door de wijken naar de ring rijden. Hier willen we, door de upgrade van 50 naar 30 km per uur, dit doorgaande verkeer ontmoedigen. Een voorbeeld is de Weerselosestraat. Het buitengebied van Saasveld heeft op dit moment de kortste verbinding door de Stroom Esch. Door hier gelijkwaardige kruispunten aan te leggen wordt het verkeer ontmoedigd en kiezen bestuurders de route via Hengelo. Dit wordt gemonitord.

Een duidelijke structuur zorgt voor meer openbare ruimte waar de bewoners, bezoekers en werknemers van Borne kunnen verblijven. Meer ruimte voor klimaatadaptieve inrichting, meer bomen om hittestress te voorkomen en meer groen om water daar te houden waar het gevallen is.



Figuur 14: Hoofdnetwerk centrumring (onderzoek naar het vervangen van de tunnel Bekenhorst en aanleg rotonde is noodzakelijk) (Bron: Stedenbouwkundige visie Borne)

4.5 Verkeersveiligheid verhogen door de upgrade van 50 km wegen naar 30 km wegen

Na de realisatie van de Vloedbeltverbinding en spooronderdoorgangen wordt de volgende stap gemaakt; upgrades van 50 naar 30 km per uur wegen. Meer ruimte voor voetgangers en fietsers, minder ruimte voor de auto. Op deze manier worden de openbare ruimtes klimaatadaptief ingericht.

In het verleden zijn de wijken al als ‘duurzaam veilig’ ingericht. 30 km zones met drempels en uitritten die leiden naar de 50 km wegen. Nieuwe inzichten in verkeersveiligheid laten echter zien dat er verder gekeken moet worden. Na de aanleg van de toekomstige Vloedbeltverbinding kan het doorgaande verkeer langs Borne rijden. Wanneer er vervolgens een duidelijke binnen- en buitenringstructuur gemaakt wordt, kunnen de overige 50 km wegen binnen de bebouwde kom geüpgraded worden naar 30 km per uur. De intentie is om wegen als de Weerselosestraat, Stroom Eschlaan, Letterveldweg, Seringenstraat, Grotestraat en Prins Bernhardlaan ook te upgraden. Hier is vanuit de bewoners draagvlak voor. Er komen veel meer bomen en waterberging in de straten en bewoners kunnen ook een boom in hun eigen tuin krijgen als er in de openbare ruimte geen plek beschikbaar is.

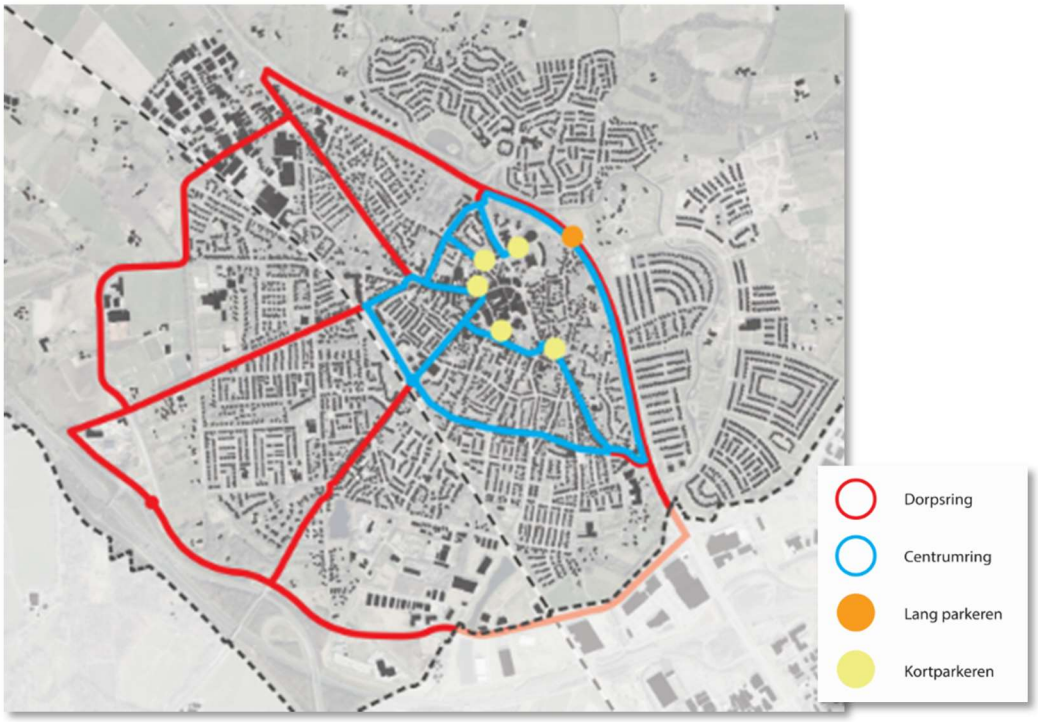
Door de snelheid van 50 naar 30 km per uur te verlagen wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd. Ongevallen die veroorzaakt worden door auto’s die 50 km per uur rijden zijn vele malen ernstiger dan ongevallen die veroorzaakt worden door auto’s die 30 km per uur rijden. Het aantal slachtoffers dat aan de hand van zo’n ongeval in het ziekenhuis opgenomen moeten

worden neemt de laatste jaren sterk toe. Met deze maatregel wordt het aantal slachtoffers verminderd. Om de juiste snelheid af te dwingen is het belangrijk de wegen zo in te richten dat bestuurders het ook als een 30 km per uur zone ervaren. Maar ook andere gebruikers van de wegen zullen hun gedrag moeten aanpassen. Naast de upgrade van wegen wordt daarom ingezet op gedragscampagnes.

Bij de upgrade hebben we veel aandacht voor de inrichting. Smallere wegen waar de voetgangers en fietsers meer ruimte hebben. Ook door toepassing van veel bomen, hagen en waterberging heeft de bestuurder het gevoel in een 30 km zone te rijden. Ook is het gedrag van mensen een belangrijk aspect. Daarom willen we het gedrag van bestuurder beïnvloeden. Mensen hebben steeds meer haast en realiseren zich vaak niet hoe hard ze rijden. Campagnes vanuit de landelijke overheid helpen om het bewustzijn te vergroten.

Ook de Smart technologie staat niet stil. Gemeente Borne heeft meegedaan aan een pilot waarbij een auto werd uitgevoerd met Intelligente Snelheid Aanpassing, het zogenaamde ISA systeem. De bestuurders werden door dit systeem meer bewust van hun snelheid en de snelheid die gereden moest worden. Vanaf 2023 hebben alle nieuwe auto's dit systeem in de auto. Bestuurders houden zich hiermee in de toekomst beter aan de snelheid.

Tot die tijd blijven snelheidsindicatieborden (DSD dynamische snelheids-displays) rouleren door Borne. Het toepassen van dit systeem beïnvloedt de snelheid van de weggebruiker positief. Daarnaast blijft handhaving door de politie belangrijk. Hier worden goede afspraken over gemaakt.

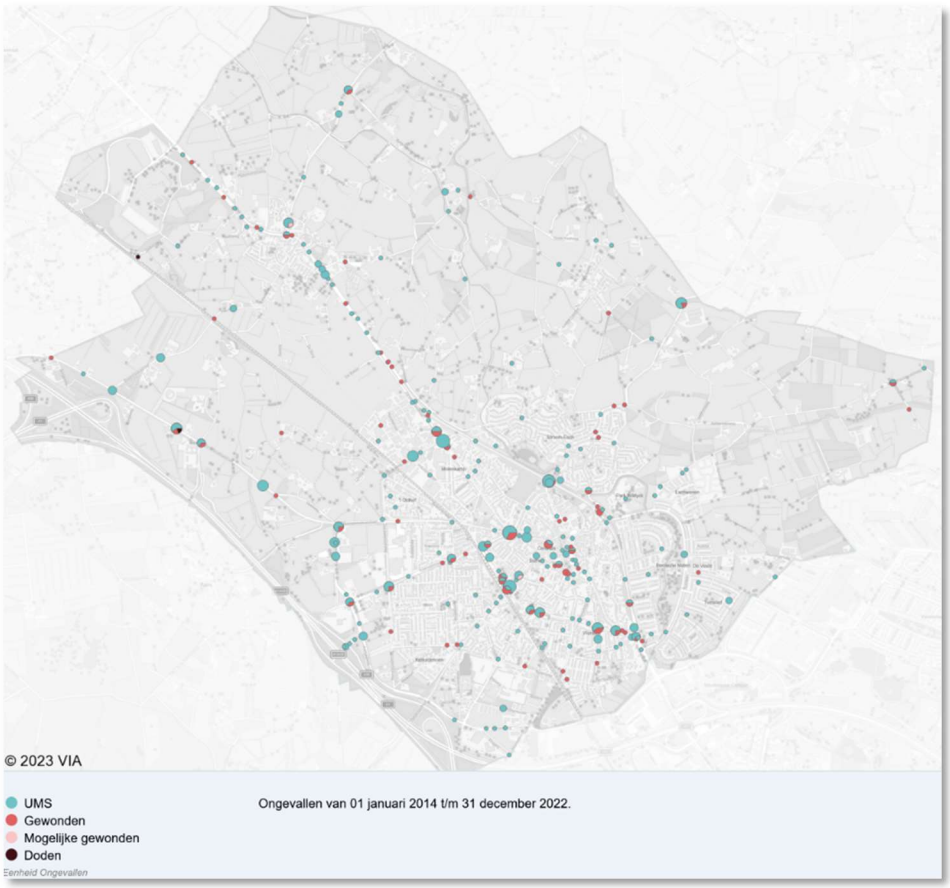


Figuur 15: Schematische tekening met Borne rond met inprikkers richting centrum ring en parkeren (onderzoek naar het vervangen van de tunnel Bekenhorst en aanleg rotonde is noodzakelijk)

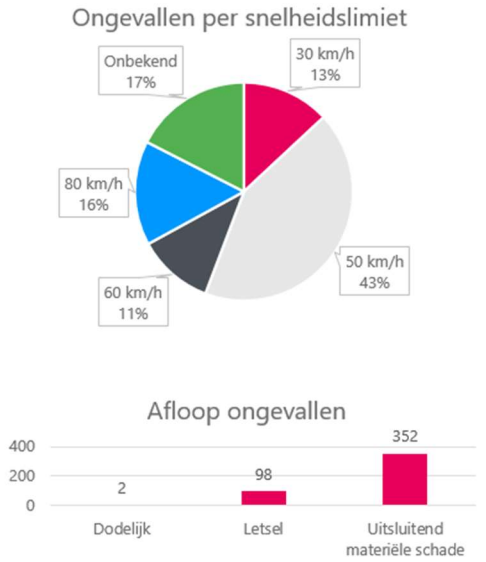
Wanneer wegen opnieuw worden ingericht blijven we in gesprek met hulpdiensten en openbaarvervoerders. In de wegen die we upgraden worden geen 30 km drempels toegepast maar 50 km drempels. Door deze plateaus in een andere kleur uit te voeren komt de gelijkwaardigheid meer tot z'n recht. Hulpdiensten hebben een aanrijdtijd die noodzakelijk is om de juiste hulpverlening te kunnen geven. Door aan de voorkant de eisen van de hulpdiensten mee te nemen zorgen we ervoor dat de aanrijdtijden gehaald kunnen worden. Ook de randwegen en ringstructuren worden met de hulpdiensten besproken.
De wegwerkzaamheden en omleidingen worden op tijd in het meldsysteem voor wegbeheerders ingevoerd. Hierdoor zijn ook hulpverleners en openbaarvervoerders altijd op de hoogte van geplande stremmingen.

In 2024/2025 stellen we het uitvoeringsprogramma op waarin we concreet de randwegen en ringstructuren uitwerken.

Als het om verkeersveiligheid gaat hebben we allemaal hetzelfde doel, namelijk 0 verkeersdoden. De impact van een dodelijk ongeval is erg groot en dit willen we ten alle tijden voorkomen. Ook het aantal ongevallen met letsel willen we verminderen. We weten dat het letsel steeds groter wordt naarmate de snelheid van de botsing hoger is. Dit is dan ook de voornaamste reden om de 50 km wegen waar veel kwetsbare verkeersdeelnemers zich verplaatsen te upgraden naar 30 km per uur.

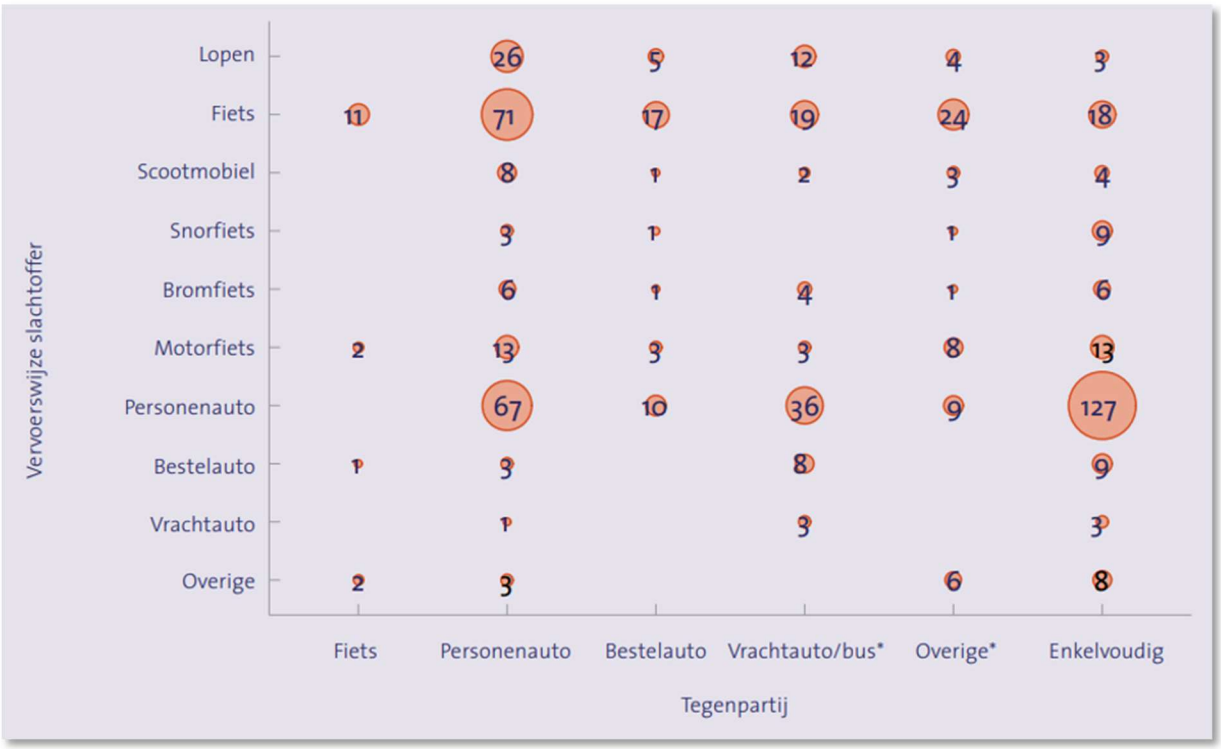


Figuur 16: Deze informatie betreft de politie geregistreerde ongevallen uit VIA. De ongevallen hebben plaatsgevonden in de jaren 2017 t/m 2022, op provinciale en gemeentelijke wegen (dus snelwegen uitgezonderd). Belangrijk: van de ongevallen met uitsluitend letsel wordt vaak maar één derde geregistreerd.



Figuur 17: De ongevallen per snelheidslimiet en afloop ongevallen in de jaren 2017 t/m 2022, op provinciale en gemeentelijke wegen (dus snelwegen uitgezonderd). Belangrijk: van de ongevallen met letsel wordt vaak maar één derde geregistreerd.

In figuur 18 zien we van de dodelijke ongevallen de vervoerswijzen slachtoffer en de tegenpartij. Dodelijke ongevallen met fietsers gebeuren met personenauto's, dodelijke ongevallen met personenauto's zijn veelal enkelvoudig. Steeds meer ongevallen gebeuren door afleiding in het verkeer. Hier zal met behulp van gedragscampagnes aandacht voor zijn.



Figuur 18: Vervoerwijze slachtoffer en tegenpartij bij verkeersdoden in Nederland 2018 (Bron: I&W) Hier zijn geen lokale cijfers van bekend.

Door de wegencategorisering in Borne met randwegen, ringstructuren en upgrade van wegen vorm te geven, zal de kans op verkeersslachtoffers verminderen. Ook bewustwordingscampagnes moeten ervoor zorgen dat mensen hun gedrag aanpassen.

Wat zijn onze opgaven?

- Maximumsnelheid verlagen en verkeer meer mengen.
- Verkeersonveilige plekken aanpakken.
- Verkeerseducatie voortzetten.
- Autoverkeer bij scholen ontmoedigen.
- Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030 opstellen.



Figuur 19: Campagne bord 'oog voor elkaar'

Verkeersonveilige plekken aanpakken

In het verleden had Borne zogenaamde Verkeers Ongevallen Concentratie punten (VOC). Deze zijn in Borne grotendeels opnieuw ingericht. Zo was het kruispunt van de Europastraat en de Deldensestraat met de Stationsstraat, dicht bij het spoor jaren het gevaarlijkste punt van Overijssel. Door de aanleg van de ovonde is de verkeersveiligheid hier verbeterd. Wel is het gevoel van veiligheid hier minder doordat mensen een complexe situatie zien. Er wordt een campagne uitgewerkt die de weggebruiker, zowel de bestuurder van de auto en vrachtauto als de fietser, doet beseffen dat oogcontact maken de sleutel is naar een goede verkeersveiligheid.

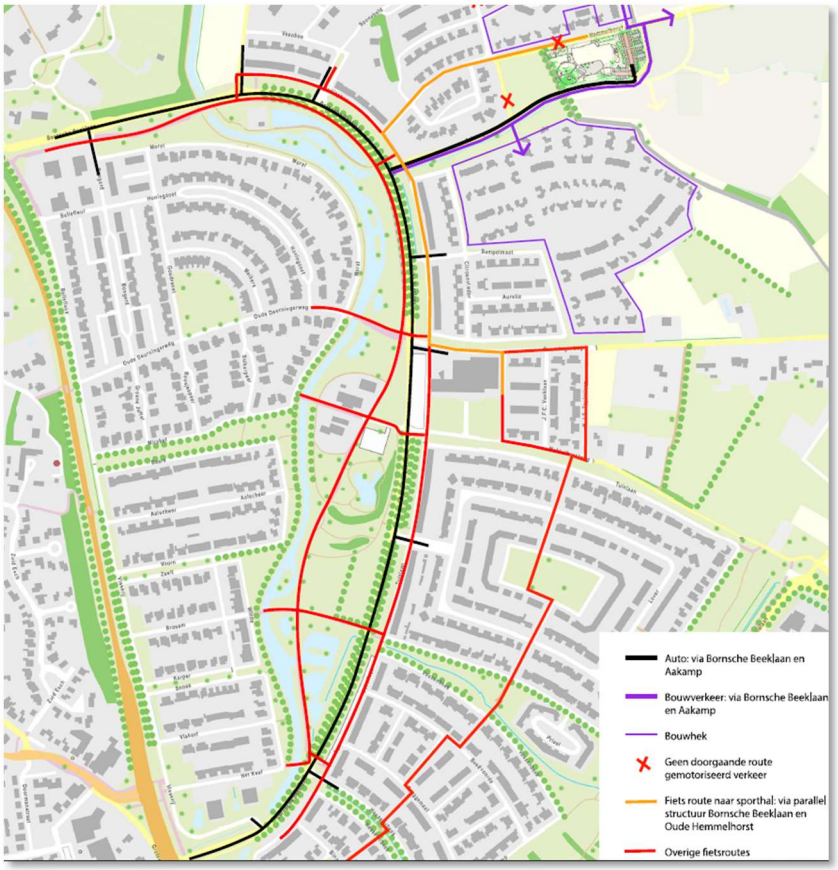
Verkeerseducatie voortzetten

Vanuit de provincie Overijssel worden veel subsidies gegeven voor educatie- en communicatieprojecten die de verkeersveiligheid verbeteren. Voor elke € 2 die wij per inwoner investeren in deze projecten wordt € 1,50 gesubsidieerd. Deze projecten zijn voor weggebruikers van 8 tot 80 jaar. De gedragscomponent wordt steeds belangrijker, steeds meer mensen laten zich afleiden in het verkeer. Met landelijke campagnes proberen we bestuurders bewust te maken van het gedrag op de weg.

Autoverkeer bij scholen ontmoedigen

In Borne gaan veel leerlingen lopend of met de fiets naar school. Dit is tijdens het drone onderzoek van 2023 in de Bornsche Maten geconstateerd. 21% komt lopend naar school, 52% met de fiets en 28% van de kinderen wordt met de auto gebracht. Het is dus belangrijk om rondom de scholen veilige wandel- en fietspaden aan te leggen. De auto kan op afstand geparkeerd worden.

Steeds vaker proberen we zogenaamde ‘schoolstraten’ in te richten door tijdens het brengen en halen de weg af te sluiten. In het Uitvoeringsprogramma gaan we alle scholen inventariseren, veilige voet- en fietsroutes weergeven en zal de auto niet dezelfde route nemen als de voetganger en fietser. We streven ernaar dat kinderen veilig en dus autonoom naar school kunnen fietsen en willen ze daarvoor gaan belonen. Daarnaast kijken we naar zogenaamde ‘wandel-, of fietsbussen’. Vanuit een bepaalde locatie kunnen meerdere kinderen tegelijkertijd onder begeleiding naar school lopen of fietsen. Dit krijgt verdere uitwerking in het uitvoeringsprogramma. Tot slot zal er ook een gedragsverandering teweeg gebracht moeten worden, ouders moeten kinderen stimuleren om lopend of met de fiets naar school te gaan zodat hierdoor steeds minder kinderen met de auto naar school gebracht worden.



Figuur 20: Voorbeeld van veilige schoolroute De Horsten (bron: projectteam Bornsche Maten)

Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030 opstellen

Alle overheden werken samen aan het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Deze landelijke aanpak leidt tot het Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030. Het draait om het herkennen van risico’s om onveilige situaties te voorkomen. Onder regie van de provincie Overijssel is gemeente Borne hierbij aangehaakt. Vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid gaan we risico gestuurd kijken naar wegen en kruispunten die verbeterd kunnen worden.

4.6 Auto parkeerdruk verminderen

Door het hoge autobezit in Borne staan, met name oude, wijken vol met auto’s en is er steeds minder groen aanwezig. Ook in de Bornsche Maten zien we een hoog autobezit maar door de

ruime opzet is het aandeel groen daar hoog. Bij de laatste fases wordt verdichting toegepast, naar aanleiding van het woningtekort. Er moeten meer woningen worden gerealiseerd. Daarbij wordt wel meer groen toegepast in de openbare ruimte. Zo wordt de openbare ruimte voor het huis groen ingericht en wordt het parkeren gerealiseerd aan de achterzijde van de huizen.

De raad heeft aangegeven dat in het centrum van Borne, ondanks dat parkeerregulering erg effectief is, geen betaald parkeren wordt ingevoerd. Dit betekent dat er minder sturing is als het gaat om het terugdringen van de parkeerdruk in het centrum. Feitelijk bestaat er geen 'gratis parkeren', het aanleggen van parkeerplaatsen wordt door de bewoner van Borne betaald. Hoe gaan we de parkeerdruk verminderen?

Wat zijn onze opgaven?

- Langparkeerders buiten het centrum faciliteren.
- Parkeerplekken aan straten heroverwegen.
- Blauwe zone parkeren evalueren.
- Parkeervergunningen evalueren.
- Blauwe zone- en parkeervergunnigenbeleid actualiseren.
- Gebruik parkeergarages en P+R stimuleren.
- Autoparkeernormen opnieuw opstellen en bij nieuwbouw aanscherpen.
- Invaliden voorrang geven bij parkeren.

Langparkeerders buiten het centrum faciliteren

Langparkeerders staan nu veelal in parkeergarage De Bijenkorf en net buiten de blauwe zone in het centrum. Ook parkeren ze in de blauwe zone en verzetten de blauwe kaart, handhaving hierop is tijdrovend. In de parkeergarage zal weer een vorm van regulering onderzocht worden om parkeerruimte tijdens evenementen in het Huis van Borne te faciliteren en de werknemers van het Huis van Borne een parkeerplek te kunnen bieden. Door de blauwe zone te evalueren zal gekeken worden of eventuele uitbreiding nodig is. Langparkeerders die in het centrum werken zullen buiten het centrum een parkeerplek krijgen. Aan de oostkant van het centrum ontstaat ruimte als de N743 geüpgrade gaat worden. Langparkeerders die aan de westkant van het centrum werken zullen een andere locatie nodig hebben. In het uitvoeringsprogramma werken we dit verder uit.

Parkeerplekken aan straten heroverwegen

Bij de te maken keuzes bij de herinrichting van de openbare ruimte passen we het STOMP principe toe. Gaan we parkeerplaatsen aanleggen, creëren we ontmoetingsruimtes, groen spelen of fietsparkeerplaatsen. De privéauto komt bij de uitvoering van dit principe later aan bod. Een voorbeeld is de herinrichting van de Spanjaardswijk. Bewoners hebben de behoefte om de auto dicht bij huis te parkeren. De tweede auto mag op loopafstand staan. Hierdoor kan er meer groen in deze oude wijk komen. De keuze van bewoners is leidend geweest. Bij de herinrichting van de andere wijken die ouder dan 50 jaar zijn, zullen we het zelfde principe voorleggen.
Een deelauto kan er ook voor zorgen dat minder parkeerplekken nodig zijn. Veel bewoners gebruiken de auto niet elke dag. Dit wordt nog minder als het een tweede auto is. In het uitvoeringsprogramma wordt bekeken op welke manier we deelauto's een plek kunnen geven.

Ook kijken we in hoeverre we hierin actie nemen of faciliteren met voorlichting, het beschikbaar stellen van ruimtes of het uitvoeren van een pilot.

Blauwe zone parkeren evalueren

Parkeren rondom de blauwe zone geeft steeds meer overlast. De parkeerdruk rondom de blauwe zone is groot. Met name langparkeerders die in het centrum werken parkeren net buiten de blauwe zone. Om langparkeerders te bewegen om op de langparkeerplaatsen net buiten het centrum te gaan staan is het nodig om de blauwe zone uit te breiden. Dit wordt pas ingevoerd op het moment dat bewoners hier zelf om vragen.

Parkeervergunningen evalueren

Blauwe zone parkeren gaat boven het parkeren voor vergunninghouders. De openbare ruimte wordt beter benut met een blauwe zone. Overdag parkeren zowel bewoners en bezoekers van het centrum in de straten. Bij vergunninghouders parkeren zien we daar alleen bewoners staan en worden de overige parkeerplaatsen niet gebruikt. Wel kunnen we parkeervergunningzones invoeren als we juist minder auto's in de straat willen hebben. Een goed voorbeeld is Oud Borne. In dit beschermd dorpsgezicht willen we juist zo min mogelijk blik op straat. Met de belangenvereniging Oud Borne wordt dit verder uitgerold.

Blauwe zone- en parkeervergunningenbeleid actualiseren

Nu al kunnen bewoners die in een blauwe-, of in parkeervergunninghouderszones wonen maar één ontheffing c.q. vergunning aanvragen. In het uitvoeringsprogramma gaan we het parkeerbeleid en de parkeernormen evalueren. Op basis van het daadwerkelijke autobezit gaan we de parkeernormen heroverwegen. Het beleid aangaande blauwe zone en vergunninghouders nemen we dan mee.

Gebruik parkeergarages en P+R stimuleren

Er zijn in gemeente Borne meerdere parkeergarages. De parkeergarage onder het Kulturhus is van gemeente Borne, de overige parkeergarages zijn van Welbions of eigenaren van appartementen. Bij het parkeerbeleid gaan we de parkeergarages meenemen. We proberen dubbelgebruik te stimuleren. We gaan onderzoeken of een nieuwe parkeergarage mogelijk is.

Het P+R-terrein bij het station wordt goed gebruikt. Dit stimuleren we ook omdat de overstap naar het openbaar vervoer goed past in het STOMP principe. Bij het station willen we ook een HUB realiseren door meerdere vormen van deelmobiliteit in te zetten. In het uitvoeringsprogramma gaan we onderzoeken of een pakketkluis op het station kan worden gerealiseerd en waar nog meer P&R terreinen met of zonder een TOP gerealiseerd kunnen worden. Een uitdagende opgave omdat de ruimte in Borne schaars is.

Autoparkeernormen opnieuw opstellen en bij nieuwbouw aanscherpen

De parkeernormennota stamt uit 2018 en de wereld heeft niet stil gestaan. We gaan in het uitvoeringsprogramma deze normen opnieuw opstellen en houden per wijk rekening met het autobezit om zo meer maatwerk te leveren. Door dubbelgebruik van parkeerplaatsen te stimuleren kunnen we minder parkeerplaatsen aanleggen en meer groen realiseren. De ruime parkeernormen bij nieuwbouw gaan we aanscherpen en stimuleren we parkeren onder

maaiveld. Ook het stimuleren van deelmobiliteit zal invloed hebben op de parkeernormen, zo worden er minder parkeerplaatsen aangelegd en wordt groen en verblijf ruimte gecreëerd.

Gehandicapten voorrang bij parkeren

Inclusiviteit vinden we in Borne erg belangrijk. Mensen met een handicap moeten zelfstandig en onafhankelijk kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven.
Gehandicaptenparkeerplaatsen zijn dicht bij de voorzieningen. We zetten tevens ervaringsdeskundigen in bij het nieuwe parkeerbeleid en de inrichting van de openbare ruimte.

4.7 Logistiek

Logistiek verkeer heeft haar ambities: verduurzaming en bereikbaarheid. Het goederenvervoer en logistiek wordt steeds duurzamer. Hierdoor zal de leefbaarheid in Borne verder toenemen. Enschede heeft aangegeven om vanaf 2025 een zero emissie zone in het centrum te maken. Hengelo gaat dit in 2030 doen. Wij proberen als gemeente hierop mee te liften.
Borne is niet zo groot als Enschede of Hengelo maar heeft ook een centrum dat bevoorraad moet worden. We hebben in Borne nog geen zicht op de bevoorradingsroutes. In het uitvoeringsprogramma werken we dit verder uit. Met name omdat we meer wegen van 50 naar 30 km willen upgraden en in het centrum meer wandelgebieden willen uitrollen, is het vastleggen van logistieke routes erg belangrijk. Eventueel passen we venstertijden toe om elektrificatie te promoten omdat deze vervoersmiddelen dan mogelijk buiten deze venstertijden mogen laden en lossen.

Wat zijn onze opgaven?

- Logistieke routes uitwerken.
- Zero emissie zone uitrollen.
- Fietskoeriers stimuleren.
- Pakketkluizen faciliteren.
- Uitrollen van openbare laadinfrastructuur en waterstofvulpunten aanbieden

Logistieke routes uitwerken

De bevoorrading van de winkels en buiten het centrum maar ook de bouwlogistiek moet veilig gebeuren. We maken met ondernemers en aannemers afspraken welke routes ze kunnen gebruiken. Doordat er een centrumring wordt gecreëerd, kan vrachtverkeer beter, veiliger en directer naar de winkels. Ook houden we rekening met de functie- en inrichting van de weg. Mogelijk kunnen deze doelgroepen ook gebruik maken van logistieke hub’s collectieve diensten, cargobikes en licht-elektrische voertuigen. Door samen te werken met ondernemers ontstaan hier kansen voor.

Zero emissie zone uitrollen

In het centrum van Enschede zal vanaf 2025 een zero emissie zone worden gerealiseerd. In deze zone mogen alleen zero emissie voertuigen komen. In Hengelo wordt dit in 2030 gerealiseerd, in Borne volgen we deze ontwikkelingen. De markt van logistieke dienstverleners is bereid zelf een bijdrage te leveren aan de overgang naar emissievrije logistiek in de binnenstad, samen met ondernemers kijken we naar eventuele subsidie mogelijkheden.

Uitrollen van openbare laadinfrastructuur en waterstofvulpunten aanbieden

Op dit moment is er een vastgestelde laadvisie en wordt de laadinfrastructuur via de Regionale Aanpak Laadinfrastructuur van Gelderland en Overijssel (GO-RAL) uitgerold. Er is een plankaart 2022-2025 opgesteld waarbij rekening is gehouden met prognoses van de laadbehoefte in Borne. Tot 2025 breidt Borne tot maximaal 146 laadpalen, ofwel 292 laadpunten, uit. We kijken bij de uitrol voornamelijk naar parkeerkoffers. Hier kan dan in de toekomst een laadplein gerealiseerd worden.

Fietskoeriers stimuleren

We zagen ook in Borne dat de fietskoerier steeds meer post en pakketjes bezorgd. Toch blijft het moeilijk dit rendabel te krijgen waardoor bijvoorbeeld cycloon gestopt is met het bezorgen van post en pakketjes. Deze vorm van logistiek vervoer wil gemeente Borne wel proberen te stimuleren. Samen met initiatiefnemers kijken we naar efficiënte logistieke oplossingen.

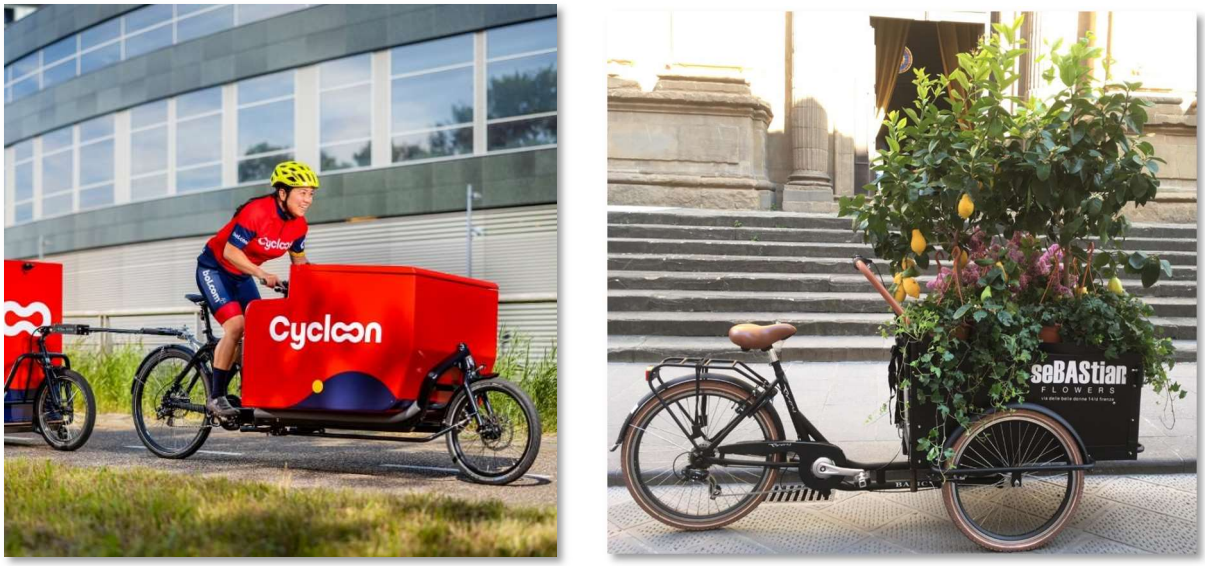


Foto 7: Duurzaam vervoer: post en bloemen vervoeren met de fiets (bron: Cycloon 2023 en seBAStian flowers)

Pakketkluizen faciliteren

We willen minder bestelwagens die door de wijken rijden. Dit kan door het stimuleren van fietskoeriers maar ook door op strategische locaties pakketkluizen of afhaalpunten te maken. Een bewoner of ondernemer die een pakketje, op de route naar huis of de zaak, bij een pakketkluis ophaalt of wegbrengt is duurzaam. De locatie van zo'n kluis kan met een wijk afgestemd worden zodat er niet onnodig veel ritten van en naar zo'n pakketkluis worden gedaan.

4.8 Verkeersmanagement door Smart Mobility

In Borne is het station al voorzien van Smart Mobility. Er wordt online weergegeven wanneer de trein en de bus komt. In de app kun je zelfs zien waar de trein en de bus rijdt om zo de betrouwbaarheid te vergroten. Smart Mobility kan ook ingezet worden om parkeerlocaties duidelijker zichtbaar te maken. Door het realiseren van een centrumring, inclusief het afsluiten

van doorgaand verkeer, is het belangrijk dat deze parkeerlocaties goed bereikbaar zijn. Met verkeersmanagement willen we de verkeersstromen beter coördineren waardoor zoekverkeer verminderd wordt. Op basis van data willen we aangeven waar nog vrije parkeerplaatsen zijn. We onderzoeken of dynamische parkeerverwijzingen ingezet kunnen worden. Dynamische parkeerverwijzing kan helpen om zoekverkeer te verminderen en mensen beter te sturen. Dit kan door dynamische informatieborden langs de weg of in apps. We zetten Smart Mobility ook in bij ons FlexRRReis systeem.

Wat zijn onze opgaven?

- FlexRRReis met Arriva en de buurtbusvereniging optimaliseren.
- Dynamisch parkeerverwijzing onderzoeken.
- Beschikbaar stellen en het delen van verkeersdata.

FlexRRReis met Arriva en de buurtbusvereniging optimaliseren

Arriva heeft de buurtbus omgezet naar FlexRRReis. Voordeel is dat reizigers veel directer kunnen reizen. Ze kunnen met telefoon of app een rit plannen, reserveren en betalen. Door de Smart technologie kan de reiziger ook zien waar de buurtbus rijdt en wanneer deze bij een van de vele haltes aan komt. Juist doordat er veel meer haltes bij zijn gekomen, kunnen reizigers hier beter gebruik van maken. Het is belangrijk om te luisteren naar gebruikers, buurtbusvereniging en Arriva en het systeem te blijven optimaliseren.

Dynamisch parkeerverwijssysteem onderzoeken

We gaan de randwegenstructuur aanpassen en creëren een centrumring waar alle parkeergelegenheden goed bereikbaar zijn. Om zoveel mogelijk zoekverkeer te voorkomen en de bewoners en bezoekers goed te faciliteren, onderzoeken we de mogelijkheid van een dynamisch parkeerverwijssysteem. Omdat er geen betaald parkeren in Borne is, moet goed bekeken worden welk systeem het meest kosteneffectief is en hoe we jaarlijks de kosten kunnen dekken. Door op strategische invalswegen de bewoners en bezoekers goed te verwijzen, kunnen ze de randwegenstructuur en de centrumring gebruiken om in het centrum te komen.

Beschikbaarstelling en het delen van verkeersdata

Wanneer we een functionerend dynamisch verwijssysteem, kunnen we de verkeersdata beschikbaar stellen. Ondernemers met apps kunnen deze data omzetten in netwerken die de bewoners of bezoekers via hun mobiel kunnen raadplegen. Door deze data beschikbaar te stellen kunnen reizigers gericht een keuze maken of ze op dat moment met de auto naar het centrum gaan of dat ze beter de fiets kunnen pakken. Ze kunnen de parkeerdruk zien en gerichter naar parkeerplaatsen rijden. Door slimmer te reizen zullen ritten niet uitgevoerd worden en op momenten gedaan worden als het rustiger is. Zo spreiden we de drukte in het centrum. Hierbij blijven we rekening houden met de privacy rechten van de weggebruikers.

4.9 Kansen openbare ruimte benutten

De voetganger en fietser krijgen meer ruimte ten koste van de auto. Door deze keuze te maken houden we meer ruimte over voor een klimaatadaptieve leefomgeving. Deze upgrade van de openbare ruimte zorgt ervoor dat de omgeving gezonder wordt. De leefkwaliteit staat immers voorop. We willen de kansen die de openbare ruimte biedt, optimaal benutten.

Wat zijn onze opgaven?

- Barrièrewerking beperken.
- Barrières voor fietsers verminderen

Barrièrewerking beperken

In Borne hebben we meerdere barrières: de N743, het spoor en de gebiedsontsluitingswegen in de kern van Borne. Door de focus te leggen op de upgrade van de openbare ruimte zal de leefkwaliteit in wijken en dorpen sterk verbeteren. Door de aanleg van de Vloedbeltverbinding verdwijnt de barrière van de N743. Door de aanleg van spooronderdoorgangen verdwijnt de barrière van het spoor gedeeltelijk, hulpdiensten worden betrokken zodat de aanrijdtijden behaald kunnen worden. De upgrade van de 50 km wegen binnen de ringstructuur naar 30 km wegen zorgt ook voor het verminderen van de barrière van deze wegen. In Borne, Hertme en Zenderen zullen binnen de ring of kern geen drukke gebiedsontsluitingswegen meer aanwezig zijn. Zenderen heeft al een Dorpsambitieplan opgesteld waarin zij impressies hebben laten maken hoe de huidige N743 geüpgrade kan worden naar een straat waar mensen verblijven en ontmoeten. Nieuwbouw in Zenderen wordt op dit moment onderzocht en hier houden we ook rekening met een goede ontsluiting voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en motorvoertuigen. De bereikbaarheid van Hertme is goed, hier zou de Hertmerweg in de toekomst nog vriendelijker ingepast kunnen worden. Voor de N743 in Borne hebben we twee varianten laten uitwerken, die hebben we opgenomen als praatplaten bij deze visie. Uitgangspunt is dat we, na aanleg van de Vloedbeltverbinding, deze N743 gaan inpassen en niet knippen. Hier komen we in hoofdstuk 5 op terug.

In het centrum wordt de Grotestraat nog als barrière tussen centrum en Oud Borne ervaren. Juist omdat we ook hier de voetganger en groen meer ruimte willen geven gaan we onderzoeken of we in de toekomst het Dorsetplein meer gaan inrichten als verblijfsgebied waar de ruimtelijke kwaliteit sterk wordt verbeterd. Hieronder is een impressie weergegeven hoe het Dorsetplein eruit kan komen te zien als verblijfsgebied waar lopen en fietsen is toegestaan. Belangrijk is dat bij een nieuwe invulling rekening wordt gehouden met andere functies en evenementen.

Dorsetplein huidige situatie



Figuur 21: Huidige Dorsetplein

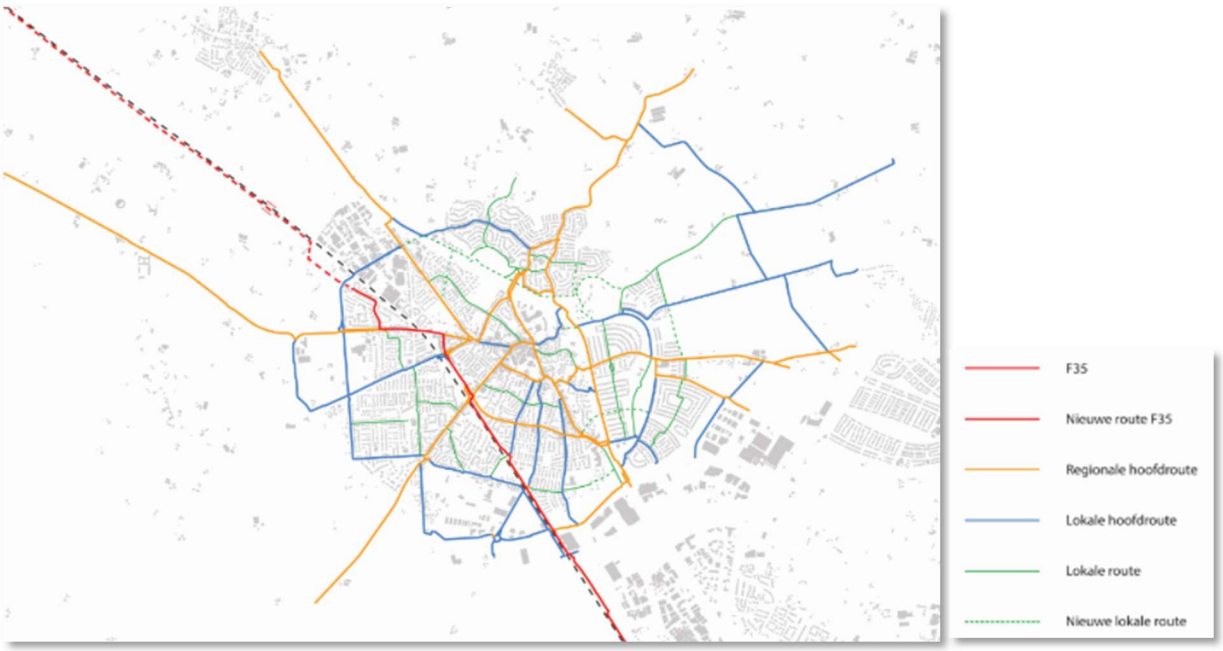
Wellicht is dit het Dorsetplein in de toekomst



Figuur 22: Voorbeeld Dorsetplein waar verblijven en ontmoeten centraal staat

Barrières voor fietsers verminderen

Het is belangrijk dat het fietsnetwerk in Borne, maar ook van en naar Borne, op orde is. We hebben in Borne goede fietsverbindingen maar dit wordt nog meer uitgebreid. Door de aanleg van de Vloedbeltverbinding zal het doorgaand verkeer niet meer door Borne rijden en kan de barrière tussen de voorzieningen, sport en de wijken Stroom Esch / Bornsche Maten worden weggehaald. In het hoofdfietsnetwerk hieronder zien we de nieuwe verbindingen tussen de wijken. Maar ook het aanleggen van de fietsonderdoorgang in de Bornerbroeksestraat zal de barrière van het spoor verminderen. Fietsers hoeven niet meer te wachten voor het spoor en kunnen het spoor veilig oversteken. Zo ontstaat er een veilige fietsroute van en naar de sport.



Figuur 23: fietsnetwerk Borne 2030, met groene stippellijn de mogelijke nieuwe verbindingen. In Zenderen zal de oude N743 en in Hertme de Hertmerweg fietsvriendelijker worden. (fietsstraten nog inpassen)

Hoofdstuk 5 Samen vooruit

Borne staat aan de vooravond van een grote transitie. Dat hebben we in de vorige hoofdstukken laten zien. De standaard wordt het drie V's en het STOMP principe. In onze openbare ruimte willen we meer ruimte voor voetgangers en fietsers, vernieuwen we het openbaar vervoer en komen er uitdagingen op ons pad als het gaat om deelmobiliteit. Hiervoor zoeken we de samenwerking op en maken we een haalbaar uitvoeringsprogramma.

5.1 Samenwerking

In deze visie hebben we keuzes gemaakt ten aanzien van het thema mobiliteit voor de komende jaren. Een inclusieve samenleving waar iedereen mee kan doen, gezond en veilig: dat is het doel. Om de Bornse inwoners, ondernemers en bezoekers in een zo'n prettig mogelijke omgeving te laten wonen, werken, spelen, ondernemen en verblijven gaan we de openbare ruimte anders inrichten. De auto doet een stap terug, zodat voetgangers en fietsers veilig de ruimte krijgen. Ook maken we gebruik van technologie en maken we het Openbaar Vervoer toegankelijker. We zetten in op groen en water, meer beleving in iedere wijk. Dit doen we zonder in te leveren op bereikbaarheid. Borne ligt in het hart van Twente en ligt verkeerskundig op een geweldig punt, voorzien van alle mogelijke aansluitingen. We kunnen de doelen uit deze visie dan ook alleen werkelijkheid maken door samen te werken. Allereerst met onze inwoners en ondernemers. Maar we werken ook samen met buurtgemeenten, de provincie, het Rijk, overheidsinstellingen en vervoersbedrijven.

5.2 Vervolg: uitvoeringsprogramma

Met deze visie is de horizon geschetst: hier bewegen we als gemeente de komende jaren naar toe. Na vaststelling van deze visie zetten we de doelen en ambities om in werkbare en concrete punten. Dit is ons uitvoeringsprogramma. Het uitvoeringsprogramma heeft een sterke koppeling met ons jaarlijkse Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer. De mobiliteitsvisie wordt opgenomen als onderdeel van de Omgevingsvisie. In het uitvoeringsprogramma wordt ook gekeken naar de samenhang met uitvoeringsprogramma's op andere thema's. Het een kan immers niet zonder het ander.

5.3 Verder na de Vloedbeltverbinding

De Vloedbeltverbinding heeft als doel om doorgaand verkeer langs Borne te bundelen en verkeer meer van elkaar te scheiden en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren. In Zenderen en Borne betekent dit dat de verkeersdruk van de N734 sterk zal verminderen. We hebben laten onderzoeken welke verkeerskundige maatregelen er nodig zijn om de Rondweg optimaal te laten profiteren van deze verminderde verkeersdruk. Hiervoor zijn twee varianten voor de Rondweg nader uitgewerkt: de inpassingsvariant, waarbij de Rondweg in zijn geheel open blijft, helemaal anders wordt ingericht en een lagere maximumsnelheid krijgt. Door het inpassen van de weg wordt de Bornsche Beeklaan geen nieuwe barrière.
En de knipvariant, waarbij het zuidelijke deel van de Rondweg wordt onderbroken voor autoverkeer en de doorgaande route via de Bornsche Beeklaan loopt. Beide varianten zijn opgenomen in de bijlage en vormen de basis voor komende gesprekken. Deze zogeheten praatplaten geven goed weer wat de kenmerken zijn van beide varianten.

Inpassingsvariant:

- *Er wordt gekozen voor een zo smal mogelijk wegprofiel, om 30 km per uur op het zuidelijke deel van de Rondweg geloofwaardig te maken.*
- *De klinkerstrook in het middel wordt bij oversteekplaatsen wat breder zodat fietsers en voetgangers in twee fasen kunnen oversteken.*
- *In deze variant zijn er vier rotondes in de Rondweg, bij de belangrijkste aansluitingen van de wijken.*
- *Het profiel van de weg verspringt regelmatig waardoor er geen lange zichtlijn is, zoals die er momenteel wel is. Weggebruikers kunnen minder ver vooruit kijken en zullen hun snelheid hier op aanpassen.*

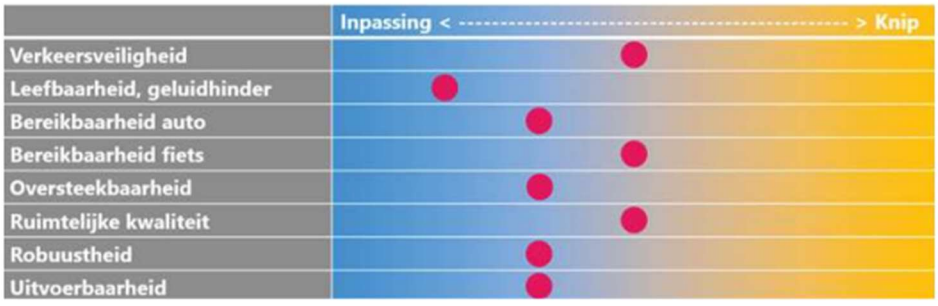
Knipvariant:

- *In deze variant is de Bornsche Beeklaan de belangrijkste ontsluitingsweg.*
- *Er komen meer kruispunten en oversteekplaatsen dan in de huidige situatie. Voorgesteld wordt om plateaus te maken die het verkeer meer afremmen dan nu zodat fietsers de weg gewoon recht kunnen oversteken.*
- *Rotondes komen alleen bij het begin en einde van de bebouwde kom.*
- *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.*
- *Het zuidelijke deel 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 overeen kunnen rijden.*

Beide varianten hebben voor- en nadelen. Wij geven de voorkeur aan de inpassingsvariant omdat uit het onderzoek (Rapportage Kansen om barrières in Borne te slechten) blijkt dat bij deze variant de leefbaarheid, bereikbaarheid van de auto en de fiets en de oversteekbaarheid beter worden. Afhankelijk van de inrichting kan ook ten aanzien van de verkeersveiligheid een winst worden behaald met de inpassingsvariant.

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.



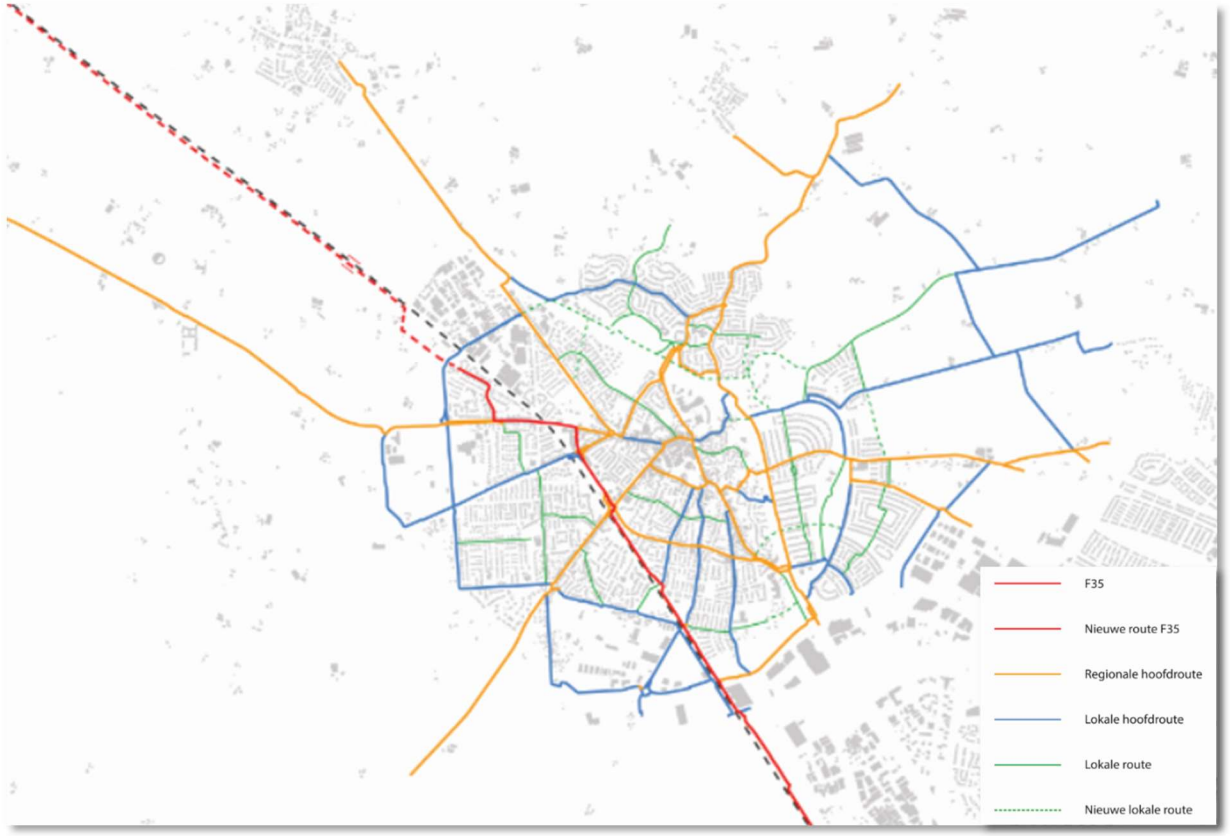
Figuur 5: Vergelijking op diverse aspecten (bolletjes meer naar links: voorkeur voor inpassingsvariant, meer naar rechts, voorkeur voor knip)

5.4 Slotwoord

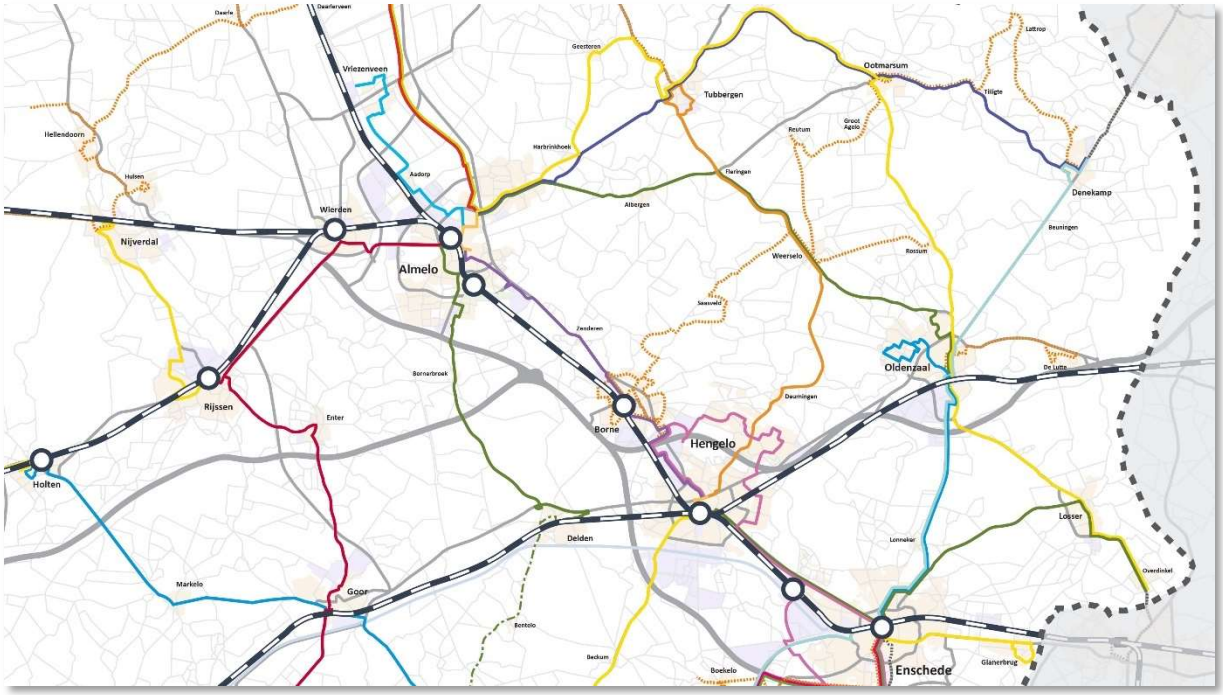
Borne is in beweging. In de letterlijke zin van het woord groeit de gemeente in woningaantal en daarmee het inwonersaantal. COVID-19, elektrische fietsen, thuiswerken en vergrijzing zorgt er voor dat Borne ook ánders is gaan bewegen. We willen dat Borne bereikbaar blijft, we liggen immers in het hart van Twente en zijn op alle mogelijke manieren te bereikbaar. We willen daarnaast een veilige en gezonde leefomgeving voor onze inwoners en bezoekers. Door voetganger en fietser voorgang te geven ontstaat er ruimte voor meer groen, beter waterbeheer en meer speelruimte. We maken gebruik van de technologie en digitalisering, die alsmaar in ontwikkeling zijn. Dit maakt onze samenleving inclusief, iedereen kan meedoen, op zijn of haar manier en tempo. Vandaag maken we de keuzes voor morgen, zodat de generatie na ons ook kan genieten van het mooie Borne. We willen tot slot bewoners en ondernemers hartelijk danken voor hun bijdrage tijdens participatiemomenten, de 15 vastgestelde uitgangspunten konden op veel draagvlak rekenen en vormen een goede basis voor Borne in beweging.

Netwerken 2030 (fiets, openbaarvervoer en motorvoertuigen) hieronder nog een keer weergeven en de twee praatplaten van het onderzoek naar de N743 (Rapportage Kansen om barrières in Borne te slechten). Deze bijlage is als bijlage bij deze visie toegevoegd.

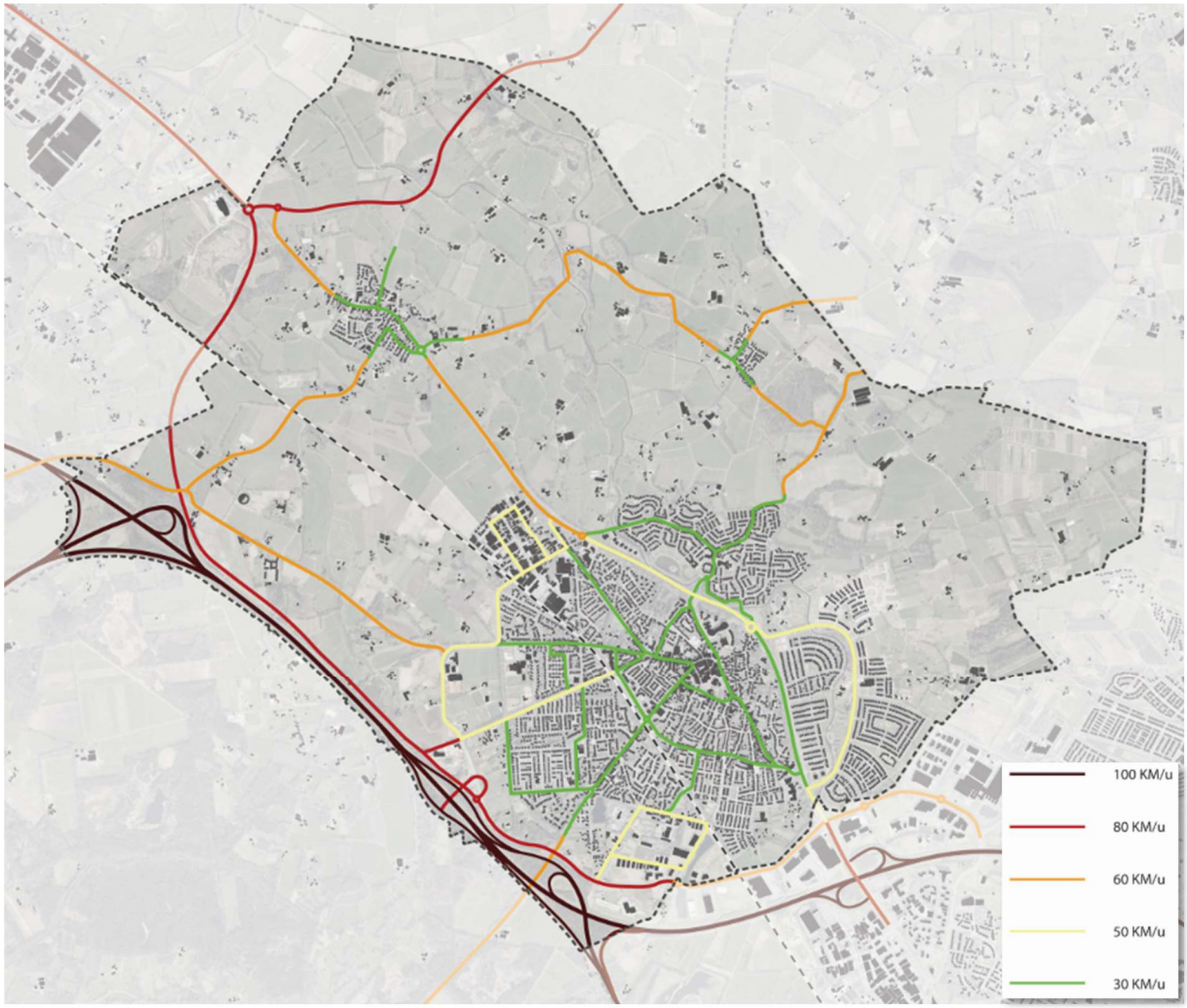
Fietsnetwerk 2030



Openbaarvervoer netwerk



Motorvoertuigen netwerk 2030



De twee praatplaten van het onderzoek naar de N743 (Rapportage Kansen om barrieres in Borne te slechten)



Praatplaat Toekomstbeeld N743 Borne

Schetsvariant 2 Knip

