Raadsmemo

Nummer
25int04968

aan	Van	Opsteller	datum
Gemeenteraad Borne	D. Vermorken	J.A. Wissink	30-09-25

betreft
Spoorse doorsnijdingen Oonksweg en Bornerbroeksestraat – Onderzoek varianten en scenario's

Portefeuillehouder
D. Vermorken

Argumentatie voor aanbieding memo aan de gemeenteraad:
Extra info over de varianten en scenario's aangaande de oplossing voor de spoorse doorsnijding

Geachte raadsleden,

Hierbij stuur ik u de raadsmemo behorende bij het Raadsvoorstel 25int04846 en raadsbesluit 25int04908

INLEIDING
De gemeente Borne en ProRail werken samen aan de voorbereidingen van de bouw van spooronderdoorgangen in de Oonksweg en Bornerbroeksestraat. Na uitvoerig onderzoek is gebleken dat de kosten veel hoger uitvallen dan het beschikbare budget. De portefeuillehouder heeft de raad daarover mondeling geïnformeerd in de raadsvergadering van 28 januari 2025 geïnformeerd. Samen met ProRail is de afgelopen periode onderzocht wat veilige, haalbare en betaalbare alternatieven zijn. Dit geheel resulteert in vier scenario's. Deze raadsmemo beschrijft de resultaten van het uitgevoerde onderzoek.

INHOUD
1. Aanleiding
2. Varianten Oonksweg
3. Varianten Bornerbroeksestraat
4. Beschouwing scenario's
5. Conclusie

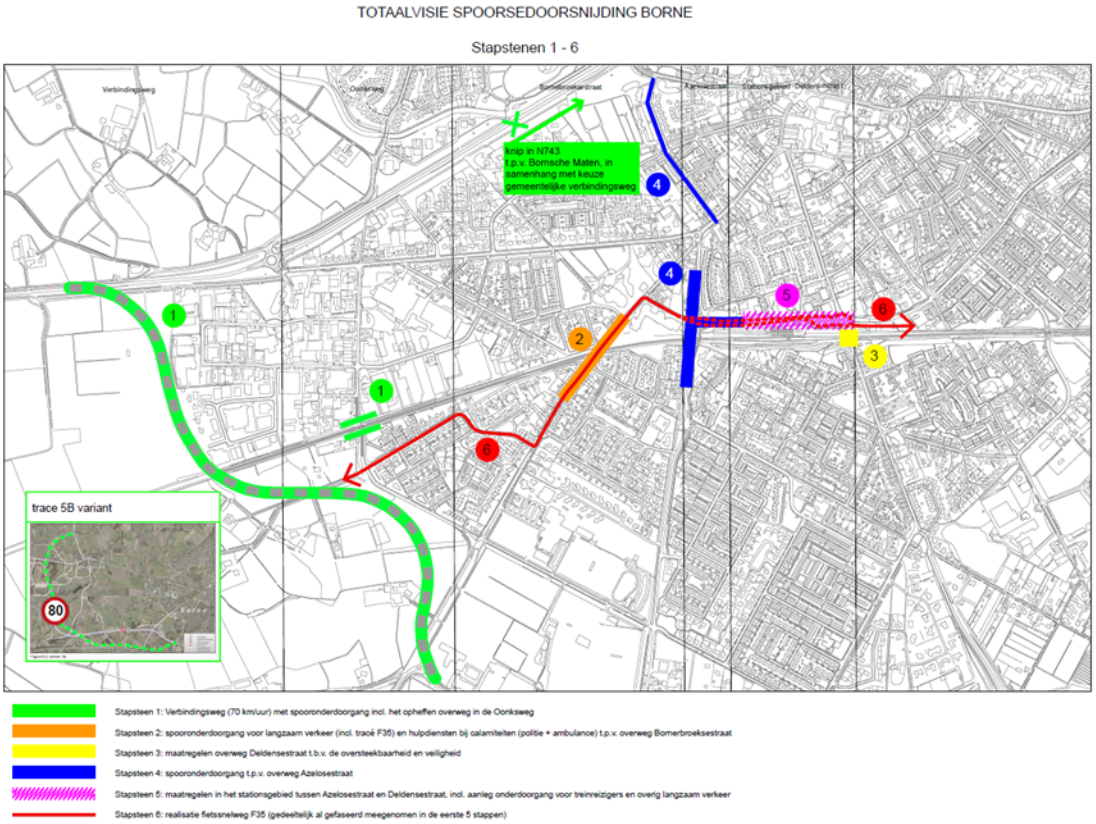
1. AANLEIDING

1 Inleiding

In deze memo bespreken we het de tijdlijn van de oplossing voor de spoorse doorsnijding, de stakeholders, en hoe de scenario's zijn opgebouwd zoekende naar een veilige, haalbare en betaalbare oplossing.

1.1 Tijdlijn

a. Raadsbesluit 14 oktober 2015: Totaalvisie, met Verbindingsweg waarbij spoorse doorsnijding opgelost wordt 'van buiten naar binnen';



b. Toekenning NaNOV subsidie (in verband met niet doorgaan Noord Oostelijke goederen Verbinding), bedrag € 13,7 miljoen (prijspeil 2014) voor spooronderdoorgang in de Verbindingsweg;
c. Raadsbesluit 25 mei 2021: aanpassing Totaalvisie Infrastructuur omdat provincie de Vloedbeltverbinding op korte termijn wil aanleggen:
    - Spooronderdoorgang Oonksweg voor gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers;
    - Spooronderdoorgang Bornerbroeksestraat voor fietsers en voetgangers.
d. Provincie stelt PIP Vloedbeltverbinding vast 13 december 2022;
e. Maart 2023-januari 2025: uitvoeren onderzoeken, opstellen haalbaarheidsontwerp en kostenramingen:
    - Conclusie: de uiteindelijke kosten vallen aanzienlijk hoger uit en passen niet binnen de beschikbare budgetten, onder meer door aanwezigheid van glauconiet in de ondergrond;
    - De raad is hierover geïnformeerd in de raadsvergadering van 28 januari 2025;

1.2 In de periode februari 2025-september 2025 is samen met ProRail en Movares onderzoek gedaan naar een veilige, haalbare en betaalbare oplossing voor spoorveiligheid in Borne*Welke partners zijn betrokken?*

Bij de voorbereiding van de onderdoorgangen zijn meerdere partijen betrokken:

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) geeft de beschikking over de NaNOV gelden;
- ProRail adviseert het Ministerie I&W en is verantwoordelijk voor een maakbare oplossing en besteedt de werken aan die aan het spoor gedaan worden o.b.v. een overdrachtsdossier;
- Provincie Overijssel geeft de beschikking over subsidie F35;
- Gemeente Borne zorgt voor cofinanciering en stelt samen met Movares het overdrachtsdossier op, inclusief een referentieontwerp. ProRail adviseert en toetst het overdrachtsdossier.

1.3 Onderzoek variantkeuze – Terug naar de basis, de uitgangspunten

We willen een **veilige, haalbare en betaalbare oplossing** voor de spoorse doorsnijding en onderzoeken voor de overwegen Oonksweg en Bornerbroeksestraat meerdere varianten:

- Veilig: De variant moet bijdragen aan een overweg- en verkeersveilige oplossing;
- Haalbaar: De variant moet technisch maakbaar zijn. We zetten de bouwmethodiek voorop en passen de omgeving daarop aan. We maken desnoods (tijdelijk) gebruik van percelen derden;
- Betaalbaar: Er wordt realistisch begroot, ramingen zijn gebaseerd op P85, dat wil zeggen dat de kans is 85% is dat de kosten binnen het geraamde bedrag vallen. Ook is rekening gehouden met inflatie. Ramingen worden getoetst aan beschikbaar budget en gekeken wordt of het aannemelijk is dat aanvullende middelen beschikbaar komen.

2. VARIANTEN OONKSWEG

2.1 De overweg in de Oonksweg



Figuur 1 - Locatie overweg Oonksweg

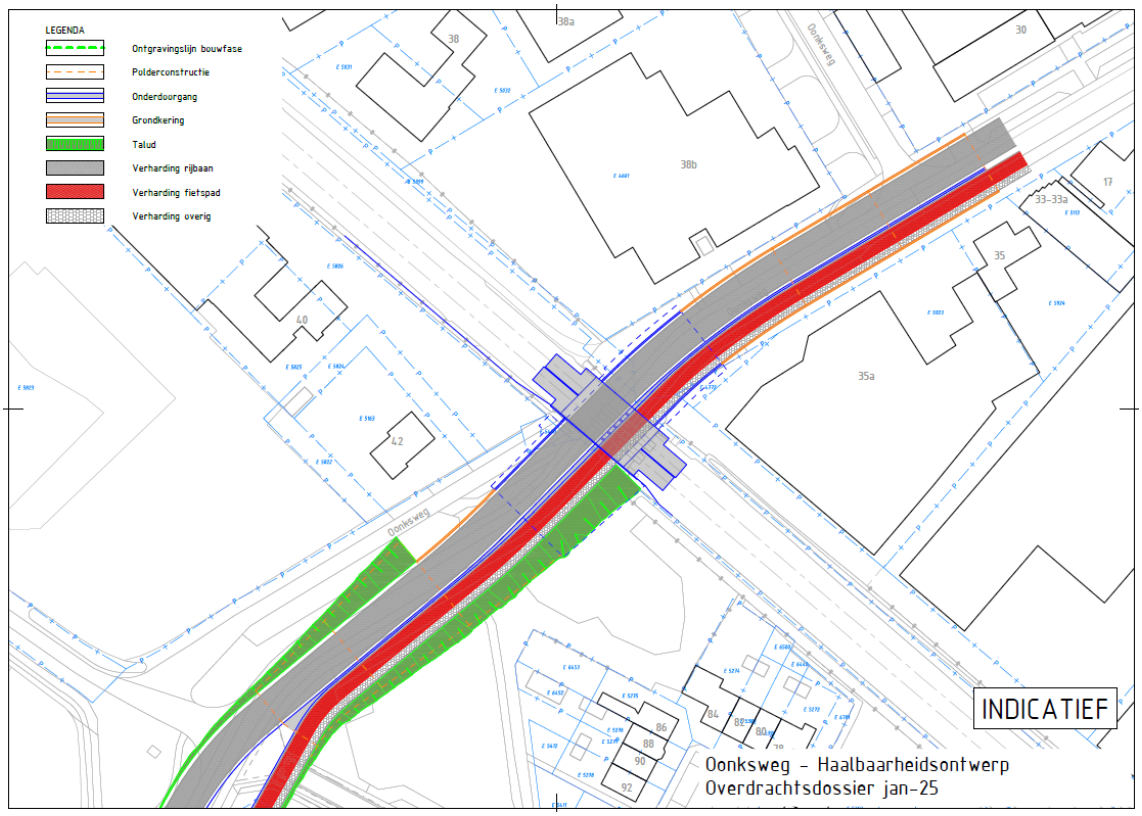


Figuur 2 – De locatie ingezoomd

2.2 Onderzochte varianten voor Oonksweg

Voor de Oonksweg zijn vijf verschillende varianten onderzocht. Ook is onderzocht of het opgestelde haalbaarheidsontwerp van het overdrachtsdossier geoptimaliseerd kan worden. Dit resulteert in de volgende beschouwde varianten:

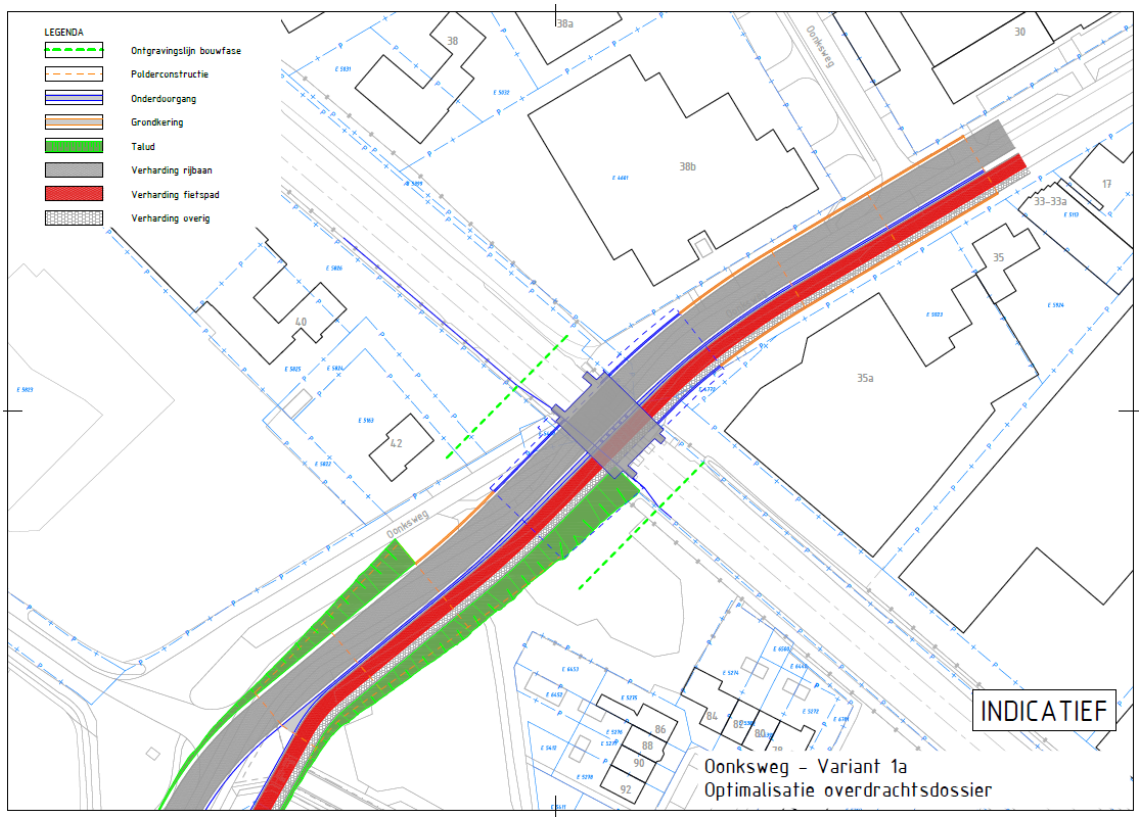
1. Haalbaarheidsontwerp Overdrachtsdossier



Dit is het haalbaarheidsontwerp dat gemaakt is ten behoeve van het overdrachtsdossier. De belangrijkste kenmerken van deze variant:

- Totale kosten zijn begroot op € 44,3 miljoen.
- In deze variant wordt alleen een spoordek naast het spoor voorgebouwd en wordt tijdens een buitendienststelling (de zogenaamde Trein Vrije Periode – TVP) ingeschoven of ingereden.
- Tijdens meerdere buitendienststellingen wordt de spoorkruising afgerond. Tijdelijke maatregelen zoals stempels, onderwaterbeton en damwanden zijn daarbij nodig om de constructie te kunnen maken.
- Voor de toeritten worden damwanden aangebracht en zijn constructieve maatregelen zoals onderwaterbeton nodig om de constructie stabiel te houden.

1a. Haalbaarheidsontwerp Overdrachtsdossier (optimalisatie)



Onderzocht is of het haalbaarheidsontwerp van het overdrachtsdossier geoptimaliseerd kan worden. Om dat mogelijk te maken is aan de westzijde van het spoor wat meer ruimte nodig. De belangrijkste kenmerken van deze variant:

- Totale kosten zijn begroot op € 41,2 miljoen.
- In deze variant wordt de gehele spoormoot naast het spoor voorgebouwd en wordt tijdens een buitendienststelling ingeschoven of ingereden;
- Ten opzichte van variant 1 is voor deze variant een groter ruimtebeslag nodig en is een tijdelijke alternatieve ontsluiting nodig.
- Voor de toeritten worden damwanden aangebracht en zijn constructieve maatregelen zoals onderwaterbeton nodig om de constructie stabiel te houden.
- Voor deze methodiek zijn kortere en minder buitendienststellingen nodig dan voor variant 1.

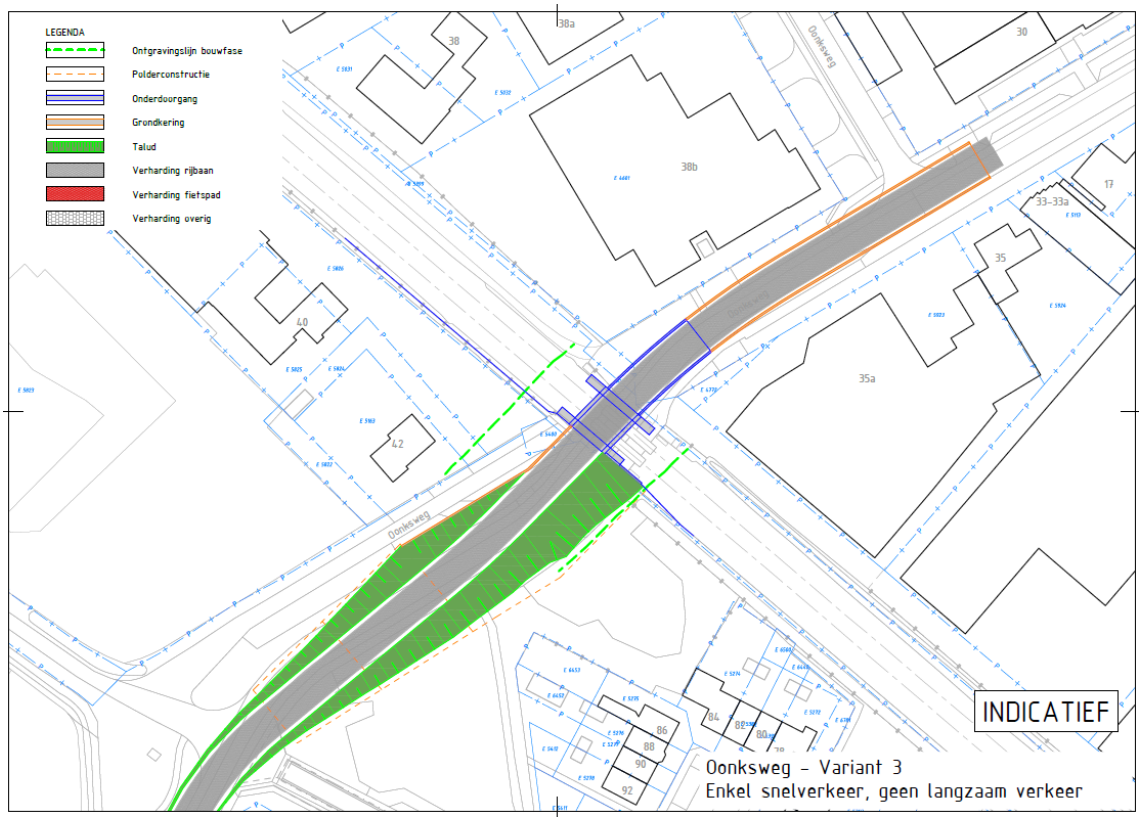
2. Optimaal poldersysteem



De variant Optimaal poldersysteem vraagt het meeste ruimtebeslag. De belangrijkste kenmerken van deze variant:

- Totale kosten begroot op € 34,0 miljoen.
- In deze variant wordt de gehele spoormoot naast het spoor voorgebouwd en wordt tijdens een buitendienststelling ingeschoven of ingereden.
- Voor de toeritten worden damwanden aangebracht en binnen de damwanden wordt grondwaterstand verlaagd (‘polder’), waarna er droog ontgraven wordt.
- Naast een tijdelijke alternatieve ontsluiting voor aanliggend bedrijf is ook aankoop van gronden en een bedrijf nodig.
- Deze variant is een minder complexe uitvoering en biedt de mogelijkheid om de onderdoorgang in een rechtere lijn aan te leggen.

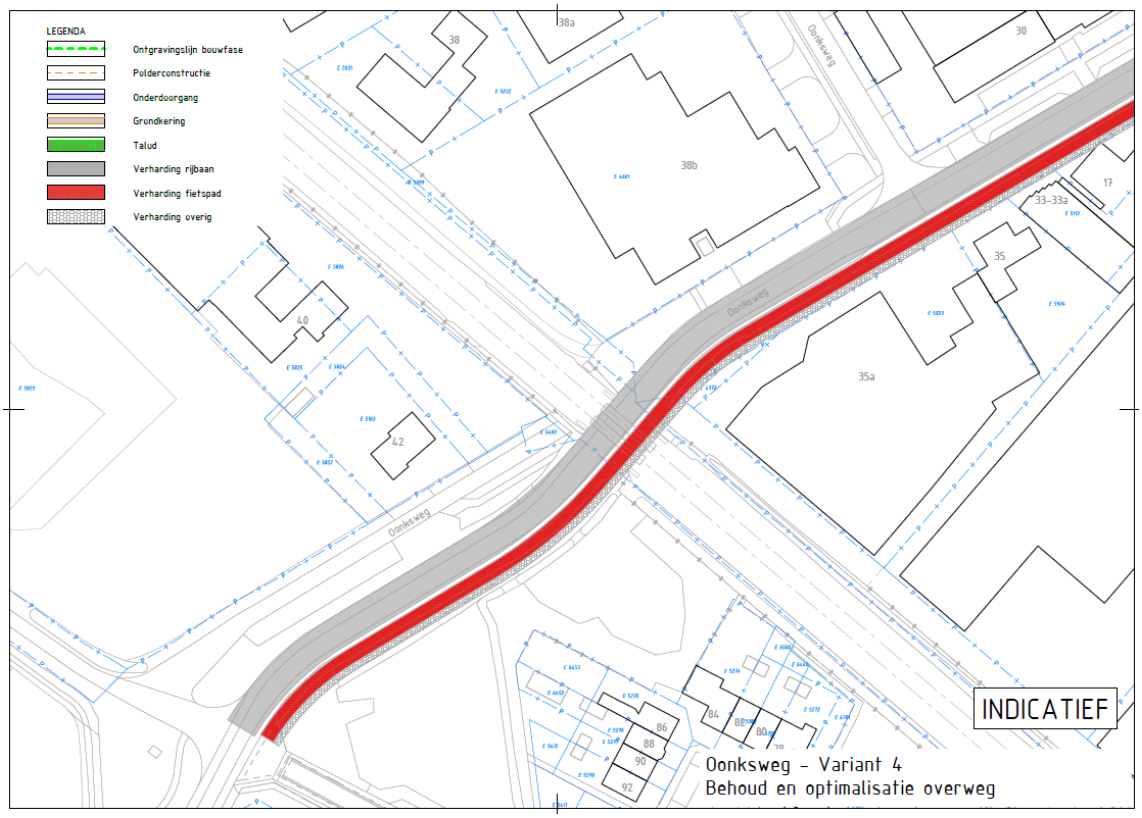
3. Enkel snelverkeer, geen langzaam verkeer



In deze variant is geen fiets- en voetpad opgenomen. Alleen snelverkeer maakt gebruik van de onderdoorgang. De belangrijkste kenmerken van deze variant:

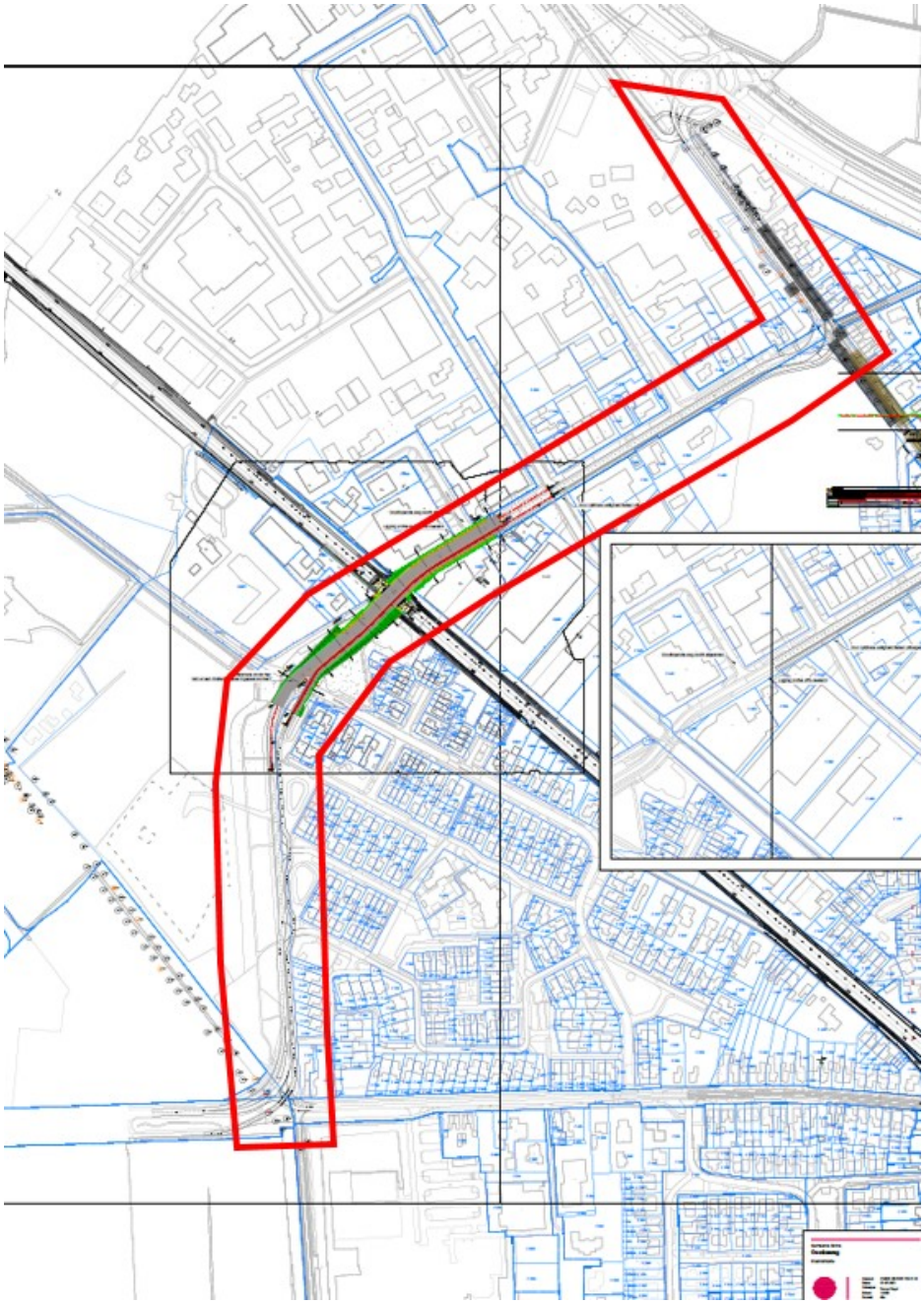
- Totale kosten zijn begroot op € 34,1 miljoen.
- In deze variant wordt de gehele spoormoot naast het spoor voorgebouwd en wordt tijdens een buitendienststelling ingeschoven of ingereden.
- Toerit aan de westzijde worden damwanden aangebracht en binnen de damwanden wordt grondwaterstand verlaagd ('polder'), waarna er droog ontgraven wordt en aan de oostzijde uitgevoerd met damwanden uitgevoerd.
- Een tijdelijke alternatieve ontsluiting voor aanliggend bedrijf is nodig, maar aankoop van gronden is niet nodig.
- In deze variant is passage door fietsers en voetgangers niet mogelijk en deze zullen bij een andere overweg het spoor moeten kruisen.

4. Geen onderdoorgang maar optimalisatie overweg



In deze variant is er geen sprake van een onderdoorgang. De kruising met het spoor blijft gelijkvloers, maar wordt wel geoptimaliseerd door aanleg van een vrij liggend fietspad aan de zuidkant. De belangrijkste kenmerken van deze variant:

- Totale kosten zijn begroot op € 8,6 miljoen, inclusief de reconstructie van de Oonksweg.
- De overweg wordt verbeterd; de huidige fietssuggestiestroken verdwijnen van de rijbaan. Fietsers en voetgangers kruisen de spoorlijn gelijkvloers, maar wel via vrij liggend fietspad en voetpad. Dit sluit aan op de geplande reconstructie van de Oonksweg welke al in dit project zat. De overwegbomen worden op de nieuwe situatie aangepast.



Projectgrens van reconstructie Prins Bernhardlaan en Oonksweg is vanaf de rotonde met de N743 tot aan de Bornerbroeksestraat

5. Behoud overweg (niets doen)



In deze variant laten we de situatie zoals die nu is. Er worden geen maatregelen getroffen op de spooroverweg. De kosten voor deze variant bedragen 3,6 miljoen euro. Dit betreffen voornamelijk kosten die reeds gemaakt zijn, waaronder voor aankoop van percelen. .

2.3 Beoordeling van de varianten (algemeen)

De beschouwde varianten zijn beoordeeld ten opzichte van de huidige situatie. Enkele effecten zijn ten opzichte van elkaar beoordeeld omdat deze niet vergeleken kunnen worden met de huidige situatie. Beoordeling heeft plaatsgevonden op de volgende thema's:

- Verkeer en bereikbaarheid; het effect is beoordeeld op auto's, fietsers, voetgangers en brandweer;
- Veiligheid; er is beoordeeld op overweg- en verkeersveiligheid;
- Conditionering; er is beoordeeld op de verwachte effecten m.b.t. geluid, trillingen en het effect op de te verleggen kabels en leidingen is beschouwd;
- Ruimtelijke inpassing; hierin is de impact op percelen van derden beschouwd;
- Ruimtelijke kwaliteit; beoordeeld is in hoeverre een variant bijdraagt aan de ruimtelijke kwaliteit;
- Maakbaarheid en TVP kader; hierin is de technische maakbaarheid en duur van het TVP kader ten opzichte van elkaar beoordeeld.
- Kosten; weergave van de geraamde kosten op basis van P85.

De beoordeling van de verschillende varianten voor zowel Oonksweg als Bornerbroeksestraat over de verschillende thema's is opgenomen in de Beoordelingsmatrix spooronderdoorgangen Borne (bijlage bij raadsvoorstel).

2.2 Conclusie varianten Oonksweg

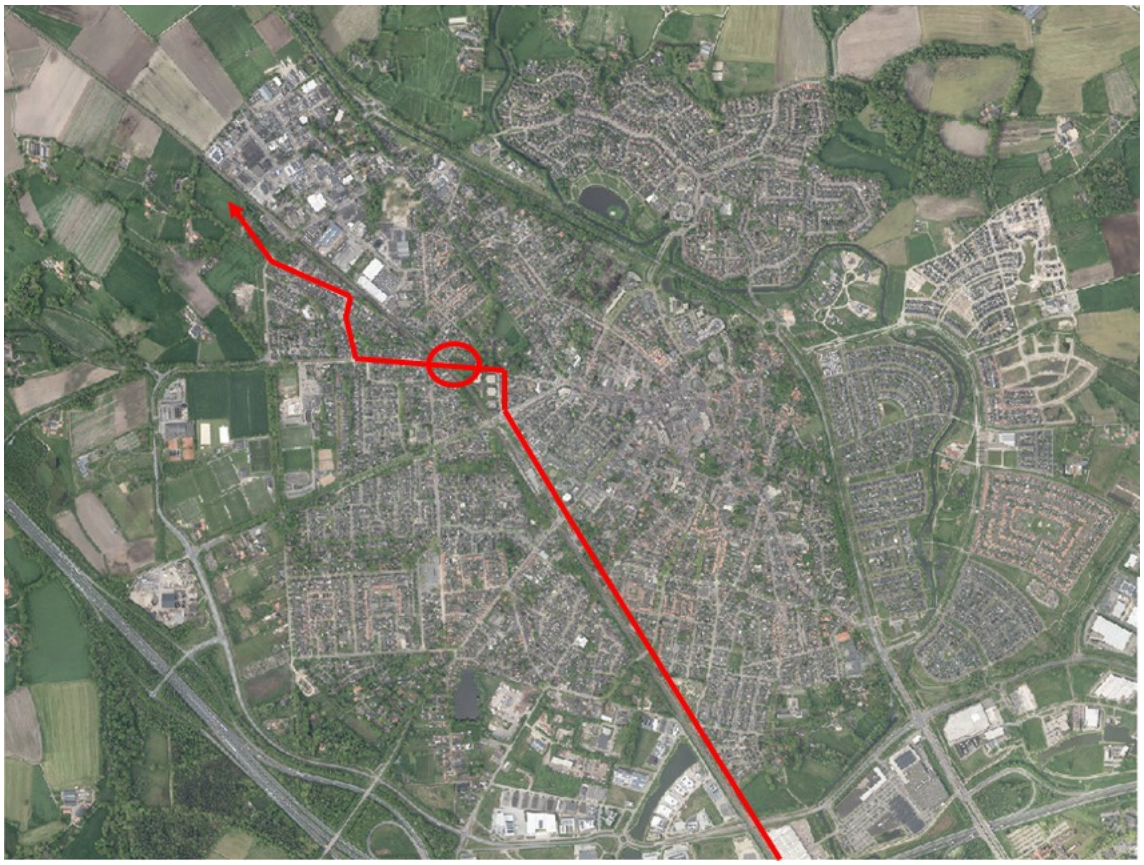
Variant 1 valt af omdat deze niet betaalbaar is, de kosten voor de realisatie van deze onderdoorgang zijn te hoog.
Variant 1a waarbij gekeken is naar een betaalbaardere oplossing wordt wel meegenomen in de afweging.
Variant 2 met een optimaal poldersysteem qua kosten fors goedkoper – minimaal 10 miljoen euro- dan het haalbaarheidsontwerp uit het overdrachtsdossier. Op meerdere aspecten scoort variant 2 even goed of zelfs beter. Vanuit oogpunt van verkeer, techniek en vormgeving biedt het poldersysteem met een meer rechte onderdoorgang en groene taluds een betere kwaliteit en een minder complexe uitvoering. Kritisch nadeel is het ruimtebeslag op aanliggend bedrijf tijdens de bouwfase en de noodzakelijke verwerving van gronden en bedrijf.
De kosten voor variant 3 (€ 34,1 miljoen) zijn nagenoeg hetzelfde als voor variant 2 (€ 34,0 miljoen) maar heeft als grote nadeel dat deze onderdoorgang niet voor fietsers en voetgangers is. Die zullen dus om moeten via Bornerbroeksestraat. Voordeel is wel dat aanliggende gronden niet verworven hoeven te worden. Variant valt hiermee af.
Mocht een onderdoorgang niet betaalbaar blijken dan heeft het de voorkeur om de overweg te optimaliseren door aanleg van een vrij liggend fietspad in combinatie met reconstructie van de Oonksweg (variant 4).
Variant 5 valt af omdat we de overweg op dit moment niet veilig vinden, minimaal een optimalisatie is daarom wenselijk.

Voor de overweg Oonksweg resulteert de beoordeling als volgt:

1. ~~Haalbaarheidsontwerp Overdrachtsdossier~~
1a. Haalbaarheidsontwerp Overdrachtsdossier (optimalisatie)
2. Optimaal poldersysteem
3. ~~Enkel snelverkeer, geen langzaam verkeer~~
4. Geen onderdoorgang maar optimalisatie overweg
5. ~~Behoud overweg (niets doen)~~

3. VARIANTEN BORNERBROEKSESTRAAT

3.1 De overweg in de Bornerbroeksestraat



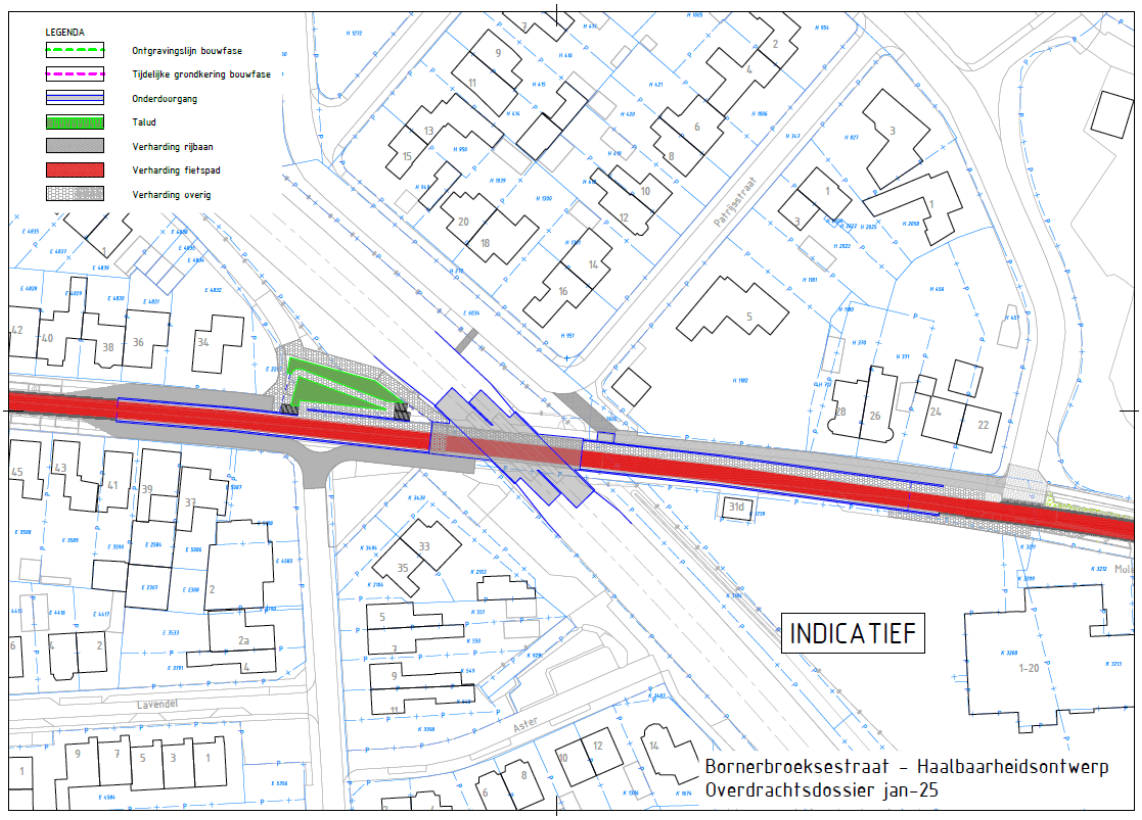
Figuur 3 - Locatie overweg Bornerbroeksestraat (als onderdeel F35)



Figuur 4 – De locatie ingezoomd

3.2 Onderzochte varianten voor Bornerbroeksestraat

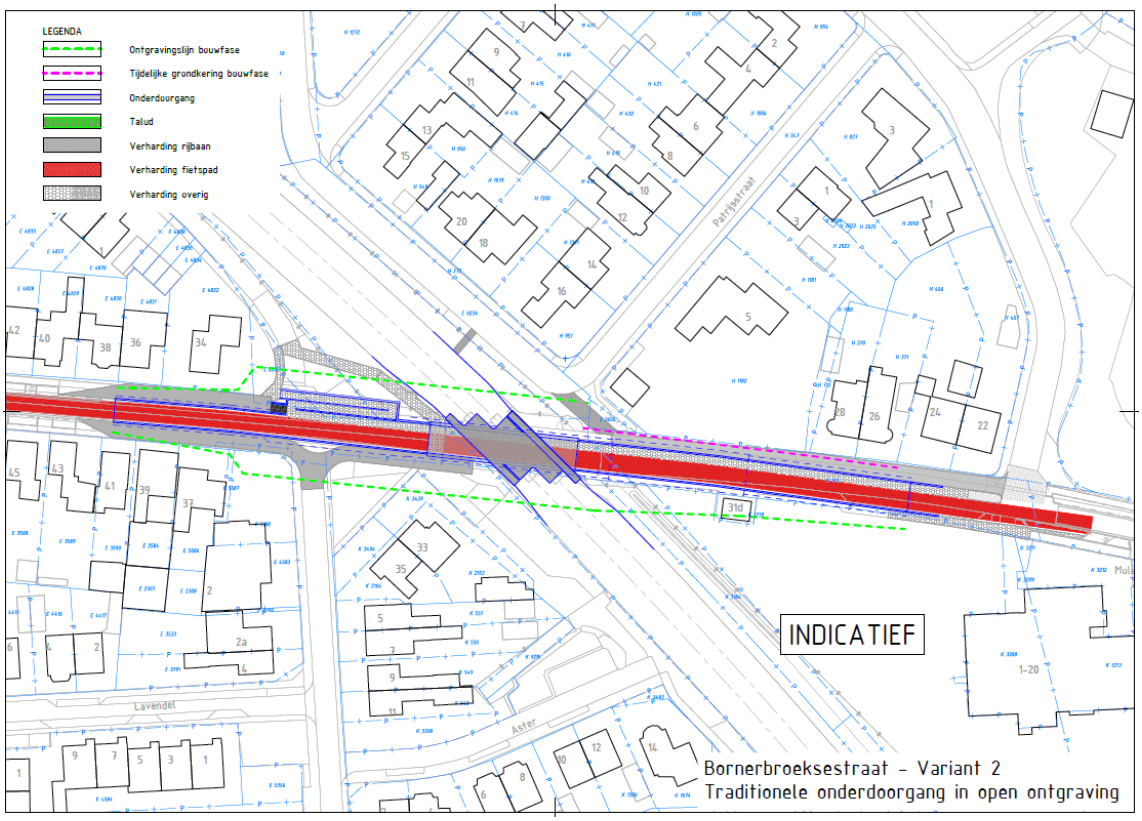
1. Haalbaarheidsontwerp overdrachtsdossier



Dit is het haalbaarheidsontwerp dat gemaakt is ten behoeve van het overdrachtsdossier. De belangrijkste kenmerken van deze variant:

- Totale kosten zijn begroot op € 22,3 miljoen.
- In deze variant wordt alleen een spoordek naast het spoor voorgebouwd en wordt tijdens een buitendienststelling ingeschoven of ingereden.
- Tijdens meerdere buitendienststellingen wordt de spoorkruising afgerond. Tijdelijke maatregelen zoals stempels, onderwaterbeton en damwanden zijn daarbij nodig om de constructie te kunnen maken.
- Voor de toeritten worden damwanden aangebracht en zijn constructieve maatregelen zoals onderwaterbeton nodig om de constructie stabiel te houden.

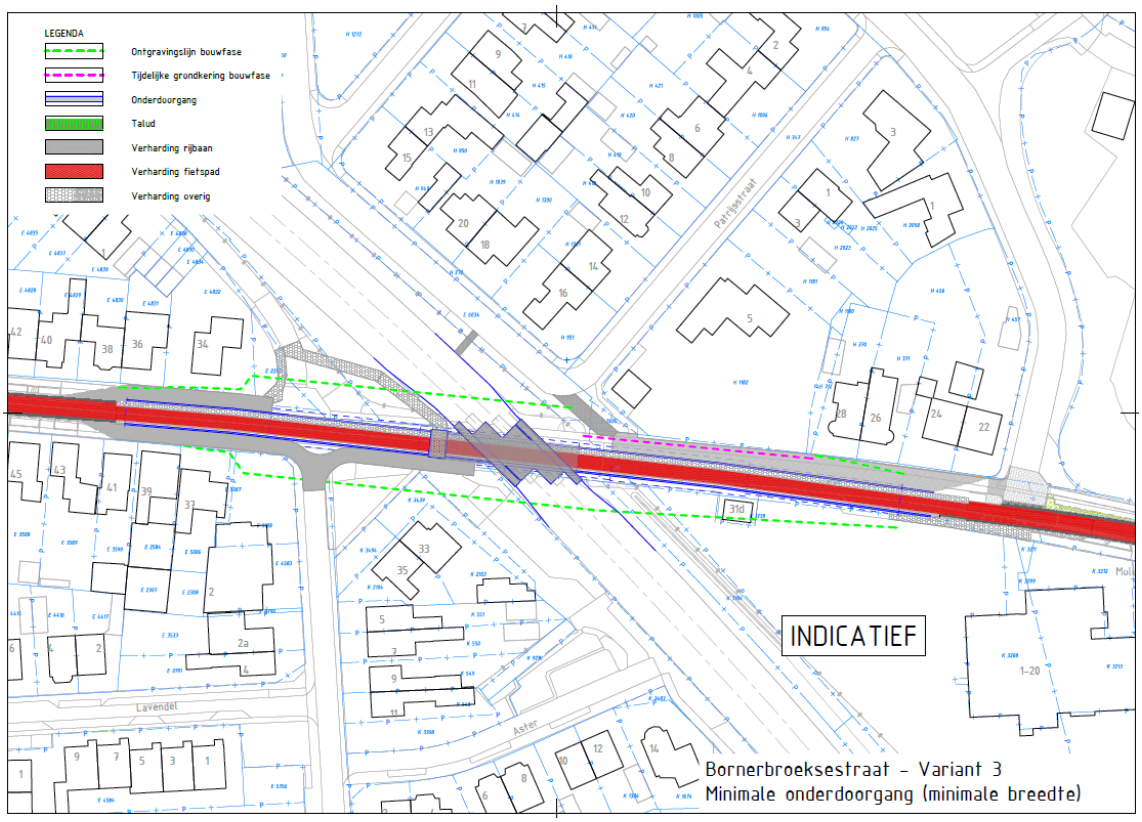
2. Traditionele onderdoorgang in open ontgraving



De variant Traditionele onderdoorgang in open ontgraving vraagt het meeste ruimtegebruik. De belangrijkste kenmerken van deze variant:

- Totale kosten zijn begroot op € 19,3 miljoen.
- In deze variant wordt de gehele spoormoot naast het spoor voorgebouwd en wordt tijdens een buitendienststelling ingeschoven of ingereden. Uitvoering in prefab is ook beschouwd en behoort tot de mogelijkheden.
- De toeritten worden droog ontgraven na aanbrengen van open bemaling. In deze droge open ontgraving worden vloeren en wanden gestort.
- Voor de open ontgraving is er in de bouwfase ruimte nodig van percelen van derden langs alle zijden van het spoor en de toeritten. Met extra hulpwerken is het ruimtebeslag op het perceel van Patrijsstraat te voorkomen.
- Ventwegen langs de toeritten om de woningen te bereiken kunnen ingepast worden.
- De voetgangersopgang aan de westzijde is compacter gemaakt ten opzichte van variant 1.

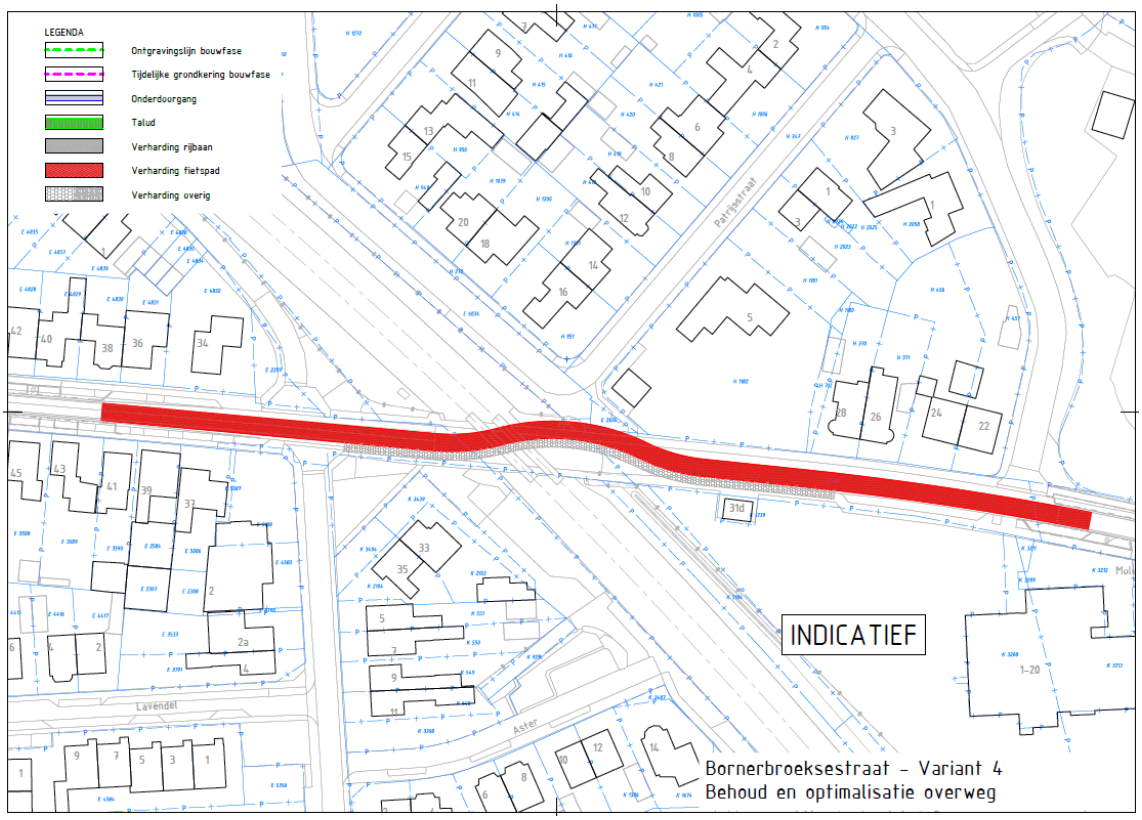
3. Smallere uitvoering fietspad (3,5 m i.p.v. 4,0 m) en voetpad (1,20 m i.p.v. 2,0 m)



In variant 3 is de onderdoorgang smaller gemaakt. De belangrijkste kernmerken van deze variant:

- Totale kosten zijn begroot op € 17,5 miljoen.
- Dit is de smallere versie van variant 2, met dien verstande dat aan de westzijde het voetpad mee doorloopt met het fietspad. De separate hellingbaan voor voetgangers vervalt. Een minimale breedte van de ventweg van 3,5 m aan de westzijde is niet langs alle percelen/tuinen in te passen.
- Sociale veiligheid komt hier in het geding door smalle onderdoorgang.
- Net als in variant 2 is ook voor deze variant ruimte nodig op percelen derden.
- Smaler fietspad van 3.5 meter voldoet niet aan de norm van 4 meter voor de F35
- De uitvoeringsmethodiek is zoals variant 2.

4. Geen onderdoorgang maar optimalisatie overweg



In deze variant is er geen sprake van een onderdoorgang. De kruising met het spoor blijft gelijkvloers, maar wordt wel geoptimaliseerd. De belangrijkste kenmerken van deze variant:

- Totale kosten zijn begroot op € 2,3 miljoen.
- De overweg wordt geoptimaliseerd, waarbij de fietsstraat/F35 wordt doorgetrokken en het spoor meer haaks kruist dan in de huidige situatie.
- Er overweg wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.
- Het profiel wordt doorgetrokken zoals de rest van de Bornerbroeksestraat.
- De overweg wordt op deze nieuwe situatie aangepast.

5. Behoud overweg (niets doen)



In deze variant laten we de situatie zoals die nu is. Er worden geen maatregelen getroffen op de spooroverweg. De kosten voor deze variant bedragen 0,8 miljoen euro. Dit betreffen kosten die reeds gemaakt zijn.

3.3 Conclusie varianten Bornerbroeksestraat

Voor variant 1 zijn de kosten zo hoog dat deze niet haalbaar is.
Voor Bornerbroeksestraat is variant 2 Traditionele uitvoering in een open ontgraving flink goedkoper – circa € 3,0 miljoen - dan het haalbaarheidsontwerp overdrachtsdossier. Uitvoering van deze variant kan mogelijk ook in prefab. Ventwegen langs de toeritten kunnen ingepast worden. Nadeel van deze variant is het ruimtegebruik tijdens de bouwfase. Gebruik van percelen derden is nodig en dat vraagt om goede afstemming en goede afspraken met de perceel eigenaren/gebruikers.
Variant 3, de smallere uitvoering, is weliswaar goedkoper dan variant 2 – circa € 1,8 miljoen – maar heeft een krap breedteprofiel en is daarmee krapper dan het profiel van de aansluitende F35 en vanuit de uitgangspunten van de F35 dus niet wenselijk. Ook in deze variant, met dezelfde uitvoeringsmethodiek als variant 2, zal tijdens de bouwfase ruimte nodig zijn op percelen derden. Het doortrekken van het voetpad aan de westzijde maakt dat het lastig wordt om daar nog ventwegen te maken met een minimale breedte van 3,5 m. Variant 3 valt hiermee af.
Variant 4 is onwenselijk, er komt geen veilige oplossing voor de bestaande overweg.

Voor de overweg Bornerbroeksestraat resulteert de beoordeling als volgt:
1. Haalbaarheidsontwerp overdrachtsdossier
2. Traditionele uitvoering in open ontgraving
3. ~~Smallere uitvoering fietspad (3,5 m i.p.v. 4,0 m) en voetpad (1,20 m i.p.v. 2,0 m)~~
4. Geen onderdoorgang maar optimalisatie overweg
5. ~~Behoud overweg (niets doen)~~

4. BESCHOUWING SCENARIO'S

4.1 Beschikbare budgetten

Onderstaand een overzicht van de huidige beschikbare budgetten.

Beschikbare middelen (Oonksweg)		
- Subsidie Ministerie (Nanov)	€	13.700.000
- Ontwikkelagenda	€	700.000
- Regio Twente	€	200.000
- Gemeente Borne	€	4.100.000
Subtotaal	€	18.700.000
- Toevoegen: indexatie Nanov	€	3.319.426
- Toevoegen: subsidie Min I&W SPV 2022-2023	€	106.446
Totaal	€	22.125.872

Beschikbare middelen (Bornerbroeksestraat)		
- Subsidie provincie	€	3.456.000
- Gemeente Borne	€	864.000
Subtotaal	€	4.320.000
- Toevoegen: extra subsidie provincie	€	1.344.000
- Toevoegen: extra cofinanciering gemeente (is nog niet gedekt)	€	336.000
Totaal	€	6.000.000

Ten opzichte van het oorspronkelijke krediet vanuit het raadsbesluit van 25 mei 2021 zijn er toevoegingen van de subsidie NaNOV (indexatie van het subsidiebedrag) en is er een SPV subsidie ontvangen. Voor de Bornerbroeksestraat is door de provincie Overijssel bovenop de destijds beschikte subsidie (F35) een extra subsidie verstrekt van € 1.344.000 (eveneens F35). De extra bijdrage van de provincie vraagt om extra cofinanciering van de gemeente Borne groot €336.000, deze is nog niet gedekt.

4.2 Vier scenario's

Vanuit de beschouwde varianten voor Oonksweg en Bornerbroeksestraat zijn een viertal scenario's samengesteld. Deze zijn onderstaand weergeven.

Scenario's		Kosten o.b.v. P85	Krediet	Saldo o.b.v. P85
A- TWEE ONDERDOORGANGEN				
Oonksweg variant 2 + Bornerbroeksestraat variant 2				
- Oonksweg	Variant 2 - Optimaal poldersysteem	€ 33.992.099	€ 22.125.872	€ -11.866.227
- Bornerbroeksestraat	**Variant 2 - Traditionele onderdoorgang**	€ 19.338.744	€ 6.000.000	€ -13.338.744
	Synergie-voordelen interne uren gemeente (722k*75%)			€ 540.000
	Synergie-voordelen beveiliging (480k)+verbussing (280k)			€ 760.000
		€ 53.330.844	€ 28.125.872	€ -23.904.972
				€ -23,9
				Afgerond in mln euro's
B. WEL ONDERDOORGANG OONKSWEG, GEEN ONDERDOORGANG BORNERBROEKSESTRAAT				
- Oonksweg	Variant 2 - Optimaal poldersysteem	€ 33.992.099	€ 22.125.872	€ -11.866.227
- Bornerbroeksestraat	Variant 4 - Behoud overweg (optimalisatie)	€ 2.331.699	€ 1.120.000	€ -1.211.699
		€ 36.323.798	€ 23.245.872	€ -13.077.926
				€ -13,1
C. WEL ONDERDOORGANG BORNERBROEKSESTRAAT, GEEN ONDERDOORGANG OONKSWEG				
- Oonksweg	Variant 4 - Behoud overweg (optimalisatie)	€ 8.582.260	€ 4.406.446	€ -4.175.814
- Bornerbroeksestraat	**Variant 2 - Traditionele onderdoorgang**	€ 19.338.744	€ 6.000.000	€ -13.338.744
	Toevoegen middelen NaNOV	€ -	€ 17.019.426	€ 17.019.426
	Toevoegen subsidie ontwikkelagenda	€ -	€ 700.000	€ 700.000
		€ 27.921.004	€ 28.125.872	€ 204.868
				€ 0,2
D. GEEN ONDERDOORGANGEN				
- Oonksweg	Variant 4 - Behoud overweg (optimalisatie)	€ 8.582.260	€ 4.406.446	€ -4.175.814
- Bornerbroeksestraat	Variant 4 - Behoud overweg (optimalisatie)	€ 2.331.699	€ 1.120.000	€ -1.211.699
		€ 10.913.959	€ 5.526.446	**€ -5.387.513**
				€ -5,4

4.3 Meer financiële middelen verkrijgen? Voorgaand zijn de scenario's geschetst op basis van de beschikbare financiële middelen. Daarin wordt geconcludeerd dat voor realisatie van scenario A een tekort is van € 23,5 miljoen en voor scenario B een tekort is van € 13,1 miljoen.

Er is ambtelijk gesproken met provincie Overijssel en ministerie Infrastructuur & Waterstaat over de mogelijkheden voor extra subsidies . Ook is ambtelijk en bestuurlijk gesproken met ProRail. Uit de gesprekken maken we op dat er op dit moment geen zicht is op het verkrijgen van extra financiële middelen.

Geconcludeerd wordt dat het verkrijgen van extra financiële middelen om scenario A of B te realiseren niet haalbaar is.

4.4 Beschouwing scenario A

Scenario A - Onderdoorgang Oonksweg + onderdoorgang Bornerbroeksestraat	
Oonksweg	Variant 2 – Onderdoorgang (optimaal poldersysteem)
Bornerbroeksestraat	Variant 2 – Onderdoorgang (traditionele uitvoering)
Veilig?	De meest veilige oplossing (ongelijkvloerse kruising bij beide overwegen.
Haalbaar?	Technisch haalbaar, maar wel aankoop gronden tijdelijk gebruik gronden van derden tijdens bouw nodig.
Betaalbaar?	Met maximale inzet subsidies is er nog een tekort van € 23,5 miljoen (uitgaande van P85). Niet betaalbaar zonder extra financiële middelen van derden en/of gemeente.

4.5 Beschouwing scenario B

Scenario B - Onderdoorgang Oonksweg + Bornerbroeksestraat gelijkvloers en optimaliseren	
Oonksweg	Variant 2 – Onderdoorgang (optimaal poldersysteem)
Bornerbroeksestraat	Variant 4 - Geen onderdoorgang, maar optimalisatie overweg
Veilig?	Meest veilige oplossing bij Oonksweg. Bij de meer risicovolle overweg Bornerbroeksestraat slechts een beperkte verbetering van de veiligheid.
Haalbaar?	Technisch haalbaar, maar wel aankoop gronden nodig bij Oonksweg.
Betaalbaar?	De subsidie van de provincie (€ 4,8 miljoen) komt grotendeels te vervallen. Met inzet van overige middelen is er nog een tekort van € 13,1 miljoen (uitgaande van P85). Niet betaalbaar zonder extra financiële middelen van derden en/of gemeente.

4.6 Beschouwing scenario C

Scenario C - Oonksweg gelijkvloers en optimaliseren + onderdoorgang Bornerbroeksestraat	
Oonksweg	Variant 4 - Geen onderdoorgang, maar optimalisatie overweg
Bornerbroeksestraat	Variant 2 – Onderdoorgang (traditionele uitvoering)
Veilig?	Meest veilige oplossing voor de meer risicovolle overweg Bornerbroeksestraat. Biedt een veilige route voor langzaam verkeer naar sport en school. Voor Oonksweg een acceptabele verbetering van de veiligheid.
Haalbaar?	Technisch haalbaar, maar wel tijdelijk gebruik grond derden bij Bornerbroeksestraat nodig.
Betaalbaar?	Door herschikking van NaNOV gelden (€ 17,0 miljoen), Ontwikkelagenda (€ 0,7 miljoen) en extra cofinanciering gemeente (€ 336.000) is dit scenario realistisch (overschot begroot van € 0,2 miljoen). Daarbij als kanttekening dat herschikking met genoemde subsidieverstrekkers nog geformaliseerd moet worden en de raad de cofinanciering van € 336.000 nog moet financieren.

4.7 Beschouwing scenario D

Scenario D – Beide overwegen gelijkvloers en optimaliseren	
Oonksweg	Variant 4 - Geen onderdoorgang, maar optimalisatie overweg
Bornerbroeksestraat	Variant 4 - Geen onderdoorgang, maar optimalisatie overweg
Veilig?	Voor Oonksweg een acceptabele verbetering van de veiligheid. Bij de meer risicovolle overweg Bornerbroeksestraat slechts een beperkte verbetering van de veiligheid.
Haalbaar?	Technisch haalbaar.
Betaalbaar?	Het tekort van dit scenario bedraagt € 5,4 miljoen. Door geen onderdoorgangen aan te leggen raken we subsidies grotendeels kwijt. Gesprekken met subsidieverstrekkers over dit scenario zijn nog niet gevoerd. Dit scenario vraagt mogelijk om extra financiële inzet van de gemeente Borne.

4.8 Verkeersbeschouwing

Scenario A is de meest veilige oplossing, maar is financieel niet haalbaar. Onderstaand een verkeersbeschouwing, waarin scenario's B en C met elkaar vergeleken worden.

Scenario B – Onderdoorgang Oonksweg + Bornerbroeksestraat gelijkvloers en optimaliseren	Scenario C – Onderdoorgang Bornerbroeksestraat + Oonksweg gelijkvloers en optimaliseren
Oonksweg als onderdeel van ringstructuur wordt veilige onderdoorgang voor alle modaliteiten	Veilige passage voor fiets en voetgangers van en naar school, zwembad en/of sport
Oonksweg minder noodzakelijk geworden na aanleg Vloedbeltverbinding (minder verkeer)	Noodzakelijk als onderdeel van de F35 en door woningbouw en uitbreiding sport meer verkeer
Dichtligtijden Bornerbroeksestraat blijven (20-25 min/uur)	Dichtligtijden Oonksweg blijven (10-15 min/uur)
Bij geoptimaliseerde overweg Bornerbroeksestraat slechts een beperkte verbetering van de veiligheid.	Bij geoptimaliseerde overweg Oonksweg acceptabele verbetering van de veiligheid
Indien alle overwegen in storing liggen kunnen alle modaliteiten gebruik maken van de onderdoorgang. Voetgangers en fietsers nabij het centrum moeten om lopen of fietsen naar Oonksweg of Amerikalaan	Indien alle overwegen in storing liggen kunnen voetgangers en fietsers gebruik maken van de onderdoorgang nabij centrum en moet auto en vracht uitwijken naar de Amerikalaan

4.9 De vier scenario's samengevat

Onderstaand de vier scenario's samengevat, waarbij ze zijn getoetst aan de ambitie voor een veilige, haalbare en betaalbare oplossing.

	Scenario	Kenmerken	Tekort o.b.v. P85 [mln]	Veilige doorkruising spoor?	Technisch maakbaar?	Financieel haalbaar?
A	Twee onderdoorgangen	Oonksweg - variant 2 optimaal poldersysteem Bornerbroeksestraat – variant 2 Traditionele onderdoorgang	- 23,5	++	Ja	Nee
B	Onderdoorgang Oonksweg, geen onderdoorgang Bornerbroeksestraat maar optimalisatie overweg	Oonksweg - variant 2 optimaal poldersysteem Bornerbroeksestraat – variant 4 Behoud en optimalisatie overweg	- 13,1	+ / -	Ja	Nee
C	Onderdoorgang Bornerbroeksestraat, geen onderdoorgang Oonksweg maar optimalisatie overweg	Oonksweg – variant 4 Behoud en optimalisatie overweg Bornerbroeksestraat – variant 2 Traditionele onderdoorgang	+ 0,2	+	Ja	Ja, (behoudens definitief akkoord subsidie-verstrekkers)
D	Geen onderdoorgang, wel optimalisatie beide overwegen	Beide overwegen – variant 4 Behoud en optimalisatie overweg	- 5,4	-	Ja	Risico tekort ligt bij gemeente

5 Samenvattende conclusie over de scenario's

Er is één scenario welke veilig, haalbaar en betaalbaar te weten scenario C. Scenario A is wel de veiligste oplossing maar niet betaalbaar, scenario B is wel de veiligste oplossing voor de Oonksweg maar geeft een beperkte veiligheidsverbetering voor de Bornerbroeksestraat. Scenario D geeft voor de Oonksweg wel een verbetering van de veiligheid maar voor de Bornerbroeksestraat een te beperkte verbetering.

De conclusie samengevat:

- **Scenario A** (twee onderdoorgangen) geeft de meest veilige oplossing, maar is financieel niet haalbaar.
- **Scenario B** (onderdoorgang Oonksweg) is een veilige oplossing voor Oonksweg en een beperkte verbetering van de veiligheid bij Bornerbroeksestraat. Is financieel niet haalbaar.
- **Scenario C** (onderdoorgang Bornerbroeksestraat) is een veilige oplossing voor fietsers en voetgangers op de Bornerbroeksestraat. Deze overweg is meer risicovol dan Oonksweg en heeft ook een hogere dichtligtijd (20-25 minuten per uur) dan Oonksweg. Dit scenario is financieel haalbaar, behoudens definitieve goedkeuring subsidieverstrekkers.
- **Scenario D** (geen onderdoorgang) geeft beperkte verbetering van de veiligheid. Voor de financiële haalbaarheid ligt het risico bij de gemeente.

Conclusie: Scenario C is het enige scenario dat voldoet aan de veilig, haalbaar en betaalbaar doelstelling.

Bijlage (tekeningen op groter formaat):

Varianten Oonksweg
- 25bij10755 – Variant 1 Haalbaarheidsontwerp Overdrachtsdossier
- 25bij10756 – Variant 1a Haalbaarheidsontwerp Overdrachtsdossier (optimalisatie)
- 25bij10757 – Variant 2 Optimaal poldersysteem
- 25bij10758 – Variant 3 Enkel snelverkeer, geen langzaam verkeer
- 25bij10759 – Variant 4 Geen onderdoorgang maar optimalisatie overweg

Varianten Bornerbroeksestaat
- 25bij10760 – Variant 1 Haalbaarheidsontwerp overdrachtsdossier
- 25bij10761 – Variant 2 Traditionele onderdoorgang in open ontgraving
- 25bij10762 – Variant 3 Smallere uitvoering fietspad (3,5 m i.p.v. 4,0 m) voetpad (1,20 m i.p.v. 2,0 m)
- 25bij10763 – Variant 4 Geen onderdoorgang maar optimalisatie overweg