

## Verkeersstudie N744 Zenderen – Toetsing aan doelstellingen en randvoorwaarden uit PlanMER

---

Onderwerp: Verkeersstudie verleggen N744 bij Zenderen – Toetsing aan doelstellingen en randvoorwaarden uit PlanMER  
Projectnummer: 51002680 (374928)  
Referentienummer: NL21-648800269-7236  
Datum: 13-10-2021

---

### PlanMER Vloedbeltverbinding

In 2020-2021 is het PlanMER Vloedbeltverbinding opgesteld. Doel van de Vloedbeltverbinding: regionale weg, 80 km/h, beperkt aantal kruispunten, aantrekkelijke veilige en snelle route, in toekomst goed aan te sluiten op knooppunt Azelo. In het PlanMER zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

- minder verkeer op A1/A35 (ambitie 5%);
- een robuuster wegennet;
- minder verkeer op N743 door Zenderen (ten minste 30%) en evenredige afname op N743 door Borne.

Een randvoorwaarde is dat de te nemen maatregelen niet leiden tot grote negatieve effecten voor de leefbaarheid en de afwikkeling van het verkeer in het achterliggende gebied.

### Studie omlegging N744

In de zomer van 2021 heeft Sweco op verzoek van en in opdracht van de gemeente Almelo, en los van het PlanMER, een korte studie uitgevoerd waarbij alleen een deel van de beoogde Vloedbeltverbinding wordt aangelegd. In feite gaat het om het aanleggen van de doortrekking van de Vloedbeltverbinding tussen N743 en N744 zonder de Vloedbeltverbinding zelf aan te leggen. Dit om te zien in hoeverre dit invloed zou hebben op de belasting van het Almelose wegennet. In een aan de gemeente Almelo gestuurde conceptnotitie zijn de aanpak en de resultaten verwoord, gevolgd door een aantal feitelijke bevindingen. Naar aanleiding van die notitie is de gemeenteraad van Almelo geïnformeerd.

### Nadere beschouwing en conclusie

Op verzoek van de provincie Overijssel zijn de resultaten van die korte studie nader beschouwd en geduid, voornamelijk in het licht van de doelstellingen van het project. In de bijlage staan de scores vermeld naast die van de PlanMER-alternatieven Bundeling A1/A35 en Bundeling Spoor.

In het kort levert dit de volgende inzichten op (zie ook de figuur op de volgende pagina):

- De variant leidt **niet** tot minder verkeer op de A1/A35.
- De variant heeft **geen** effect op de robuustheid van het wegennet.
- De variant heeft **zeer beperkt** effect (veel minder dan 30% reductie) op de hoeveelheid verkeer door Zenderen, **geen** effect op de hoeveelheid verkeer over de Rondweg Borne. Op het wegvak tussen de nieuwe aansluiting N744 nabij Twence en de bestaande T-aansluiting van de N744 in de kom Zenderen is een toename (11%) van verkeer. Op het wegvak vanaf deze aansluiting richting Borne is de afname beperkt tot ongeveer 12 %.

In de notitie over de omlegging van de N744 is verder beschreven dat de variant, ten opzichte van de referentiesituatie, leidt tot **meer** verkeer op de kruising N743/Nijreessingel, op de Nijreessingel en op de H. Roland Holstlaan.

Ook leidt de variant tot verdringing van verkeer van N-wegen naar de lokale wegen, onder andere de Bornsestraat/Weerselosestraat, Loodijk en Westerikweg in het gebied tussen Albergen/Tubbergen en Borne. Ook de Grote Bavenkelsweg in Almelo krijgt te maken met een toename van verkeer. Dit zijn smalle wegen, meestal zonder fietsvoorzieningen, met een sobere inrichting als erftoegangsweg, max. 60 km/u.



Deze verdringing is in strijd met het principe van Duurzaam Veilig<sup>1</sup> en geeft een vergroot risico op ongevallen met fietsers of landbouwverkeer op de lokale wegen.

De variant kent daarmee vooral nadelen en is geen alternatief voor de oplossingen uit het PlanMER.

### Verdere context

De door de gemeente Almelo aangedragen variant betekent de aanleg van een rondweg om Zenderen in de provinciale weg N744 Zenderen – Albergen, gelegen in de gemeenten Borne en Tubbergen. Op deze weg rijden in het referentiejaar 2030 ongeveer 8.500 motorvoertuigen, naar provinciale maatstaven is dit een weg met weinig verkeer.

Het aanleggen van een rondweg is daarvoor een relatief forse ingreep en schept mogelijk precedentes voor andere situaties. De geregistreerde verkeersongevallen op dit wegvak geven in ieder geval geen aanleiding voor aanleg van een rondweg.

Ook de Omgevingsvisie van de provincie Overijssel vermeldt uitdrukkelijk dat de aanleg van rondwegen alleen mogelijk is bij hoge uitzondering. Allereerst dient onderzocht te worden of andere maatregelen (beoordelingsvolgorde op basis van de Ladder van Verdaas) mogelijk zijn. Dit betekent eerst nagaan of in de bestaande situatie oplossingen mogelijk zijn.

Het knelpunt in de doorstroming in Zenderen - de aansluiting met de N743 en de VRI ten behoeve van de oversteek van scholieren - kan ook worden verbeterd door het kruispunt zelf aan te passen. De nulplusvariant uit het PlanMER biedt mogelijkheden voor de verdere uitwerking van een dussdanig kruispunt.

<sup>1</sup> Duurzaam Veilig in het kort: afwikkeling van doorgaand verkeer (langere afstanden) op de meest hoogwaardige wegen. Te nemen maatregelen dienen te bewerkstelligen dat verkeer minder routes kiest over lokale wegen in het buitengebied, wegen met gemengd verkeer (fietsers, landbouwverkeer en bestemmingsverkeer) in dezelfde verkeersruimte.

## Bijlage 1 Scores alternatieven Vloedbeltverbinding

Deze bijlage vat de scores samen van de in het PlanMER onderzochte alternatieven en die van de door Almelo aangegeven variant, hier 'Korte boog om Zenderen' genoemd.

Onderscheiden zijn de scores op

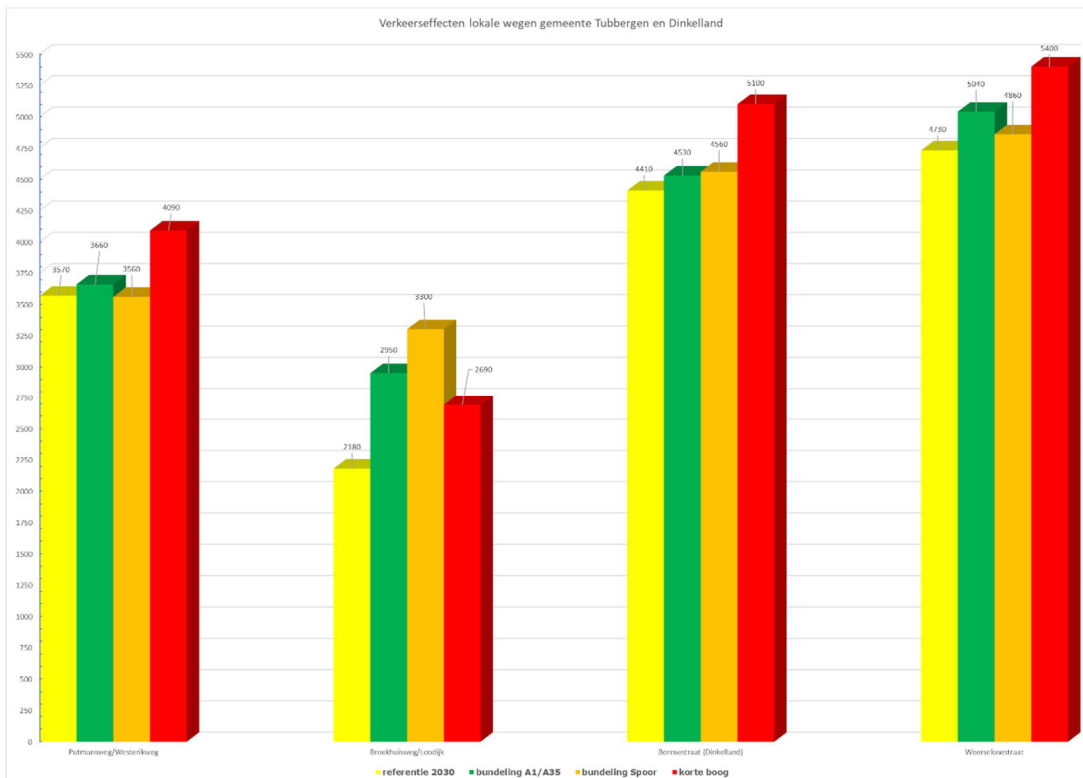
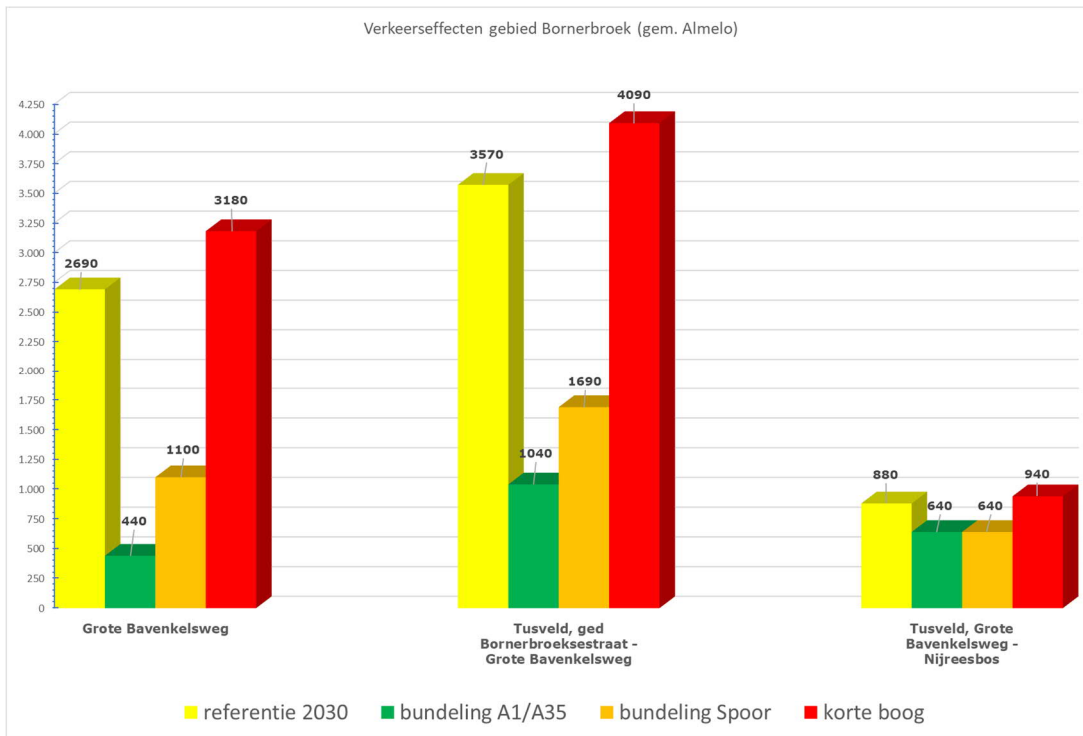
- doelstellingen;
- randvoorwaarden.

Doelstellingen	Bundeling A1/A35	Bundeling Spoor	Korte boog om Zenderen
Minder verkeer op A1/A35 (5%)	1,7% minder verkeer deel A1/A35. 3,2% minder verkeer deel Almelo Zuid – knppt Azelo	2,1% minder verkeer deel A1/A35 3,8% minder verkeer deel Almelo Zuid – knppt Azelo	Geen effect
Robuuster wegennet in de regio	Ja, tussen Twence en de Kluft is er bij calamiteiten een nieuwe route beschikbaar	Ja, tussen Twence en de Kluft is er bij calamiteiten een nieuwe route beschikbaar	Nee, er is geen uitbreiding.
Minder verkeer door Zenderen 30%	43% minder verkeer Almelosestraat 53% minder verkeer Zenderensestraat	90% minder verkeer Almelosestraat 88% minder verkeer Zenderensestraat	11% meer verkeer Almelosestraat 10% minder verkeer Zenderensestraat
Minder verkeer op Rondweg Borne 30%	44% minder verkeer Rondweg	19% minder verkeer Rondweg	1% minder verkeer Rondweg

Op de volgende pagina staan de scores voor de randvoorwaarden.

Randvoorwaarden	Bundeling A1/A35	Bundeling Spoor	Korte boog om Zenderen
Geen negatieve verkeerseffecten achterliggend gebied Albergen: Putmansweg Westerikweg Broekhuisweg Loodijk Bornsestraat (Dinkelland) Weerselosestraat (Borne)	2% meer verkeer 35% meer verkeer 3% meer verkeer 7% meer verkeer	0% meer verkeer 51% meer verkeer 3% meer verkeer 3% meer verkeer	15% meer verkeer 23% meer verkeer 16% meer verkeer 14% meer verkeer
Geen negatieve verkeerseffecten achterliggend gebied Bornerbroek	85% minder verkeer Grote Bavenkelsweg en Tusveld	59% minder verkeer Grote Bavenkelsweg en Tusveld	15% meer verkeer Grote Bavenkelsweg en Tusveld
Regionale weg 80 km/u, beperkt aantal kruispunten, veilig en snel	Vloeiende verbinding met 1 kruispunt	Boogstralen in wegvak nabij Borne voldoen niet aan de minimale normen voor een GOW 80 km/u	Vloeiende verbinding
In toekomst goed aan te sluiten op knooppunt Azelo	Ja, eenvoudig aan te sluiten, optimaal gebruik van wegen	Nee, kan alleen worden aangesloten via het tracé van de bundeling A1/A35 en betekent een nieuwe gebiedsdoorsnijding met extra tunnel	Ja, mits het tracé wordt gevolgd dat aansluit op het tracé van de Vloedbeltverbinding
Aspect kapitaalvernietiging bij doorgaan Vloedbeltverbinding (na aanleg korte boog)	n.v.t.	n.v.t.	Het hoofdkruispunt bij Twence moet opnieuw worden vormgegeven. Geschatte meerkosten 0,7 milj.

Op de volgende pagina staan de intensiteitseffecten.



## Verantwoording

Titel Verkeersstudie verleggen N744 bij  
Zenderen – Toetsing aan doelstellingen en  
randvoorwaarden uit PlanMER

Projectnummer 51002680 (374928)

Referentienummer NL21-648800269-7236.docx

Revisie Definitief

Datum 13-10-2021

Auteur Bert van Velzen

E-mailadres bert.vanvelzen@sweco.nl

Gecontroleerd door Robert Jan Jonker

Paraaf gecontroleerd 

Goedgekeurd door Robert Coffeng

Paraaf goedgekeurd 