

Vraag

Komen de problemen ten noorden van de Nijreessingel volledig ten laste van de gemeente Almelo?

Kun je niet beter investeren in de rijkswegen en een oproep doen aan het Rijk om dit spoedig uit te voeren?

Is de doorstroming op de Rechteren van Limpurgsingel nu al een probleem?

Is het noodzakelijk dat door aanleg van de Vloedbeltverbinding de gemeente Almelo de van Rechteren Limpurgsingel moet verbeteren?

Is realisatie nu zinvol in verband met de onzekerheid van de vervoersbehoefte in de toekomst? (agv corona meer thuiswerken, 100 of 130 op autosnelwegen)

Wat is het effect van de aansluiting op knooppunt Azelo?

Welk problemen wordt opgelost met de aanleg van een Vloedbeltverbinding?

Hoe groot is het probleem in Zenderen?

Kan het knelpunt en de files in Zenderen worden opgelost door het verleggen van de Albergerweg (N744) ten noorden om Zenderen heen?

Antwoord

Nee, de gemeente kan, zoals gebruikelijk, een aanvraag indienen voor subsidie in het kader van verbetering verkeersveiligheid en doorstroming.

De provincie en regio lobbyen voortdurend om het Rijk ertoe te bewegen te investeren in de regio: wegvak A1/A35, N35, N36 e.d. In het verkeersmodel is rekening gehouden met de verbreding van de A1 naar 2 x 3 rijstroken. Vooral door deze laatste maatregel wordt het knelpunt in "de flessehals", waar A1 en A35 samenlopen, alleen maar groter. Het Rijk erkent dat, maar geeft aan andere wegen in het Westen prioriteit. Rijk is wel akkoord met maatregelen op het onderliggend wegennet en heeft toegezegd dat de investering in de Vloedbeltverbinding, als regionale bijdrage meetelt in het pakket van maatregelen voor het verbeteren van de doorstroming tussen Almelo en Hengelo/Enschede. (m.a.w. als straks het project 100 miljoen kost dan is de reeds geïnvesteerde 50 milj de bijdrage van de regio)

Ja, de doorstroming staat op dit moment ook al onder druk. Als gevolg van de autonome groei zal dit nog erger worden. De Vloedbeltverbinding zorgt daarbij ook voor toename van verkeer. Zie antwoord verkeerseffecten Almelo.

Nee, de autonome groei maakt al dat deze weg onvoldoende capaciteit heeft. De gemeente kan, zoals gebruikelijk, een aanvraag indienen voor subsidie in het kader van verbetering verkeersveiligheid en doorstroming.

Ja. Uit de huidige verkeerstellingen blijkt dat de intensiteiten alweer het niveau hebben als voor de Corona. Wel zijn de spitsen minder hoog en zijn in de daluren meer vervoersbewegingen. Er is dus mogelijk een verschuiving in het motief van verplaatsing met de auto. Ook blijkt dat de 100 km/uur op de snelwegen er niet voor heeft gezorgd dat het onderliggende wegennet drukker is geworden. Mensen blijven liever op de snelweg rijden omdat het onderliggende wegennet meer weerstanden (kruispunten en lagere snelheidslimieten) heeft.

Zie rapport Plan MER, tabel 2.1 kolom Bac. Kort samengevat zijn de effecten: een extra afname 5 % (6500 mvt) op het wegvak A1/A35. extra toename 2% (gem. 600 mvt) op Van Rechteren Limpurg singel. Extra afname 21% (4400 mvt) op Nijreessingel. Minder afname 16% (2700mvt) op N743 tussen Zenderen en Borne. Extra toename van 12% (1000 mvt) op N744. Door een volledige aansluiting op knooppunt Azelo kan afslag Borne West in de toekomst mogelijk worden verwijderd. Dit maakt het mogelijk de samenloop van de A1 en A35 te ontvlechten. Op het moment dat er geen aansluiting op knooppunt Azelo kan de aansluiting Borne West niet aangepast worden en kan er geen ontvlechting plaats vinden.

De doorstroming en verkeersveiligheid op de A1/A35 wordt verbeterd. De verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming op onderliggend wegennet verbetert, in het bijzonder in de kom Zenderen en Borne waar nu ong. 15000 mvt dwars door Zenderen en over de rondweg in Borne rijden. Daarnaast zal de robuustheid van het onderliggende wegennet sterk verbeterd worden. PlanMER samenvatting pag. 6,7 en 8 en hfdstk 1, Inleiding pag 17 t/m 21. Hfdstk 2, Nut en noodzaak.

Dagelijks rijden meer dan 15.000 motorvoertuigen door Zenderen. Vooral gedurende spits staan lange wachtrijen in Zenderen voor de met verkeerslichten geregelde aansluiting van de N744, Albergerweg, en voor de rotonde Hertmerweg, deze terugslag is regelmatig tot aan de Prins Bernhardlaan in Borne. Hinder bestaat uit risico op ongevallen, geluidhinder, uitstoot schadelijke stoffen, slechte oversteekbaarheid (o.a. overstekende scholieren basisschool, sportvoorzieningen e.d).

Nee, het biedt iets verlichting in de hoeveelheid verkeer in Zenderen ten zuiden van het verkeerslicht en toename van verkeer ten noorden van het verkeerslicht, omdat het merendeel van het verkeer op de N744 de route naar Borne neemt en alsnog door Zenderen rijdt. Het is uit oogpunt van milieueffecten, verkeer en kosten dan veel beter om het kruispunt in Zenderen te verbeteren.

Vraag

Waarom is bundeling A1/A35 de voorkeursvariant van Provincie en gemeente Borne?

Wat zijn de verkeers toe- en afname in het gebied en wat is het verschil tussen 'Bundeling A1/A35' en 'Bundeling Spoor'?

Zijn er andere oplossingen voor het verkeersprobleem? Bv. door stimulering betere fietsroutes en gebruik openbaar vervoer?

Maakt de doortrekking van de N743 (Almelosestraat) naar de N744 (Albergseweg) onderdeel uit van 'Bundeling A1/A35' en 'Bundeling Spoor'?

Maakt de afwaardering van de N743 in de kom Zenderen en tussen Zenderen en Borne onderdeel uit van 'Bundeling A1/A35' en 'Bundeling Spoor'? Wat houdt deze afwaardering precies in? En waarom is dat nodig?

Is er in de studie rekening gehouden met een knip in de rondweg Borne?

Wat is het lengte verschil tussen het tracé 'Bundeling A1/A35' en tracé 'Bundeling Spoor'? Kan bij de 'Bundeling A1/A35' geen gebruik worden gemaakt van de Bornerbroeksestraat?

De Vloedbeltverbinding zal het spoor kruisen met een tunnel. Waar komt deze tunnel te liggen in het geval van 'Bundeling A1/A35' en 'Bundeling Spoor'?

Waarom is het niet mogelijk om bij de spoorvariant de recreatieve verbindingen te houden?

Antwoord

Zie rapportage: Bundeling A1/A35 laat het gebied, de wegen en waarden (recreatieve verbindingen, natuur, landschap, en oude hoeven) tussen A1/A35 en de huidige N743 onaangetast en heeft de minst negatieve milieueffecten op het plangebied. Daarnaast is het in de toekomst mogelijk om knooppunt Azelo aan te sluiten op deze weg. De spoorvariant kan niet eenvoudig worden aangesloten op knooppunt Azelo, doorkruist waardevol landschap en is daarnaast veel duurder. Ondanks dat de spoorvariant een grotere verkeersreductie oplevert in Zenderen (niet op de rondweg Borne) hebben de provincie en de gemeente Borne de voorkeur voor aanleg van het alternatief Bundeling A1/A35. Zie ook vraag over landschap

Zie rapport Plan MER blz 28, kolom BAb1 en kolom BSb1 versimpeld weergegeven op kaartje, bijlage 1 en 2

Ja, maar die maatregelen hebben een zo'n klein effect op de automobilititeit dat ze niet helpen om de doelstelling te halen.

Ja

Ja, de N743 in de bebouwde kom van Zenderen wordt 30 km/uur en de weg buiten de bebouwde kom Zenderen, tussen Zenderen en Borne wordt max 60 km/u. Deze afwaardering dient te stimuleren dat het verkeer gebruik maakt van de Vloedbeltverbinding.

Nee, in het verkeersmodel is geen rekening gehouden met een Knip in de rondweg. Indien de keuze voor het alternatief vastgesteld is, zal een nader verkeersonderzoek moeten uitwijzen in hoeverre de rondweg nog een functie moet vervullen in het wegennetwerk. Dan is ook duidelijk of een knip mogelijk is en welke verkeerstoename in de wijken rondom de rondweg ontstaan bij een harde of zachtere knip.

Er is geen substantieel verschil in weglengte tussen beide alternatieven.

Het verleggen van bundeling A1/A35 is dan gelijk aan het alternatief 'Bundeling Bornerbroeksestraat'. Dit alternatief is niet gekozen, omdat er dan een nieuwe weg naast de Bornerbroeksestraat moet worden aangelegd. Hierdoor moeten meerdere woningen gesloopt worden. Daarnaast vormt de nieuwe weg een barrière of zorgt voor grote omrijafstanden in de oost-west relatie. In de variant 'Bundeling A1/A35' zal de Bornerbroeksestraat afgewaardeerd worden naar 60 km/uur en zal deze de parallelweg voor lokaal verkeer worden. Er is dus geen nieuwe parallelweg nodig zoals bij de 'Bundeling Spoor'.

'Bundeling A1/A35' in directe nabijheid van Het Vlier. 'Bundeling Spoor', net ten noorden van industrieterrein Molenkamp te Borne.

Uitgangspunt is dat de nieuwe verbinding een weg moet worden met een goede kwaliteit doorstroming (max. 80 km/u, beperkt aantal kruispunten) en een hoge mate van verkeersveiligheid, laag ongevalsrisico (geen overstekend fietsverkeer of veel kruispunten). Indien de overwegen over het spoor intact moeten blijven, dan komt de spoor variant op grotere afstand te liggen (meer aantasting van het landschap) maar kun je de weg nog niet oversteken. Dat zou opgelost kunnen worden met landbouwtunnels onder de weg en dan ook tunnels onder het spoor door. Dat wordt zeer kostbaar en is daarom niet opgenomen.

Vraag

Wat is het onderscheid in aantasting landschap?

Antwoord

De landschapsarchitecten van het ingenieursbureau, de gemeente Borne, Almelo en provincie hebben dit beoordeeld en aangegeven dat De Zenderse Esch een landschappelijk en historisch hoge waarde heeft. De spoorvariant doorsnijdt deze es en het kleinschalige hoevenlandschap van het landgoed Twickel en loopt op korte afstand van woningen (minder dan 150 m). Het alternatief bundeling A1/A35 doorsnijdt geen es en ligt alleen tussen Braamhaarstraat en spoor over landbouwgrond (agrarische bestemming) en kruist daarbij de Kleine Doorbraak. Woningen liggen op grote afstand (meer dan 150 m) van dit tracé. met uitzondering van twee woningen nabij knooppunt Azelo. Het fietspad langs de Kleine Doorbraak zal 200 meter verlegd worden en er komt een fietspad over de tunnelbak welke ook voor de F35 aangelegd gaat worden.

Wat is het onderscheid op basis van toekomstvastheid?

In de spoorvariant is een aansluiting op kruispunt Azelo niet mogelijk. (Is alleen mogelijk door aanleg nieuwe tunnel en weg via hetzelfde tracé van de 'Bundeling A1/A35' naar de knoop Azelo)

Wat is de status van de PlanMER?

Het rapport PlanMER is vastgesteld door de provincie en de gemeenten Almelo en Borne. Borne en Provincie hebben 'Bundeling A1/A35' als voorkeuralternatief benoemd. In Almelo vindt besluitvorming plaats in oktober. De PlanMER is de basis voor de te volgen ruimtelijke procedures (het aanpassen van de bestemmingsplannen) door beide gemeenten. De PlanMER zal als onderdeel van het bestemmingsplan meegenomen worden.

Is het rapport voldoende onafhankelijk?

Ja, bij het starten van dit project is besloten dat de provincie Overijssel onafhankelijk opdrachtgever is voor het opstellen van de PlanMer en is een extern bureau gevraagd het rapport op te stellen, inclusief beoordelingen en waarderingen. Deze beoordelingen en waarderingen zijn in overleg met de deskundigen van de provincie, gemeenten en andere bureau's (Ecogroen) vastgesteld.

Wat is de nieuwe weglengte en het deel in Almelo?

ong. 630 m ligt in de gemeente Almelo. De nieuwe verbinding is totaal ong. 6,5 km (incl verbinding N744 - N743).

Wanneer zijn de doelstellingen geformuleerd?

De doelstellingen zijn geformuleerd na vaststelling van de NRD, e.e.a. op advies van de commissie MER. Deze commissie MER heeft verzocht om onder andere de doelstellingen t.a.v. verkeer kwantitatief te maken

Kun je de spoorvariant optimaliseren, zodat deze totaal gezien beter scoort dan de bundeling A1/A35?

Nee, de ligging is reeds zo optimaal mogelijk gekozen. Waarbij door landschapsdeskundigen en verkeersexperts is gekeken waar de weg het minste impact heeft op de omgeving.

Waarom geen nieuwe weg om de zuidoostkant van Zenderen?

Met een rondweg aan de zuidoostkant van Zenderen voldoe je gedeeltelijk aan de doelstelling minder verkeer door Zenderen waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid verbeterd. Verkeer vanuit Albergen blijft hier dan nog wel door Zenderen rijden. Daarnaast doorkruis je dan hoogwaardig landschap waaronder de kloosters in Zenderen. Ook blijft er dan doorgaand verkeer door Borne rijden waardoor daar de barrière nog steeds aanwezig is.

Wat is het onderscheid in kosten?

De 'Bundeling A1/A35' is begroot op ong. 50 milj. De spoorvariant is begroot op ong. 64 milj. Oorzaak van deze hogere kosten is de langere en gebogen tunnel en extra geluidsmaatregelen nabij woningen. De tunnel in het tracé 'Bundeling Spoor' kan de reeds geplande tunnel in de bebouwde kom van Borne niet vervangen.

Welke effect heeft in de spoorvariant de korte verbinding naar Borne en is die nodig?

De spoorvariant komt in directe nabijheid van de N743 te liggen, net ten noorden van Borne. Als je deze verbinding niet realiseert moet verkeer uit Bornsche Maten en centrum Borne nog steeds door Zenderen rijden of door de kern van Borne. Dat is niet logisch en ongewenst. Het voordeel van de 'Bundeling Spoor', minder verkeer door Zenderen, vervalt dan.

Vraag

Wat zijn de negatieve en positieve effecten voor Almelo?

Waarom kun je niet lokale wegen aansluiten op de spoorvariant?

Welke kaders hebt u gebruikt en hoe hebt u die gewogen?

Kan het verkeersprobleem worden opgelost door te investeren in het verbeteren van de N36?

Antwoord

In Almelo vindt een kleine verschuiving plaats in de routekeuze naar het centrum van Almelo. De Henriette Roland Holstlaan, Nijreessingel (- 2000 mvt) wordt gemeden en men kiest voor een route via Hofstraat (+ 400 mvt) en Berkelstraat (+ 700 mvt) naar de van Rechteren Limpurgsingel en de Vloedbeltverbinding. In Tusveld daalt de hoeveelheid verkeer het meest drastisch op de route Grote Bavinkelstraat -Bornsestraat(- 2300 mvt/bundeling A1/A35- 1600 mvt bundeling spoor). In Bornerbroek zijn de verschuivingen minimaal, evenals aan de oostzijde van Almelo op de N349.

Uitgangspunt is dat het een weg moet worden met een goede kwaliteit doorstroming (80 km/u, beperkt aantal kruispunten) en hoge mate van verkeersveiligheid, met andere woorden een laag ongevalsrisico (geen overstekend fietsverkeer, aansluitingen erven, doorsteken naar percelen of veel kruispunten).

De weg ligt zo dicht mogelijk tegen het spoor om woningen, religieuze erfgoederen, en landschappelijke waarden te ontzien. Het helpt niet om aan de spoorzijde een parallelweg te hebben. Een nieuwe 60 km-weg is geen alternatief, want zo'n weg zal nooit de doelstelling halen, omdat oude routes het kortst zijn.

zie PlanMer, een en ander conform de verplicht te onderzoeken effecten bij een MER. De beoordeling heeft plaatsgevonden door deskundigen, bureau's. De uiteindelijke keuze is aan de bestuurders. Het rapport geeft voldoende informatie over de effecten wanneer bestuurders een variant kiezen.

Dit is buiten de scope van de studie. De verwachting is dat dit niet helpt om de verkeersdruik in Zenderen te verminderen. Er is nagenoeg geen verkeer dat vanaf N36, afslag Vriezenveen, de route via Zenderen en Borne kiest over de N743.