

Raadsvoorstel

Raadsvergadering
4 november 2025

Agendapunt
XXX

Nummer
25int04846

Onderwerp
Spoorkruisingen Oonksweg en Bornerbroeksestraat

Aan de gemeenteraad.

Samenvatting voorstel

Gemeente Borne en ProRail werken aan de voorbereidingen voor de bouw van veilige, haalbare en betaalbare spoorkruisingen in de Oonksweg en Bornerbroeksestraat. Na uitvoerig onderzoek is gebleken dat de kosten van de twee onderdoorgangen veel hoger uitvallen dan het beschikbare budget. Uw raad is daarover in de vergadering van 28 januari 2025 geïnformeerd. Samen met ProRail en Movares is de afgelopen periode onderzocht wat veilige, haalbare en betaalbare alternatieven zijn. Uw raad wordt gevraagd in te stemmen met de verdere uitwerking van scenario C, waarbij een spooronderdoorgang voor fietsers en voetgangers in de Bornerbroeksestraat wordt gerealiseerd en waarbij de spooroverweg Oonksweg gelijkvloers blijft, maar wel veiliger en toekomstbestendig wordt gemaakt door aanleg van een vrijliggend fietspad.

1 Inleiding

De afgelopen maanden zijn verschillende varianten uitgewerkt. Deze zijn beschreven in bijgevoegd raadsmemo (documentnr. 25int04968). Op 21 mei 2021 heeft de gemeenteraad ingestemd met de aanpassing van de Totaalvisie infrastructuur Borne. In de herziening van de Totaalvisie is voorzien in de aanleg van twee spooronderdoorgangen, te weten in de Oonksweg en de Bornerbroeksestraat. Na uitvoerig onderzoek is gebleken dat de kosten voor realisatie van de onderdoorgangen veel hoger uitvallen dan het beschikbare budget. Uw raad is hierover op 28 januari 2025 geïnformeerd.

Onderzoek naar mogelijke varianten

Samen met ProRail is de afgelopen periode voor beide locaties onderzocht wat veilige, haalbare en betaalbare alternatieven zijn voor de spoorveiligheid in Borne:

- Uit het onderzoek is voor Oonksweg gebleken dat een goedkopere aanleg mogelijk is door de onderdoorgang uit te voeren in een polderconstructie. Deze variant biedt de mogelijkheid om de onderdoorgang in een meer rechte lijn uit te voeren. De uitvoering is minder complex en groene taluds zorgen voor een goede ruimtelijke kwaliteit. Verwerving van aanliggende gronden is nodig om dit te kunnen realiseren en tijdens uitvoering zijn maatregelen nodig om aanliggende bedrijven bereikbaar

te houden. De kosten voor deze variant bedragen € 34,0 miljoen en liggen daarmee boven het beschikbare krediet van € 22,1 miljoen.

- Uit het onderzoek voor Bornerbroeksestraat is gebleken dat een goedkopere onderdoorgang mogelijk is door deze zoveel mogelijk in een open ontgraving uit te voeren. Het is daarbij wel noodzakelijk om tijdelijk gebruik te maken van de voortuinen van enkele woningen. Dit vraagt om maatwerk en goede afstemming met de bewoners. De kosten voor deze variant bedragen € 19,3 miljoen en liggen daarmee boven het beschikbare budget van € 6,0 miljoen.
- Voor beide overwegen geldt dat het verbeteren van de veiligheid gewenst is, ook als de financiële middelen voor een onderdoorgang ontoereikend zijn. Als spooroverweg Oonksweg gelijkvloers zou blijven kan deze veiliger en toekomstbestendig worden gemaakt door aanleg van een vrijliggend fietspad in combinatie met herinrichting van de Oonksweg. Als spooroverweg Bornerbroeksestraat gelijkvloers zou blijven kan de veiligheid slechts beperkt worden verbeterd door het spoor haakser te kruisen en te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.

Uitwerking in vier scenario's

Na uitwerking van de varianten zijn deze uitgewerkt tot een vier scenario's:

	Scenario	Kenmerken	Saldo o.b.v. P85 [mln €]
A	Twee onderdoorgangen	Oonksweg – variant 2 Optimaal poldersysteem Bornerbroeksestraat – variant 2 Traditionele onderdoorgang	- 23,9
B	Onderdoorgang Oonksweg Bornerbroeksestraat blijft gelijkvloers	Oonksweg – variant 2 Optimaal poldersysteem Bornerbroeksestraat – variant 4 Geen onderdoorgang maar wel optimalisatie	- 13,1
C	Onderdoorgang Bornerbroeksestraat Oonksweg blijft gelijkvloers	Oonksweg – variant 4 Geen onderdoorgang, wel optimalisatie door vrijliggend fietspad Bornerbroeksestraat – variant 2 Traditionele onderdoorgang	+ 0,2
D	Geen onderdoorgang, beide overwegen blijven gelijkvloers	Beide overwegen – variant 4 Behoud en optimalisatie overweg	- 5,4

Herschikken van beschikbare kredieten

In de scenario's is rekening gehouden met het herschikken van de beschikbare kredieten daar waar dat mogelijk is:

- Voor scenario B geldt dat niet geschoven kan worden met subsidie van de provincie Overijssel van € 4,8 mln. Deze subsidie is bedoeld om in te zetten voor de F35 en kan niet worden ingezet voor de Oonksweg.
- Voor scenario C geldt dat de subsidies van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (NaNOV - niet doorgaan Noord Oostelijke goederen Verbinding) van € 17,0 miljoen en de Ontwikkelagenda van € 0,7 miljoen wel mogen ook ingezet worden voor de onderdoorgang Bornerbroeksestraat en het veiliger maken van overweg Oonksweg. De mogelijkheden voor de herschikking van NaNOV gelden zijn ambtelijk besproken met het ministerie en met ProRail, die het ministerie hierin positief heeft adviseert. Na raadsbesluit zal het formele verzoek tot herschikking moeten worden ingediend. Over de inzet van middelen van de Ontwikkelagenda vind nog afstemming plaats met de provincie Overijssel. In geval van scenario C wordt vanuit de

gemeente een extra cofinanciering gevraagd van €336.000,-. Scenario C lijkt daarmee financieel haalbaar.

- Voor scenario D geldt dat het financiële risico vooralsnog bij de gemeente ligt. Als er geen onderdoorgangen komen, maar wel verbeteringen worden doorgevoerd zullen gesprekken met subsidieverstrekkers worden gevoerd welke bijdragen zij daarvoor willen toekennen.

Geen zicht op extra financiële middelen

Voor zowel scenario's A en B geldt dat er sprake is van een groot financieel tekort. Er is ambtelijk gesproken met provincie Overijssel en ministerie Infrastructuur & Waterstaat over de mogelijkheden voor extra subsidies. Ook is hierover ambtelijk en bestuurlijk gesproken met ProRail. Uit de gesprekken is gebleken dat er op dit moment geen zicht is op het verkrijgen van substantieel extra financiële middelen. Voor de gemeente Borne lijkt dit financiële tekort niet overbrugbaar.

Conclusie over de vier scenario's

De vier scenario's zijn getoetst aan de doelstellingen veilig, haalbaar en betaalbaar:

- Scenario A (twee onderdoorgangen) geeft de meest veilige oplossing, is technisch wel, maar financieel niet haalbaar.
- Scenario B (onderdoorgang Oonksweg, geen onderdoorgang Bornerbroeksestraat, maar wel optimaliseren) is een veilige oplossing voor de Oonksweg, maar geeft slechts een beperkte verbetering van de veiligheid voor Bornerbroeksestraat. Dit scenario is financieel niet haalbaar.
- Scenario C (onderdoorgang Bornerbroeksestraat, geen onderdoorgang Oonksweg maar wel optimaliseren door vrijliggend fietspad) is een veilige oplossing voor fietsers en voetgangers op de Bornerbroeksestraat. De Oonksweg wordt veiliger en toekomstbestendig door aanleg van een vrijliggend fietspad. Dit scenario is zowel technisch als financieel haalbaar
- Scenario D (geen onderdoorgangen, maar wel optimalisatie van beide overwegen) maakt Oonksweg wel veiliger en toekomstbestendig, maar de verbetering van de veiligheid bij Bornerbroeksestraat, die juist meer risicovol is, is slechts beperkt. Dit scenario is technisch haalbaar, het financiële risico van het tekort ligt vooralsnog bij de gemeente.

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

2 Beoogd resultaat

Met de keuze voor scenario C, waarin de Bornerbroeksestraat een onderdoorgang krijgt voor fietsers en voetgangers, en waarin Oonksweg geen onderdoorgang krijgt, maar veiliger en toekomstbestendig wordt gemaakt door aanleg van een vrijliggend fietspad wordt een veilige, haalbare en betaalbare oplossing voor de spoorveiligheid gerealiseerd.

3 Argumenten

1.1 Met dit voorstel kiezen we voor een veilige, haalbare en betaalbare oplossing

Door te kiezen voor scenario C kiezen we voor een oplossing die haalbaar is. Het is daarmee mogelijk om in ieder geval één onderdoorgang te realiseren en wel in de Bornerbroeksestraat. Het maken van twee onderdoorgangen, dus zowel Bornerbroeksestraat als Oonksweg, is vanuit veiligheid en doorstroming weliswaar het meest wenselijk, maar is financieel niet haalbaar gebleken. Als de gemeente in blijft zetten op twee onderdoorgangen wordt het risico gelopen dat er helemaal geen onderdoorgang komt.

1.2 In het centrum hebben we een veilige fietsroute onder het spoor door die als drager voor de fietsinfrastructuur in Borne zal gelden.

De overweg Bornerbroeksestraat heeft qua veiligheid meer prioriteit dan de overweg Oonksweg. Deze overweg is meer risicovol dan de overweg Oonksweg. Het is een relatief lange oversteek doordat het spoor schuin kruist en door bocht in het spoor is er sprake van behoorlijke verkanting.

1.3 Overweg met langste dichtligtijden ongelijkvloers maken

De dichtligtijd (dat wil zeggen de tijd dat de spoorbomen gesloten zijn) is voor overweg Bornerbroeksestraat tussen de 20 en 25 minuten per uur en voor de Oonksweg tussen de 10 en 15 minuten per uur. Juist door de lange dichtligtijden hebben mensen eerder de neiging om het rode licht en de slagbomen te negeren. Met de aanleg van spooronderdoorgang Bornerbroeksestraat realiseren we een veilige fietsroute van en naar school en sport.

1.4 Oplossing voor fietsers en voetgangers bij stremmingen op het spoor

In geval van calamiteiten op de overwegen kunnen fietsers en voetgangers hier het spoor veilig kruisen. Voorkomen wordt dat onveilige situaties ontstaan door fietsers en voetgangers die door de gesloten slagbomen het spoor kruisen.

1.5 De Oonksweg wordt veiliger en toekomstbestendig

Door aanleg van een vrijliggend fietspad, inclusief de overweg en aansluiting op de Prins Bernhardlaan, verbetert de veiligheid. Risico's op conflicten tussen auto- en fietsverkeer worden hierdoor verkleind.

1.6 Verkeersintensiteit op de Oonksweg wordt lager

Door aanleg van de Vloedbeltverbinding zal de verkeersintensiteit op de Oonksweg lager worden. Ook liggen de dichtligtijden zoals aangegeven lager dan voor Bornerbroeksestraat. Dat maakt het minder noodzakelijk een onderdoorgang te realiseren.

1.7 Zorgvuldige afstemming met de direct betrokken bewoners

Scenario C vraagt om een zorgvuldige afstemming met de direct betrokken bewoners. Hiervoor is een aparte communicatielijn gemaakt. Op 1 oktober direct na het collegebesluit zal met de direct betrokken bewoners gesproken worden over de keuze en de impact van de keuze. Op 8 oktober zijn de overige belanghebbenden uitgenodigd om meegenomen te worden in de keuze. Het gehele proces met de raad tot aan besluitvorming op 4 november wordt gecommuniceerd.

2.1 Herschikking kredieten is realistisch

Met het Ministerie Infrastructuur & Waterstaat is ambtelijk overleg gevoerd over herschikking van de NaNOV subsidie. ProRail heeft het ministerie hierover ook positief geadviseerd. De NaNOV middelen zijn ook bedoeld om overwegen veiliger te maken. Dat geldt ook voor de subsidie vanuit de Ontwikkelagenda. Herschikken van deze middelen van Oonksweg naar Bornerbroeksestraat is daarmee realistisch.

2.2 Extra benodigde cofinanciering is nodig voor verkrijgen extra subsidie provincie Overijssel

De provincie Overijssel heeft voor de onderdoorgang Bornerbroeksestraat een extra subsidie verstrekt van €1.344.000. Voor het verkrijgen van deze subsidie is een gemeentelijke cofinanciering nodig van €336.000. Met het beschikbaar stellen van dit bedrag wordt aan deze subsidie eis voldaan.

4 Kanttekeningen

1.1 Aanleg van twee onderdoorgangen is het meest veilig

Aanleg van een onderdoorgang in zowel Bornebroeksestraat als Oonksweg is de meest veilige oplossing. Met de keuze voor scenario C wordt de ambitie voor meest veilige oplossing los gelaten.

1.2 Geen ongehinderde ringstructuur

Met de onderdoorgang Oonksweg zou een ongehinderde ringstructuur rondom Borne worden gerealiseerd. Dit zou de doorstroming van en naar de Molenkamp verbeteren. Met de keuze voor scenario C wordt deze ambitie los gelaten.

1.3 Impact op aanliggende woningen Bornebroeksestraat tijdens de bouwfase

De beschikbare ruimte om de onderdoorgang Bornebroeksestraat te bouwen is beperkt. Voor de bouw van de onderdoorgang en de hellingbanen kan het zijn dat tijdelijk moet worden gemaakt van voortuinen van bewoners. Dit kan nodig zijn voor bouw van de onderdoorgang, het (tijdelijk) omleggen van huisaansluitingen en/of het bereikbaar houden van de woning voor bewoners en hulpdiensten. Dit vraagt om goede afspraken met de bewoners onder meer over compensatie en herinrichting.

1.4 Aanleg Bornebroeksestraat leidt tot verandering in verkeerstromen

Na aanleg van onderdoorgang Bornebroeksestraat kan gemotoriseerd verkeer daar niet meer het spoor kruisen. Dat leidt ertoe dat verkeerstromen anders gaan worden. Dit wordt nader uitgewerkt in een verkeersplan en leidt mogelijk tot het treffen van maatregelen.

1.5 Afwijking eerder genomen besluit

Instemmen met scenario C betekent dat wordt afgeweken van het eerder door de gemeenteraad op 25 mei 2021 genomen besluit om de Oonksweg te ondertunnelen.

2.1 Herschikking NaNOV gelden en Ontwikkelagenda moet nog formeel bekrachtigd worden

Zowel het ministerie Infrastructuur & Waterstaat als ProRail hebben ambtelijk positief geadviseerd over de herschikking. Dit moet echter nog wel geformaliseerd worden. Dat kan pas nadat de raad heeft besloten voor scenario C te kiezen. Over de inzet van middelen van de Ontwikkelagenda vind nog afstemming plaats met de provincie Overijssel.

2.2 Reeds verworven percelen

In het kader van de spooronderdoorgangen zijn aan de Oonksweg/Industriestraat en Hanzestraat reeds twee percelen aangekocht. Het perceel Hanzestraat zal overeenkomstig koopcontract gesloopt worden, voor het perceel aan de Oonksweg/Industriestraat is nog niet bekend wat ermee te doen. Voor beide percelen bekijken we wat de strategie wordt. De financiële consequenties volgen later.

5 Kosten, baten en dekking

Voorgesteld wordt om de extra benodigde cofinanciering beschikbaar te stellen door het krediet 'Bornebroeksestraat fietsonderdoorgang' te verhogen met € 336.000. De structurele kapitaallasten van € 12.500 worden gedekt door de afschrijftermijn van de reconstructie Oonksweg conform IBOR ter verlengen naar 60 jaar.

6 Vervolg na besluitvorming

Na besluitvorming zal aan het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en de Ontwikkelagenda het formele verzoek worden gedaan in te stemmen met herschikking van de subsidiebedragen. Dit is ambtelijk reeds besproken met ministerie en ProRail en zij hebben ook positief geadviseerd over scenario C. Na

