

Vloedbeltverbinding

Ontwerpnotitie

Sweco Nederland B.V.
Onderwerp

Projectnummer

Klant

Versie

Datum

Auteur

Handelsregister 30129769

Vloedbeltverbinding -
ontwerp

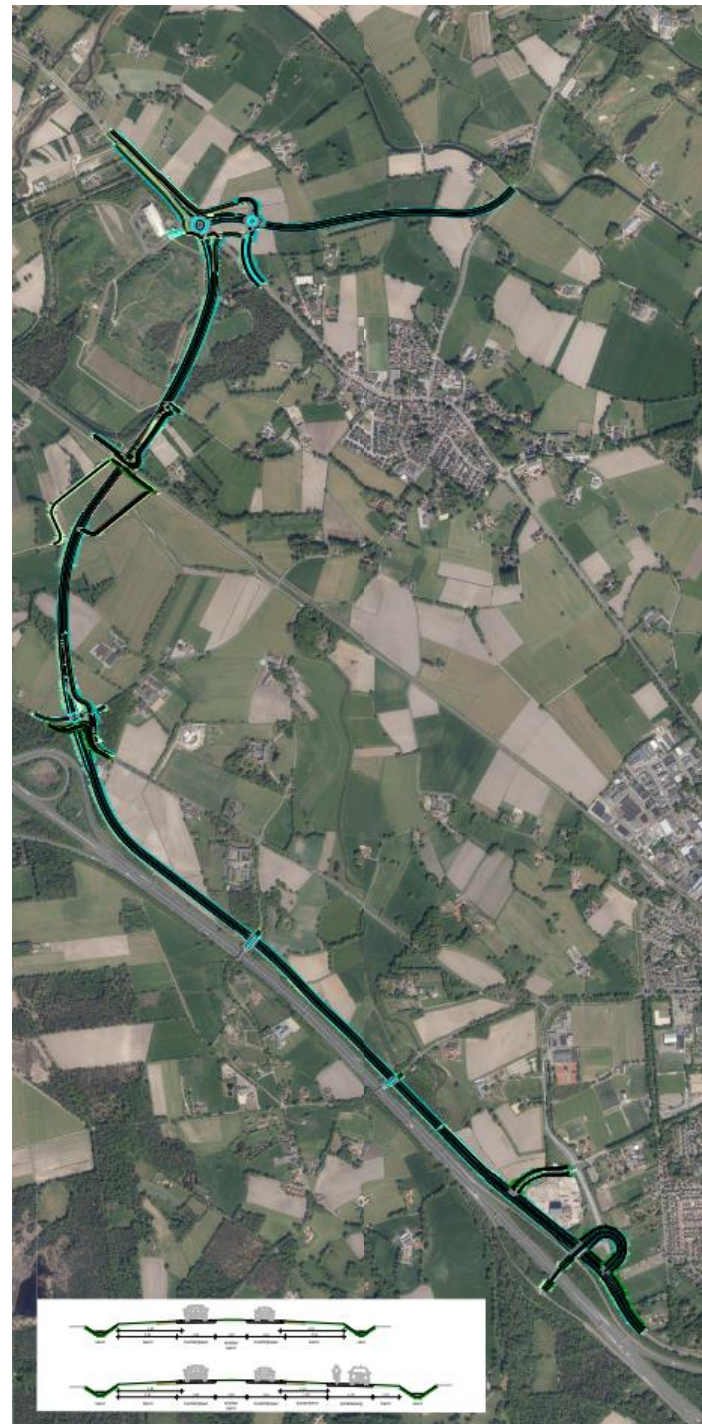
51008093

Provincie Overijssel

1

30-06-2022

Henk Bolding / Bert van
Velzen



Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3		
2	Richtlijnen en handboeken	3		
3	Uitgangspunten.....	4		
3.1	Algemeen	4		
3.1.1	Wegvak afslag Borne-West tot aansluiting Azelosestraat	5		
3.1.2	Wegvak aansluiting Azelosestraat tot rotonde Bornerbroeksestraat/Braamhaarsstraat	5		
3.1.3	Wegvak rotonde Bornerbroeksestraat/Braamhaarsstraat tot rotonde nabij Twence.....	5		
3.1.4	Wegvak vanaf rotonde nabij Twence tot brug over de Bornse beek (N744)	5		
3.1.5	Het “verlaten” deel van de N744 (Albergerweg)	5		
3.2	Alignement.....	6		
3.3	Dwarsprofiel.....	6		
3.3.1	Hoofdrijbaan 2 x 1 (aansluiting Azelosestraat – rotonde nabij Twence)	6		
3.3.2	Hoofdrijbaan 1 x 2 (N744, korte boog)	7		
3.3.3	Parallelweg (wegvak rotonde Braamhaarsstraat – rotonde nabij Twence)	7		
3.3.4	Fietspaden (nieuw aan te leggen nabij de rotondes en de spoorkruising)	7		
3.3.5	F35, snelle fietsverbinding tussen Borne en Almelo.....	8		
3.4	Bermen, taluds en watergangen/bermsloten	8		
3.5	Markering, bebording en openbare verlichting.....	8		
3.6	Rotondes	9		
3.7	Onderdoorgangen/tunnels	11		
3.7.1	Spoor	11		
3.7.2	Fietstunnels	11		
3.8	Viaducten en bruggen	11		
3.9	Duikers/bruggen (natte verbinding)	12		
3.10	Faunavoorzieningen	12		
4	Flankerende maatregelen (maken geen deel uit van de planologische procedure)	13		
4.1	Wegvak Drienemansweg tot rotonde nabij Twence (hoofdrijbaan)	13		
4.2	Wegvak Drienemansweg tot rotonde nabij Twence (parallelwegen)	13		
4.3	Wegvak Bornerbroeksestraat tussen Hosbekkeweg en rotonde Bornerbroeksestraat/Braamhaarsstraat	13		
4.4	Wegvak N743 vanaf rotonde nabij Twence door de bebouwde kom Zenderen tot aan de komgrens Borne	13		

1 Inleiding

In deze notitie wordt in grove lijnen bij de Uitgangspunten (Hoofdstuk 3) beschreven hoe de weg wordt vormgegeven. Voor de maatvoering is gebruik gemaakt van de landelijke en provinciale richtlijnen en handboeken (Hoofdstuk 2).

Deze ontwerpnotitie beschrijft niet elk detail. Het gaat vooral om het bepalen van de noodzakelijke ruimte voor de nieuwe weg met kruispunten en het geven van inzicht hoe de weg en kruispunten worden vormgegeven. De landschappelijke inpassing van de weg en maatregelen voor flora en fauna zullen plaatselijk ruimte vergen. Dit wordt nader uitgewerkt in het landschapsplan en opgenomen in het (ontwerp-)Provinciaal inpassingsplan (PIP).

2 Richtlijnen en handboeken

Op basis van onderstaande richtlijnen en handboeken is en wordt de nieuwe weg en de daarin liggende kruispunten vormgegeven:

Richtlijnen en publicaties van het kennisplatform CROW (voorheen Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek)

- Handboek wegontwerp Basiskkenmerken
- Handboek wegontwerp Gebiedsontsluitingswegen
- Handboek wegontwerp Erftoegangswegen
- Basiskkenmerken kruispunten en rotondes
- Eenheid in rotondes

De volgende provinciale documenten.

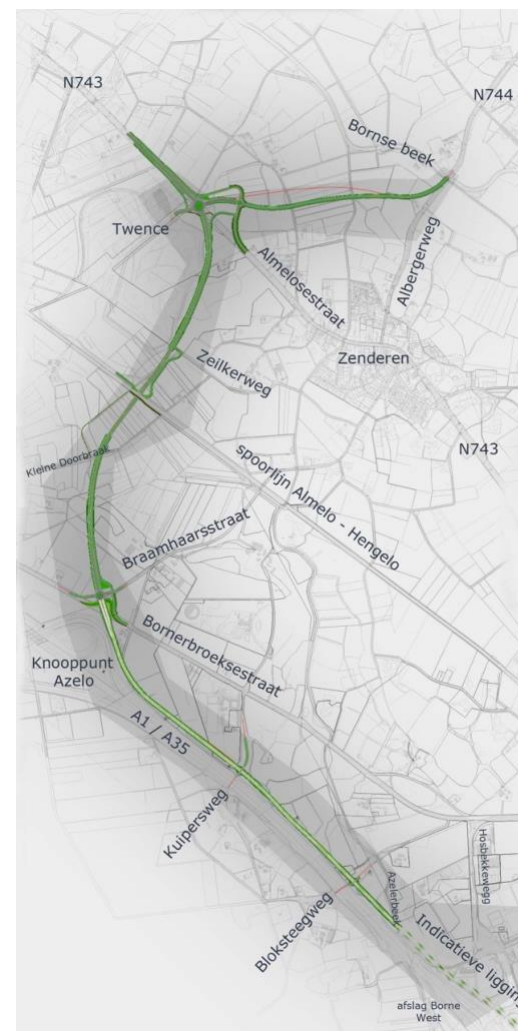
- Handboek Ontwerpcriteria provincie Overijssel
- Handboek Wegen provincie Overijssel

Zoals vermeld zijn er meerdere richtlijnen, waaraan de vormgeving van een weg en de daarin gelegen kruispunten en kunstwerken (tunnels, bruggen en viaducten) moeten voldoen. In deze richtlijnen wordt veelvuldig een bandbreedte genoemd. Voor de nieuwe weg wordt uitgegaan van de maatvoering die als normaal of gewenst wordt aangegeven. Alleen in uitzonderlijke gevallen en wanneer het naar oordeel van de toekomstig wegbeheerder voor de veiligheid acceptabel is kan worden teruggevallen worden op een minimum maatvoering. In dit stadium van het proces wordt hier geen gebruik van gemaakt.

3 Uitgangspunten

3.1 Algemeen

De nieuwe weg is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom en heeft een maximumsnelheid van 80 km/u. Op wegvakken heeft de veilige doorstroming prioriteit en het uitwisselen met snelverkeer op andere wegen vindt alleen plaats op kruispunten. Er geldt een geslotenverklaring voor het langzaam (gemotoriseerd) verkeer wat wettelijk niet harder mag rijden dan max. 40 km/u. Dus er is sprake van scheiding met fietsers, bromfietzers, landbouwverkeer en overig langzaam verkeer. Er zijn geen erfontsluitingen of toegangen naar percelen over of naar de hoofdrijbaan. De rijrichtingen van de hoofdrijbaan worden bij voorkeur gescheiden door een middenberm. Voor de verbinding van langzaam verkeer en landbouwverkeer wordt waar nodig/wenselijk een parallelweg aangelegd.



Figuur 1. Overzicht van het voorkeurstracé.

3.1.1 Wegvak afslag Borne-West tot aansluiting Azelosestraat

De aansluiting van de op-/afrit Borne-West op de Amerikalaan wordt aangepast met een zogeheten 'lus'. Op dat punt, iets ten oosten van waar nu het kruispunt Kluft/Amerikalaan ligt, begint de nieuwe weg. Het wegvak vanaf dit punt tot aan de aansluiting van de Azelosestraat ligt zo dicht mogelijk tegen de op- en afrit van en naar de A1/A35 aan en kruist de weg naar die op-/afrit ongelijkvloers. De hoofdrijbaan heeft 2 x 2 rijstroken voor de afwikkeling van het verkeer. De rijrichtingen zijn gescheiden door een middenberm. De weg heeft een geslotenverklaring voor het langzaam (gemotoriseerd) verkeer, is dus ook gesloten voor landbouwvoertuigen. Zowel de aansluiting van de afslag Borne-West op de Vloedbeltverbinding en Amerikalaan als de aansluiting van de Azelosestraat op de Vloedbeltverbinding worden bij voorkeur vormgegeven met een drietaksrotonde. Nadere uitwerking volgt.

3.1.2 Wegvak aansluiting Azelosestraat tot rotonde Bornerbroeksestraat/Braamhaarsstraat

Het wegvak van de aansluiting Azelosestraat tot de rotonde waar de Bornerbroeksestraat en Braamhaarsstraat aansluiten op de Vloedbeltverbinding bestaat uit een hoofdrijbaan met 2 x 1 rijstroken (zie het dwarsprofiel in Figuur 2). De weg heeft een geslotenverklaring voor het langzaam (gemotoriseerd) verkeer. Dit verkeer dient de route via de Bornerbroeksestraat te volgen.

3.1.3 Wegvak rotonde Bornerbroeksestraat/Braamhaarsstraat tot rotonde nabij Twence

De hoofdrijbaan van dit wegvak heeft eveneens een inrichting met 2 gescheiden rijstroken (2x1). Ten behoeve van de afwikkeling van het landbouwverkeer en de ontsluiting voor lokaal en (brom-)fietsverkeer wordt langs dit wegvak een parallelweg aangelegd aan de oostzijde van de hoofdrijbaan (zie dwarsprofiel in Figuur 3).

3.1.4 Wegvak vanaf rotonde nabij Twence tot brug over de Bornse beek (N744)

Dit wegvak kent wel een geslotenverklaring voor (brom-)fietsverkeer, maar geen verbod voor landbouwverkeer. Vanaf de rotonde die de Almelostraat aansluit richting Zenderen tot de brug over de Bornse beek krijgt de nieuwe weg een inrichting zoals de bestaande weg N744 (Albergerweg) tussen Albergen en Zenderen. De hoofdrijbaan heeft een zogenoemd 1 x 2-profiel. Dat betekent dat op de aaneengesloten verharding de rijstroken alleen gescheiden zijn door dubbele asstrepen (zie het dwarsprofiel in Figuur 4).

3.1.5 Het "verlaten" deel van de N744 (Albergerweg)

Het "verlaten" deel van de N744 (Albergerweg) wordt onttrokken aan het doorgaande verkeer en ingericht als kavelpad voor de bereikbaarheid van de aanliggende percelen. Het fietspad blijft hier de bestaande route volgen.

3.2 Alignement

Hoogteligging

In het ontwerp is uitgegaan van een ligging van de kruin van de weg op 0,50 m boven het gemiddelde maaiveld. De nieuwe weg kruist de Bloksteegweg en de Kuipersweg ongelijkvoers. Ter plaatse van de Kuipersweg wordt de nieuwe weg iets verlaagd, zodat er geen aanpassing nodig is aan de beplante taluds van de Kuipersweg. Ook ter plaatse van de doorsnijding van de Haares is gekozen voor een vloeiend alignement, waardoor de doorsnijding van de Haares in het wegbeeld goed zichtbaar is en kan worden versterkt door het ophogen van de es.

Wegverloop

De weg wordt ontworpen als gebiedsontsluitingsweg (GOW) met een ontwerpsnelheid van 80 km/h. Onder andere heeft dit betrekking op eisen aan (minimale) horizontale en verticale boogstralen.

Ter plaatse van de spooronderdoorgang voorziet het ontwerp in een bolle boog van $R = 2.500$ m en een holle bogen van $R = 6.500$ m.

Door toepassing van deze waarden is het rij- en stopzicht voldoende.

Op het wegvak van de verlegde N744, de korte boog, bedraagt de minimum boogstraal $R = 260$ m. Dit is de bocht nabij de Bornse beek, in verband met het bochtige karakter van de gehele N744 is er niet sprake van een onverwachts scherpe boog, discontinuïteit, in het wegverloop.

De aan te leggen parallelweg tussen rotonde Bornerbroeksestraat/ Braamhaarsstraat en rotonde Twence volgt zoveel mogelijk het alignement van de hoofdrijbaan. In verband met de landschappelijke inpassing ter plaatse van het bos tussen Zeilkerweg en Almelsestraat volgt de parallelweg de hoogteligging van het landschap en wijkt daar iets af van hoofdrijbaan.

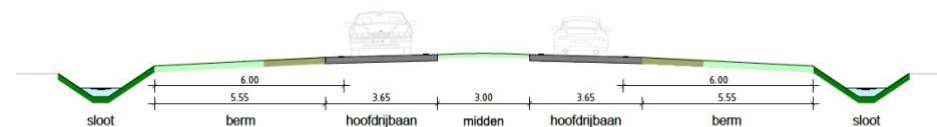
3.3 Dwarsprofiel

3.3.1 Hoofdrijbaan 2 x 1 (aansluiting Azelosestraat – rotonde nabij Twence)

De hoofdrijbaan heeft 1 rijstrook per richting. De verharding heeft een breedte van 3,65 m met daarop een rijstrook van 2,75 m breed. De rijstroken worden gescheiden door een middenberm met een breedte van 3,00 m tussen de verharding. Inhalen is hierdoor niet mogelijk en de kans op frontale botsingen is miniem. De middenberm is draagkrachtig en voor noodgevallen (ambulance) overrijdbaar (insporing voertuig < 3.500 kg is minder dan 20 mm).

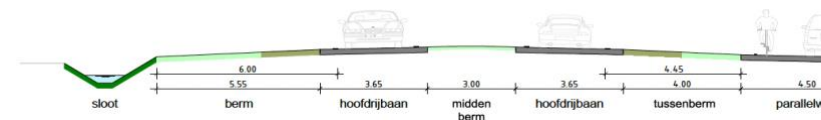
Aan de landzijde wordt langs de asfaltverharding een halfverharding aangebracht van 2,00 m, zodat een door plotselinge pech tot stilstand gekomen voertuig gepasseerd kan worden en er ruimte is om veilig uit te wijken voor een achteropkomend hulpvoertuig.

De obstakelvrije afstand tot insteek sloot of ander object bedraagt 6,00 m (gemeten vanaf de buitenkant rijstrook).



Figuur 2: dwarsprofiel deel tussen afslag Borne-West en rotonde Bornerbroeksestraat/ Braamhaarsstraat.

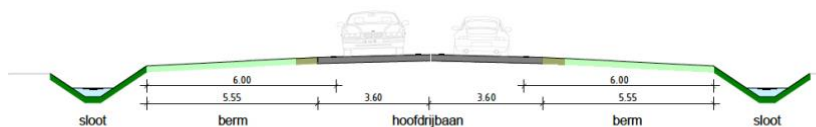
De hoofdrijbaan heeft dezelfde indeling. Naast de hoofdrijbaan wordt een parallelweg aangebracht. De breedte van de tussenberm tussen de verhardingen van hoofdrijbaan en parallelweg bedraagt minimaal 4,00 m. Om doorschrijding van de tussenberm te voorkomen worden in de tussenberm scheidingspaaltjes aangebracht op een onderlinge afstand van 3,00 m.



Figuur 3: dwarsprofiel deel tussen rotonde Bornerbroeksestraat/Braamhaarsstraat en rotonde nabij Twence

3.3.2 Hoofdrijbaan 1 x 2 (N744, korte boog)

De hoofdrijbaan bestaat uit een aaneengesloten verharding met een totale breedte van 7,20 m, waarbij de beide rijstroken van 2,75 m breed worden gescheiden door dubbele astrepen met een tussenruimte van 0,50 m. Ter weerszijden van de verharding wordt een halfverharding aangebracht van 0,80 m breed. De obstakelvrije afstand tot insteek sloot of ander botsgevaarlijk object bedraagt 6,00 m.



Figuur 4: dwarsprofiel van de korte boog.

3.3.3 Parallelweg (wegvak rotonde Braamhaarsstraat – rotonde nabij Twence)

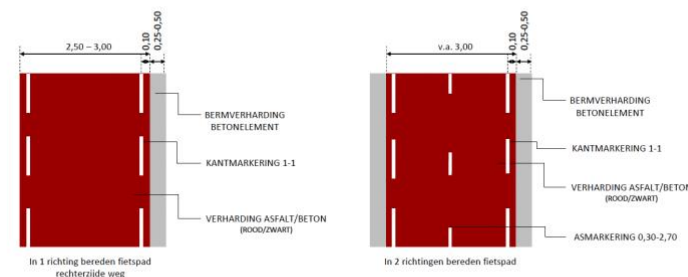
De parallelweg wordt ingericht als een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/u en heeft een verhardingsbreedte van 4,50 m. De rijloper heeft een breedte van 3,50 m tussen de onderbroken strepen, die de rijloper markeren. Ter weerszijden van de verharding wordt een halfverharding aangebracht met een breedte van 0,40 m.

3.3.4 Fietspaden (nieuw aan te leggen nabij de rotondes en de spoorkruising)

De fietspaden voor normaal gebruik krijgen, wanneer ze in twee richtingen worden bereden een breedte van 3,00 m. Fietspaden voor normaal gebruik in één richting hebben een breedte van 2,50 m.

Op de fietspaden worden markeringen aangebracht, zodat duidelijk is of er sprake is van tegenliggers op het fietspad, maar ook om fietsers bij duisternis te helpen hun weg goed en veilig te volgen.

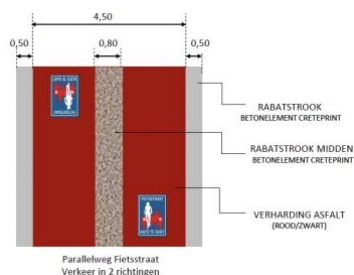
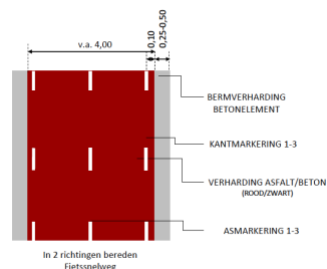
VRIJLIGGEND FIETSPAD



3.3.5 F35, snelle fietsverbinding tussen Borne en Almelo

De F35 maakt gebruik van de onderdoorgang bij het spoor om het spoor ongelijkvloers te kruisen. De F35 loopt dus samen met de parallelweg in de onderdoorgang. Dit deel van de parallelweg zal worden aangeduid als fietsstraat met bebording die aangeeft dat andere gebruikers te gast zijn op de fietsstraat. De fietsstraat heeft een breedte van 4,50 m. De aansluitende delen van de F35 krijgen een verhardingsbreedte van 4,00 m, met ter weerszijden kantstroken van 0,25 m.

FIETSSNELWEG



3.4 Bermen, taluds en watergangen/bermsloten

De bermen worden onder afschot van 5% aangelegd voor de afvoer van hemelwater. De bermen worden ingezaaid met een bloemrijk mengsel. De weg wordt ingepast in het omringende landschap. Op trajecten waar de weg in een kleinschalig landschap komt te liggen, zullen in de berm bomen worden aangeplant. In meer open gebieden zal de weg in algemene zin een meer open uitstraling gaan krijgen. Indien ten behoeve van de landschappelijke inpassing beplanting op de berm wordt aangebracht binnen de obstakelvrije zone geldt de eis dat deze beplanting niet verder reikt dan 2,95 m vanaf de binnenkant van de kantstreep bij de hoofdrijbaan, waarbij de stamdiameter niet groter mag worden dan 0,08 m.

Voor de scheiding van het provinciaal eigendom en het particuliere of andere eigendom, alsmede voor de drooglegging van de weg worden bermsloten of watergangen aangelegd. De eigendomsgrens ligt op 0,50 m uit de insteek van de watergang aan de landzijde. Het onderhoud van de watergang is dan bij de provincie. De taluds van de watergangen/bermsloten hebben een helling van 1 op 1,5, zodat uitspoeling zo veel mogelijk wordt vermeden.

3.5 Markering, bebording en openbare verlichting

Markering

De markering wordt uitgevoerd in een type II markering. Dit betekent dat er een markering met lange levensduur wordt toegepast, die ook bij regenval goed zichtbaar blijft. Daarnaast worden langs de middenstrepen in de redresseerstrook (bij dwarsprofiel voor 2x1) en in de tussenruimte (dwarsprofiel 1x2) wegdekreflectoren aangebracht om de zichtbaarheid van het verloop van de weg bij duisternis te vergroten. In horizontale bogen kleiner dan $R = 300$ worden in de berm bermreflectorpalen geplaatst.

Bebording en bewegwijzering

De bebording en bewegwijzering voldoet qua reflectie en maatvoering aan de wettelijke voorschriften. De verkeersborden worden uitgevoerd in reflectie klasse II HIP (High Intensity Prismatic) zodat de tekens op de borden goed herkenbaar blijven.

Openbare verlichting

De provincie gaat uit oogpunt van energie en duurzaamheid terughoudend om met het plaatsen van openbare verlichting. Openbare verlichting wordt daarom alleen langs de hoofdrijbaan aangebracht ter plaatse van de rotondes, bij de aansluiting van de Elhorsterweg en in de onderdoorgang van het spoor. Langs de fietspaden wordt geen doorgaande verlichting aangebracht. Alleen ter plaatse van de onderdoorgangen wordt in het overdekte deel en de hellingen er naar toe verlichting aangebracht. De openbare verlichting wordt in led uitgevoerd.

3.6 Rotondes

Er worden in de nieuwe weg op de volgende aansluitingen van wegen rotondes aangelegd:

- a. Bornerbroeksestraat/Braamhaarsstraat.



Dit wordt een zogeheten eierrotonde. Dit betekent dat de route van de nieuwe weg beschikt over twee rijstroken rechtdoor richting Almelo en twee rijstroken rechtdoor richting Borne West. De zijwegen hebben twee enkele rijstroken rechtdoor die op de aansluiting van de rotonde zijn gescheiden door

een middengeleider. De fietsers kruisen de nieuwe weg met een fietstunnel ten zuiden van de rotonde en zoveel mogelijk in het verlengde van het huidige fietspad langs de Bornerbroeksestraat. Het landbouwverkeer van de Bornerbroeksestraat naar de Braamhaarsstraat en vice versa kruist de nieuwe weg middels deze rotonde en mag geen gebruik maken van de hoofdrijbaan richting Almelo of richting Borne.

b. Aansluiting verlegde N744 (rotonde nabij Twence)



Dit wordt eveneens een zogeheten eirotonde. De route van de Vloedbeltverbinding beschikt over twee rijstroken rechtdoor richting Almelo en twee rijstroken rechtdoor richting Borne West. De N744 heeft twee enkele rijstroken, die gescheiden worden door een middengeleider tot aan de rotonde Zenderen ter aansluiting van de

Almelsestraat naar Zenderen. De aansluiting naar de uitweg van Twence heeft ook twee enkele rijstroken. Deze worden alleen gescheiden door een deelstreep in verband met de benodigde manoeuvreerruimte voor een truck met oplegger.

Op deze rotonde is alleen sprake van gelijkvloers overstekend fietsverkeer aan de zuidzijde van de rotonde. Dit fietspad is enkel voor de werknemers die met de fiets naar Twence gaan. De westelijke parallelweg krijgt een geslotenverklaring voor al het verkeer (uitgezonderd verkeer naar aanwonenden en voor de exploitatie van aanliggende percelen. Dit betekent dat de westelijke parallelweg nabij de aansluiting van de Grote Bavenkelsweg zal worden aangeduid als doodlopende weg (na 500 m). De westelijke parallelweg wordt de fietsroute van Zenderen naar Almelo, vice versa, en is ook bedoeld voor het doorgaande landbouwverkeer en het lokale verkeer naar de aan die parallelweg gelegen bestemmingen en zijwegen.

c. Aansluiting Almelsestraat naar Zenderen en oostelijke parallelweg. Rotonde Zenderen.



Dit wordt een enkelstrooksrotonde. Alle aansluitende wegen hebben een enkele rijstrook, een voor het naderende en een voor het afgaande verkeer. Op deze rotonde is sprake van gelijkvloers overstekend fietsverkeer.

Voor de detaillering van de rotondes wordt verwezen naar het Handboek Ontwerpcriteria en het Handboek Wegen van de provincie Overijssel.

3.7 Onderdoorgangen/tunnels

3.7.1 Spoor

Onderdoorgang voor hoofdrijbaan en parallelweg. De onderdoorgang wordt aangelegd met een doorrijhoogte van 4,60 m voor zowel het verkeer op de parallelweg als op de hoofdrijbaan. (De wettelijk toegestane hoogte van het verkeer bedraagt 4,00 m.)

De totale breedte van de onderdoorgang bedraagt 22,90 m tussen de wanden. Voor de hoofdrijbaan is een breedte van 14,20 m beschikbaar. Dit betekent dat er naast de rijstrook een obstakelvrije afstand van 2,40 m aanwezig is. Voor de parallelweg is een breedte van 7,50 m beschikbaar. Naast de rijloper is een breedte van 2,00 m beschikbaar, zodat het ook mogelijk is dat breed landbouwverkeer elkaar veilig tegemoet kan komen. De hoofdrijbaan wordt van de parallelweg gescheiden door een houten geleiderail met een breedte van 0,60 m. Langs de wanden wordt een barriër geplaatst van 0,30 m. De wanden hebben een wijkende helling en reiken in het open deel van de onderdoorgang tot de maatgevende grondwaterstand. Daarboven wordt met een talud van 1 op 3 aangesloten op het aanwezige maaiveld.



Impressie onderdoorgang spoor

3.7.2 Fietstunnels

- Fietstunnel Ronde Bornerbroeksestraat/Braamhaarsstraat
- Fietstunnel Azelosestraat/onderdoorgang autosnelweg

De fietstunnels krijgen een doorrijhoogte van 2,60 m en een breedte van 5,50 m, zodat ook voetgangers en fietsverkeer in twee richtingen elkaar kunnen passeren. In de tunnel wordt openbare verlichting aangebracht.

3.8 Viaducten en bruggen

- Viaduct afslag Borne West.
- Viaduct (strecooduct) Kuipersweg
- Viaduct Bloksteegweg

De viaducten krijgen een vormgeving zoals de huidige viaducten over de A1/A35. De doorrijhoogte voor de Vloedbeltverbinding bedraagt 4,60 m. De doorrijbreedte wordt afgestemd op de benodigde verhardingsbreedte, waarbij naast de verharding een berm beschikbaar blijft van 3,00 m, zodat onderhoudsverkeer kan passeren zonder dat het verkeer op de hoofdrijbaan wordt gehinderd.

Bij strecooduct Kuipersweg wordt een passeerhaven aangebracht langs de Kuipersweg tussen het bestaande en nieuw viaduct.

- Brug over onderdoorgang spoor Westzijde (tbv fiets/F35)
- Brug over onderdoorgang spoor Oostzijde (tbv fiets en ecoverbinding)

De bruggen worden los van de spoorbrug geconstrueerd, waarbij de onderkant van de bruggen ongeveer 0,40 m hoger komt te liggen dan de brug in het spoor. De doorrijhoogte voor de Vloedbeltverbinding is zowel voor de hoofdrijbaan als de parallelweg 4,60 m. De westelijke brug heeft een verhardingsbreedte van 4,50 m ten behoeve van de recreatieve fietsverbinding langs de Kleine Doorbraak en de

bereikbaarheid van landbouwkavels. De oostelijke brug langs het spoor wordt de route voor de F35 en naast de F35 wordt een strook op de brug ecologisch ingericht voor de passage van fauna. (volgens voorbeeld viaduct Kuipersweg)

de aanleg van maatregelen voor fauna, zodat er geen faunaknelpunten ontstaan. Op basis van ecologisch onderzoek en landschapkenmerken zullen de faunavoorzieningen worden uitgewerkt.

3.9 Duikers/bruggen (natte verbinding)

- Kruising Azelerbeek nabij A1/A35
 - Kruising Kleine Doorbraak
 - Kruising waterafvoer Twence
 - Kruising Azelerbeek nabij Elhorsterweg
- Het benodigde natte profiel wordt nog afgestemd met het waterschap Vechtstromen en is mede afhankelijk van de natuurfunctie.

De duikers en bruggen reiken zover dat er een obstakelvrije afstand tot de hoofdrijbaan is van 4,50 m en tot de parallelweg van 2,00 m.

De kruisingen met de Azelerbeek en Kleine Doorbraak worden in het landschap zichtbaar gemaakt, door bijvoorbeeld leuningen. De Vloedbeltverbinding kruist ter plaatse van de Azelerbeek, nabij de A1/A35, het Natuur Netwerk Nederland. In het landschapsplan worden de maatregelen beschreven hoe de weg en Azelerbeek worden ingericht.

3.10 Faunavoorzieningen

Het wegvak vanaf aansluiting Borne West tot aan de rotonde Bornerbroeksestraat/Braamhaarsstraat wordt in zijn geheel voorzien van een groot wildraster aan de oostzijde, zodat wordt voorkomen dat het grote wild en klein wild niet de A1/A35 en de Vloedbeltverbinding kan oversteken of slachtoffer wordt van het verkeer. Het wild wordt geleid naar de viaducten Bloksteegweg en Kuipersweg (faunapassage). Bij de verdere detaillering van de weg wordt rekening gehouden met

4 Flankerende maatregelen (maken geen deel uit van de planologische procedure)

4.1 Wegvak Drienemansweg tot rotonde nabij Twence (hoofddrijbaan)

Op dit wegvak worden de bestaande aansluitingen naar de hoofddrijbaan verwijderd, zodat het niet meer mogelijk is vanaf de parallelweg of zijwegen uit te wisselen met de hoofddrijbaan of deze over te steken. In de tussenbermen worden scheidingspaaltjes geplaatst om doorschrijding van de tussenberm te voorkomen. Deze maatregel wordt getroffen omdat door de toename van verkeer en de hoge intensiteit op de hoofddrijbaan het onmogelijk is nog veilig over te steken of in en uit te voegen. Met deze maatregel worden ook conflicten tussen doorgaand en afslaand verkeer op de hoofddrijbaan voorkomen.

4.2 Wegvak Drienemansweg tot rotonde nabij Twence (parallelwegen)

De parallelweg aan de oostzijde wordt de hoofdroute voor doorgaand lokaal verkeer en fietsverkeer langs de N743. De parallelweg wordt verbreed en ter weerszijden voorzien van bermverharding, zodat er voldoende ruimte ontstaat om elkaar veilig te passeren of te ontmoeten en er geen schade ontstaat aan bermen.

De parallelweg aan de westzijde, die nu een geslotenverklaring heeft voor gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd verkeer ten behoeve van aanwonenden en de exploitatie van aanliggende percelen, wordt vanaf de Grote Bavenkelsweg aangeduid als doodlopende weg.

Met deze maatregelen worden fietsers en langzaam verkeer gestuurd naar de meest veilige route richting Zenderen.

4.3 Wegvak Bornerbroeksestraat tussen Hosbekkeweg en rotonde Bornerbroeksestraat/Braamhaarsstraat

Dit wegvak krijgt over de gehele lengte een snelheidsregime van 60 km/u. De gemeente Borne is wegbeheerder van deze weg en verzorgt na realisatie van de Vloedbeltverbinding de planvorming en uitvoering van de eventueel benodigde aanpassingen aan de inrichting.

4.4 Wegvak N743 vanaf rotonde nabij Twence door de bebouwde kom Zenderen tot aan de komgrens Borne

Dit wegvak wordt na openstelling van de nieuwe weg overgedragen aan de gemeente Borne. De wegvakken buiten de bebouwde kom krijgen een snelheidsregime van 60 km/u. Binnen de bebouwde kom wordt een snelheidsregime ingesteld van 30 km/u. De gemeente Borne verzorgt de planvorming, de verkeersbesluiten en de uitvoering van de herinrichting van dit wegvak na openstelling.