Afdeling Grondgebied

Richtlijnen MER Westelijke Randweg

GEMEENTE BORNE

Richtlijnen Milieueffectrapport Westelijke Randweg

6 juni 2006

GEMEENTE BORNE

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding 1

2. Hoofdpunten van het advies 1

3. Achtergrond en besluitvorming 2

3.1 Probleem- en doelstelling 2
3.2 Beleidskader en besluitvorming 3

4. Voorgenomen activiteit en alternatieven 3

4.1 Voorgenomen activiteit 3
4.2 Alternatieven & Varianten 3
4.3 Nulalternatief 4
4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief 4

5. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieuaspecten 5

5.1 Algemeen 5
5.2 Ruimtelijke ordening 5
5.3 Verkeer en infrastructuur 5
5.4 Woon- en leefmilieu 6
5.4.1 Geluid 6
5.4.2 Trillingen 6
5.4.3 Luchtkwaliteit 6
5.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie 7
5.6 Ecologie 9
5.7 Bodem en water 9

6. Vergelijking van alternatieven 9

7. Leemten in milieu-informatie 10

8. Vorm en presentatie 10

9. Samenvatting van het MER 10

BIJLAGEN

1. Inspraakreacties n.a.v. Startnotitie
2. Kennisgeving in Bornsche Courant d.d. 2 maart 2006
3. Projectgegevens

1. Inleiding

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Borne (initiatiefnemer) wil een randweg aanleggen langs de westkant van Borne. Hiervoor moet het bestemmingsplan worden gewijzigd. In het kader van de bestemmingsplanwijziging van de westelijke randweg wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeenteraad van Borne is bij dit initiatief bevoegd gezag.

Bij brief van 2 maart 2006 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER). De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie op 2 maart 2006 in de Bornsche Courant en de Staatscourant.[1]

Voorliggende richtlijnen voor het MER Westelijke Randweg zijn gebaseerd op een advies dat is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.[2] – verder aangeduid als 'de Commissie'. De richtlijnen beschrijven welke informatie het MER moet bieden om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. Het richtlijnenrapport bouwt voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat dit rapport niet zelfstandig leesbaar is, maar in combinatie met de startnotitie moet worden gelezen.
Bij het opstellen van het rapport zijn, naast de Startnotitie, de volgende aanvullende stukken meegenomen:

- "Structuurplan uitbreiding Borne" (Gemeente Borne, februari 2004);
- "MER Westelijke Randweg Borne, gemeente Borne; Archeologisch vooronderzoek: een bureauonderzoek" (RAAP Archeologisch adviesbureau B.V., november 2005; met kaartenbijlage 1, 2005);
- "Natuurtoets Westelijke randweg Borne, gemeente Borne" (Royal Haskoning, maart 2006);
- "Verkeersstructuur uitbreiding Borne; nut en noodzaakstudie" (Gemeente Borne, mei 2003).

Op basis van de Startnotitie is een viertal inspraakreacties[3] ingediend. Voorliggend rapport verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

2. Hoofdpunten van het advies

De volgende punten zijn te beschouwen als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

Probleem- en doelstelling
In het MER dienen de probleem- en doelstelling volledig en helder uiteengezet te worden, met aandacht voor de drie afzonderlijke tracés en/of combinaties: Westelijke randweg, Rondweg Zenderen en een Verbindingtracé tussen de Westelijke randweg en de Zuidelijke Rondweg Zenderen. Geef daarbij aan welke randvoorwaarden voor behoud en ontwikkeling van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden op en rond de Zendersche Esch gelden en hoe hiermee zal worden omgegaan. Geef ook de hiërarchie in probleem- en doelstellingen aan.

[1] Zie bijlage 2.
[2] De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.
[3] Opgenomen als bijlage 1.

Alternatieven/Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)
In het MER moeten de alternatieven voor de drie afzonderlijke tracés Westelijke randweg, Rondweg Zenderen en Verbindingtracé, worden beschreven. Per tracé moet het meest milieuvriendelijke alternatief worden uitgewerkt. Daarnaast dienen voor de samengestelde alternatieven MMA's te worden uitgewerkt.

Effectbepaling
Gezien het bijzondere karakter van het plangebied dienen landschap, cultuurhistorie en archeologie bijzondere aandacht te krijgen bij de effectbepaling.

Samenvatting
Het MER moet voorzien zijn van een zelfstandig leesbare samenvatting, die duidelijk is voor burgers en geschikt voor bestuurlijke besluitvorming.

3. Achtergrond en besluitvorming

3.1 Probleem- en doelstelling

Probleemstelling
In de startnotitie zijn ten aanzien van de verkeersproblematiek in Borne en in Zenderen de volgende problemen genoemd:[4]

- ongewenste belasting van het Bornse onderliggende wegennet met doorgaand verkeer;
- het ontbreken van een snelle verbinding tussen Zenderensestraat richting A35 om verkeersdruk in Bornsche Maten laag te houden;
- slechte bereikbaarheid van de bedrijventerreinen aan de westzijde van Borne;
- slechte ontsluiting van Borne in zuidelijke en westelijke richting;
- verkeersproblemen in Zenderen veroorzaakt door de hoge verkeersintensiteiten.

De ontwikkeling van de Westelijke Randweg is noodzakelijk om in de Rondweg (N743) de gewenste knip te kunnen aanbrengen.[5] Geef in het MER een uiteenzetting van de beweegredenen, gevolgen en de bijdrage van de knip in de verkeersproblematiek van Borne en Zenderen.

Het in de startnotitie beschreven initiatief bevat in feite drie tracés en/of combinaties om de verkeersproblematiek van de kernen Borne en Zenderen op te lossen, te weten: Westelijke Randweg Borne, Rondweg Zenderen en een Verbindingstracé tussen de Westelijke Randweg en de Zuidelijke Rondweg Zenderen. Het Verbindingstracé wordt hierbij gezien als een mogelijke optimalisatie. Deze onderverdeling dient in de probleemdefinitie als zodanig meegenomen en helder uitgewerkt te worden.[6]

Doelstelling
Het doel van het initiatief is om een bijdrage te leveren aan het oplossen van de gesignaleerde problemen. Het is wenselijk om de doelen zo te beschrijven dat ze in twee stadia in het planvormingsproces een rol kunnen vervullen:

- bij de afbakening van te beschrijven alternatieven en het verhelderen waarom andere oplossingrichtingen buiten beschouwing worden gelaten;

---

[4] In § 1.1 van de startnotitie wordt de problematiek van Zenderen kort beschreven en in § 4.2 de problematiek van Borne.
[5] Om de Bornsche Maten, een nieuwe regionale woonlocatie van circa 2.700 woningen in het gebied ten oosten van de kern Borne, te kunnen verweven met de bestaande kern van Borne zal de Rondweg (N743) worden geknipt. Dit is vastgelegd in het bestemmingsplan.
[6] Zie figuur op pagina 31 van de startnotitie.

- bij de rangschikking van alternatieven op doelbereik en probleemoplossend vermogen.

De gemeente Borne wil de groene functie van de Zendersche Esch, die binnen de netwerkstad als het 'groene' boegbeeldproject is benoemd, vanwege haar landschappelijke en ecologische waarden handhaven. Geef aan hoe hiermee zal worden omgegaan.[7]

Geef ook de hiërarchie in probleem- en doelstellingen aan.

3.2 Beleidskader en besluitvorming

In § 2.3 wordt het beleidskader aangegeven. In dit overzicht ontbreekt het reconstructieplan Salland-Twente (2004).[8] Naast dit beleidskader dient te worden ingegaan op de convenanten, die zijn gesloten met de landgoederen Twickel en Weleveld. Geef hierbij aan of er ook een concrete inrichtingsvisie voor de bestaande landgoederen is en hoe de randweg daar eventueel inpast.[9]

In hoofdstuk 3 van de startnotitie wordt ingegaan op de speciale status van de gebieden Zendersche Esch en de Azelerbeek. Beschrijf hoe wordt omgegaan met de beleidsmatige status en de bescherming van de speciale aandachtsgebieden en de consequenties daarvan voor de planvorming.

Uit de startnotitie is geen goed beeld te vormen van de druk op de inrichting van het open gebied van de Zendersche Esch. Welk beleid geldt voor de Zendersche Esch? Wat staat er bijvoorbeeld in de vigerende bestemmingsplannen? Stelt dit beleid randvoorwaarden aan de uitvoering van het initiatief?

4. Voorgenomen activiteit en alternatieven

4.1 Voorgenomen activiteit

Met de onderverdeling in de drie tracés Westelijke Randweg, Rondweg Zenderen en Verbindingtracé dienen de voorgenomen activiteiten in het MER duidelijker beschreven worden. Hierbij moet de onderlinge relatie tussen de drie tracés worden beschreven, waarbij ook de fasering c.q. prioritering van die drie tracés wordt uitgewerkt.

Van wegen, die als gevolg van het voornemen een andere functie krijgen, dient duidelijk gemaakt te worden in het MER welke categorisering (en daarmee mogelijkerwijs ook het snelheidsregime en/of de vormgeving) en aanpassingen noodzakelijk zijn, als onderdeel van het betreffende alternatief.

4.2 Alternatieven & Varianten

In de startnotitie worden de volgende deelalternatieven benoemd:

a. tracéalternatieven om de problemen in Borne West op te lossen:
   - 0-variant plus (0+);
   - West Midden (WM);

---

[7] Zie ook de inspraakreactie van de dorpsraad Zenderen d.d. 4 april 2006, waarin het volgende vermeld wordt: "De Zendersche Esch is immers één van de boegbeeldprojecten van de Netwerkstad. Dat betekent de realisering van een landschapspark op die locatie.".

[8] Zie inspraakreactie van Stichting Twickel d.d. 11 april 2006, waarin het volgende vermeld wordt: "U schetst het beleidskader door een overzicht te geven van de relevante besluiten. Hierin missen wij het reconstructieplan Salland-Twente.".

[9] Zie ook de inspraakreactie van Stichting Twickel d.d. 11 april 2006, waarin het volgende vermeld wordt: "Op 30 maart 2005 heeft u met de stichting Twickel een convenant gesloten. Ik wijs u hierbij vooral op de artikelen 1 en 2 van dit convenant die over de tracering van de randweg handelen alsmede over een eventuele rondweg van Zenderen.".

- West West (WW).

b. tracéalternatieven om de problemen in Zenderen op te lossen:
   - Zenderen Zuid (ZZ)
   - Zenderen Noord (ZN)

c. tracéalternatieven om eventueel de eerste twee tracés (a en b) te combineren, waarbij uitgegaan wordt van een Zuidelijk Rondweg (tracé) bij Zenderen:
   - Spoorlijn Zuid (SZ)
   - Spoorlijn Noord (SN)

Uit de startnotitie blijkt dat het mogelijk is om de alternatieven voor Zenderen en voor West Borne onafhankelijk van elkaar uit te voeren.

Hierbij worden de volgende opmerkingen geplaatst:

- Leg bij de beschrijving van de alternatieven de relatie met de problematiek in respectievelijk Borne, Zenderen en het tussengebied en het in de startnotitie (op pagina 25 en 26) beschreven infrastructuurprogramma.
- De onderbouwing van de alternatieven dient zelfstandig leesbaar en op kaartmateriaal duidelijk weergegeven te zijn.

In de startnotitie is aangegeven dat de maximumsnelheid op de randweg nog niet is bepaald, maar dat die tussen de 70 en 100 km/h zou kunnen liggen. Daarbij wordt er niet gesproken over uitvoeringsalternatieven per tracé. De uitvoeringsalternatieven moeten concreet in het MER worden uitgewerkt, waarbij gedacht kan worden aan het profiel afhankelijk van de maximale snelheid, type wegdek, verkeersremmende maatregelen, inrichting, verkeerslichten, kruisingen gelijkvloers of ongelijkvloers, tunnels, etc. Geef hierbij aan hoe de keuzes zich verhouden tot de categorisering en uitwerking in het kader van Duurzaam Veilig.[10] Bij de ongelijkvloerse kruising van de Westelijke Randweg met de spoorlijn zullen de effecten van eventuele sluiting van andere overwegen (als gevolg van de aanleg van de Westelijke Randweg) integraal moeten worden meegenomen.

4.3 Nulalternatief

Bij de omschrijving van het nulalternatief moet worden uitgegaan van het vigerend beleid ten aanzien van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in Borne en omliggende gemeenten.

4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) zal in het MER per project/tracé nader moeten worden uitgewerkt. Daarnaast dienen voor de samengestelde alternatieven MMA's te worden uitgewerkt.

Het maximaal ontzien van de Zendersche Esch en het creëren van een optimaal leefmilieu dient in de MMA's een sterk accent te krijgen.

[10] Zie ook inspraakreacties Stichting Twickel d.d. 11 april 2006 en Buurtschapsraad 'De Groene Hof' d.d. 11 april 2006, waarin gesteld wordt: "Het verdient echter aanbeveling om ook varianten te ontwikkelen met een ontwerpsnelheid van 50 of 60 km/uur en wel om de volgende redenen: een dergelijke weg zal aanzienlijk goedkoper zijn dan een weg met een hogere ontwerpsnelheid, daarnaast gelden bij lagere snelheden veel kleinere bostralen hetgeen de inpassing van de weg aanzienlijk zal vergemakkelijken".

5. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieuaspecten

5.1 Algemeen

Geef voor de te ontwikkelen woningen, bedrijventerreinen en aan te leggen infrastructuur aan welke ontwikkelingen tot de autonome ontwikkeling worden gerekend en welk besluit hiervoor de (planologische) grondslag vormt.

In het MER dient duidelijk aangegeven te worden welke ruimtelijke ontwikkelingen zich voordoen, zoals Bornsche Maten, De Veldkamp, De Kluft en 't Oldhof, sportveldencomplex, plan Gebundelde Gedachte, locatie Dalmeden, Regionaal bedrijventerrein Twente, Nijreessingel te Almelo, zuidelijke verbinding tussen De Kluft en Veldkamp tot aan de Rondweg.[11]

Daarnaast is een situatie denkbaar dat toekomstige ontwikkelingen met betrekking tot de bedrijventerreinen De Kluft en 't Oldhof niet gerealiseerd zullen worden, omdat dit nog niet is besloten en vastgelegd in bestemmingsplannen.[12] Deze ontwikkelingen hebben invloed op de afwikkeling van het verkeer uit deze gebieden.

5.2 Ruimtelijke ordening

In het MER behoeven geen andere ruimtelijke consequenties te worden onderzocht dan die van de aanleg van de Westelijke Randweg. Voor wat betreft de toekomstige bedrijventerreinen worden alleen de verkeers- en daaraan gerelateerde effecten onderzocht en in beeld gebracht.

5.3 Verkeer en infrastructuur

In het MER dient bij de verschillende tracés en in onderlinge samenhang (gecombineerde tracés) inzicht te worden gegeven in:

- welke verkeerskundige problemen er nu zijn en door de autonome ontwikkelingen eventueel wijzigen, waarbij aandacht besteed moet worden aan de herkomst/bestemmingsrelaties (oriëntaties en de vertaling ervan in intensiteiten, zowel pieken als gemiddeld, op verschillende delen van het wegennet);
- welke verkeerskundige problemen samenhangen met de (ontsluiting van) de geplande bedrijventerreinen en woningen.

Werk daarnaast de volgende verkeerskundige aspecten c.q. beoordelingscriteria uit:

- het aantal gehinderden, die blootgesteld worden aan barrièrewerking van de wegen en eventuele overschrijding van grenswaarden t.a.v. geluid en luchtkwaliteit;
- de aard van de ongevallen, op welke locaties hebben deze plaatsgevonden en wat is de omvang ervan;
- het aspect 'kwetsbaarheid' dient nader geformuleerd te worden, waarbij het gebruikte criterium 'functie van de weg bij incidenten' moet worden toegelicht;
- het aspect 'sluipverkeer' dient nader gedefinieerd te worden (veelal wordt al het 'niet-wenselijke' verkeer voor het gemak sluipverkeer genoemd, ook al volgt het verkeer de meest logische route). Duidelijk dient te zijn welk verkeer als sluipverkeer wordt aangemerkt en met welke mitigerende maatregelen dit kan worden verminderd of voorkomen.

---

[11] Zie ook inspraakreactie Buurtschapsraad 'De Groene Hof' d.d. 11 april 2006, waarin het volgende vermeld wordt: "Er is geen rekening gehouden met de aanleg van de doortrekking van de A35, die op dit moment gaande is, en ook niet met de aanleg van de Sluitersveldsingel bij Almelo. Dit kan wel degelijk van invloed zijn op de verkeersstromen" .

[12] Zo is de Zuidelijke randweg volgens de alternatievenkaart op pag. 31 geen onderdeel van het voornemen, echter in figuur fig. 3.2 en 4.2 t/m 4.4 is de Zuidelijke Randweg wel aangegeven..

- het aspect ‘barrièrewerking’ moet duidelijker worden gedefinieerd. Het criterium ‘kruisende infrastructuur ongelijkvloers’ is niet zozeer een criterium als wel één van de mogelijke oplossingen. Geef aan welke problemen zich voordoen en hoe deze met mitigerende maatregelen verminderd of voorkomen kunnen worden.

Geef aan welke rol (intensiteiten) de fiets en de HOV-route hebben in het lokale en regionale verkeer- en vervoerssysteem. Geef hiervoor ook de autonome ontwikkelingen aan en in welke mate dit initiatief hierin verbeteringen kan aanbrengen.

5.4 Woon- en leefmilieu

5.4.1 Geluid

Het MER dient inzicht te verschaffen in de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer ter hoogte van bestaande en toekomstige geluidgevoelige bestemmingen. Hierbij dient men zich niet te beperken tot uitsluitend het gebied direct rond de nieuw aan te leggen weg, maar alle wegen mee te nemen waar een toename van 30% of afname 20% van het verkeer te verwachten is. Geef de geluideffecten weer in geluidcontouren.

De Wet geluidhinder wordt in het kader van de modernisering instrumentarium geluidbeleid, fase 1 gewijzigd. Dit impliceert dat de geluidbelasting in de nabije toekomst in de uniforme Europese dosismaat L_{den} moet worden uitgedrukt. Houd hier rekening mee.

5.4.2 Trillingen

In de startnotitie wordt reeds aangegeven dat het aspect trillinghinder kwalitatief beschreven zal worden. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het feit dat trillingen ten gevolge van verkeer nauwelijks relevant zijn indien het wegdek glad is en oneffenheden zijn geminimaliseerd. Op basis van praktijkcriteria[13] kan worden bepaald wanneer trillingen relevant worden. Indien binnen deze criteria wordt gebleven is geen gedetailleerd onderzoek noodzakelijk.

5.4.3 Luchtkwaliteit

Het MER moet inzicht geven in de huidige en toekomstige situatie van de luchtkwaliteit bij autonoom beleid en bij realisatie van het initiatief. Beschrijf in het MER de gevolgen van het initiatief voor de luchtkwaliteit, onafhankelijk of sprake zal zijn van normoverschrijding of niet. Voer een modelberekening uit voor de toetsing aan de eisen van het Besluit Luchtkwaliteit (Blk) 2005. De keuze voor een specifiek rekenmodel moet worden gemotiveerd. De beperkingen verbonden aan de gekozen methode en de representativiteit van gebruikte modelinput (zoals activiteitsgegevens, emissiefactoren en meteorologische gegevens) en modelaannames (t.a.v. bijvoorbeeld verspreiding en omzetting van luchtverontreiniging in de atmosfeer) moet beschreven worden. Onzekerheidsmarges in de eindresultaten, alsook in de berekende achtergrondconcentraties en de effecten van mitigerende maatregelen moeten gepresenteerd worden.

---

[13] Er zijn geen wettelijke normen voor trillingen. Mogelijke streefwaarden (“expert judgement”) zijn:
- rijsnelheid zwaar verkeer < 30 km/uur, afstand tot woningen > 20m en geen oneffenheden in de weg zoals drempels;
- rijsnelheid zwaar verkeer > 50 km/uur, afstand tot woningen > 50m en geen oneffenheden in de weg zoals drempels
- voor licht verkeer zijn er in het geheel geen criteria.

In een MER moet voor fijn stof (PM10) en NO2, middels contourenkaarten op basis van modelberekeningen, inzicht in de concentratieniveaus en overschrijdingen van grenswaarden (en plandrempels[14] voor NO2), zowel bij autonome ontwikkeling en uitvoering van de voorgenomen activiteit. Beschreven moet worden:

1. de ligging en grootte (in ha) van eventuele overschrijdingsgebieden;
2. de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
3. de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden;
4. de mate van overschrijding van grenswaarden ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

Opgemerkt kan worden dat in de regel de grenswaarden voor de overige stoffen uit het Blk 2005 (SO2, CO, Pb en benzeen) niet zullen worden overschreden. Gezien recente jurisprudentie wordt aanbevolen dan toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER. Deze beoordeling kan ook eventueel kwalitatief worden uitgevoerd.

Bij toepassing van de saldobenadering bij normoverschrijding moet het saldo bepaald worden, bijvoorbeeld door de verschillen tussen autonome ontwikkeling en voorgenomen activiteit aan te geven qua:

- totale emissies;
- oppervlakte overschrijdingsgebied en/of gemiddelde concentratie[15];
- aantallen woningen en gevoelige bestemmingen gelegen binnen het overschrijdingsgebied;
- mate van overschrijdingen ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

Aannemelijk moet worden gemaakt dat voldaan wordt aan de aan saldering in het Blk 2005 en de Ministeriële regeling voor de uitwerking van de saldobenadering gestelde beperkingen naar inhoud, plaats en tijd. Geef tenminste de volgende informatie:

- een omschrijving en de exacte ligging (op kaart) van het plangebied en het salderingsgebied[16];
- een beschrijving van de verandering van de emissies, concentraties en aantallen blootgestelden in het plan- en salderingsgebied en een beschrijving van de autonome ontwikkeling, die daarbij als uitgangspunt is gebruikt;
- een beschrijving van de maatregelen waardoor de emissies, concentraties en/of aantal blootgestelden verminderen, daaronder mede inbegrepen eventuele maatregelen in het plangebied zelf[17];
- het tijdstip waarop, of de termijn waarbinnen, deze maatregelen worden uitgevoerd[18].

5.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Vanuit landschappelijk en cultuurhistorisch oogpunt liggen in het gebied waardevolle elementen, zoals de Zendersche Esch, het beekdal, de landgoederen en diverse monumentale gebouwen.[19] Dit gebied

---

[14] Overschrijding van plandrempels is toegestaan, maar verplichten wel tot het opstellen van een verbeterplan.

[15] Dit kan bijvoorbeeld door concentraties, gewogen naar wegvaklengte, te middelen. Het bepalen van wegvaklengte gewogen gemiddelde concentraties kan nuttig zijn in bebouwd gebied waar het oppervlakte overschrijdingsgebied niet nauwkeurig bepaald kan worden.

[16] Geef aan welke functionele of geografische samenhang er bestaat tussen plangebied en salderingsgebied.

[17] Aannemelijk moet worden gemaakt dat qua luchtkwaliteit per saldo minimaal sprake is van een stand-still situatie.

[18] Geef daarbij aan welke waarborgen getroffen worden opdat de maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Daarbij kan gedacht worden aan de verankering van de maatregelen in bijvoorbeeld een lopende begroting.

[19] Zie ook inspraakreactie Stichting Twickel d.d. 11 april 2006, waarin het volgende vermeld wordt: “Onder het kopje “Cultuurhistorie en archeologie” zou u nog melding moeten maken van het feit dat in het gebied tussen de spoorlijn en de A-35 een historisch deel van het landgoed Twickel is gelegen waarop 9 karakteristieke landgoedboerderijen zijn gelegen”.

staat onder druk door o.a. de ontwikkeling van de Agglolijn[20] en is in diverse planvormen ingevuld als stedelijke ontwikkelingslocatie voor wonen en werken. De gemeente Borne wil het groen waarborgen en bufferzones met ecologische en landschappelijke waarden handhaven.

Gezien het karakter van het gebied dienen landschap, cultuurhistorie en archeologie aandacht te verkrijgen. Hierbij kan de onderverdeling voor de effectbeschrijving bij voorkeur als volgt worden verwoord:

1. Beschrijf het natuurlijk landschap, inclusief natuurlijke landschapselementen;
2. Beschrijf het historisch landschap, inclusief historische landschapselementen en structuren;
3. Beschrijf voorkomen en ligging historische gebouwen;
4. Ga in op de archeologische waarden en verwachtingen in het gebied.

In de werkwijze uit de startnotitie schuilt het gevaar dat met dit soort onderverdelingen per deelaspect turflijstjes kunnen komen van plussen en minnen en dat daarmee het totaal “de belevingswaarde van het historisch landschap” onvoldoende in beeld gebracht worden. Bij de uitwerking van het MER moet duidelijk worden wat nu eigenlijk belangrijk is in dit landschap en waarop dus beoordeeld moet worden. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan “gaafheid” als criterium voor aantasting van landschap, aardkundige en geomorfologische opbouw, en samenhang van waardevolle aardkundige en cultuurhistorische structuren. Neem daarom bij de uitwerking van eventuele (scherpe) doorsnijdingen van de hele es bijvoorbeeld de samenhang en beleving van het historisch geheel van de es en de erven langs de randen mee.

De uitgevoerde quickscan archeologie heeft grotendeels betrekking op de archeologische waarden en verwachtingen. Andere aspecten als historische gebouwen en historische geografie komen daarin slechts zijdelings aan de orde. In het MER zouden die aspecten moeten worden ingevuld/beschreven tot minstens hetzelfde niveau als de archeologie.

Rondom Zenderen en ten westen van Borne zijn middelhoge en hoge archeologische waarden te verwachten. De quickscan geeft hiervoor in brede zin de nodige houvast, maar laat nog erg veel open omdat de onderzoeksdichtheid in het gebied nu laag is geweest.

[20] De Agglolijn staat voor een concept van (hoogwaardige) openbaar-vervoersvoorzieningen in Twente die in feite een samenhangend systeem vormen. Dit systeem kent diverse vormen van openbaar vervoer. De hoofdstructuur vormt de spoorverbinding Wierden-Almelo-Borne-Hengelo-Enschede. De lijn wordt bediend door intercity-treinen van en naar de randstad en door stoptreinen. Deze lijn zou een sterkere functie kunnen krijgen in het gebied van de Netwerkstad.

5.6 Ecologie

Zoals in startnotitie en natuurtoets is aangegeven zijn de natuurwaarden van het plangebied en de omgeving maar beperkt bekend en is nader onderzoek gewenst om zo een voldoende goede inschatting te kunnen maken van mogelijke effecten op beschermde soorten. Daarnaast voldoet de Azelerbeek ecologisch gezien nog niet aan het streefdoel van belevingswater (zoals te lage stroming en geen vispassages bij de stuwen).

Gezien de karakteristieken van het studiegebied moet in het MER voor de beschrijving van de bestaande toestand en gevolgen voor natuur aandacht worden besteed aan:

1. het netwerk en de samenhang van habitats (landschapselementen, zoals erfbeplantingen, bosjes, bermen, houtwallen, e.d.) in de vorm van een beschrijving van (waardevolle) biotopen en het voorkomen en verspreiding daarvan (op kaart), met nadruk op:
   a. het voorkomen van en de verspreiding van kenmerkende of zeldzame en/of bedreigde soorten en gemeenschappen uit het natuurbeleid (op kaart). De beschrijving zou zich in het plangebied, en met name de drogere delen daarvan, vooral kunnen richten op betekenis voor broedvogels en bijzondere fauna en dan met name zoogdieren, zoals in natuurtoets wordt aangegeven;
   b. de relaties tussen leefgebieden (broeden, slaap/rust, foerageren), de functie van het plangebied als migratieroute en mogelijke onderbreking van migratieroutes (barrièrewerking).
2. de natuurwaarden (actueel dan wel potentieel) van de Azelerbeek (inclusief dalsysteem) als verbindingssysteem, met nadruk op:
   a. ontwikkelingsmogelijkheden als beek(dal)systeem in termen van waterkwaliteitsdoelen, doeltypen en doelsoorten[21];
   b. het voorkomen van en de verspreiding van bijzondere flora en fauna (op kaart). Richt de beschrijving voor wat betreft de flora op (grond)waterafhankelijke soorten en biotopen, en voor wat betreft de fauna mede op de betekenis voor amfibieën.

5.7 Bodem en water

Het studiegebied is vrij gevarieerd in hoogteligging en de geomorfologie wordt gekenmerkt door een afwisseling van dekzandafzetting en uitgesneden beekdalen. Beschrijf de invloed op het bodemarchief en de gevolgen voor de variatie in aardkundig en hydrologische waardevolle patronen.

De geohydrologische beschrijving dient zich te richten op het systeem van de Azelerbeek met aandacht voor grondwaterstromen en stromingspatronen (kwel en inzijging). Waar relevant dient een relatie te worden gelegd met de diepere onderlagen. Beschrijf de aantasting en verdroging van zeldzame geologische lagen of bodemtypen, met name als gevolg van een verandering in de lokale (freatische) grondwaterspiegel. De effecten van een weglichaam op het grondwatersysteem dient duidelijk te worden weergegeven, waaronder (tijdelijke dan wel permanente) effecten op eventuele ecohydrologische relaties.

6. Vergelijking van alternatieven

In de startnotitie § 6.2 worden thema's, aspecten en beoordelingscriteria genoemd. In het MER moet de score voor elk afzonderlijk aspect inzichtelijk zijn en worden onderbouwd, zodat bij een totaalscore per

[21] Zie het "Handboek Natuurdoeltypen", LNV (2001).

thema de effecten per aspect te herleiden zijn. Ook eventuele weging of prioritering van de verschillende aspecten dient in het MER inzichtelijk te worden gemaakt.

7. Leemten in milieu-informatie

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie. Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

8. Vorm en presentatie

In het MER dient recent kaartmateriaal met een duidelijke legenda te worden gebruikt, die afgestemd is op de tekst. Op minstens één kaart moeten alle straat- en topografische namen die in het MER worden gebruikt, alsmede de begrenzingen van de landgoederen[22] en de Zendersche Esch, goed leesbaar worden weergegeven. Het kaartmateriaal waarop de alternatieve tracés worden weergegeven moet een zodanige schaal hebben dat zij voldoende informatief is. Maak voor de landschappelijke aspecten gebruik van visualisaties.

9. Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

[22] Zie ook inspraakreactie Stichting Twickel d.d. 11 april 2006, waarin het volgende vermeld wordt: “U geeft hierbij echter een onjuist beeld van de ligging van het landgoed Twickel”.

BIJLAGE 1

Inspraakreacties n.a.v. Startnotitie

ONTVANGEN OP
05 APR. 2006
GEMEENTE BORNE

H.J.H. Buld
Zenderensestraat 2
7625 TE Zenderen
Tel. 074-2661457

Aan de Raad van de gemeente Borne
Postbus 200
7620 AE Borne

Zenderen, 5 april 2006.

Betreft: zienswijze startnotitie Westelijke Randweg.

Geacht Raad,

Met belangstelling heb ik kennis genomen van de startnotitie milieu-effectrapportage Westelijke Randweg.

Bij deze wil ik U erop wijzen rekening te houden met de belangen van ons landbouwbedrijf gelegen op de Zenderense Es aan de Sandmansweg 3.

Een aantal varianten zal voor ons bedrijf het einde betekenen op de huidige locatie, of grote beperkingen geven die voor ons niet acceptabel zijn.
Wanneer een definitieve keuze voor een trace wordt gemaakt, zal de gemeente Borne rekening moeten houden met de consequenties die dit heeft voor haar met betrekking tot ons bedrijf.

Verder hoor ik graag van U wat de bestemming is van de strook (het gearceerde deel) parallel gelegen met de Sandmansweg (voor onze stallen) en grenzend aan ons bouwblok.
Meerdere keren gedurende de afgelopen jaren heb ik aangegeven ons bouwblok te willen vergroten in deze richting (Nieuwe Bestemmingsplan Buitengebied).

In afwachting van uw reactie.

Hoogachtend,

H.J.H. Buld

GEMEENTE BORNE
Ingekomen: - 6 APR 2006
Nummer: 06 inkom 01346
Routing: ROW
Kopie: RAAD
Class.nr.:
Ont.bev.:
Voorig.ber.:

Aan de gemeenteraad
van de gemeente Borne
Rheineplein 1
7622 DG BORNE

Zenderen, 4 april 2006

Onderwerp: Startnotitie milieu-effectrapportage Westelijke Randweg

Geachte leden van de raad,

Bij deze willen wij reageren op de startnotitie MER Westelijke Randweg.

Het verbaast ons, dat bij de gepresenteerde alternatieven tracés genoemd worden, die over de Zendersche Esch geprojecteerd zijn.

De Zendersche Esch is immers één van de boegbeeldprojecten van de Netwerkstad. Dat betekent de realisering van een landschapspark op die locatie.

Het aanleggen van een weg door een aan te leggen landschapspark is volkomen met elkaar in strijd.

Vandaar onze zorg over de gepresenteerde varianten in de startnotitie.

Wij hopen, dat u ons van de ontwikkelingen op de hoogte houdt.

Hoogachtend,namens de dorpsraad Zenderen:

De voorzitter,
Jos Wolbers

De secretaris,
Henk Semmekrot

GEMEENTE BORNE
Ingekomen: - 6 APR 2006
Nummer: 06 inkom 01347
Routing: ROW
Kopie: RAAD
Class.nr.:
Ont.bev.:
Voorig.ber.:

Buurtschapsraad 'De Groene Hof'
Omvat (groot) Azelo, Deldenerbroek, Deldeneresch, Wiene en Zeldam
Secretariaat: Rijssenseweg 16, 7495 RP Ambt Delden, ✉wsterk@lycos.nl 🖷 074-3761711

ONTVANGEN OP
12 APR. 2006
GEMEENTE BORNE

Gemeenteraad van Borne
Postbus 200
7620 AE Borne

Ambt Delden, 11 april 2006

Betreft: zienswijze over Startnotitie milieu-effectenrapportage Westelijke Randweg

Geachte raadsleden,

Met betrekking tot de bovengenoemde MER willen wij graag onze zienswijze op een aantal zaken aan u voorleggen. Kortheidshalve doen we dat puntsgewijs:

- De opdrachtformulering is erg eenzijdig. Waarom niet een variant opgenomen waarin de rondweg verdiept wordt aangelegd op de huidige plaats?
- Er is geen rekening gehouden met de aanleg van de doortrekking van de A35, die op dit moment gaande is, en ook niet met de aanleg van de Sluitersveldsingel bij Almelo. Dit kan wel degelijk van invloed zijn op de verkeersstromen.
- Er is een variant opgenomen waarbij een weg parallel aan de spoorlijn over de Zendersche Esch komt te liggen. Uitermate vreemd, omdat volgens de gemeenteraad deze es juist bewaard moet worden.
- Bij de toelichting werd aangegeven, dat de MER voor de rondweg kan leiden tot minder aanleg van bedrijventerrein. Hoe valt dat te rijmen met de afspraken met Hengelo daarover, die altijd heilig heetten te zijn?
- De uitkomst van de MER zou volgens de toelichters op het plan kunnen betekenen dat de snelheid van die op de weg gereden mag worden geen 80 km/h, maar slechts 50 km/h zal kunnen zijn. Dan is er toch ook sprake van een ander type weg en heeft dat gevolgen voor de verkeersstromen?
- Waarom is alleen rekening gehouden met een weg die verkeersaantrekkend is, en niet met een erftoegangsweg?
- De waardering van de thema's is cruciaal voor de beoordeling. Welke garantie wordt gegeven dat die objectief gebeurd? Hoe krijgen we als groeperingen daar daadwerkelijk inspraak in?

Met vriendelijke groet,
Buurtschapsraad 'De Groene Hof'

W.J. Jansen
Vice-voorzitter

W.J. Jansen
Beerninksweg 123

GEMEENTE BORNE
Ingekomen: 12 APR 2006
Nummer: 06 ink 01426
Routing: ROW
Kopie: RAAD
Class.nr.:
Ont.bev.:

Twickel

Aan het College van B & W
van de gemeente Borne
Rheineplein 1
7622 DG BORNE

GEMEENTE BORNE
Ingekomen: 12 APR 2006
Nummer: 06 ink 01425
Routing: ROW
Kopie:
Class.nr.:
Ont.bev.:
Voortg.ber.:

DATUM
11 april 2006

ONS KENMERK
AHS/ye/2006-0379

ONDERWERP
inspraak startnotitie MER Westelijke Randweg

Geacht college,

Gaarne maken wij gebruik van de mogelijkheid te reageren op de startnotitie MER Westelijke Randweg d.d. 3/1/2006.

Kader van de studie
U noemt in dit deel de uitgangspunten voor deze studie. U geeft hierbij echter een onjuist beeld van de ligging van het landgoed Twickel. Overigens ontbreekt de legenda bij de diverse kaartjes. Wij verzoeken u e.e.a. aan te passen. Ter uwer informatie hebben wij een kaart van het landgoed Twickel bijgevoegd.
U schetst het beleidskader door een overzicht te geven van de relevante besluiten. Hierin missen wij het reconstructieplan Salland-Twente.
Op 30 maart 2005 heeft u met de stichting Twickel een convenant gesloten. Ik wijs u hierbij vooral op de artikelen 1 en 2 van dit convenant die over de tracering van de randweg handelen alsmede over een eventuele rondweg van Zenderen. Het verbaast ons dat deze afspraken niet als randvoorwaarde in de startnotitie genoemd zijn.

Huidige situatie
Niet lang geleden is de weg Borne-Delden verkeersluw gemaakt omdat deze weg de ecologische hoofdstructuur doorkruist en verstorend werkt in de kern van het landgoed Twickel. Om het verkeersluwe karakter te kunnen bewaren is het van belang dat de nieuwe randweg op geen enkele manier wordt aangesloten op de weg Borne-Delden. Wij verzoeken u dit nog eens te bevestigen in de startnotitie. Zo zou ook figuur 4.2 moeten worden aangepast.

Stichting Twickel
POSTADRES Postbus 2 7490 AA Delden
TELEFOON (074) 376 13 09
TELEFAX (074) 376 44 47
E-MAIL info@twickel.org
INTERNET www.twickel.nl
BEZOEKADRES Twickelerlaan 6
BANK NR. IN TWICKEL 41.02.75.79

ONS KENMERK
AHS/ye/2006/0379

PAGINA
2/3

BETREFT
inspraak startnotitie MER westelijke rondweg

Wij zijn verheugd dat u op pag. 21 nog eens onderstreept dat de gemeente Borne zich wil inzetten het groen als kwaliteit van Twente in de netwerkstad te waarborgen. In het geval van Borne spitst dit zich erop toe dat haaks op de stedelijke ontwikkelingen een groene as zal worden gehandhaafd die de belangrijkste landschappelijke en natuurlijk waardevolle gebieden aan de noord- en de zuidzijde van de netwerkstad met elkaar verbindt. Concreet gaat het hier om het gebied tussen Borne en Almelo. Voorkomen moet worden dat dit verder wordt volgebouwd en versnipperd raakt.

Onder het kopje "Cultuurhistorie en archeologie" zou u nog melding moeten maken van het feit dat in het gebied tussen de spoorlijn en de A-35 een historisch deel van het landgoed Twickel is gelegen waarop 9 karakteristieke landgoedboerderijen zijn gelegen.

Alternatieven en varianten
In het eerder genoemde convenant is expliciet een nieuwe rondweg aan de zuidzijde van Zenderen en parallel aan de spoorlijn uitgesloten. Men kan zich dan ook de vraag stellen wat voor zin het nog heeft om dergelijke varianten te onderzoeken. U stelt dat de ontwerpsnelheid van de nieuwe randweg bij voorkeur 80 of mogelijk zelfs 100 km/uur zou moeten zijn met ongelijkvloerse kruisingen. Daarbij geeft u aan dat de ondergrens zou moeten liggen op 70 km/uur in combinatie met verkeerslichten. Het verdient echter aanbeveling om ook varianten te ontwikkelen met een ontwerpsnelheid van 50 of 60 km/uur en wel om de volgende redenen:
een dergelijke weg zal aanzienlijk goedkoper zijn dan een weg met een hogere ontwerpsnelheid, daarnaast gelden bij lagere snelheden veel kleinere boogstralen hetgeen de inpassing van de weg aanzienlijk zal vergemakkelijken. Dit heeft weer een directe relatie met de te sparen landschapselementen en boerderijen in het te doorsnijden gebied.

Te onderzoeken effecten
Hieraan zou nog moeten worden toegevoegd de effecten van de verschillende varianten op de recreatiemogelijkheden en de vermindering van de lichtvervuiling.

ONS KENMERK
AHS/ye/2006/0379

PAGINA
3/3

BETREFT
inspraak startnotitie MER westelijke rondweg

Van groot belang vinden wij ook dat in het kader van de aanleg van een nieuwe weg wordt onderzocht of één of meer bestaande wegen kunnen worden opgeheven ter vermindering van de versnippering van het groene gebied tussen Borne en Almelo. Hierbij denken wij in de eerste plaats aan de Bornerbroeksestraat die gelegen is tussen de A35 en de weg Borne-Zenderen en daarmee een sterk versnipperende werking heeft.

Hiermee hopen wij u een bijdrage geleverd te hebben aan de totstandkoming van een goede en effectieve MER voor de Westelijke Randweg.

Met vriendelijke groet,

A.H. Schimmelpenninck
rentmeester

Tevens per fax aan u verzonden

Bijlage: landgoedkaart

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in Bornsche Courant en Staatscourant d.d. 2 maart 2006

Startnotitie milieu-effectrapportage Westelijke Randweg

De gemeenteraad van Borne heeft in februari 2004 het Structuurplan Uitbreiding Borne inclusief de wegennetvisie vastgesteld. Dit Structuurplan voorziet onder meer in de uitbreiding op het gebied van wonen en werken en de hieruit voortvloeiende noodzaak tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur voor het autoverkeer waaronder een nieuwe randweg langs de westkant van Borne.

Op grond van de Wet Milieubeheer en het Besluit MER is de aanleg van een hoofdweg buiten de bebouwde kom m.e.r.-plichtig bij vaststelling van het tracé danwel bij vaststelling van het bestemmingsplan dat in de mogelijke aanleg voorziet. Het doel van een milieueffectrapportage is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Het bekendmaken van de Startnotitie betekent het startpunt van de procedure van de milieu-effectrapportage.

In de periode van vrijdag 3 maart 2006 tot en met donderdag 13 april 2006 ligt de Startnotitie voor eenieder ter inzage bij de publieksbalie van het gemeentehuis van Borne. Daarnaast is er voor belangstellenden een informatie-avond op **dinsdag 28 maart 2006**, vanaf **19.30 uur** in de raadszaal in het gemeentehuis van Borne. Belangstellenden voor deze informatie-avond worden verzocht zich van tevoren aan te melden bij mevrouw J. Reinders, telefoonnummer 074 – 265 86 28.

Eenieder kan tot en met 13 april 2006 schriftelijk dan wel mondeling zienswijzen over de Startnotitie indienen bij de gemeenteraad van Borne, postbus 200, 7620 AE Borne.

Borne, 2 maart 2006

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: college van burgemeester en wethouders van de gemeente Borne

Bevoegd gezag: gemeenteraad van Borne

Besluit: wijzigen van het bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C1.2

Activiteit: aanleggen van een randweg

Procedurele gegevens:
kennisgeving startnotitie: 3 maart 2006
richtlijnenadvies uitgebracht: 2 mei 2006

Bijzonderheden: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Borne wil een randweg aanleggen langs de westkant van Borne. Hiervoor moet het bestemmingsplan worden gewijzigd. In het kader van de bestemmingsplanwijziging van de westelijke randweg wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeenteraad van Borne is bij dit initiatief bevoegd gezag. De Commissie beschouwt o.a. de volgende punten als essentiële informatie in het MER:

- de meest milieuvriendelijke alternatieven moeten voor de drie afzonderlijke tracés Westelijke randweg, Rondweg Zenderen en Verbindingtracé, worden beschreven;
- landschap, cultuurhistorie en archeologie dienen bijzondere aandacht te krijgen bij de effectbepaling.

Samenstelling van de werkgroep:
ing. E.H.E. de Beer
drs. W.A.M. Hessing
ir. H. Otte
drs. L. Van Rijn-Vellekoop (voorzitter)
dr. N.P.J. de Vries

Secretaris van de werkgroep:
drs. A.R. van Dijk

juni 2006 © Gemeente Borne

Bezoekadres: Rheineplein 1, 7622 DG Borne
Postadres: Postbus 200, 7620 AE Borne

www.borne.nl

GEMEENTE BORNE