

Westelijke Randweg, gemeente Borne

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

2 mei 2006 / rapportnummer 1723-56



commissie voor de milieueffectrapportage

Gemeenteraad van Borne
Postbus 200
7620 AE Borne

uw kenmerk
06uit00916

uw brief
2 maart 2006

ons kenmerk
1723-57/Dk/lp

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het MER
Westelijke Randweg, gemeente Borne

doorkiesnummer
(030) 234 76 22

Utrecht,
2 mei 2006

Geachte raad,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Westelijke Randweg, gemeente Borne. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

drs. L. van Rijn-Vellekoop
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Westelijke Randweg, gemeente Borne

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Westelijke Randweg, gemeente Borne

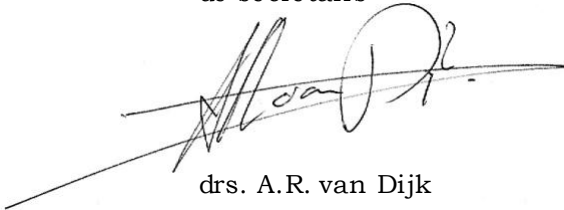
Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over Westelijke Randweg, gemeente Borne,

uitgebracht aan gemeenteraad van Borne door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

Westelijke Randweg, gemeente Borne,

de secretaris



drs. A.R. van Dijk

de voorzitter



drs. L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 2 mei 2006

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.....	4
4.1 Voorgenomen activiteit.....	4
4.2 Alternatieven & Varianten	4
4.3 Nulalternatief.....	5
4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief	5
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUASPECTEN.....	5
5.1 Algemeen	5
5.2 Ruimtelijke ordening.....	6
5.3 Verkeer en infrastructuur.....	6
5.4 Woon- en leefmilieu.....	7
5.4.1 Geluid	7
5.4.2 Trillingen.....	7
5.4.3 Luchtkwaliteit.....	7
5.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie.....	9
5.6 Ecologie	10
5.7 Bodem en water.....	10
6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN.....	11
7. LEEMTEN IN MILIEU-INFORMATIE	11
8. VORM EN PRESENTATIE	11
9. SAMENVATTING VAN HET MER.....	11

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 2 maart 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Bornsche Courant d.d. 2 maart 2006
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

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)¹. 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.²

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ – verder aangeduid als ‘de Commissie’. Het bedoelt aan te geven welke informatie het MER moet bieden om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat dit advies niet zelfstandig leesbaar is, maar in combinatie met de startnotitie moet worden gelezen. In dit advies zijn tevens 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).

Via de gemeente Borne heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuumstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie beschouwt de volgende punten 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 Verbindings tracé tussen de

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

⁴ Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

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.

Alternatieven/Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

In het MER moeten de alternatieven voor de drie afzonderlijke tracés Westelijke randweg, Rondweg Zenderen en Verbindingstracé, 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:⁵

- 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.⁶ 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 Ver-

⁵ In § 1.1 van de startnotitie wordt de problematiek van Zenderen kort beschreven en in § 4.2 de problematiek van Borne.

⁶ 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.

bindingstracé tussen de Westelijke Randweg en de Zuidelijke Rondweg Zenderen. Het Verbindingsstracé wordt hierbij gezien als een mogelijke optimalisatie. Deze onderverdeling dient in de probleemdefinitie als zodanig meegenomen en helder uitgewerkt te worden.⁷

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 oplossingsrichtingen buiten beschouwing worden gelaten;
- 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.⁸

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).⁹ 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.¹⁰

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?

⁷ Zie figuur op pagina 31 van de startnotitie.

⁸ 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."

⁹ 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."

¹⁰ 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."

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Voorgenomen activiteit

Met de onderverdeling in de drie tracés Westelijke Randweg, Rondweg Zenderen en Verbindingstracé 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);
 - West West (WW).
- b. tracéalternatieven om de problemen in Zenderen op te lossen:
 - Zenderen Zuid (ZZ)
 - Zenderen Noord (ZN)
- c. tracéalternatieven om 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.¹¹

¹¹ 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

4.3 Nulalternatief

Bij de omschrijving van het nulalternatief is aangegeven dat er reeds rekening wordt gehouden met de ontwikkeling van de bedrijventerreinen de Kluft en 't Oldhof. Aangezien deze ontwikkelingen nog geen planologische status hebben, kunnen ze geen onderdeel zijn van de referentiesituatie.

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.

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.¹²

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.¹³ Deze ontwikkelingen hebben invloed op de afwikkeling van het verkeer uit deze gebieden. Daarom dienen deze ontwikkelingen in de vorm van scenario's te worden meegenomen in de autonome ontwikkeling.

Naar aanleiding hiervan dienen in ieder geval de volgende twee scenario's te worden uitgewerkt:

1. zonder de nog niet vastgelegde toekomstige ontwikkelingen (bedrijventerreinen, woningen en infrastructuur);
2. met de nog niet vastgelegde toekomstige ontwikkelingen (voor zover deze samenhangen met de te bestuderen alternatieven).

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".

¹² 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".

¹³ 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..

5.2 Ruimtelijke ordening

De gemeente hanteert het uitgangspunt dat het te kiezen tracé voor de Westelijke Randweg de buitenste rode contour zal worden.¹⁴ Dit zou voor de ecologie, landschap, archeologie en cultuurhistorie bijvoorbeeld kunnen betekenen dat alles wat binnen die contour gaat vallen op korte termijn bedreigd wordt. Hierdoor kan het negatieve effect op het milieu van het initiatief veel verder uitstralen dan alleen het ruimtebeslag van het tracé zelf. In het MER moet worden aangegeven hoe hiermee rekening wordt gehouden.

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 sluijverkeer genoemd, ook al volgt het verkeer de meest logische route). Duidelijk dient te zijn welk verkeer als sluijverkeer wordt aangemerkt en met welke mitigerende maatregelen dit kan worden verminderd of voorkomen.
- 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.

¹⁴ Zie figuur op bladzijde 31 van de startnotitie.

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 praktijkcriteria¹⁵ 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 modelaanname (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.

¹⁵ 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 plandrempels¹⁶ 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 beveelt de Commissie 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 concentratie¹⁷;
- 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 salderingsgebied¹⁸;
- 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 zelf¹⁹;
- het tijdstip waarop, of de termijn waarbinnen, deze maatregelen worden uitgevoerd²⁰.

¹⁶ Overschrijding van plandrempels is toegestaan, maar verplichten wel tot het opstellen van een verbeterplan.

¹⁷ 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.

¹⁸ Geef aan welke functionele of geografische samenhang er bestaat tussen plangebied en salderingsgebied.

¹⁹ Aannemelijk moet worden gemaakt dat qua luchtkwaliteit per saldo minimaal sprake is van een stand-still situatie.

²⁰ 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.

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.²¹ Dit gebied staat onder druk door o.a. de ontwikkeling van de Agglolijn²² 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.

²¹ 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”.

²² 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 intercitytreinen 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 doelsoorten²³;
 - 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 dekszandafzetting 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 inzijing). 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.

²³ Zie het "Handboek Natuurdoeltypen", LNV (2001).

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 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 landgoederen²⁴ 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.

²⁴ 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".




BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Westelijke Randweg, gemeente Borne

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 2 maart 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

 GEMEENTE BORNE			
Commissie voor de m.e.r. Postbus 2345 3500 GH UTRECHT			
			
 Commissie voor de milieueffectrapportage			
Inzake: 3 MAART 2006			
nummer:			
doelw: 1723-1+2			
hoofdzak: HL / bieb1 lop lijst			
uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum verzending
		ob uit 00916	2 MRT 2006
contactpersoon		doorkiesnummer	e-mail
mevr. ing. S. Swart-Beekhuis		074-2658644	info@borne.nl
onderwerp			bijlagen
Startnotitie MER Westelijke Randweg			5
<p>Geachte heer/mevrouw,</p> <p>Hierbij zenden wij u, overeenkomstig artikel 7:13, lid 1, van de Wet Milieubeheer, de Startnotitie MER Westelijke Randweg in het kader van de Milieueffectrapportage in vijfvoud toe. De Startnotitie MER Westelijke Randweg is op 16 februari 2006 vastgesteld door de gemeenteraad van Borne.</p> <p>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. In het kader van de bestemmingsplanwijziging van de westelijke randweg wordt een m.e.r.procedure doorlopen. De gemeenteraad van Borne is het bevoegd gezag.</p> <p>Overeenkomstig artikel 7:14 van de Wet Milieubeheer stellen wij u in de gelegenheid advies uit te brengen over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport.</p> <p>In de periode van 3 maart 2006 tot en met 13 april 2006 ligt de startnotitie voor een ieder ter inzage. Daarnaast wordt er op 28 maart 2006 een openbare informatie-avond georganiseerd en op 21 maart 2006 een besloten informatie-avond voor belangenverenigingen. De ingediende zienswijzen zullen na afloop van de terinzagetermijn aan uw commissie worden voorgelegd.</p> <p>Wij zijn bereid u nadere informatie te verstrekken en u te begeleiden bij een eventueel locatiebezoek ter plaatse. Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met bovengenoemd contactpersoon van de gemeente Borne.</p>			
Rheineplein 1 7622 DG Postbus 200 7620 AE Borne Telefoon 074 - 265 86 86 Fax 074 - 266 33 38 info@borne.nl www.borne.nl			



GEMEENTE BORNE

uw brief van

uw kenmerk

ons kenmerk

datum verzending

obuit00916

2 MRT 2006

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris, de burgemeester,



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 Verbindingstracé, 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

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20060404	Dorpsraad van Zenderen	Zenderen	20060411
2.	20060405	H.J.H. Buld	Zenderen	20060411
3.	20060411	Buurtschapsraad "De Groene Hof"	Ambt Delden	20060418
4.	20060411	Stichting Twickel	Delden	20060418

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Westelijke Randweg, gemeente Borne

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.

ISBN 90-421-1770-2