



Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## Vloedbeltverbinding Borne

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

9 september 2020 / projectnummer: 3469



# 1 Advies voor de inhoud van het MER

De provincie Overijssel en de gemeenten Borne en Almelo willen de A1/A35 ontlasten, de robuustheid van het regionale wegennet versterken en de leefbaarheid in de kernen Borne en Zenderen verbeteren. Daarom willen zij in een milieueffectrapport (MER) nut en noodzaak en mogelijke tracés van een nieuwe verbinding tussen de zuidelijke randweg in Borne en de provinciale weg N743 ten noordwesten van Zenderen onderzoeken. De gemeente Borne heeft de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.

## Essentiële informatie voor het MER

De Commissie gaat ervan uit dat het MER voldoende informatie moet bevatten om achtereenvolgens te onderbouwen of een nieuwe wegverbinding noodzakelijk is, welke tracé de voorkeur heeft en hoe dat voorkeurstracé kan worden geoptimaliseerd. Deze informatie is namelijk nodig voor de onderbouwing van het bestemmingsplan waarvoor het MER wordt opgesteld. Daarom beschouwt zij de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming over de nieuwe wegverbinding, het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

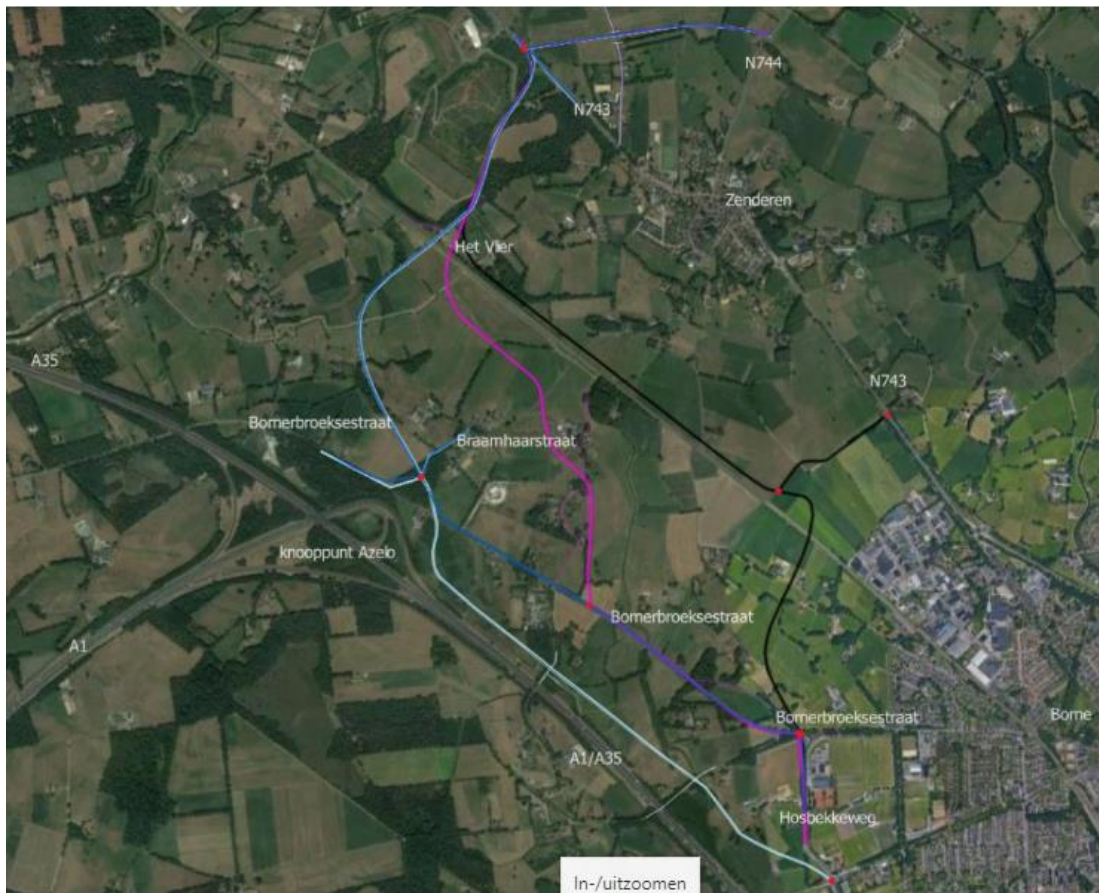
- **Eenduidige doelen:** beschrijf de doelen zo concreet mogelijk en geef aan welke het zwaarste wegen, zodat duidelijk is wanneer het project een succes is.
- **Onderbouwing nut en noodzaak:** maak inzichtelijk wat het project toevoegt als op termijn maatregelen aan de A1/A35 worden genomen. Zo wordt duidelijk in hoeverre het project slechts een tijdelijk effect heeft of een beperkte oplossing is.
- **Verhouding tot andere maatregelen:** laat zien hoe de nieuwe verbinding zich verhoudt tot andere maatregelen uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIRT) A1/A35.
- **Tracé-alternatieven:** maak duidelijk waarom welke tracés worden onderzocht en waarom tracés zijn afgefallen.
- **Onderscheid doelrealisatie en effectbeoordeling:** laat eerst zien in welke mate de doelen worden gehaald en vervolgens wat de effecten van de verschillende tracés zijn en hoe negatieve effecten voorkomen kunnen worden.
- **Beschermde natuur:** onderzoek of het project meer verkeer aantrekt en daardoor leidt tot meer stikstofdepositie op daarvoor gevoelige beschermde natuur.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. 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.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD).<sup>1</sup> Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen.

---

<sup>1</sup> Notitie Reikwijdte en Detailniveau Vloedbeltverbinding ten behoeve van procedure milieueffectrapportage, Sweco, mei 2020.



Figuur 1: Overzicht tracéalternatieven (Bron: NRD, pagina 17)

### **Achtergrond**

In 2019 is een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersproblematiek op en rond de A1/A35 tussen Almelo en Hengelo. Dit gebeurde in het kader van het Meerjaren Investeringsprogramma Ruimte en Transport (MIRT) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Uit het onderzoek is gebleken dat aanleg van een nieuwe weg tussen de zuidelijke randweg in Borne en de provinciale weg N743 (Almelsestraat) ten noordwesten van Zenderen een oplossing kan bieden om zowel de A1/A35 te ontlasten als de robuustheid van het regionale wegennet te versterken. De provincie Overijssel en de gemeenten Borne en Almelo willen in een vrijwillig MER nut en noodzaak en mogelijke tracés van deze nieuwe verbinding onderzoeken. Als een nieuwe verbinding nodig blijkt, dan wordt het voorkestracé vastgelegd in een bestemmingsplan. De NRD beschrijft dat het MER moet bijdragen aan de besluitvorming over het realiseren van de verbinding en het vastleggen van het voorkeursalternatief in een op te stellen bestemmingsplan.<sup>2</sup>

### **Waarom een advies?**

De onafhankelijke Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van Borne – besluit over het eventuele bestemmingsplan.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3469](#) op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) in te vullen in het zoekvak.

<sup>2</sup> Zie de NRD, blz. 4.

## 2 Achtergrond, probleemstelling en doel

### 2.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

#### Achtergrond

Voorafgaand aan de NRD is al eerder onderzoek gedaan naar het ontlasten van Zenderen en het voltooien van een rondwegstructuur rond Borne. Het gaat onder andere om de Tracéstudie Westelijke Randweg Borne (uit 2012), de Structuurvisie Borne 2030 (uit 2016) en het Verkort MIRT-Onderzoek A1/A35 Azelo Buren (uit 2019). Laat zien welke resultaten de verschillende onderzoeken hebben opgeleverd en welke wijzigingen zich in de tussentijd hebben voorgedaan. Geef aan tot welke kaders en randvoorwaarden dit leidt voor het project en het MER.

Ga vooral in op de relatie tussen het Verkort MIRT-Onderzoek en dit project. Geef aan:

- wat de rol van dit project is voor de verkeersproblematiek op de A1/A35;
- welke andere plannen (weefvak, ontvlechting) er zijn en wat daarover is afgesproken;
- wat het effect van dit project is op de problematiek van de A1/35;
- wat de rol van de fietssnelweg F35 hierin is. Maak duidelijk of dit een meekoppelkans is of onderdeel van de toepassing van de Ladder van Verdaas;
- hoe de sanering van de spoorwegovergangen hierin wordt meegenomen.

#### Probleemstelling

De NRD beschrijft dat de hoge wegbelasting en de complexe inrichting van het wegvak A1/A35 samen met de capaciteit van de aansluitende wegvakken en de snelheidsverschillen tot congestie en ongevallen leiden. Mede door de slechte doorstroming op de A1/A35 kiest veel doorgaand regionaal verkeer routes over het onderliggende wegennet, en vooral de N743 tussen Almelo en Borne. Dit leidt bovendien tot lange wachtrijen voor verkeerslichten in Zenderen.

Tot slot wijst de NRD erop dat de bestaande Rondweg Borne als barrière wordt ervaren tussen de recente uitbreidingswijken (Stroom Esch en Bornsche Maten) en het dorpscentrum.

Kwantificeer de problemen zoveel mogelijk om het gewicht ervan in beeld te brengen. Geef ook aan in hoeverre de problemen samenhangen.

#### Doel

Volgens de NRD<sup>3</sup> moet nieuwe of aanpassing van bestaande infrastructuur een bijdrage leveren aan:

- verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A1/A35 tussen Almelo en Hengelo;
- versterken van de robuustheid van het regionale wegennet in het plangebied;
- ontlasten van de N743-traverse door Zenderen en Borne voor het woon- en leefmilieu van deze kernen.

Beschrijf de doelstelling van het project zo concreet, specifiek en kwantitatief mogelijk. Doe dit door in ieder geval antwoord te geven op de volgende vragen:

- Wat is het hoofddoel van het project en wat zijn neven-doelen?
- In hoeverre is het behoud en de mogelijke versterking van bestaande waarden (als veilige en gezonde leefomgeving, natuur, cultuurhistorie, landschap, vitaal platteland en

---

<sup>3</sup> Zie pagina 13 van de NRD.

milieuwaarden)<sup>4</sup> een doelstelling? En waar is gedefinieerd om welke waarden het precies gaat?

- Wat zijn de randvoorwaarden voor het project (die het project in acht moet nemen) en waarom zijn deze gesteld? Zo noemt de NRD in paragrafen 2.4 en 3.3 enkele uitgangspunten voor tracé-alternatieven die als randvoorwaarden kunnen worden beschouwd. De eis dat de nieuwe verbinding een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/uur moet zijn, betekent bijvoorbeeld dat andere mogelijke oplossingen met een lagere maximumsnelheid buiten beeld blijven.
- Welke verkeersstromen moet de nieuwe verbinding faciliteren?
- Welke doelen zijn gericht op Rijksinfrastructuur, welke op provinciale infrastructuur, en welke op lokale infrastructuur? In hoeverre moet het project bijvoorbeeld de doorstroming van het verkeer tussen het westen van Nederland en Duitsland verbeteren?
- Moet het project bijdragen aan de leefbaarheid van heel Twente, van de kernen van Zenderen en Borne in zijn geheel, of slechts van delen van deze kernen? En wat wordt onder leefbaarheid verstaan? In hoeverre hoort het oplossen van barrièrewerking, één van de gestelde problemen, hier ook bij?
- Wat wordt precies onder 'robuustheid' van het regionale wegennet verstaan?
- Wanneer is het project een succes? Geldt een drempelwaarde waarbij wel of niet aan een doelstelling wordt voldaan?
- In hoeverre is sprake van een rangorde tussen de verschillende doelen?

Doel van het beantwoorden van deze vragen is om heldere en eenduidige doelen voor het MER te beschrijven. Enerzijds omdat dit de inhoud van het MER bepaalt (bijvoorbeeld welke milieu-onderbouwingen en alternatieven nodig zijn), anderzijds omdat dit voor de lezer van het MER duidelijk maakt wanneer het project een succes is.

## 2.2 Beleidskader en besluiten

### Beleidskader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor een nieuwe verbinding en of het project kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:

- Omgevingsvisie Overijssel en regionale omgevingsvisies, om de te verwachten ruimtelijke dynamiek in het gebied van de verstedelijkingsas en de economische corridor Enschede-Hengelo-Almelo-Coevorden (zie Euregio Goederencorridor) en de Ontwikkelagenda Netwerkstad Twente in beeld te brengen.
- Actuele wet- en regelgeving ten aanzien van stikstof.
- Beleid over landschap, recreatie en de openbare ruimte. Denk aan De Groene Poort waarin is geïnvesteerd in projecten voor ontsnippering, recreatie en ecologisch herstel. Daarnaast heeft het Verdrag van Zenderen uit 2019 tot doel om het karakteristieke Twentse landschap te behouden.
- Gemeentelijke vervoersplannen.

De Omgevingswet treedt mogelijk gedurende de looptijd van het project in werking. Daarom adviseert de Commissie aandacht te besteden aan de randvoorwaarden die uit de Omgevingswet en het bijbehorende overgangsrecht voortkomen.

### Te nemen besluit(en)

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen voor een bestemmingsplan. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Geef aan welke besluiten

---

<sup>4</sup> Zie pagina 13 van de NRD.

dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de tijdsplanning is. Maak voor de m.e.r.-procedure ook duidelijk hoe de rollen tussen de verschillende initiatiefnemers en bevoegd gezag passend zijn gescheiden.

## 3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

### 3.1 Algemeen

De provincie Overijssel en de gemeenten Borne en Almelo willen zowel nut en noodzaak als mogelijke tracés van een nieuwe verbinding tussen de zuidelijke randweg in Borne en de provinciale weg N743 ten noordwesten van Zenderen onderzoeken. Het eventueel doortrekken van de nieuwe weg naar de N744 om de regio te ontsluiten en ongewenst verkeer door de kern Zenderen en Borne te beperken, wordt ook meegenomen. Werk het onderzoek gefaseerd uit: onderzoek eerst of een nieuwe verbinding nuttig en noodzakelijk is of dat andere oplossingen voldoende probleemoplossend zijn. Ga daarna pas mogelijke tracés vergelijken. Dit biedt niet alleen meer inzicht aan de lezer van het MER maar voorkomt ook dat onnodig onderzoek wordt gedaan.

### 3.2 Nut en noodzaak

Het onderzoek naar nut en noodzaak van een nieuwe verbinding komt kort gezegd neer op beantwoording van de vraag of een nieuwe verbinding nodig is en of deze voldoende bijdraagt aan het behalen van de doelen.

Voor dit onderzoek is van groot belang dat de doelen zo precies mogelijk zijn omschreven. Zo kan worden gekeken in hoeverre dezelfde doelen ook op andere manieren worden gehaald. Het aantonen van de noodzaak van een nieuwe verbinding kan bijvoorbeeld door overschrijdingen van normen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid of een disproportioneel aantal voertuigverliesuren<sup>5</sup> met aantoonbare economische schade in beeld te brengen. Onderbouw het onderzoek met argumenten uit het Verkort MIRT-Onderzoek A1/A35. De NRD beschrijft dat het stappenplan van de Ladder van Verdaas voor het MER wordt gebruikt.<sup>6</sup> De Commissie ziet dit stappenplan als een goede aanpak om gestructureerd andere oplossingen af te wegen voordat de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt overwogen. Anders dan de NRD stelt is het juist wel van belang om voldoende aandacht te besteden aan de stappen 1, 2 en 3 van de ladder. Hoewel de ladder ook in het Verkorte MIRT-onderzoek is toegepast, kunnen de uitkomsten daarvan namelijk niet één op één gebruikt worden omdat de doelen van dit project niet hetzelfde zijn als de doelen van dat onderzoek.

#### **Gevoeligheidsanalyse maatregelenpakket Verkorte MIRT-onderzoek**

Betrek bij het onderzoek ook wat het betekent als de maatregelen uit het Verkort MIRT-Onderzoek A1/A35 worden uitgevoerd. De Commissie geeft in overweging om dit te doen door naast de referentiesituatie ook een gevoeligheidsanalyse uit te voeren waarin het maatregelenpakket uit het Verkorte MIRT-Onderzoek geheel is uitgevoerd. De situatie met het maatregelenpakket kan dan worden vergeleken met en zonder de nieuwe verbinding.

---

<sup>5</sup> Voertuigverliesuren (VUU) staat voor het totaal aantal uren reistijdverlies als gevolg van een beperking in de wegcapaciteit.

<sup>6</sup> Zie pagina 14 van de NRD.

Deze vergelijking maakt duidelijk in hoeverre nut en noodzaak ook op lange termijn blijft bestaan (no-regret is). Ook laat deze vergelijking zien of de overige maatregelen een reëel alternatief vormen voor een nieuwe verbinding en in hoeverre ze leiden tot onderscheidend andere (minder en kleinere) milieueffecten.

### **Nulplusalternatief**

Onderdeel van de Ladder van Verdaas is het onderzoek naar de aanpassing van en het beter benutten van bestaande infrastructuur. De NRD beschrijft dat het MER ook een zogenoemd nulplusalternatief zal omvatten dat uitsluitend maatregelen op bestaande infrastructuur betreft.<sup>7</sup> Maak duidelijk waarom voor precies dit nulplusalternatief is gekozen en waarom andere vormen zijn afgefallen. Onderzoek ook optimaliseringsmogelijkheden van het gekozen nulplus-alternatief als blijkt dat dit niet voldoet aan de doelstellingen.

## **3.3 Tracé-alternatieven en -varianten**

Paragraaf 3.3 van de NRD beschrijft dat het MER de volgende tracé-alternatieven onderzoekt:

- Bundeling Bornerbroeksestraat
- Bundeling A1 /A35
- Bundeling Beekdal
- Bundeling Spoorlijn.

Voor ieder alternatief worden bovendien twee varianten beschreven, namelijk spoor kruising onderdoor of overheen, en doortrekken van het tracé naar de N744.

Beschrijf hoe de gestelde doelen de keuze en de afbakening van de alternatieven hebben bepaald.

Het valt op dat de tracé-alternatieven op figuur 3-3 van de NRD (figuur 1 in dit advies) als lijn zijn ingetekend, terwijl de precieze ligging nog niet duidelijk is. Totdat sprake is van een exact tracé verdient het de voorkeur om met zoekgebieden te werken, om niet de suggestie te wekken dat al tracés zijn afgefallen.

## **3.4 Referentie**

De NRD geeft aan dat in het MER de situatie in 2040 als referentiesituatie voor de te verwachten milieueffecten wordt beschreven.<sup>8</sup> De referentiesituatie bestaat uit de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd.

### **Autonome ontwikkelingen mobiliteit**

Het is daarbij van belang de autonome ontwikkelingen in de mobiliteit goed in kaart te brengen. Geef hiertoe ook een overzicht van de ruimtelijke plannen, projecten en verkeersmaatregelen waarover al is besloten en die de komende periode in de regio zullen worden uitgevoerd. Denk bijvoorbeeld aan de woningbouwontwikkelingen in Hengelo en in de Bornsche Maten.<sup>9</sup> Geef aan welke invloed deze hebben op de verkeersintensiteiten op de diverse routes.

<sup>7</sup> Zie pagina 15 van de NRD.

<sup>8</sup> De NRD beschrijft de referentiesituatie als 'nulalternatief'. De referentiesituatie kan echter alleen als volwaardig alternatief worden gehanteerd als hiermee de doelen kunnen worden gehaald. Dat lijkt op voorhand niet het geval.

<sup>9</sup> Zie ook de uitleggebieden in de Ontwikkelagenda Netwerkstad Twente.

Door zowel scenario's met lage verkeersgroei als een worst-case scenario in het verkeersmodel te berekenen kunnen de bandbreedte van de milieugevolgen en de mate van doelrealisatie worden geschetst.

Besteed ook aandacht aan de autonome technologische ontwikkelingen binnen mobiliteit, omdat de verwachting bestaat dat in de komende jaren de karakteristieken van ons mobiliteitssysteem wezenlijk zullen veranderen. Denk aan *mobility as a service*, meer thuiswerken, betere verkeers- en reizigersinformatie of slimmer gebruik van het verkeerssysteem. De Commissie begrijpt dat het, gezien de vele onzekerheden, moeilijk is rekening te houden met de bovenbeschreven ontwikkelingen. Maar omdat de ruimtelijke keuzes veelal voor de lange termijn gemaakt worden, is het zinvol ze in beschouwing te nemen.

## 4 Milieugevolgen en effectbepaling

### 4.1 Algemeen

Paragraaf 4.3 van de NRD beschrijft het beoordelingskader voor het MER. De Commissie leidt uit de NRD af dat het MER ertoe dient om achtereenvolgens te onderbouwen of een nieuwe wegverbinding noodzakelijk is, welk tracé de voorkeur verdient en hoe dat voorkeustracé kan worden geoptimaliseerd.<sup>10</sup> Het beoordelingskader maakt echter geen onderscheid tussen informatie die nodig is voor ieder van deze drie stappen. De Commissie adviseert om per stap te onderzoeken welke milieuaspecten onderscheidend zijn. Dit voorkomt onnodig onderzoek en zorgt er tegelijkertijd voor dat het milieubelang bij iedere stap volwaardig kan worden meegewogen.

De Commissie adviseert bovendien om bij de beoordeling van de alternatieven/varianten onderscheid te maken tussen doelrealisatie (oplossend vermogen van de alternatieven/varianten) enerzijds en milieueffecten (effecten van de alternatieven/varianten op de omgeving) anderzijds. Geef deze los van elkaar weer.

Vergelijk de milieueffecten van alternatieven (en varianten) onderling, en met de referentiesituatie. Het detailniveau van de milieueffectschattingen moet zodanig zijn dat de effecten van de voorkeursvariant en daaruit af te leiden conclusies, bijvoorbeeld of doelen worden behaald of aan (wettelijke) eisen kan worden voldaan, afdoende kunnen worden onderbouwd.

Ga in het MER bij nadelige effecten in op mogelijke optimalisatie van de variant en mitigerende maatregelen en breng daarvan de effecten in beeld.

Geef aan welke aannames zijn gedaan bij de effectbepaling, welke onzekerheden in de effectbepaling een rol spelen, hoe groot deze onzekerheden bij benadering zijn, en in welke

---

<sup>10</sup> Op meerdere plekken in de NRD staat dat het MER dient ter onderbouwing van het bestemmingsplan. Omdat daarin de uitwerking van het voorkeursalternatief wordt vastgelegd, moet op dat moment ook gedetailleerde informatie over het voorkeursalternatief beschikbaar zijn.



mate terugvalopties (maatregelen 'achter de hand') beschikbaar zijn, mochten de effecten na realisatie ongunstiger zijn dan waar van tevoren van uitgegaan is.

Omdat de effecten van de aanlegfase en de gebruiksfase verschillend kunnen zijn adviseert de Commissie om bij de effectenbeschrijving onderscheid te maken tussen beide fasen.

## 4.2 Verkeer en verkeersveiligheid

Een belangrijke indicator voor het doelbereik is de hoeveelheid doorgaand verkeer door Zenderen en Borne en tussen de aansluiting met de N349 in Almelo en de aansluiting 30 Hengelo op de A1. Neem deze gegevens op in het MER.

Het is mogelijk dat een betere doorstroming in het plangebied meer verkeer aantrekt. Voertuigen die het plangebied mijden vanwege congestie of matige doorstroming (latente vraag), kunnen juist weer aangetrokken worden als sprake is van betere doorstroming. Breng dit effect in beeld. Hiervoor is inzicht nodig in de mate waarin spitsreizigers op dit moment het plangebied mijden.

Beschrijf ook wat de verkeerseffecten zijn voor het onderliggend wegennet. Beschrijf en kwantificeer zoveel mogelijk de effecten op verkeersveiligheid. Besteed ook aandacht aan de spoorwegveiligheid, in het bijzonder bij het al dan niet opheffen van de onbewaakte spoorovergangen.

Besteed ook aandacht aan de oversteekbaarheid en bereikbaarheid van het langzaam verkeer. Zo kan het MER laten zien in hoeverre de nieuwe verbinding de barrièrewerking van de N743 vermindert.

## 4.3 Natuur

Het project kan in de aanlegfase en de gebruiksfase gevolgen hebben voor natuurwaarden, bijvoorbeeld door ruimtebeslag, versterking van de barrièrewerking, verstoring, stikstofdepositie en (al dan niet tijdelijke) veranderingen in de waterhuishouding. Breng eerst op hoofdlijnen de actuele en potentiële natuurwaarden en reikwijdte van de potentiële effecten in beeld en motiveer op grond daarvan de begrenzing van het studiegebied. Geef in het MER aan – op basis van de meest recente gegevens en onderzoeken – welke kenmerkende biotopen en soorten aanwezig zijn in het plan- en studiegebied, wat de huidige staat is van deze biotopen en soorten, en welke factoren daarbij van belang zijn (zoals abiotische eigenschappen en voedselrijkdom). Ga in het bijzonder in op biotopen en soorten van door grond- en oppervlaktewater beïnvloede standplaatsen en op soorten die gevoelig zijn voor verstoring door geluid. Betrek daarbij niet alleen beschermde soorten maar ook andere soorten die van ecologisch belang zijn. Beschrijf welke activiteiten kunnen zorgen voor cumulatieve effecten. Ga vervolgens in op ingreep-effect relaties die in deze situatie relevant zijn, en mitigerende maatregelen om eventuele effecten te voorkomen of te beperken.

### 4.3.1 Gebiedsbescherming

#### Natura 2000

De NRD beschrijft dat in het MER wordt onderzocht of er effecten zijn op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden in de omgeving.

Geef voor omliggende Natura 2000-gebieden, zoals Lonnekerveld en Lemselermaten:

- de instandhoudingsdoelstellingen voor de verschillende soorten en habitats en of sprake is van een behoud- of verbeterdoelstelling;
- de actuele en verwachte oppervlakte en kwaliteit van habitattypen en leefgebieden voor soorten;
- de actuele en verwachte populatieomvang van soorten aan de hand van meerjarige trends.

Onderzoek of er gevolgen voor Natura 2000-gebieden zijn ten opzichte van de huidige, feitelijke, legale situatie. Betrek daarbij in ieder geval de effecten van ruimtebeslag, verstoring, hydrologische veranderingen en stikstof. Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor de Natura 2000-gebieden, geldt dat een Passende beoordeling opgesteld moet worden, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied.

Beoordeel hierbij ook of eventuele stikstofeffecten kunnen worden voorkomen door emissiebeperkende maatregelen aan de bron, interne saldering of externe saldering (in overeenstemming met de beleidsregels van de provincie Overijssel).

Beschrijf daarom in het MER ieder geval één alternatief waarbij aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden zoveel als mogelijk kan worden voorkomen.

De Commissie adviseert om de eventuele Passende beoordeling op te nemen in het MER, zodat alle milieu-informatie over het plan/project bij elkaar is gebracht. Onderzoek in de Passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aantast. In de Passende beoordeling mogen bij deze beoordeling mitigerende maatregelen worden meegenomen. Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets met succes wordt doorlopen.

#### Stikstofdepositie

De NRD geeft aan dat ook de effecten van stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden in beeld zullen worden gebracht. Breng met een daarvoor geschikt programma in beeld wat de stikstofeffecten zijn van het project in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase.

De Commissie wijst erop dat de Commissie Hordijk<sup>11</sup> onlangs heeft geconstateerd dat er onzekerheden<sup>12</sup> zijn in AERIUS-berekeningen. De Commissie Hordijk beveelt aan om het afstandscriterium<sup>13</sup> voor wegen te laten vervallen, omdat niet te beargumenteren is waarom voor stallen geen afstandscriterium geldt en voor wegen wel.

<sup>11</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/06/15/meer-meten-robuuster-rekenen> (15 juni 2020).

<sup>12</sup> De Commissie Hordijk heeft opgemerkt dat de onzekerheid van extra depositie op Natura 2000-gebieden bij de gehanteerde ruimtelijke schaal (hexagonen ter grootte van een hectare) vele malen hoger is dan de beoordelingsdrempel.

<sup>13</sup> Pagina 14 uit Meer Meten, Robuuster Rekenen: "Wat betreft de rol van depositie: op 20 km van de bron is grofweg slechts 30% van de uitgestoten ammoniak neergeslagen. Voor stikstofoxiden is dit zo'n 10%." (Commissie Hordijk, pagina 14).

### **Natuurnetwerk Nederland en overige natuurgebieden**

Beschrijf voor de gebieden uit het Natuurnetwerk Nederland (NNN) in en rond het plangebied de wezenlijke kenmerken en waarden. Onderzoek welke gevolgen het initiatief op deze actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft. Houd daarbij rekening met externe werking.

Voor het NNN geldt provinciaal beleid. Geef aan hoe het NNN provinciaal is uitgewerkt en of het voornemen hierin past.

Geef daarnaast in het MER aan welke effecten op andere natuurwaarden kunnen optreden, waarvoor geen directe bescherming vanuit de wet of het provinciale beleid is.

#### **4.3.2 Beschermden soorten**

Beschrijf, op basis van bestaande (veld)onderzoeken, tellingen en gegevens, welke door de Wet natuurbescherming beschermde soorten te verwachten zijn in het plan- en studiegebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt. Ga in op de mogelijke gevolgen van het plan voor deze beschermde soorten en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats. Geef in dat geval aan of en in hoeverre de staat van instandhouding van de betreffende soort verslechtert. Beschrijf mogelijke en/of nodige mitigerende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen.

### **4.4 Woon- en leefomgeving**

#### **4.4.1 Lucht**

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof ( $PM_{10}$  en  $PM_{2,5}$ ) en stikstofdioxide ( $NO_2$ ) te beschrijven, ook onder de grenswaarden en in relatie tot de strengere advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie<sup>14</sup>. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Eenvoudiger berekeningen volstaan wanneer hiermee keuzes tussen alternatieven en conclusies voldoende onderbouwd kunnen worden. Presenteer de resultaten van de berekeningen door middel van verschilcontourenkaarten en geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.

#### **4.4.2 Geluid**

Vergelijk de geluidseffecten van alternatieven en/of varianten op hoofdlijnen op kaart. Vermeld hierop ook de ligging van woningen en andere gevoelige objecten. Hiermee worden de voor de volksgezondheid relevante verschillen zichtbaar. Geef op kaart niet alleen de contouren tot aan de maximale waarde(n) weer, maar ook onder de voorkeurswaarden van 50 dB (weg) in  $L_{den}$  en waar relevant  $L_{night}$ .  $L_{night}$  is nodig om in specifieke situaties het aantal slaapverstoorden te kunnen bepalen. Breng ook de effecten onder de wettelijke normen in beeld.<sup>15</sup>

<sup>14</sup> Ook onder de huidige grenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden. De advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie liggen een factor 2 lager dan de grenswaarden en geven een goede indicatie van het optreden van aanzienlijke gezondheidseffecten.

<sup>15</sup> Ook onder de voorkeurswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden. Hiermee kan desgewenst ook aan de WHO-advieswaarden worden getoetst.

Verder is van belang om vroeg in het proces meekoppelkansen voor de verbetering van de leefkwaliteit, de recreatieve waarden en de natuurkwaliteit te identificeren zoals het toepassen van een geluidreducerende deklaag of afscherpende maatregelen. Door in het MER de effecten op de omgeving in beeld te brengen is het voor besluitvormers en belanghebbenden duidelijk welke keuzes voorliggen om de huidige kwaliteit van de leefbaarheid te behouden of te verbeteren.

#### **4.4.3 Externe veiligheid**

Beschrijf of de A35/A1, het spoor, buisleidingen, inrichtingen of andere risicobronnen kunnen leiden tot effecten op externe veiligheid voor het project. Geef waar nodig de risicocontour van het Plaatsgebonden Risico (PR) van  $10^{-6}$ /jaar en  $10^{-8}$ /jaar of het invloedsgebied en het plasbrandaandachtsgebied op kaart weer.

Bereken waar nodig het groepsrisico (GR). Beoordeel de eventuele toe- en afname in PR en GR in het plangebied, vergeleken met de referentiesituatie en alternatieven. Als wijzigingen in het GR optreden, toets dan aan de grenswaarden en de oriëntatiewaarde van het GR. Het MER moet informatie bevatten om eventuele wijzigingen in het groepsrisico te kunnen verantwoorden. In dat geval moet ook duidelijk zijn met welke maatregelen een aanvaardbaar risico wordt bereikt.

#### **4.4.4 Gezondheid**

Gezondheid is één van de criteria in de NRD. Niet uitgewerkt is wat beoordeeld wordt onder het criterium. Beschrijf in het MER welke definitie van gezondheid wordt gehanteerd en in hoeverre dit één van de doelen is van het project. Maak daarbij onderscheid in gezondheidsbescherming (beperken van schadelijke effecten door bijvoorbeeld lucht geluid) en gezondheidsbevordering (stimuleren van gezond gedrag door bijvoorbeeld meer fietsen of wegnemen van barrières). Beschrijf deze positieve en negatieve effecten op gezondheid zo veel mogelijk in samenhang.

Bij het beschrijven van gezondheidseffecten kunnen instrumenten als Gezondheidseffectscreening (GES) of Milieugezondheidsrisicoindicator (MGR) bruikbaar zijn. Maar ook een meer kwalitatieve beschouwing van individuele milieueffecten kan een goed integraal beeld van gezondheidseffecten geven. Maak duidelijk in het MER hoe de cumulatie van positieve en negatieve gezondheidseffecten in beeld wordt gebracht binnen thema's (cumulatie geluid wegverkeer en spoor) en tussen thema's (lucht en geluid).

### **4.5 Bodem en water**

Beschrijf in het MER de bodemopbouw en de locatie, aard en omvang van aanwezige bodemverontreiniging.

Beschrijf de invloed van de alternatieven op het oppervlaktewater- en het grondwatersysteem. Het gaat hierbij om veranderingen in verhard oppervlak, en mogelijke veranderingen in patronen van kwel en wegzijging. Geef aan hoe de toename aan verhard oppervlak in het plangebied wordt gecompenseerd door middel van extra waterberging voor oppervlaktewater. Geef aan hoe de wateropgave een plaats krijgt bij de ontwikkeling en duurzame inrichting van het plangebied.

Verder is het van belang om in te gaan op mogelijke geohydrologische gevolgen van grondverzet in de uitvoering van het project. Denk hierbij specifiek aan kunstwerken die nodig zijn om de onbewaakte overgangen te vervangen. Dit kan mogelijk leiden tot verdrogingseffecten of vermindering van de kwelstroom naar laaggelegen ecologisch belangrijke gebieden zoals beekdalen.

## 4.6 Duurzaamheid en klimaat

De NRD beschrijft dat voor duurzaamheid gekeken zal worden naar mogelijkheden van duurzame energie en gebruik van circulaire materialen. De Commissie adviseert om te beschrijven hoe dit initiatief zich verhoudt tot nationaal beleid met betrekking tot de circulariteit<sup>16</sup> en/of de doelen voor de GWW-sector<sup>17</sup>. Geef aan hoe het initiatief past in de verschillende voorkeursconcepten voor de circulariteit, vaak aangeduid met de R-ladder<sup>18</sup>.

Ga in het (project-)MER in op:

- het (her)gebruik van grondstoffen (bijvoorbeeld asfalt of geluidschermen), energie, materialen en afvalstoffen. Neem een materialen-, grondstoffen- en energiebalans op;
- hoe dit gebruik kan worden voorkomen, welke mogelijkheden er zijn voor hergebruik, recycling of terugwinnen;
- of en zo ja, op welke wijze het hergebruik van grondstoffen en materialen bij realisatie wordt geregistreerd<sup>19</sup>;
- maak daarbij onderscheid tussen de aanleg- en gebruiksfase. In de aanlegfase gaat het om bijvoorbeeld het beperken van de energie-inhoud van het te gebruiken materiaal en het energieverbruik van het in te zetten materieel. In de gebruiksfase gaat het bijvoorbeeld om de energievraag van de wegsystemen zoals verlichting en verkeersgeleiding en -informatie.

Ga daarnaast in op CO<sub>2</sub>-reductie voor grondverzet<sup>20</sup>, asfalt en beton (bij kunstwerken).

## 4.7 Landschap en cultuurhistorie

Het landschap tussen Borne en Almelo is waardevol door zijn gevarieerdheid qua schaal en landgebruik. Het landschap weerspiegelt de geomorfologische ontstaanswijze, met de Zendersche Es op een hoefijzervormige stuwwal, en kleinere essen op grondmorenen<sup>21</sup> met welvingen. In en langs de beekdalen treft men het kleinschalige landschap aan, met onder meer houtwallen. Het vormt een groene toegangspoort van Twente die dwars op de stedenband is gesitueerd, zowel voor landschap, voor natuur als ook voor recreatieve functies. De analyse van mogelijke effecten vraagt om een benadering op verschillende schaalniveaus, namelijk regionaal, voor het plangebied als geheel en voor inliggende samenhangende landschapsstructuren. De regionale analyse biedt inzicht in de effecten op het gebied als groene toegangspoort voor Twente en voor de ruimtelijke relaties met Landgoed Twickel. Voor het plangebied als geheel kan de analyse laten zien hoe de effecten uitwerken op de ruimtelijke samenhang tussen landschapstypen en hoe de belevingswaarde van het gebied erdoor kan veranderen. Op lokale schaal gaat het vooral om de effecten op

<sup>16</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/09/14/bijlage-1-nederland-circulair-in-2050>.

<sup>17</sup> <https://www.greendeals.nl/sites/default/files/downloads/GD209-dealtekst-Duurzaam-GWW-2.0.pdf>.

<sup>18</sup> Cramer, J. (2014), Milieu, Elementaire Deeltjes 16, Amsterdam: Amsterdam University Press.

<sup>19</sup> Belangrijk onderdeel in de GWW-sector is het registeren van gebruikte grondstoffen en materialen. Deze materialen kunnen worden hergebruikt in een volgende fase. Dit kan bijvoorbeeld met het gebruik van een grondstoffenpaspoort.

<sup>20</sup> Rijkswaterstaat heeft ervaring met het verminderen van stikstofuitstoot bij grondverzet.

<sup>21</sup> Grondmorenen zijn een periglaciaal verschijnsel van ophopingen van stenen aan de rand van een ijstong.

karakteristieke landschapselementen, zoals houtwallen, beekdalen, erven en erfbeplantingen en andere identiteitsdragers van het Twentse landschap.

Beschrijf voor het studiegebied systematisch de aanwezige landschappelijke, aardkundige en cultuurhistorische waarden, en kijk daarbij ook naar waarden die samenhang vertonen met landgoed Twickel. Maak duidelijk welke waarden door het project worden beïnvloed. Beschrijf ook hoe het plangebied op dit moment door gebruikers (zoals agrariërs en omwonenden) wordt beleefd en hoe deze beleving verandert als gevolg van het plan. Geef in het MER aan of en zo ja, hoe het project een bijdrage kan leveren aan de ruimtelijke kwaliteit.

De Commissie adviseert voor het verdere ontwerp en inrichting van de verschillende alternatieven/varianten de weg niet alleen te zien vanuit het landschap maar mede te ontwerpen vanuit de weggebruiker. Maak in het MER voor de gebruikers visueel inzichtelijk hoe de alternatieven/varianten het landschap veranderen. De Commissie geeft in overweging om hiervoor gebruik te maken van gedetailleerde 3D-visualisaties, waarin de nieuwe weg is ingebed in het landschap.<sup>22</sup>

## 5 Overige aspecten

### 5.1 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Zorg ervoor dat:

- het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdttekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt, met duidelijke legenda.

### 5.2 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.

---

<sup>22</sup> Deze visualisaties geven een beeld van de nieuwe weg in het landschap met relevante elementen als bomenlanen, het wegmeubilair (geluidwallen/-schermen; verlichting), verhoogde of verdiepte kruisingen van langzaam verkeer en aansluitingen met bestaande wegen.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens**

### **Advies van de Commissie over het op te stellen MER**

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

### **Samenstelling van de werkgroep**

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Annemie Burger (voorzitter)

dr. Roeland During

Pieter Feij MSc

mr.drs. Gijs Hoevenaars (secretaris)

ir. Joep Lax

### **Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld**

Bestemmingsplan.

### **Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?**

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit aanleg, wijziging of uitbreiding van een (auto)weg (C1.2/1.3 of D1.1/1.2). Een MER is wellicht ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. De Commissie heeft uit de NRD afgeleid dat een gecombineerd plan-/project-MER wordt opgesteld.

### **Bevoegd gezag besluit**

Gemeenteraad van Borne.

### **Initiatiefnemer besluit**

Provincie Overijssel en de gemeenten Borne en Almelo.

### **Bevoegd gezag m.e.r.-procedure**

Gemeenten Borne en Almelo.

### **Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?**

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

### **Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?**

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissierner.nl](http://www.commissierner.nl) projectnummer [3469](#) in te vullen in het zoekvak.

**Commissie voor de milieueffectrapportage**  
A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

t 030-2347666  
e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)  
w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

