

Rapport

Projectnummer: 372004

Referentienummer: SWNL0261274

Datum: 19-05-2020

Notitie Reikwijdte en Detailniveau Vloedbeltverbinding

ten behoeve van procedure milieueffectrapportage

Definitief

Opdrachtgever:
Provincie Overijssel
Eenheid Ruimte en Bereikbaarheid

Verantwoording

Titel	Notitie Reikwijdte en Detailniveau Vloedbeltverbinding
Subtitel	ten behoeve van procedure milieueffectrapportage
Projectnummer	372004
Referentienummer	SWNL0261274
Revisie	D1.1
Datum	19 mei 2020

Auteur	Deanne Reincke
E-mailadres	deanne.reincke@sweco.nl

Gecontroleerd door	Bert van Velzen
Paraaf gecontroleerd	



Goedgekeurd door	Robert Jan Jonker
Paraaf goedgekeurd	



Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Korte gebiedsbeschrijving	4
1.3	Waarom een PlanMER?	7
1.4	Leeswijzer	7
2	Probleem- en doelstelling	8
2.1	Verkeerssituatie in de regio	8
2.2	Raakvlakken en ontwikkelingen	10
2.3	Doelstelling	12
2.4	Van doelstelling naar alternatieven	13
3	Alternatieven en varianten	14
3.1	Algemeen	14
3.2	Nul- en nulplusalternatief	15
3.3	Uitgangspunten voor de tracé-alternatieven	15
3.4	Tracéalternatieven	16
3.5	Toelichting bij de totstandkoming van deze alternatieven	22
3.6	Varianten	22
4	Te onderzoeken effecten	23
4.1	Plan- en studiegebied	23
4.2	Inhoud PlanMER	23
4.3	Beoordelingskader	24
5	Planning en procedure	26
5.1	De m.e.r.-procedure	26
5.2	Planning op hoofdlijnen	26

Bijlage 1 Historische context

Bijlage 2 Bronnenlijst

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2019 is een Verkort MIRT¹-onderzoek uitgevoerd naar de problematiek op en rond de A1/A35 tussen Almelo en Hengelo. Rijk, provincie en regiogemeenten waren daarbij betrokken. In dat onderzoek is met name aandacht besteed aan de hinder in doorstroming en de verkeersveiligheid op het wegvak waar de A1 en de A35 samenlopen (tussen de knooppunten Azelo en Buren). Deze problemen ten aanzien van veiligheid en doorstroming leiden er toe dat ook veel verkeer over regionale wegen haar weg zoekt door het gebied. Het opheffen van de hinder op A1/A35 of het aanbieden van een alternatieve route doet de verkeersdruk in Zenderen en Borne afnemen, waardoor daar de hinder als gevolg van doorgaand verkeer afneemt.

Uit het genoemde MIRT-onderzoek komt naar voren 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 die zowel de A1/A35 ontlast als de robuustheid van het regionale wegennet versterkt. Tevens kan daarmee de leefbaarheid in de kernen Borne en Zenderen verbeteren. Het eventueel doortrekken van deze nieuwe weg naar de N744 (Albergerweg) biedt verdere mogelijkheden om de regio te ontsluiten en ongewenst verkeer door Zenderen en Borne te beperken. Daarbij moeten geen negatieve effecten optreden voor de leefbaarheid en de afwikkeling van het verkeer in het achterliggende gebied.

Om die reden starten de provincie Overijssel en de gemeenten Borne en Almelo met een onderzoek naar nut en noodzaak en mogelijke tracés van deze nieuwe wegverbinding. Dit onderzoek is ingebed in de procedure van de milieueffectrapportage. De publicatie van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) is de eerste stap in deze procedure. In deze studie is géén aansluiting van de nieuwe weg op het hoofdwegennet in knooppunt Azelo opgenomen. Een dergelijke aansluiting moet in de alternatieven wel mogelijk blijven.

Het op te stellen milieueffectrapport (een Plan-MER) moet bijdragen aan de besluitvorming van de provincie en gemeenten over het realiseren van de verbinding (bij gebleken nut en noodzaak) en het vastleggen van het voorkeursalternatief (na de keuze van dat alternatief) in een op te stellen bestemmingsplan.

Kaderstellend voor dit onderzoek is de Omgevingsvisie Overijssel. In het verleden zijn meerdere onderzoeken uitgevoerd, deze zijn samengevat in bijlage 1 van deze NRD.

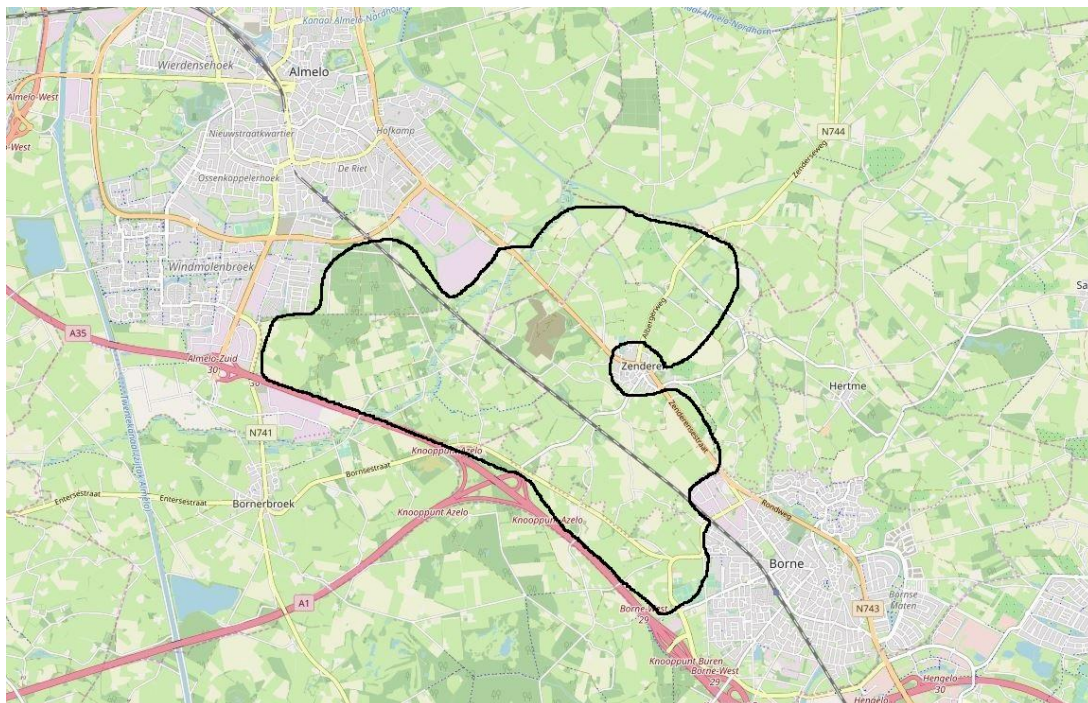
1.2 Korte gebiedsbeschrijving

Het *plangebied* voor de nieuwe weg is het gebied waarin de tracés van de verschillende alternatieven liggen. Dit gebied bevindt zich binnen de gemeenten Borne en Almelo, ten noordoosten van de A35, zie Figuur 1-1.

Het *studiegebied* omvat het gebied waar mogelijke milieueffecten van de aanleg optreden. De omvang van het studiegebied kan per thema/aspect verschillen.

¹ MIRT: Meerjaren Investeringsprogramma Ruimte en Transport; programma van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Onderstaande afbeelding toont de ligging van het plangebied.

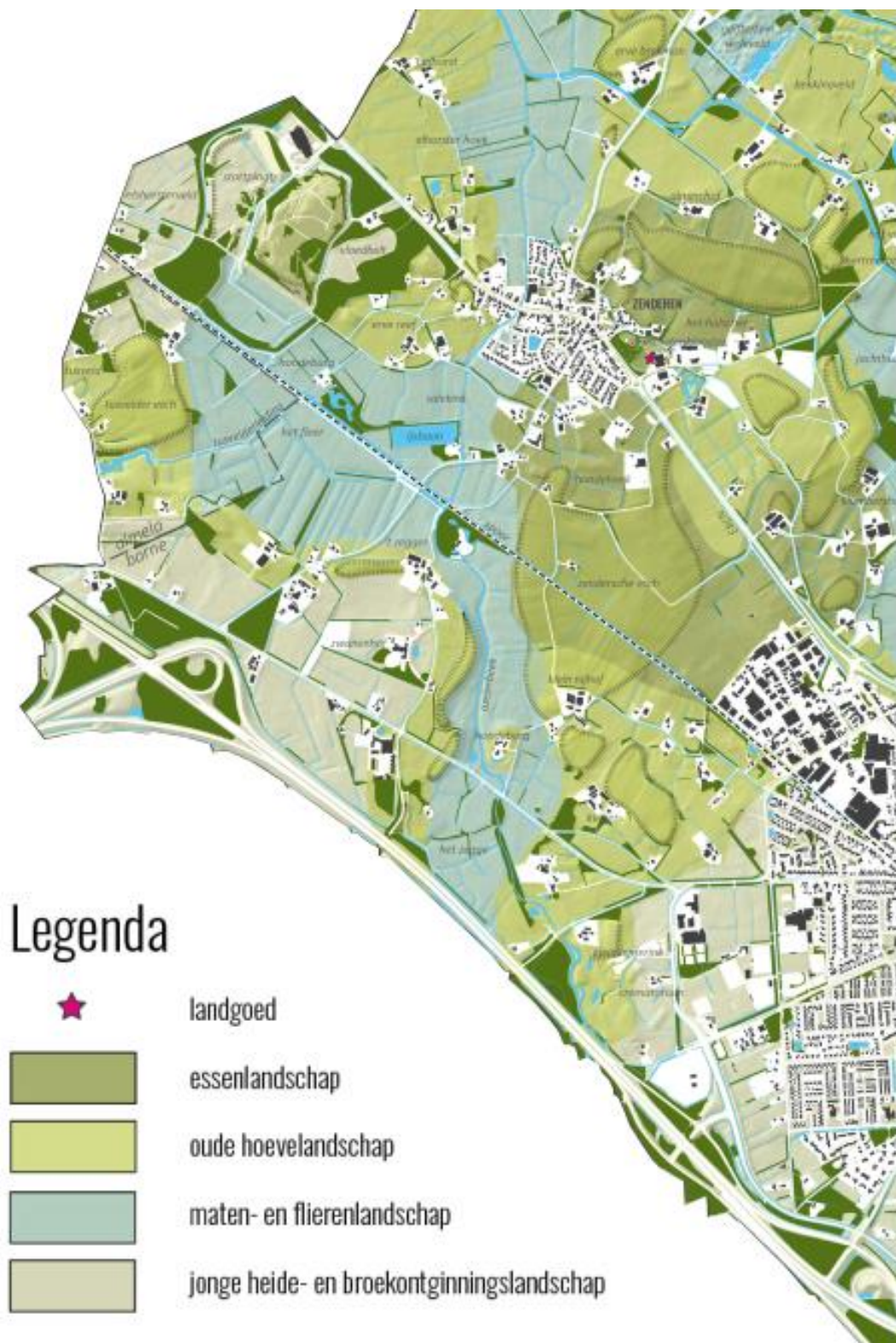


Figuur 1-1 Globale ligging plangebied

Het plangebied ligt in het buitengebied van Borne en Almelo en betreft een groene verbinding tussen noordoost en zuidwest Twente.

Het plangebied wordt vooral gekenmerkt door de kleinschaligheid van het aanwezige essenlandschap. Ondanks het feit dat er in de loop der jaren veel beplanting is verdwenen, zijn de esranden nog relatief groen. Deze bestaan vooral uit kleine bosjes en solitaire bomen. Het gebied tussen Borne en Almelo is een duidelijk landbouwgebied met verspreid liggende erven en een aantal beken, zoals de Azelerbeek, de Doorbraak en de Weezebeek.

In Figuur 1-2 is de landschapsstructuur van het gebied weergegeven, bestaande uit landgoederen, essenlandschap, oude hoevelandschap, maten- en flierenlandschap en jonge heide- en broekontginningslandschap.



Figuur 1-2 Landschapsstructuurkaart gemeente Borne 2020 [beeld N+L Landschapsonwerpers]

De hoofdinfrastructuur in het gebied loopt van noordwestelijke richting naar zuidoostelijke richting. Ten eerste is er de A35 die hier (tussen de knooppunten Azelo en Buren) samenloopt met de A1. Daarnaast gaat de spoorwegverbinding Almelo-Hengelo door dit gebied en parallel ten noordoosten van de spoorwegverbinding is de provinciale weg N743 (Almelo – Hengelo) gelegen, die door de kern Zenderen loopt.

1.3 Waarom een PlanMER?

De besluitvorming over een gebiedsontsluitingsweg is formeel niet m.e.r.-plichtig. De provincie Overijssel en de gemeenten Almelo en Borne hebben er voor gekozen een m.e.r.-procedure te doorlopen vanwege de transparantie en onafhankelijke kwaliteitsborging in deze procedure en vanwege de aanwezige waarden binnen het plangebied. Het doel van de milieueffectrapportage is het milieu een volwaardige rol te geven in het besluitvormingsproces. Het milieueffectrapport vormt input voor de onderbouwing van nut en noodzaak en (bij gebleken nut en noodzaak) input voor de keuze van het voorkeursalternatief.

Initiatiefnemers in de m.e.r.-procedure zijn de provincie Overijssel en gemeenten Borne en Almelo. Bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure zijn de gemeente Borne en gemeente Almelo (in het kader van de bestemmingsplanprocedure).

1.4 Leeswijzer

In dit hoofdstuk 1 is kort de aanleiding tot dit onderzoek en het opstellen van een PlanMER beschreven. Hoofdstuk 2 gaat nader in op de probleem- en doelstelling.

Hoofdstuk 3 beschrijft de in het PlanMER te onderzoeken alternatieven en mogelijke varianten. Hoofdstuk 4 gaat nader in op de beoordelingscriteria waaraan de alternatieven getoetst worden. Tot slot beschrijft hoofdstuk 5 de te doorlopen procedure en de verwachte planning voor de besluitvorming van het bestemmingsplan en het MER.

2 Probleem- en doelstelling

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verkeersproblematiek in de regio en op de doelstelling van het Plan MER.

2.1 Verkeerssituatie in de regio

Doorstroming en verkeersveiligheid A1/A35

Tussen de knooppunten Azelo en Buren komen de A1 en de A35 samen. Dit is een druk bereden wegvak dat gebruikt wordt voor regionale, bovenregionale en doorgaande verplaatsingen. Op dit wegvak vinden veel weefbewegingen plaats.

Het in hoofdstuk 1 aangehaalde MIRT-onderzoek noemt dat er in 2018 ongeveer 100.000 motorvoertuigen per etmaal over dit wegvak rijden. Het betreft een complex geheel van snelwegen en de toe- en afleidende wegvakken op de A1 en A35. Tussen deze knooppunten bevindt zich bovendien (de helft van) de aansluiting van Borne-West. Ook dit deel van de A1 kent een groot aandeel (zwaar) vrachtverkeer (circa 19%).

De hoge wegbelasting en de complexe inrichting van het wegvak A1/A35 in combinatie met de capaciteit van de aansluitende wegvakken en de snelheidsverschillen leiden tot congestie en ongevallen. Vergeleken met het landelijk gemiddelde is er sprake van een groot aantal ongevallen. Oorzaken voor dit grote aantal zijn de grote snelheidsverschillen, de vele noodzakelijke rijstrookwisselingen en de vaak voorkomende verkeersopstoppen.



Figuur 2-1: A1/A35 nabij Borne in de avondspits

Doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid onderliggend wegennet

Door vrijwel dagelijks in verschillende mate optredende congestie, de onvoorspelbaarheid van de reistijd over het hoofdwegennet en de ongevallen kiest meer verkeer dan gewenst op voorhand andere routes vanaf en over het onderliggende wegennet.

De provinciale weg N743 Almelo–Hengelo is van oudsher een belangrijke verbinding tussen Almelo en Hengelo. De weg loopt dwars door Zenderen.

Mede door de verminderde doorstroming op het wegvak A1/A35 kiest veel regionaal doorgaand verkeer de route via de N743. Dit heeft tot gevolg dat de N743 tussen Almelo en Borne (A1) door Zenderen en over de Rondweg Borne op alle werkdagen relatief druk is. In de spits is er sprake van filevorming op het gehele wegvak. In Zenderen leidt dit tot lange wachtrijen voor de verkeersregelininstallatie in Zenderen, aansluiting N744 Albergerweg.



Figuur 2.2 N743 door Zenderen

Naast de files in de spits zorgen grote incidenten op de snelwegen ook voor extra druk op het onderliggende wegennet doordat het verkeer op de A35/A1 dan omgeleid wordt over de N743. De robuustheid van het wegennet, blijkt ook uit de NMCA van het Rijk, is onvoldoende.

Ter plaatse van de kern Borne heeft de N743 de gemeentelijke benaming Rondweg. Deze Rondweg is in 1970 om de kern Borne aangelegd, maar is door de uitbreiding van Borne met de wijken Stroom Esch en Bornsche Maten weer omringd door woonbestemmingen. Met de nog steeds groeiende nieuwbouw Bornsche Maten wordt deze barrière nog sterker ervaren. In het Structuurplan Uitbreiding Borne (2004) is Borne uitgegaan van een 'knip' in de N743 en de realisatie van een nieuwe randwegenstructuur westelijk om Borne.



Figuur 2.3 N743 Rondweg Borne

Door de toenemende verkeersintensiteit op het onderliggende wegennet als gevolg van verschillende nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in en rondom Borne neemt de bereikbaarheid sterk af. Daarnaast zorgen de consumentgerichte grote bedrijven (o.a. Ikea, Mediamarkt en de Baumarkt) op het Plein Westermaat (Hengelo) voor pieken in de belasting van het wegennet en ontstaan er ook op de A1 en de N743 files. Hierdoor is Rijkswaterstaat genoodzaakt om in die gevallen de afrit richting Borne/Hengelo af te sluiten. Verkeersproblemen op de N743 hebben invloed op de verkeersdruk op de snelweg en andersom.

2.2 Raakvlakken en ontwikkelingen

Spoorse doorsnijding

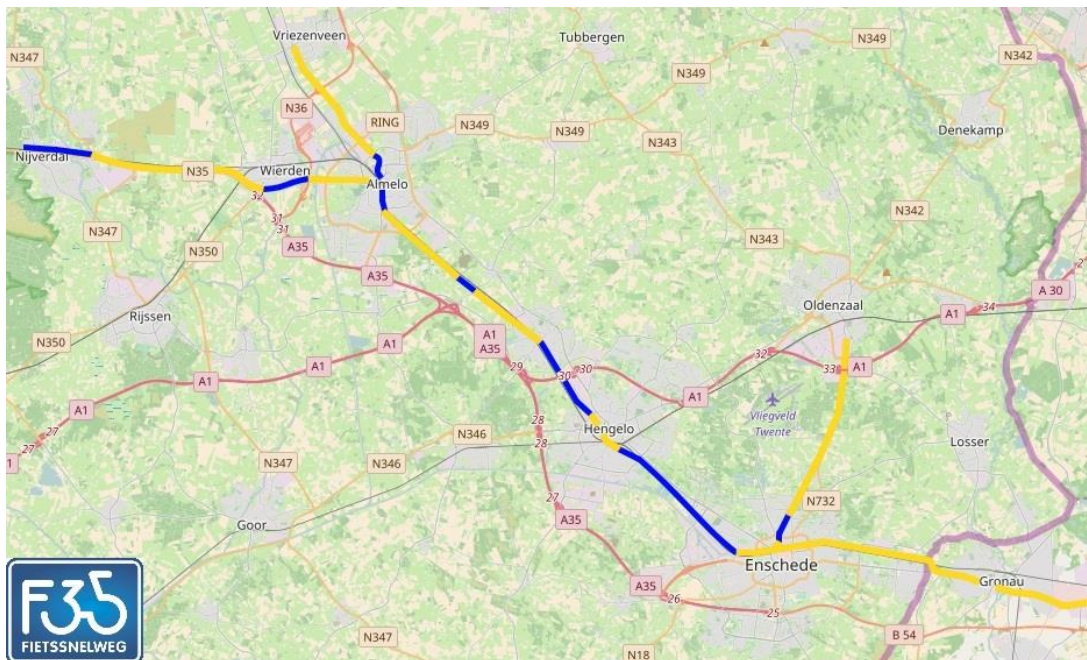
Borne heeft naast uitstekende verbindingen via rijks- en provinciale wegen ook goede OV-verbindingen. Door de verwachte groei van het personen- en goederenvervoer per spoor neemt het aantal treinen per uur toe. De nog bestaande gelijkvloerse spoorkruisingen in Borne zijn als gevolg daarvan vaak geblokkeerd. Een ander effect is dat de aanrijtiden van hulpdiensten steeds moeilijker te halen zijn. Een bijkomend probleem zijn de regelmatig voorkomende storingen van de overwegen. Dit zorgt voor zowel een bereikbaarheids- als een veiligheidsprobleem.

In het buitengebied van Borne wil ProRail niet-beveiligde overwegen opheffen. De overweg in Het Vlier wordt op termijn afgesloten.

De noodzakelijke spoorkruising (ongelijkvloers) voor de nieuwe weg kan mogelijk bijdragen aan het herstellen van de barrièrewerking van het spoor en draagt ook in belangrijke mate bij aan de spoorveiligheid.

Fietssnelweg F35

Een belangrijke ontwikkeling voor de gemeenten Almelo en Borne is de realisatie van de fietssnelweg (F35). De F35 is een snelle, veilige en non-stop fietsverbinding van 62 kilometer van Nijverdal naar de Duitse grens met zijtakken van Almelo naar Vriezenveen en van Enschede naar Oldenzaal. De F35 is tussen Enschede en Almelo parallel aan het spoor beoogd, waarbij het spoor ten noorden van het station Borne wordt gekruist. In verband met onder andere beschikbaarheid van gronden en draagvlak is het mogelijk dat de F35 de spoorlijn opnieuw kruist in de omgeving van Zenderen. Dit vraagt om afstemming met de locatie waar de nieuwe weg het spoor gaat kruisen en waar als gevolg van het afsluiten van andere gelijkvloerse kruisingen een parallelstructuur langs het spoor mogelijk is. Figuur 2-4 toont het tracé en de stand van zaken van de aanleg van de F35.



Figuur 2-4 Fietssnelweg F35 (bron: Wikipedia) (blauw is gereed; geel is in voorbereiding)

Ontwikkeling van buitengebied/vitaal platteland

Het buitengebied van Borne wordt gekenmerkt door een open essenlandschap op de Zendersche Esch, landgoederen zoals Twickel en Weleveld en het typisch Twentse coulisselandschap.



Figuur 2-5 Zendersche Esch

De Groene Poort is een in 2015 afgerond meerjarig programma (een samenwerking van de provincie Overijssel en gemeente Borne) dat inzet op behoud en ontwikkeling van landschappelijke, economische, cultuurhistorische en ecologische elementen in dit unieke gebied. Sinds 2015 wordt ingezet op een vervolg, o.a. via toeristische vermarkting en kleinschalige investeringen op het gebied van routestructuren en ruimtelijke kwaliteit.

De visie op de Groene Poort vormt daarmee een belangrijk element in de afwegingen voor een tracékeuze. In het project Groene Poort is reeds uitgesproken dat een eventuele nieuwe randweg zorgvuldig ingepast dient te worden in het landschap. Ten aanzien van de inpassing van nieuwe randwegen heeft de provincie in haar omgevingsvisie ook opgenomen dat deze het leefmilieu moeten versterken en uitgevoerd moeten worden conform de bestaande gebiedskenmerken.



*Figuur 2-6 Projecten De Groene Poort in en rond het plangebied
(bron: <http://www.groene-poort.nl/Programma>)*

Daarnaast hebben de agrarische bedrijven en landbouwgronden in het buitengebied van Borne en Zenderen een belangrijke functie. Het aantal agrarische bedrijven in het gebied neemt af maar de schaalomvang van de bedrijven neemt toe. Hiermee neemt ook de druk op landelijk wonen toe. Er ligt een uitdaging om te komen tot nieuwe mogelijkheden in het cultuurlandschap. Tevens blijft er groeiruinimte nodig voor agrarische bedrijven.

Een andere belangrijke opgave voor het buitengebied van Borne is het vasthouden en bergen van water. Door verdroging van natuur- en landbouwgronden wordt hier meer waarde aan gehecht.

2.3 Doelstelling

Het PlanMER moet bijdragen aan de besluitvorming over het al dan niet uitbreiden van de infrastructuur in het plangebied en het draagvlak voor het te nemen besluit.

Op basis van voornoemde knelpunten en problemen die zich voordoen rondom Borne is de doelstelling voor het PlanMER als volgt geformuleerd.

Mogelijk nieuwe infrastructuur of aanpassing van bestaande infrastructuur moet een bijdrage leveren aan:

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

2.4 Van doelstelling naar alternatieven

De doelstellingen zijn in de NRD-fase gebruikt om de te onderzoeken alternatieven en varianten te bepalen, nader vorm te geven en af te bakenen. Daarbij horen als algemene uitgangspunten dat de alternatieven vergunbaar en maakbaar moeten zijn en bestaande waarden (zoals een veilige en gezonde leefomgeving, natuur, cultuurhistorie, landschap, vitaal platteland, milieuwaarden) zoveel mogelijk worden behouden en waar mogelijk versterkt. Daarvoor is van belang dat ze niet alleen ontwikkeld worden op basis van verkeerskundige uitgangspunten maar ook op basis van de ruimtelijke, landschappelijke en leefomgeving/milieuwaarden in het gebied. Alternatieven die niet aan de uitgangspunten (kunnen) voldoen, worden niet beschouwd in het PlanMER.

In het PlanMER worden de alternatieven beoordeeld op de mate waaraan ze bijdragen aan bovenstaande doelstellingen en beantwoorden aan de uitgangspunten.

3 Alternatieven en varianten

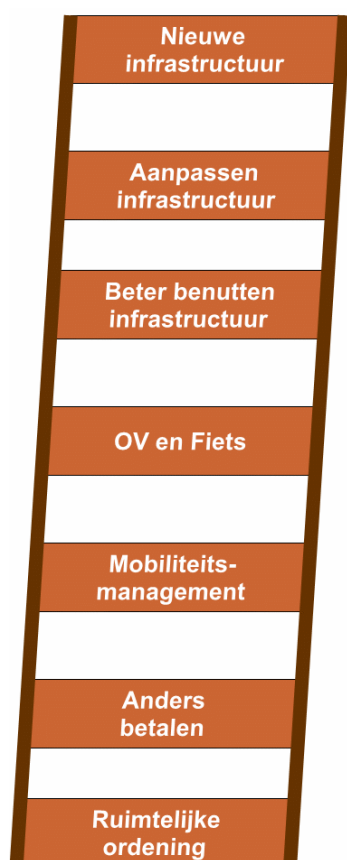
3.1 Algemeen

Een milieueffectrapportage is een onderzoek naar de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit. Dat gebeurt aan de hand van alternatieven. Alternatieven zijn de mogelijke manieren waarop een doel kan worden bereikt of een voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd.

Alternatieven worden niet willekeurig gekozen. Samenvattend komt het erop neer dat alternatieven met enige speelruimte aan de doelstellingen moeten voldoen, alternatieven technisch mogelijk, maakbaar en betaalbaar moeten zijn, alternatieven onderscheidend moeten zijn.

We onderscheiden in het PlanMER alternatieven en varianten. Alternatieven vormen een gehele oplossing; de weg tussen de zuidelijke randweg Borne en de N743 ten noorden van Zenderen. In het PlanMER onderscheiden we het **nulalternatief** (referentiesituatie, alleen autonome en voorgenomen ontwikkelingen), het **nulplusalternatief** (uitsluitend maatregelen op bestaande infrastructuur) en tracé-alternatieven (nieuwe infrastructuur). **Varianten** zijn lokale mogelijke keuzes binnen een alternatief.

In de ontwikkeling van de alternatieven maken we in het PlanMER gebruik van de Ladder van Verdaas.



Deze Ladder vormt een stappenplan voor mobiliteitsmaatregelen. De onderste treden gaan over het voorkomen of beperken van mobiliteit door een andere ruimtelijke ordening en door het beperken van autoverkeer. Binnen dit project zijn die treden niet begaanbaar. De trede mobiliteitsmanagement gaat over het beperken van mobiliteit door afspraken met grote werkgevers en/of onderwijsinstellingen. Hier wordt invulling aangegeven in het kader van het Regionaal Mobiliteitsplan Twente en is onderdeel van de referentiesituatie.

De volgende treden betreffen maatregelen om de voorzieningen voor OV en fiets te versterken (zoals ongelijkvloerse kruisingen), om bestaande wegen beter te benutten en om de huidige N743 deels aan te passen/te verbreden. Tot slot komt de trede "ontwikkeling van nieuwe infrastructuur". In de filosofie van de Ladder is nieuwe infrastructuur dus alleen aan de orde als de andere treden onvoldoende de problemen oplossen.

3.2 Nul- en nulplusalternatief

Referentiesituatie (=nulalternatief)

De referentiesituatie is de autonome situatie in 2040, inclusief vastgestelde ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke ordening, verkeer en vitaal platteland. In het PlanMER worden deze ontwikkelingen beschreven aan de hand van de provinciale en gemeentelijke omgevingsvisies en ander relevante beleidskaders.

Nulplusalternatief

In het nulplusalternatief onderzoeken we maatregelen om de voorzieningen voor OV en fiets te versterken (zoals ongelijkvloerse kruisingen), om bestaande wegen beter te benutten en om de huidige N743 deels aan te passen en waar zinvol te verbreden. Het gaat om maatregelen om de doorstroming te verbeteren en om maatregelen om de effecten van het verkeer op het woon- en leefmilieu te beperken.

3.3 Uitgangspunten voor de tracé-alternatieven

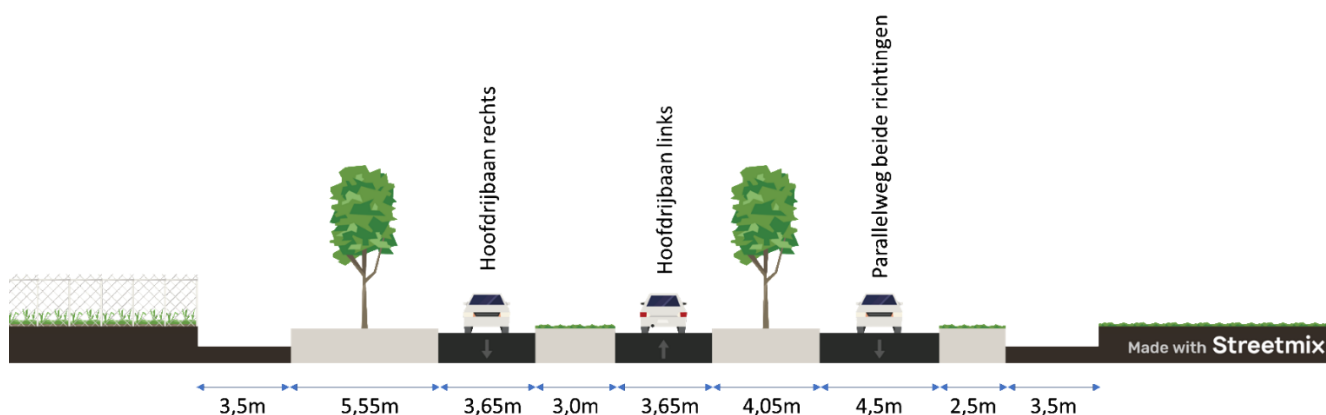
Voorafgaand aan de ontwikkeling van de alternatieven is een aantal uitgangspunten vastgesteld, aanvullend aan de in paragraaf 2.4 beschreven uitgangspunten:

- De nieuwe verbinding is qua functie en uitvoering een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur, gelijk aan de huidige N743 tussen Almelo en Hengelo (zie Figuur 3-1). Hoofdkenmerken zijn een hoofdrijbaan met een geslotenverklaring voor al het langzaam verkeer, geen erfaansluitingen rechtstreeks naar de hoofdrijbaan en kruispunten op grote onderlinge afstanden, bij voorkeur vormgegeven als rotonde. Voor de aansluiting van percelen en de verbinding voor lokaal verkeer en langzaam verkeer wordt waar nodig langs de hoofdrijbaan een parallelweg aangelegd.
- In de alternatieven wordt in deze fase geen aansluiting in knooppunt Azelo opgenomen omdat dit nog niet in het meerjarenprogramma van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is opgenomen. Een aansluiting moet voor de toekomst wel mogelijk zijn.
- Het spoor Almelo-Borne wordt ongelijkvloers gekruist.



Figuur 3-1 huidige N743 tussen Borne en Zenderen, als referentiebeeld voor uitvoering en ruimtebeslag.

In figuur 3-2 is een basisdwarsprofiel voor de nieuwe verbinding opgenomen.



Figuur 3-2 Dwarsprofiel nieuwe verbinding

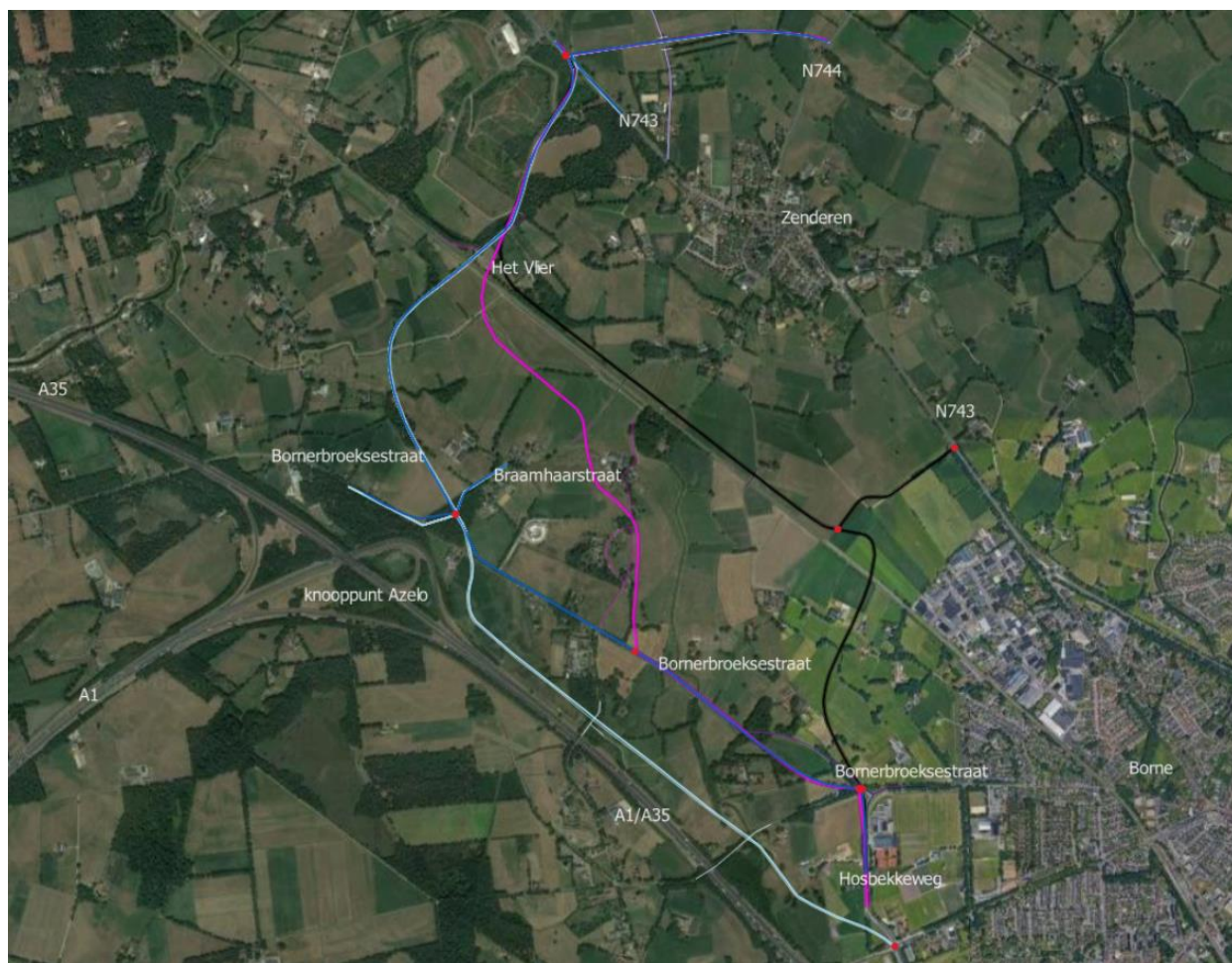
3.4 Tracéalternatieven

Op basis van de in het verleden uitgevoerde onderzoeken (zie bijlage 1) en de hiervoor aangegeven uitgangspunten zijn vier tracéalternatieven bepaald:

- Bundeling Bornebroeksestraat (blauw);
- Bundeling A1/A35 (grijs);
- Bundeling Beekdal (lila);
- Bundeling Spoorlijn (zwart).

In figuur 3-3 zijn de verschillende tracéalternatieven weergegeven. Het gaat in deze fase om een globale tracéligging die in het PlanMER, mede naar aanleiding van consultatiereacties op deze NRD, nog kan worden aangepast. De breedte van de lijn in deze en de volgende figuren komt overeen met de benodigde breedte van de weg, inclusief een parallelweg aan beide zijden. De rode stippen zijn rotondes voor aansluiting op het lokale wegennet.

Ten noorden van de spoorlijn lopen de tracés samen langs de rand van het afvalverwerkingsbedrijf Twence, vanwege het waardevolle gebied Vloedbelt ten zuidoosten daarvan. De tracés verschillen aan de zuidzijde van het spoor.



Figuur 3-3 Overzicht tracéalternatieven

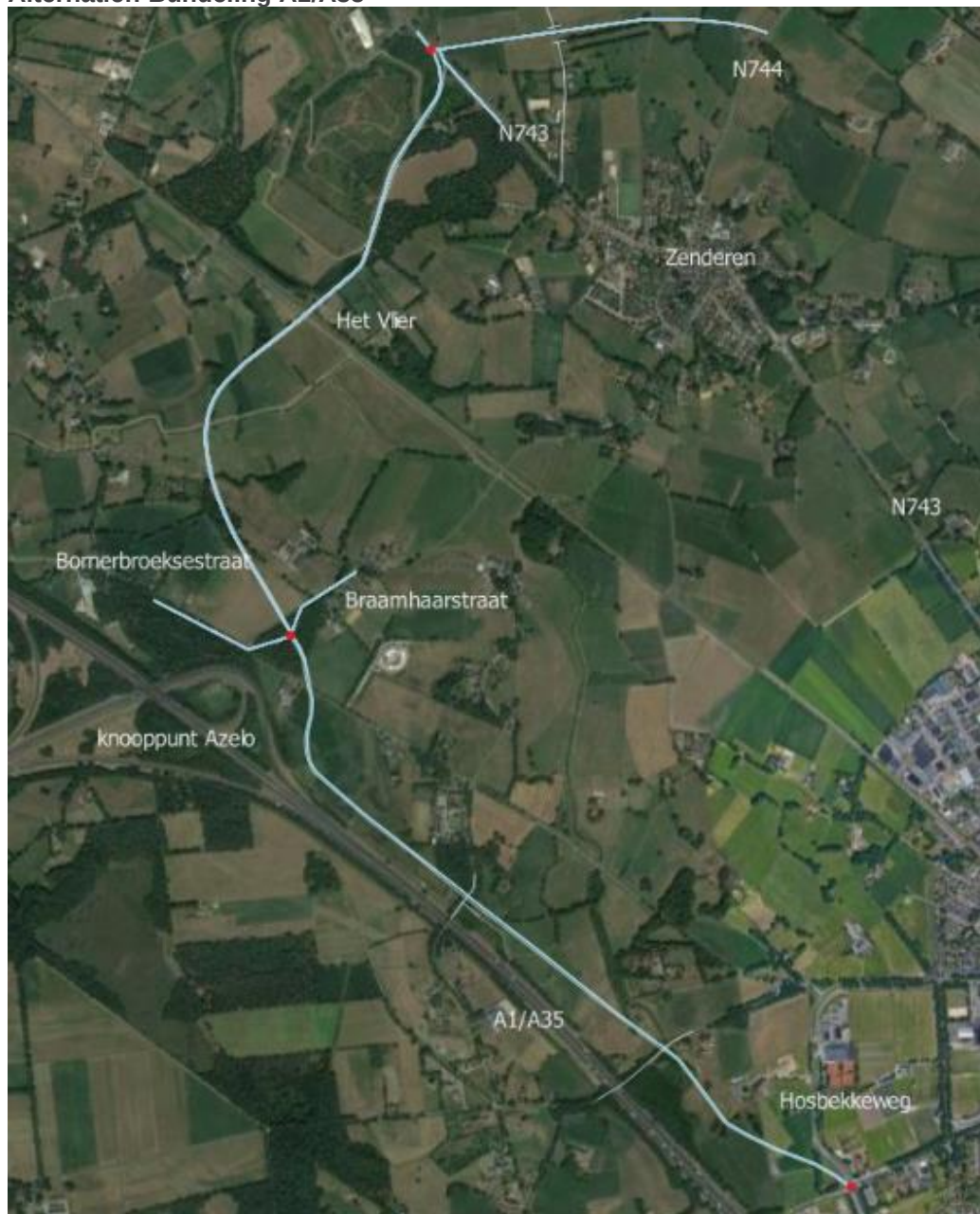
Alternatief: Bundeling Bornerbroeksestraat



Figuur 3-4 Tracé Bundeling Bornerbroeksestraat

Vanaf de Hosbekkeweg (ten noorden van het crematorium) gaat de weg in een vloeiende lijn in noordwestelijke richting naar en vervolgens over/langs de Bornerbroeksestraat. Nabij knooppunt Azelo buigt de weg naar het noorden. Hier komt een rotonde voor de aansluiting op de doorgaande Bornerbroeksestraat en de Braamhaarstraat. Andere lokale wegen tussen het spoor en de nieuwe weg worden middels een parallelweg met elkaar verbonden. Ter hoogte van Knooppunt Azelo buigt de weg af richting het spoor en kruist het spoor nabij de spoorovergang van Het Vlier. Daarna volgt de weg de zuidelijke rand van het afvalverwerkingsbedrijf richting de Almelosestraat (N743). Dit wordt een doorlopende verbinding waarbij de Almelosestraat richting Zenderen een aansluiting krijgt op deze verbinding.

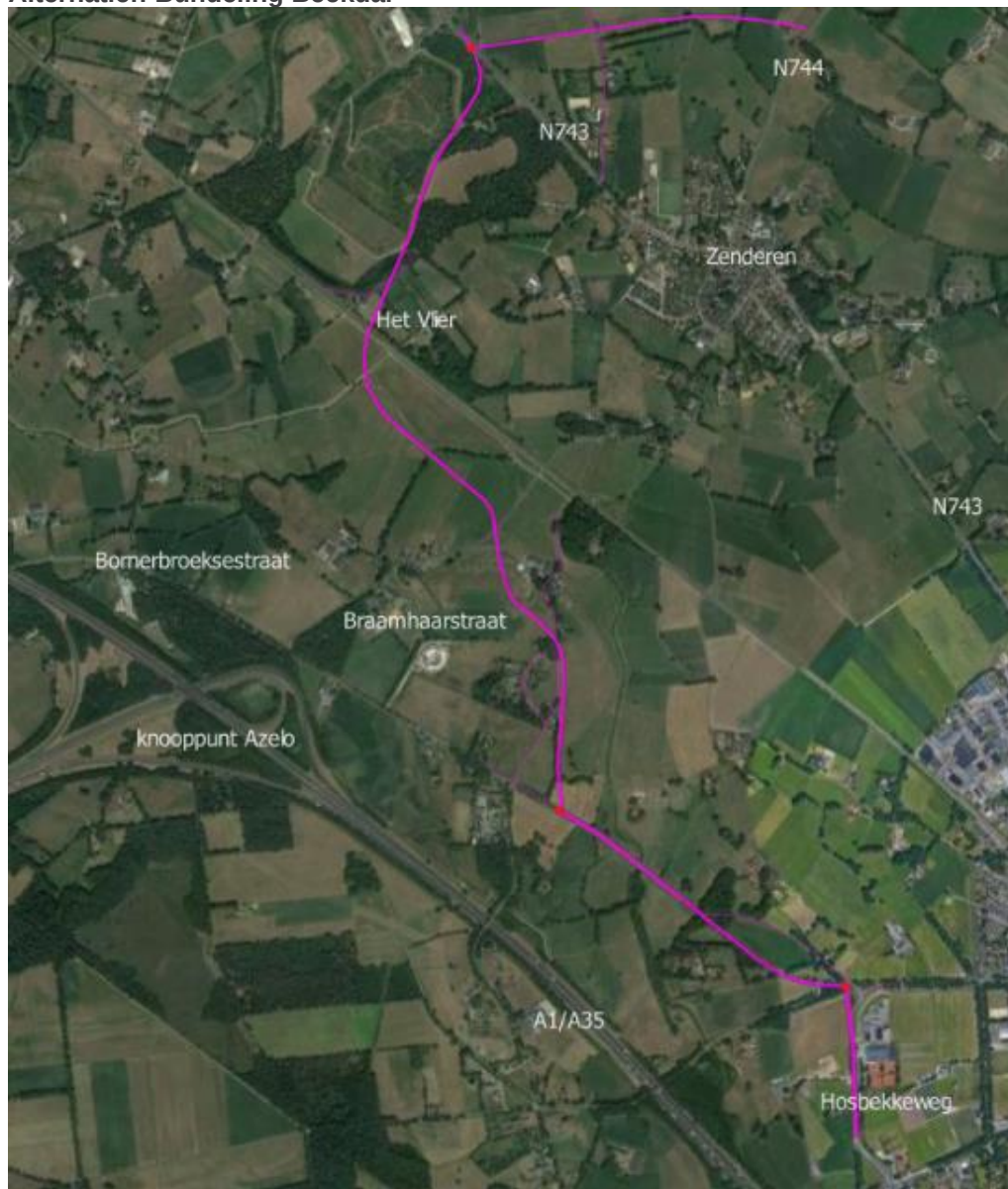
Alternatief: Bundeling A1/A35



Figuur 3-5 Tracé Bundeling A1/ A35.

Dit alternatief komt vanaf het knooppunt Azelo overeen met het alternatief Bundeling Bornerbroeksestraat. Aan de Bornse kant takt de weg ten zuiden van het crematorium af van de Hosbekkeweg en loopt dan evenwijdig aan de A1/A35 naar het noordoosten. De ligging is mede bepaald door de aanwezige hoogspanningsleiding. Ter hoogte van de Bloksteegweg en ter hoogte van de Kuipersweg worden de terpen verlengd, zodat deze beide wegen ongelijkvloers worden gekruist.

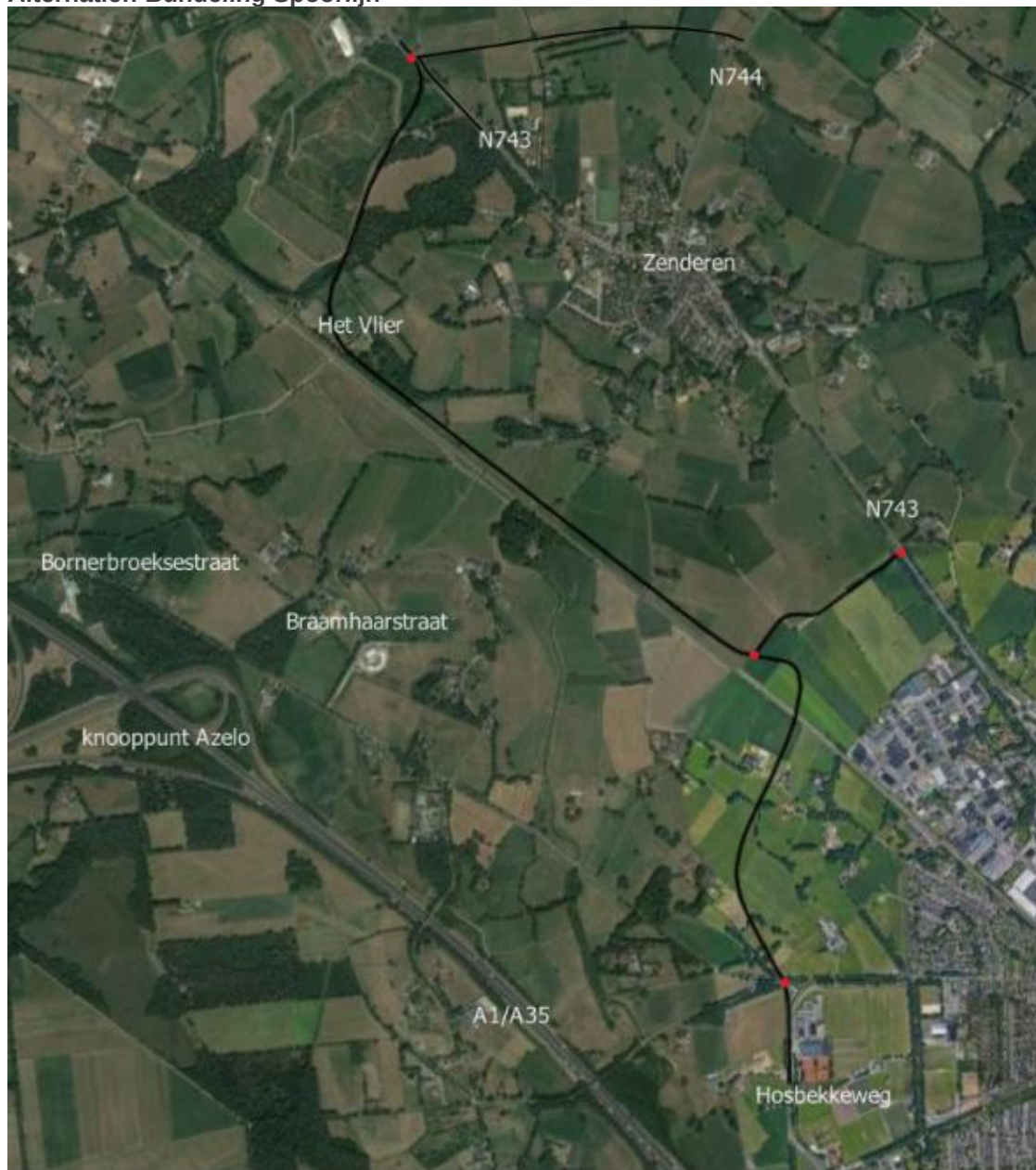
Alternatief: Bundeling Beekdal



Figuur 3-6 Tracé Bundeling Beekdal

Dit alternatief volgt vanaf de Hosbekkeweg hetzelfde tracé als het alternatief Bomerbroeksestraat, maar buigt bij de Azelerbeek af richting het spoor. Het tracé loopt achter de woningen aan de Retraitehuisweg langs; deze bestaande weg fungeert als parallelweg. Het tracé ligt aan de rand van het beekdal van de Azelerbeek. Vanaf de Braamhaarstraat loopt het tracé parallel aan het spoor. Bij de Middenvliet buigt de weg af richting het spoor waar deze het spoor zo haaks mogelijk kruist. Vanaf daar sluit ook dit tracé aan op het tracé langs het afvalverwerkingsbedrijf.

Alternatief: Bundeling Spoorlijn



Figuur 3-7 Tracé Bundeling Spoorlijn

In dit alternatief wordt de Hosbekkeweg in noordelijke richting doorgetrokken waar deze, rekening houdende met het landschap, ten westen van de Molenkamp het spoor kruist. De doorgaande weg buigt vervolgens af in noordwestelijke richting en loopt parallel aan het spoor (afstand 15 meter) tot aan het punt waar ook de andere varianten samenkomen. Hier volgt het tracé de zuidzijde van de Vloedbelt en sluit aan op de N743. Dit alternatief heeft een tweede aansluiting op de N743, ten noorden van Borne.

3.5 Toelichting bij de totstandkoming van deze alternatieven

Alle alternatieven zijn ontworpen vanuit een bundelingsgedachte. In de naamgeving van de alternatieven komt dat terug. Hieronder volgt een korte toelichting.

Het alternatief *Bundeling Bornerbroeksestraat* is ontwikkeld om zo veel mogelijk gebruik te maken van bestaande weginfrastructuur. De Bornerbroeksestraat wordt een gebiedsontsluitingsweg waardoor er een parallelweg naast de bestaande Bornerbroeksestraat noodzakelijk is. Een variant is dat naast de Bornerbroekstraat de hoofdrijbaan wordt aangelegd en de bestaande weg blijft functioneren als verbinding en ontsluiting voor lokaal verkeer.

In het alternatief *Bundeling A1/A35* is er ten opzichte van het voorgaande alternatief een beperkter milieueffect op de bebouwing langs de Bornerbroeksestraat. Dit alternatief heeft het voordeel dat de lokale wegenstructuur van en tussen de Bornerbroeksestraat en het spoor niet wordt aangetast. Door de bundeling van de nieuwe weg met hoofdinfrastructuur (snelweg en hoogspanningsleiding) is de inbreuk op het landschap beperkt.

Het alternatief *Bundeling Beekdal* is ontwikkeld om de impact van de voorgaande alternatieven en om de kans op sluipverkeer door Bornerbroek/Tusveld te minimaliseren. Dat geldt ook voor het alternatief *Bundeling Spoorlijn*. Dit alternatief ligt volledig in de gemeente Borne. Beide alternatieven leiden tot een verschillende doorsnijding van delen van het waardevolle buitengebied tussen Borne en Zenderen. Vanwege de landschappelijke waarden (Landgoed Weleveld) is een tracé aan de oostzijde langs Zenderen bij voorbaat buiten beeld gelaten.

3.6 Varianten

Voor elk alternatief gelden de volgende varianten:

- spoorkruising onderdoor of er overheen;
- tracé doortrekken naar N744, zoals aangegeven in Figuur 3-2.

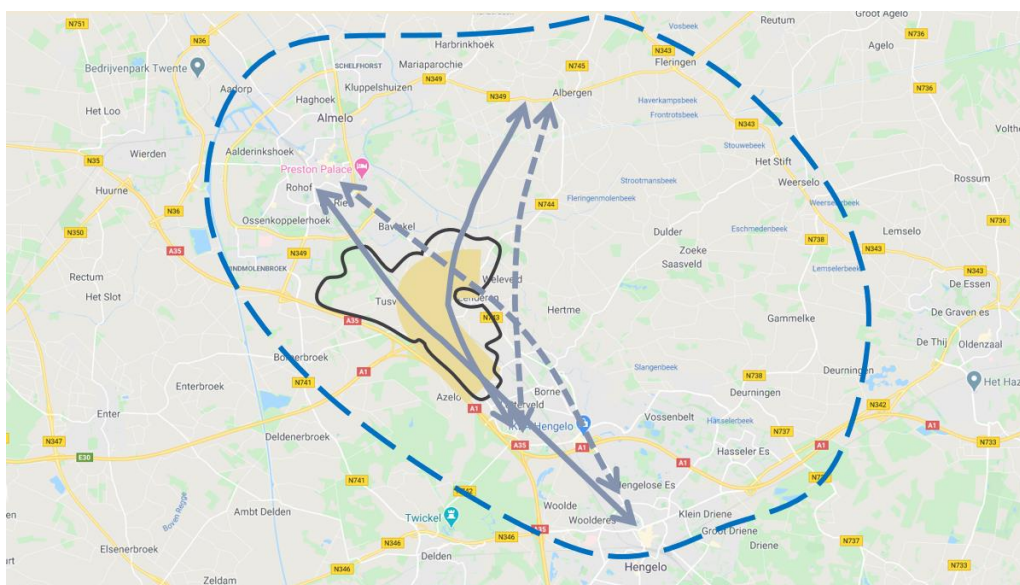
Varianten worden in het PlanMER op alle relevante aspecten beoordeeld.

Een mogelijke aansluiting van de alternatieven op het hoofdwegennet in knooppunt Azelo is een uitgangspunt en geldt niet als variant. Om een goed beeld te krijgen van het functioneren van de alternatieven in de toekomst worden deze verkeerskundig wel doorgerekend met een toekomstige aansluiting. Dit is vooral van de belang om de effecten te beoordelen van een eventuele doortrekking van het tracé naar de N744 en de dan nog benodigde functie/weginrichting van de N743 door Borne.

4 Te onderzoeken effecten

4.1 Plan- en studiegebied

Het PlanMER maakt onderscheid tussen de begrippen plangebied en studiegebied. Het plangebied is het gebied waar de beoogde wegverbinding komt te liggen. Het studiegebied is het totale gebied waarin milieueffecten als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten in het plangebied kunnen optreden. Het studiegebied is dus omvangrijker dan het plangebied en kan per milieuaspect verschillen. Per milieuaspect wordt in het PlanMER het studiegebied bepaald. Figuur 4-1 toont het plangebied (zwart omlijnd), een indicatie van het studiegebied voor het aspect verkeer (blauw-gestippeld omlijnd) en de belangrijkste verkeersrelaties.



Figuur 4-1 Plangebied, studiegebied verkeer en belangrijkste verkeersrelaties

4.2 Inhoud PlanMER

De kern van het PlanMER is de beschrijving van het doelbereik (nut en noodzaak) en de verkeers- en milieueffecten van de hiervoor beschreven alternatieven. Het MER bevat (vrij naar de wettekst) de volgende onderdelen:

1. Een beschrijving van het doel van de voorgenomen activiteit: dit is een verdere uitwerking van hoofdstuk 2 van deze NRD aan de hand van de analyse van het nulalternatief.
2. Een beschrijving van de alternatieven en varianten, inclusief een motivering voor deze alternatieven of varianten; dit is een verdere uitwerking van hoofdstuk 3 van deze NRD.
3. Een overzicht van eerder vastgesteld beleid en plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven; hieronder vallen de omgevingsvisies, structuur- en bestemmingsplannen en de plannen ten aanzien van vitaal platteland.
4. Een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu (natuurlijk milieu en woon- en leefmilieu), voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven/varianten daarvoor gevolgen kunnen hebben en van de te verwachten autonome ontwikkeling van dat milieu.
5. Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu (natuurlijk milieu en woon- en leefmilieu), die de voorgenomen activiteiten en de beschreven alternatieven/varianten

kunnen hebben (effectanalyse) en een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven.

6. Een vergelijking van de alternatieven op basis van de mate waarin ze voldoen aan de doelstellingen (nut en noodzaak) en de mate waarin effecten optreden.
7. Een overzicht van de leemten in kennis betreffende de onder 4 en 5 bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens.
8. Een zelfstandig leesbare samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven/varianten.

4.3 Beoordelingskader

De alternatieven worden beoordeeld aan de hand van onderstaand beoordelingskader. In de tabel is aangegeven op welke wijze de beoordeling plaatsvindt.

Tabel 1 Beoordelingscriteria PlanMER

	BEOORDELINGSCRITEIA	VOORGESTELDE BEOORDELINGSWIJZE
VERKEER	Doorstroming	Kwantitatief (reistijden op en aantal relaties)
	Intensiteiten	Kwantitatief (plots, verschilplots, tabellen thermometerpunten)
	Verkeersprestatie	Kwantitatief (studiegebied, HWN/OWN)
	Robuustheid	Kwalitatief en kwantitatief (o.a. aan de hand van I/C waarden)
	Verkeersveiligheid	Kwalitatief
	Toekomstbestendigheid (geschiktheid voor aansluiting op HWN)	Kwalitatief
WOON- EN LEEFMILIEU	Beïnvloeding geluid door wegverkeer	Kwantitatief
	Beïnvloeding luchtkwaliteit (NO ₂ , PM ₁₀ , PM _{2,5} , grof stof/waaiwuil)	Kwalitatief en kwantitatief
	Trillingen	Kwalitatief
	Beïnvloeding externe veiligheid	Kwalitatief
	Beïnvloeding gezondheid	Kwalitatief
	Barrièrewerking / oversteekbaarheid	Kwalitatief
LANDSCHAP, CULTUUR- HISTORIE EN ARCHEOLOGIE	Beïnvloeding bijzondere landschappelijke gebieden, structuren en elementen	Kwalitatief
	Beïnvloeding openheid en schaal van het landschap	Kwalitatief
	Verlies of aantasting cultuurhistorische gebieden, structuren en elementen	Kwalitatief
	Verlies of aantasting archeologische waarden	Kwalitatief

	BEOORDELINGSCRITERIA	VOORGESTELDE BEOORDELINGSWIJZE
NATUUR	Beïnvloeding Natura 2000 (o.a. stikstofdepositie)	Kwantitatief en kwalitatief
	Beïnvloeding Natuurnetwerk Nederland en overige natuurgebieden door ruimtebeslag, stikstofdepositie en overige effecten	Kwantitatief en kwalitatief
	Beïnvloeding (beschermde) soorten flora en fauna	Kwalitatief
	Kansen voor versterking biodiversiteit	Kwalitatief
RUIMTELIJKE FUNCTIES	Impact op agrarische gebieden (aantasting of nieuwe kansen)	Kwalitatief
	Verlies of aantasting van recreatievoorzieningen en verbindingen	Kwalitatief
BODEM EN WATER	Beïnvloeding bodemopbouw	Kwalitatief
	Beïnvloeding (water)bodemkwaliteit	Kwalitatief
	Beïnvloeding waterhuishouding	Kwalitatief
	Beïnvloeding waterkwaliteit	Kwalitatief
DUURZAAMHEID EN KLIMAAT	Impact op klimaat	Kwalitatief
	Potenties ontwikkeling duurzame energie	Kwalitatief
	Potenties gebruik circulaire materialen	Kwalitatief

De beoordeling wordt waar nodig kwantitatief (met berekeningen) uitgevoerd. Waar berekeningen niet nodig of niet mogelijk zijn, vindt er een kwalitatieve beoordeling plaats op basis van expert judgement. In het MER wordt per criterium het milieueffect uitgedrukt op basis van de onderstaande schaal, ten opzichte van de referentiesituatie:

++	sterk positief effect
+	positief effect
0	geen positief en geen negatief effect
-	negatief effect
--	sterk negatief effect

De beoordeling van het nulalternatief (= referentiesituatie) voor alle aspecten en criteria is derhalve 0 (neutraal).

Het onderling wegen van de beoordeling van de verschillende milieuaspecten maakt geen onderdeel uit van het PlanMER. Wel wordt voor elk alternatief beschreven wat de voor- en nadelen zijn. Dit vormt de basis voor een bestuurlijke keuze voor het voorkeursalternatief.

5 Planning en procedure

5.1 De m.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure start met de ter visie legging van deze NRD. Het doel van de NRD is om alle betrokken bestuursorganen, belanghebbenden en belangstellenden te informeren en te raadplegen over de te volgen aanpak.

De NRD wordt tevens voorgelegd aan een wettelijke onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage. Dit is niet verplicht, maar wordt gedaan om te voorkomen dat er relevante issues over het hoofd worden gezien. Het gaat in deze consultatie nog niet om een mening voor of tegen een bepaald tracé, maar om suggesties voor alternatieven/varianten en te onderzoeken aspecten en relevante belangen in het gebied.

Vervolgens wordt het PlanMER opgesteld, rekening houdend met de consultatiereacties en het advies van de Commissie m.e.r. Het PlanMER bevat nog niet al het onderzoek dat nodig is om aansluitend een nieuwe weg juridisch mogelijk te maken door het vaststellen van een bestemmingsplan en het verlenen van vergunningen. Het is gericht op het onderling kunnen afwegen van de alternatieven.

De resultaten van de PlanMER worden voorgelegd aan de colleges van B&W van de gemeente Borne en gemeente Almelo en aan het college van Gedeputeerde Staten van de provincie. Zij nemen vervolgens een besluit over het wel of niet realiseren van een nieuwe weg, en zo ja, via welk tracé.

Indien wordt besloten om de nieuwe weg te realiseren doorlopen de gemeenten de procedure van het vaststellen van een bestemmingsplan. Het PlanMER gaat dan ter visie met het (voor-)ontwerp bestemmingsplan voor de nieuwe weg.

5.2 Planning op hoofdlijnen

In onderstaande tabel is de planning op hoofdlijnen weergegeven.

Actie/resultaat	Planning
start m.e.r. procedure	mei 2020
consultatie NRD/Advies commissie m.e.r.	juni 2020
nota van beantwoording	augustus 2020
concept PlanMER	eind oktober 2020
besluitvorming/voorkeursalternatief	eind 2020

Bijlage 1 Historische context

Sinds geruime tijd wordt er op regionaal niveau onderzoek gedaan naar het ontlasten van Zenderen van doorgaand verkeer tussen Hengelo/Borne en Almelo en naar het volledig maken van een structuur van rondwegen rond Borne. Onderstaand volgt een korte beschrijving van de studies die reeds hebben plaatsgevonden.

Structuurplan Uitbreiding Borne (2004)

Deze studies hebben plaatsgevonden na vaststelling van het Structuurplan Uitbreiding Borne, inclusief Wegennetvisie (2004) waarbij de gemeenteraad een motie heeft aangenomen om het college te verzoeken de mogelijkheden te onderzoeken van het verplaatsen van de huidige aansluiting Borne-West op de A35 in westelijke richting en als volledige aansluiting op de A35/A1 uit te voeren. De gemeenteraad van Borne heeft door de vaststelling van het Structuurplan Uitbreiding Borne en het Integraal Verkeersplan (2008) besloten dat de Rondweg (N743) fysiek geknipt moet worden ter hoogte van de Bornsche Maten. Deze maatregel is nodig om de barrièrewerking van de weg tussen de woonwijk Bornsche Maten en het centrum van Borne te verhelpen. Een nieuw aan te leggen Westelijke Randweg moet ervoor zorgen dat het verkeer om de kern Borne kan worden geleid.

Startnotitie (2006) en concept MER Westelijke Randweg Borne (2009)

In 2006 is de Startnotitie Milieueffectrapportage Westelijke Randweg [1] opgesteld. Het concept MER Westelijke Randweg is opgedeeld in twee delen: deel A en deel B. Deel A is echter nooit opgesteld en deel B is enkel in concept opgesteld. De reden voor het opstellen van het MER was dat de gemeente Borne een randweg aan wilde leggen langs de westzijde van Borne. In het kader van een bestemmingsplanwijziging ten behoeve van deze ontwikkeling is gestart met een m.e.r.-procedure. In het concept MER zijn alternatieven in beeld gebracht voor de realisatie van de Westelijke Randweg en een mogelijke rondweg rond Zenderen.

Scenariostudie gemeente Borne (2011)

In de Scenariostudie [3] wordt op basis van voorgaande besluiten (Integraal Verkeersplan Borne, Omgevingsvisie Overijssel, Wegenvisie Twente) geconcludeerd dat de gemeente Borne en de provincie Overijssel niet hetzelfde beeld hadden over het nut en de noodzaak van de Westelijke Randweg. De provincie had twijfels of de aanleg van de westelijke randweg de gewenste (verkeers)situatie en ruimtelijke kwaliteit op zou leveren. In de periode december 2010 tot februari 2011 is een scenariostudie voor Borne uitgevoerd. Bij bespreking van de resultaten heeft de provincie meer aandacht gevraagd voor landschappelijke inpassing van de varianten met een nieuwe westelijke randweg. De gemeente Borne heeft dit verwerkt in een oplegnotitie. Naar aanleiding hiervan hebben de gemeente Borne en de provincie afgesproken om meer alternatieven mee te nemen, waarbij de N743 als verbindingsweg behouden blijft en goed landschappelijk wordt ingepast.

In de scenariostudie zijn zes verschillende scenario's onderzocht:

- scenario 1) Opwaarderen Molenkamp-route;
- scenario 2a) Westelijke randweg I Door Molenkamp;
- scenario 2b) Westelijke randweg II Langs Molenkamp;
- scenario 3a) Verdiepte ligging N743 met 80 km/uur;
- scenario 3b) Half verdiepte ligging met 80 km/uur ;
- scenario 3c) Maaiveld met 50 km/uur.

2B

2A

1

Langzaam verkeer tunnel onder spoor bij 2a en 2b

Knip N743 in scenario 1, 2A en 2B

Uitgangspunt alle scenario's: Zuidelijke randweg

3a

3b

3c

Uit deze studie is gebleken dat scenario 1, 3a, 3b en 3c in totaal het hoogste scoren op de criteria die zijn meegewogen. De resultaten van de scenariostudie gaven aanleiding om nader onderzoek te doen naar de tracévarianten van de westelijke randweg.

In navolging van de scenariostudie heeft de gemeente Borne een verdiepingsslag gemaakt in de vorm van een tracéstudie [4]. Hierbij hebben de mogelijkheden van de inpassing van de tracévarianten meer aandacht gekregen. Daaruit is gebleken dat een nieuwe weg in de nabijheid van de A1/A35 een goede aanvulling zou zijn op het regionale wegennet. Op basis van de tracéstudie is geadviseerd om voor de variant te kiezen waarbij het tracé vanaf de Hosbekkeweg parallel langs de A35 loopt en vanaf knooppunt Azelo afbuigt richting de Hoofdstraat (N743) waar deze aansluit naast de Vloedbelt (variant 5b). In Figuur B1-2 is het tracé van variant 5b weergegeven met een stippellijn.



Figuur B1-2 Tracé variant 5a en 5b (bron: Tracéstudie Westelijke Randweg gemeente Borne, 2012)

Mobiliteitsvisie Borne 2012 – 2020 (2012)

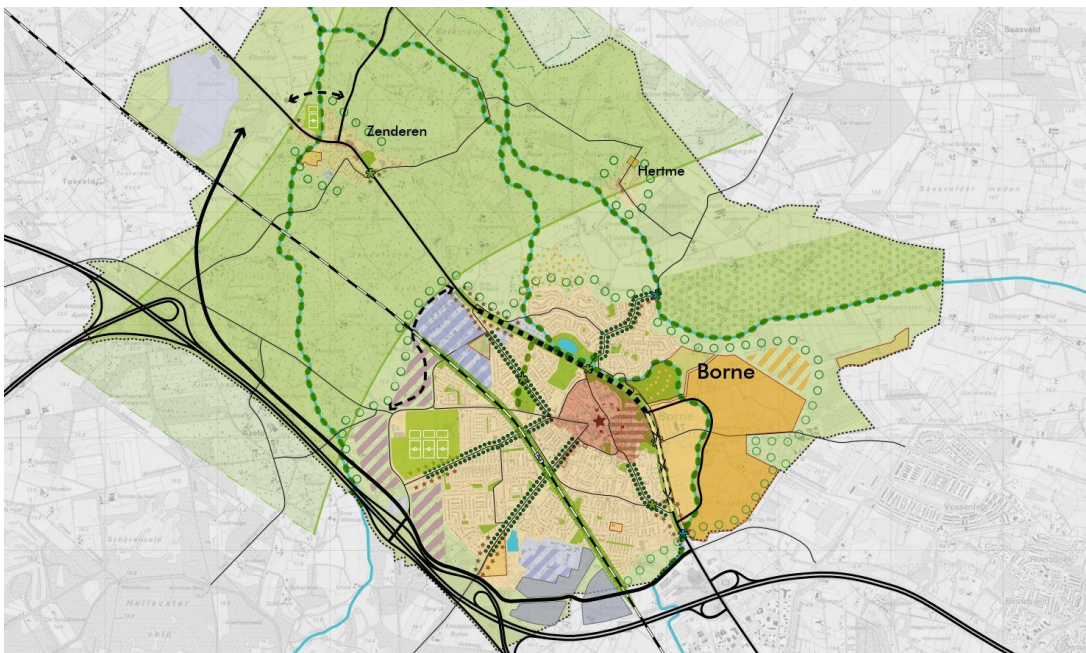
In de ontwerp Mobiliteitsvisie [5] is een zone opgenomen waarbinnen de Westelijke Randweg zou moeten worden gerealiseerd. In het proces na de terinzagelegging van de ontwerp mobiliteitsvisie is de keuze gemaakt om de zone terug te brengen tot een voorkeurstracé. Dit voorkeurstracé komt voort uit de voornoemde scenariostudie en tracéstudie naar de Westelijke Randweg (zie Figuur B1-2).

Structuurvisie Borne 2030, inclusief planMER (2015)

Ook in de structuurvisie [6] is de randwegenstructuur rondom Borne meegenomen. Om het doorgaande verkeer goed te begeleiden is er een Zuidelijke Randweg opgenomen in combinatie met het voorkeustracé van de Westelijke Randweg. Voor de structuurvisie is tevens een PlanMER [7] opgesteld. Uitgangspunten voor het voorkeustracé (variant 5b) zijn:

- Vanaf de Azelosestraat wordt een nieuw tracé aangelegd evenwijdig aan de A1, nabij het tracé van een hoogspanningsroute. Het ontwerp dient nog exact afgestemd te worden op de masten van het hoogspanningsnet.
- De beek nabij de Bloksteegweg wordt gekruist door middel van een brug.
- Ter plaatse van de Bloksteegweg en Kuipersweg worden viaducten gemaakt in de bestaande hellingbaan van het viaduct over de A1. Uitgangspunt is dat hier voldoende hoogte is om dit te realiseren (hetzij in combinatie met geringe ingraving van de weg).
- De kruising van de Randweg met de Almelosestraat bij Zenderen ligt buiten de bebouwde kom.
- De kruising met de beek ten noorden van de Almelosestraat vindt plaats met een brug.

In Figuur B1-3 is de kaart van de structuurvisie weergegeven met de variant 5b uit Figuur B1-2 zwarte lijn met pijl bij de Vloedbelt).



Figuur B1-3 Kaart Structuurvisie Borne 2030

Verkort MIRT-onderzoek A1/A35 (2019)

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W), Rijkswaterstaat, provincie Overijssel, de gemeenten Almelo, Borne, Tubbergen en Hengelo hebben in 2019 een verkort MIRT-onderzoek [8] naar de verkeersproblematiek op de A1/A35 laten uitvoeren. Dit onderzoek had als doel om bestaande studies en inzichten te combineren om samen te bepalen welke opgaven er liggen om de bereikbaarheid over de A1/A35 en de bereikbaarheid van de regio Twente te faciliteren. Daarbij ligt de focus op het zo optimaal mogelijk faciliteren van het doorgaande verkeer op de A1, als verkeersader naar het oosten, en op het onderliggende wegennet van Twente. Er is gekeken naar doorstroming, robuustheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Op basis van een probleemanalyse en beschouwende oplossingen zijn oplossingspakketten beschreven die op adaptieve wijze ingezet kunnen worden. De pakketten bouwen logisch op elkaar voort en versterken elkaar. De pakketten 1 t/m 3 zijn gericht op mobiliteitsbeïnvloeding, verkeersmanagement en maximumsnelheid. Pakket 4 is gericht op het bevorderen van de afstroom vanaf het gecombineerde wegvak A1/A35. Met pakket 5a worden de weefproblemen aangepakt en pakket 5b richt zich op maatregelen waarmee geïnvesteerd wordt in het onderliggende wegennet. Deze maatregelen focussen op de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid op/langs het onderliggende wegennet en scoren daarop positief. In pakket 5b wordt uitgegaan van de aanleg van (reeds vanaf 2006 bestudeerd) 'alternatief 5': een provinciale weg vanaf De Kluft in Borne naar de N743 aan de noordwestkant van Zenderen met een verbinding naar de N744 naar Albergen. Een mogelijkheid is daarbij een verbinding te maken vanaf knooppunt Azelo naar het onderliggende wegennet.

Concluderend:

Het gehele traject en de onderzoeken die reeds doorlopen zijn in de afgelopen decennia onderstrepen de complexiteit van het vraagstuk maar ook het belang van een verbeterde wegenstructuur rondom Borne.

Bijlage 2 Bronnenlijst

Nummer bron	Bronvermelding
1	Startnotitie Milieueffectrapportage Westelijke Randweg, 2006 Gemeente Borne: 3 januari 2006
2	Concept MER Westelijke Randweg – deel B, 2009 Gemeente Borne: 20 november 2009
3	Scenariostudie Borne, 2011 Gemeente Borne: 27 oktober 2011
4	Tracéstudie Westelijke Randweg Borne, 2012 Royal Haskoning: 6 september 2012
5	Mobiliteitsvisie Borne 2012-2020, 2012 Gemeente Borne: 18 december 2012
6	Structuurvisie Borne 2030, 2015 Gemeente Borne: 25 juni 2015
7	Plan-MER Structuurvisie Borne, 2014 Royal HaskoningDHV: 13 oktober 2014
8	Verkort MIRT-Onderzoek A1/A35, 2019 Sweco: 13 september 2019