



Plan-MER Structuurvisie Borne

Gemeente Borne

Gemeente Borne

13 oktober 2014

Eindrapport

BD4167-100-100

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.
VESTIGING ENSCHEDE

Colosseum 3
Postbus 26
7500 AA Enschede
+31 53 483 01 20 Telefoon
+31 53 432 27 85 Fax
Info.ENS@rhdhv.com E-mail
www.royalhaskoningdhv.com Internet
Amersfoort 56515154 KvK

Documenttitel	Plan-MER Structuurvisie Borne
	Gemeente Borne
Verkorte documenttitel	Plan-MER Borne
Status	Eindrapport
Datum	13 oktober 2014
Projectnaam	Plan-m.e.r. Structuurvisie Borne
Projectnummer	BD4167-100-100
Opdrachtgever	Gemeente Borne
Referentie	BD4167-100-100/R002/GKU/MDGR/Ensc

Auteur(s)	Elja Beld, Bastiaan Kok, Gerard Kuiper
Collegiale toets	Stef Kampkuiper
Datum/paraaf	13 oktober 2014
Vrijgegeven door	Garard Kuiper
Datum/paraaf	13 oktober 2014 

SAMENVATTING

Structuurvisie Borne

In 2012 is het concept ontwerp 'Structuurvisie Borne' opgesteld en heeft deze ter inzage gelegen. De Structuurvisie geeft voor het totale grondgebied van de gemeente de gewenste ruimtelijke structuur en ontwikkeling tot 2030 aan. Tot op heden is de Structuurvisie echter nog niet vastgesteld. De belangrijkste reden hiervoor is dat de gemeente de voorkeurskeuze voor de randwegen in de Structuurvisie wil opnemen. Deze keuze is voor de Zuidelijke Randweg al definitief gemaakt (maart 2011). Voor de Westelijke Randweg is in de Mobiliteitsvisie (december 2012) een voorkeurstracé ('variant 5b') bepaald. Vervolgens heeft de gemeenteraad (oktober 2013) besloten om naast deze voorkeursvariant ook een verbindingsweg westelijk langs Borne in de ontwerp Structuurvisie op te nemen en deze in een eerder stadium te realiseren.

Plan-m.e.r. plicht

Voor de Structuurvisie geldt dat een milieueffectrapportage-procedure (plan-m.e.r.) doorlopen moet worden en een plan-Milieueffectrapport (plan-MER) moet worden opgesteld. De Structuurvisie is immers kaderstellend voor een aantal ontwikkelingen dat m.e.r.-plichtig is op grond van het Besluit Milieueffectrapportage. M.e.r.-plichtige activiteiten zijn activiteiten die een aanzienlijke invloed op het milieu kunnen hebben. De m.e.r.-plicht geldt voor de aanleg van de beide randwegen en de verbindingsweg. Doel van de (plan)-m.e.r. is om bij de besluitvorming over de Structuurvisie het milieu een volwaardige plaats te geven. Hiertoe worden de relevante milieueffecten van de voornemens uit de ontwerp Structuurvisie beschreven. Het plan-MER wordt gelijktijdig met de ontwerp Structuurvisie ter inzage gelegd.

Alternatieven

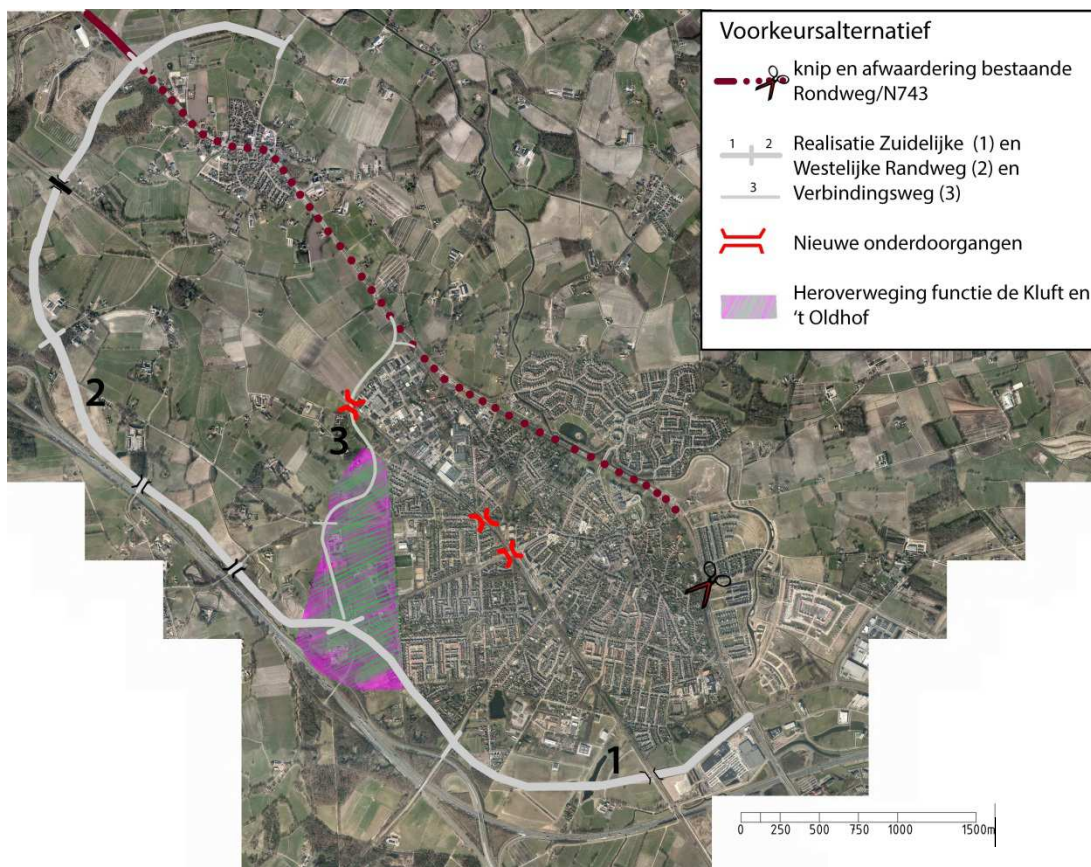
De milieueffecten zijn voor twee alternatieven bepaald: de effecten zijn beschreven van het '**voorkeursalternatief**' (ontwerp Structuurvisie) en het '**nul-alternatief**' (referentiesituatie).

De beoordeling van het voorkeursalternatief geeft inzicht in de effecten van de Structuurvisie ten opzichte van de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkeling).

Het voorkeursalternatief (VKA) bestaat uit:

1. Knip van de bestaande Rondweg/N743 en realisatie van de Zuidelijke en Westelijke Randweg en de Verbindingsweg. De Westelijke Randweg gaat ruim om Zenderen, volgens 'variant 5b'.
2. Heroverweging van de functie van de bedrijventerreinen De Kluft en 't Olthof. Tot 2020 worden deze locaties niet ontwikkeld als bedrijventerrein. Wel zijn hier economische functies mogelijk.

Het 'nul-alternatief' gaat uit van de situatie zonder de beide randwegen en de Verbindingsweg én ook zonder de 'knip' van de huidige Rondweg. Ook blijft de N743 door Zenderen gehandhaafd.



Afbeelding Voorkeursalternatief

De Structuurvisie bestaat uit meer onderdelen. Deze worden in dit plan-MER echter niet specifiek beoordeeld op milieueffecten omdat ze: óf al in eerdere plannen zijn vastgelegd en, middels een m.e.r.(-beoordeling), op effecten zijn beoordeeld (Bornsche Maten, Buren-De Veldkamp) óf onvoldoende milieurelevant of concreet zijn.

Effecten voorkeursalternatief

Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de scores voor de milieueffecten van het 'voorkeursalternatief' (de ontwerp Structuurvisie) ten opzichte van het 'nul-alternatief' (de huidige situatie en autonome ontwikkeling), op de verschillende criteria. Naast de scores op de milieucriteria, is ook voor de vier hoofdthema's een integrale score toegekend.

	Nul- alternatief	VKA
Verkeersstructuur	0	+
Bereikbaarheid	0	+
Verkeersveiligheid	0	+
Verkeer	0	+
Geluid	0	+
Luchtkwaliteit	0	+
Externe veiligheid	0	+
Woongenot	0	+
Sociale verbondenheid	0	+
Leefmilieu	0	+
Natuur	0	-
Bodem en water	0	-
Landschap en cultuurhistorie	0	--
Archeologie	0	-
Natuurlijk milieu	0	-
Ruimtelijke ordening	0	-
Economie	0	+
Ruimte en economie	0	0

Samenvatting effecten voorkeursalternatief (VKA)

Het VKA (de ontwerp Structuurvisie) leidt naar verwachting tot positieve effecten voor de gemeente Borne op de thema's 'Verkeer' en 'Leefmilieu'. Er is een aantal (mogelijke) negatieve effecten te verwachten binnen het thema 'Natuurlijk milieu'. Een aantal negatieve effecten is aan de hand van maatregelen (bijvoorbeeld voor flora en fauna, archeologie, water) te mitigeren. Binnen het thema "Ruimte en economie" is de score neutraal.

De heroverweging voor bedrijventerrein de Kluft en 't Olthof heeft op het niveau van de Structuurvisie weinig relevante milieueffecten. De beschreven effecten zijn ook in zeer beperkte mate van invloed geweest op de uiteindelijke effectscores.

Mogelijke maatregelen en vervolg

In het plan-MER is een aantal mogelijke maatregelen beschreven, die kunnen bijdragen aan het voorkomen of mitigeren van gesignaleerde (negatieve) effecten. Dergelijke maatregelen zijn mogelijk voor de aspecten flora en fauna, waterkwaliteit, landschap, archeologie en doorsnijding landbouwpercelen. Deze maatregelen kunnen bij de uitvoering van activiteiten nader worden onderzocht en afgewogen.

In de nadere uitwerking van plannen, zoals de Westelijke Randweg, de Verbindingsweg, de ongelijkvloerse kruisingen met het spoor en de (her)inrichting van het gebied rond 'de knip' in de N743, is meer gedetailleerde kennis en informatie noodzakelijk om tot een complete (milieu)onderbouwing te komen.

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Concept ontwerp Structuurvisie Borne	1
1.2 Plan-MER en procedure	2
1.3 Inhoud en leeswijzer plan-MER	4
2 ONTWERP STRUCTUURVISIE BORNE	5
2.1 Plangebied Structuurvisie	5
2.2 Opgaven voor Borne	6
2.3 Ambitie: Borne in 2030	7
2.4 Voorgenomen activiteiten	8
2.5 Activiteiten in uitvoering of vergevorderd planstadium	9
3 ALTERNATIEVEN	13
3.1 Twee alternatieven	13
3.1.1 Nul-alternatief	13
3.1.2 Voorkeursalternatief	14
3.2 Niet meegenomen activiteiten	17
4 RELEVANTE BELEIDSKADERS	19
4.1 Provinciaal en regionaal beleid	19
4.2 Gemeentelijk beleid	21
5 BEOORDELINGSKADER	25
5.1 Beoordelingscriteria	25
5.2 Beoordelingsmethodiek	25
6 MILIEUEFFECTEN ALTERNATIEVEN	27
6.1 Verkeer	27
6.1.1 Huidige situatie en autonome ontwikkeling ('nul-alternatief')	27
6.1.2 Effecten verkeer voorkeursalternatief	33
6.2 Leefmilieu	36
6.2.1 Huidige situatie en autonome ontwikkeling ('nul-alternatief')	36
6.2.2 Effecten leefmilieu voorkeursalternatief	41
6.3 Natuurlijk milieu	45
6.3.1 Huidige situatie en autonome ontwikkeling ('nul-alternatief')	45
6.3.2 Effecten natuurlijk milieu voorkeursalternatief	53
6.4 Ruimtelijke ordening en economie	57
6.4.1 Huidige situatie en autonome ontwikkeling ('nul-alternatief')	57
6.4.2 Effecten ruimte en economie voorkeursalternatief	58
6.5 Samenvatting en conclusies voorkeursalternatief	60
7 MOGELIJKE MAATREGELEN, LEEMTEN IN KENNIS EN MONITORING	63
7.1 Mogelijke maatregelen	63
7.2 Leemten in kennis	64
7.3 Monitoring	65
8 GERAADPLEEGDE LITERATUUR	67

BIJLAGEN

1. Onderzochte varianten en besluitvorming Westelijke Randweg en Verbindingsweg
2. Onderzochte varianten en besluitvorming spoorse doorsnijding
3. Notitie Reikwijdte en Detailniveau
4. Reactienota
5. Totaalvisie Borne
6. Verkeersmodelberekeningen

1 INLEIDING

1.1 Concept ontwerp Structuurvisie Borne

De gemeente Borne heeft begin 2008 besloten om, voor het totale grondgebied van de gemeente, een structuurvisie op te stellen. De structuurvisie is een actualisatie van het 'Structuurplan Uitbreiding Borne 2004' en geeft de gewenste ruimtelijke structuur en ontwikkeling tot 2030 aan. Naast de wettelijke verplichting om een actuele structuurvisie te bezitten, zijn nieuwe inzichten, diverse grootschalige plannen en ontwikkelingen in en rond Borne aanleiding geweest om tot een actueel ruimtelijk sturingsmiddel te komen. In 2012 is het concept ontwerp Structuurvisie opgesteld en heeft deze ter inzage gelegen. Eenieder heeft een zienswijze kunnen indienen en alle relevante maatschappelijke organisaties en instanties zijn uitgenodigd om op het concept te reageren.

Tot op heden is de Structuurvisie echter nog niet vastgesteld. De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

1. Dat de gemeente nader onderzoek heeft uitgevoerd naar varianten voor de *Westelijke Randweg* rond de kern Borne¹. Een voorkeustracé is in de door de gemeenteraad vastgestelde Mobiliteitsvisie (december 2012) opgenomen. Dit voorkeustracé betreft Westelijke Randweg 'variant 5b' (zuidelijk langs Borne, deels parallel aan de A35/A1 en ruim om Zenderen). Vervolgens zijn in 2013 en 2014 onderzoeken uitgevoerd naar een variant voor de Westelijke Randweg langs Borne en een verbindingsweg westelijk langs Borne ter ontlasting van de route Hosbeekweg, Oonksweg en Prins Bernhardlaan. Op 1 oktober 2013 heeft de gemeenteraad besloten om een "gestroomlijnde verbinding van de Hosbeekweg via een nieuwe (al dan niet ondertunnelde) spoorkruising, strak (links) langs bedrijventerrein de Molenkamp naar de N743" op te nemen in de Structuurvisie. Op 11 maart 2014 heeft de gemeenteraad besloten te onderzoeken hoe de verbindingsweg een volwaardig alternatief kan vormen voor het realiseren van de "knip" in de N743, naast de voorkeursvariant 5b van de Westelijke Randweg. De gemeente gaat er van uit dat dit met een verbindingsweg met een ontwerpsnelheid van 70 km/uur kan worden gerealiseerd. Deze Verbindingsweg is samen met voorkeursvariant 5b van de Westelijke Randweg opgenomen in de Structuurvisie. In Bijlage 1 is een beschouwing van de onderzochte varianten van de Westelijke Randweg en Verbindingsweg opgenomen. In het voortraject hebben mogelijke milieueffecten van de vele onderzochte varianten een duidelijke rol gespeeld. Ook het voorkeustracé voor de Zuidelijke Randweg is in de Structuurvisie opgenomen. Dit voorkeustracé is al eerder definitief vastgesteld door het college van B&W (maart 2011).
2. Dat voor de Structuurvisie nog een milieueffectrapportage-procedure (hierna plan-m.e.r.) doorlopen moest worden en een plan-Milieueffectrapport (hierna plan-MER) moet worden opgesteld. De Structuurvisie is immers kader stellend voor een aantal ontwikkelingen dat m.e.r.-plichtig is op grond van het Besluit Milieueffectrapportage. De m.e.r.-plicht geldt namelijk voor de aanleg van de beide randwegen, en ook voor de Verbindingsweg. Zie ook paragraaf 1.2.

¹ Westelijke Randweg Borne, Verkenning van varianten, Royal HaskoningDHV, september 2012

1.2 Plan-MER en procedure

Op grond van de m.e.r.-wetgeving bestaat de verplichting om de milieueffecten te beoordelen van plannen die het kader vormen voor m.e.r.-plichtige en/ of m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten (C- en D-lijst van het Besluit m.e.r.) óf waarvoor een passende beoordeling nodig is op grond van de Natuurbeschermingswet 1998. M.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten zijn activiteiten die een aanzienlijke invloed op het milieu kunnen hebben. Een passende beoordeling is noodzakelijk indien van een bepaalde activiteit significante gevolgen op Natura2000 gebied(en) op voorhand niet zijn uit te sluiten. Het doel van de (plan)-m.e.r. is om bij de besluitvorming over plannen en programma's het milieu een volwaardige plaats te geven. Hiermee wordt een duurzame ruimtelijke ontwikkeling beoogd.

In een plan-MER worden de in het plan (in dit geval de Structuurvisie) opgenomen voornemens, die (uiteindelijk) kunnen leiden tot concrete projecten of activiteiten, beoordeeld en afgewogen op mogelijk belangrijke effecten voor het milieu.

Plan-m.e.r.-plicht Structuurvisie Borne

Voorafgaand aan de m.e.r.-procedure is de ontwerp Structuurvisie Borne getoetst op de plan-m.e.r.-plicht.

De randwegen

Op basis van deze toets is vastgesteld dat de Structuurvisie Borne het kader vormt voor de volgende m.e.r. (beoordelings)plichtige activiteiten:

- aanleg Zuidelijke Randweg Borne;
- aanleg Westelijke Randweg Borne;
- aanleg Verbindingsweg Borne.

Deze activiteiten zijn opgenomen in de C-lijst, van het Besluit m.e.r., onder 1.2 en worden beschouwd als de aanleg van een autosnelweg of autoweg, niet zijnde een hoofdweg aangezien ze alle ingericht zijn voor snelverkeer en niet toegankelijk zijn voor landbouwverkeer.

Tegelijk met het herzien van de Structuurvisie en het opstellen van dit plan-MER, is voor de Zuidelijke Randweg een bestemmingsplan opgesteld welke is vastgesteld door de gemeenteraad van Borne op 26 juni 2014. In het kader van dit bestemmingsplan is ook een MER opgesteld. De inhoud van het MER bestemmingsplan Zuidelijke Randweg is betrokken bij het plan-MER voor de Structuurvisie.

Bornsche Maten en De Veldkamp

Naast de randwegen krijgen onder andere ook de ontwikkeling van de woonwijk Bornsche Maten (ca. 2.700 woningen) en van bedrijventerrein De Veldkamp (circa 65 hectare) een plek in de Structuurvisie. Deze ontwikkelingen zijn m.e.r.-beoordelingsplichtig (opgenomen in de D-lijst). Beide ontwikkelingen zijn echter reeds vastgelegd in bestemmingsplannen, waarvoor tevens een m.e.r.-(beoordeling) is uitgevoerd². Deze ontwikkelingen zijn in dit plan-MER als autonome ontwikkeling meegenomen.

² MER Bornsche Maten, 1 april 2004 (Royal Haskoning)

Bedrijventerrein Buren, advies t.b.v. m.e.r. beoordeling, mei 2005 (DHV)

Slechten barrièrewerking spoorse doorsnijding

In de Structuurvisie wordt 'het slechten van de barrière die wordt veroorzaakt door de spoorse doorsnijding' uitgevoerd door de aanleg van onderdoorgangen onder het spoor. Een variant met de aanleg van verdiept spoor is een erg dure oplossing gebleken en daarom niet realistisch. De gemeenteraad van Borne heeft op 1 oktober 2013 dan ook besloten ondertunneling als enige oplossing van de spoorse doorsnijding te zien en als zodanig op te nemen in de Structuurvisie. In Bijlage 2 zijn de effecten van de varianten van het verdiepen van de spoorlijn of het aanbrengen van onderdoorgangen op hoofdlijnen in beeld gebracht.

De aanleg van de onderdoorgangen is op zichzelf geen m.e.r.plichtige activiteit, maar zijn wel onderdeel van de m.e.r.-plichtige activiteiten voor de aanleg van de randwegen.

Geen passende beoordeling

Een passende beoordeling is niet aan de orde. Het dichtstbijzijnde Natura2000 gebied is het Lonnekermeer, oostelijk van Hengelo langs de A1. Uitvoering van de Structuurvisie heeft echter geen effecten op het verkeer op de A1 langs het Lonnekermeer (zie de effectbeschrijving in paragraaf 6.3.2). Er zijn daarom geen significante effecten op deze belangrijke natuurwaarden te verwachten.

Procedure omtrent de plan-m.e.r.

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de Structuurvisie. De gemeente Borne is daarmee bevoegd gezag. De m.e.r.-procedure is van start gegaan met de openbare kennisgeving van de plan-m.e.r.-procedure op 31 januari 2013.

Vervolgens is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld (zie Bijlage 3). Deze notitie beschrijft de onderzoeksagenda voor het plan-MER. De notitie heeft vanaf 1 februari 2013, gedurende zes weken ter inzage gelegen. In die termijn heeft het bevoegd gezag andere relevante overheidsorganen en adviseurs geraadpleegd over de reikwijdte en detailniveau. De reacties en adviezen uit de raadpleging en ter inzage legging zijn betrokken bij het plan-MER. In de Reactienota (zie Bijlage 4) heeft de gemeente aangegeven hoe met de verschillende reacties en adviezen is omgegaan. Het plan-MER dient ter onderbouwing van de besluitvorming over de Structuurvisie. Het plan-MER zal gelijktijdig met de ontwerp Structuurvisie ter inzage worden gelegd.

1.3 Inhoud en leeswijzer plan-MER

Het milieuraapport bevat de volgende, volgens de wet verplichte, onderdelen:

Onderdelen	Leeswijzer
Een beschrijving van de voorgenomen activiteit en achterliggende doelen.	In hoofdstuk 2 wordt de ontwerp Structuurvisie toegelicht en de voor het MER relevante voorgenomen activiteiten beschreven.
Een beschrijving van de alternatieven en varianten, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen.	In hoofdstuk 3 worden de in beschouwing genomen alternatieven beschreven. Het betreft hier het voorkeursalternatief (= ontwerp Structuurvisie) en het 'nul-alternatief'.
Een overzicht van eerder vastgestelde relevante plannen.	In hoofdstuk 4 zijn voor de Structuurvisie en MER relevante plannen beschreven.
Een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, en de te verwachten ontwikkeling van dat milieu als de activiteit en de alternatieven niet worden ondernomen.	In hoofdstuk 5 is het beoordelingskader (beoordelingscriteria en -methodiek) beschreven. In hoofdstuk 6 worden per thema achtereenvolgens beschreven: 1. Toestand milieu in huidige situatie en autonome ontwikkeling. 2. Effecten van het voorkeursalternatief én vergelijking met het 'nul-alternatief'. Aan het eind van dit hoofdstuk zijn de effecten van de alternatieven samengevat en zijn conclusies en aanbevelingen beschreven.
Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu die de voorgenomen activiteit en de alternatieven kunnen hebben en een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven.	
Een vergelijking van de huidige situatie plus de autonome ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit.	
Een overzicht van de leemten in de beschrijvingen als gevolg van het ontbreken van de benodigde gegevens.	In hoofdstuk 7 zijn de leemten in kennis, de mogelijke maatregelen en monitoring beschreven.
Een publieksvriendelijke samenvatting.	Het plan-MER start met een samenvatting.

2 ONTWERP STRUCTUURVISIE BORNE

2.1 Plangebied Structuurvisie

Borne is gelegen tussen de steden Almelo en Hengelo, maar is ruimtelijk en sociaal vooral georiënteerd op Hengelo. Borne is samen met Almelo, Hengelo, Enschede en Oldenzaal opgenomen in de Netwerkstad Twente. In de gemeente Borne liggen in het buitengebied de kerkdorpen Zenderen en Hertme. Borne ligt op het kruispunt van een groene landschappelijke en een stedelijke as. De groene as wordt gevormd door de verbinding tussen de landschappelijk en ecologisch waardevolle gebieden van noordoost en zuidwest Twente (landgoed Twickel). Met als doel deze verbinding te behouden en te versterken, heeft de gemeente Borne het grootschalige project “De Groene Poort” opgestart, waarin op basis van vastgesteld beleid het programma voor het buitengebied is opgenomen. De stedelijke as wordt gevormd door de kernen Almelo, Hengelo, Enschede en Borne zelf. Borne ligt bij het knooppunt van rijkswegen A1 en A35 en wordt tevens ontsloten via de spoorlijn Deventer-Hengelo. De spoorlijn verbindt de steden in de Netwerkstad Twente.



Afbeelding 1 Plangebied Structuurvisie Borne

2.2 Opgaven voor Borne

De ontwerp Structuurvisie is, naast de wettelijke verplichting, opgesteld om in te spelen op een aantal ontwikkelingen en opgaven in en rond Borne.

Een aantal belangrijke relevante opgaven die in de Structuurvisie worden geagendeerd, worden hier kort genoemd:

- De Rondweg/N743 vormt een fysieke scheiding tussen de woongebieden Stroom Esch en Bornsche Maten en de rest van Borne. Daarnaast heeft de Rondweg dusdanig hoge verkeersintensiteiten dat de weg ook ruimtelijk en milieuhygiënisch een barrière vormt.
- De spoorlijn Borne-Hengelo vormt eveneens een barrière in de kern. De oversteekbaarheid laat op een aantal punten te wensen over. In combinatie met het steeds drukker wordende treinverkeer, ontstaat er bij de overgangen regelmatig congestie, wat niet bevorderlijk is voor de leefbaarheid en veiligheid in de kern.
- In Zenderen liggen de voorzieningen verspreid in de kern; het ontbreken van een dorpscentrum wordt als een knelpunt ervaren. De provinciale weg N743 (Hoofdstraat) snijdt het dorp in tweeën. Deze drukke verkeersweg vormt een knelpunt voor wat betreft de oversteekbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van de kern.
- In 2006 is gestart met de bouw van woonwijk Bornsche Maten. De ontwikkeling is nog gaande. In totaliteit zal de wijk uiteindelijk 2.700 woningen bevatten.
- Samen met de gemeente Hengelo wordt het bedrijventerrein Buren – De Veldkamp, een bedrijvenpark van circa 60 hectare ontwikkeld.
- Het aantal agrarische bedrijven neemt af, de schaalomvang van bedrijven neemt toe, het agrarisch gebruik blijft van belang in het kleinschalige landschap en de druk van landelijk wonen neemt toe. De uitdaging is om te komen tot nieuwe mogelijkheden in het cultuurlandschap (zoals knoopperven en kleinschalige, o.a. recreatieve, bedrijvigheid). Daarnaast blijft groeiruinimte nodig.
- Door verdroging van natuur- en landbouwgronden wordt meer waarde gehecht aan het vasthouden en bergen van water. Er liggen geen grote natuuropgaven in het gebied.

2.3 Ambitie: Borne in 2030

Met de structuurvisie worden ambities gesteld tot en met 2030. In onderstaand kader is de ambitie van de gemeente Borne op hoofdlijnen weergegeven.

In paragraaf 2.4 wordt beschreven welke concrete voornemens in de Structuurvisie worden voorgesteld, waarmee de gemeente aan deze ambitie invulling wil geven.

Ambities

- Borne blijft een zelfstandige gemeente.
- Borne is vooral een woongemeente. Voor een groot deel van de werkgelegenheid en voorzieningen richt Borne zich op de nabijgelegen grotere steden, met name Hengelo.
- Realisatie van goede (langzaam) verkeersverbindingen en OV-voorzieningen.
- Duurzame motor van en voor de regio.
- Behoud van identiteit en sociale samenhang Bornse leefgemeenschap. Kenmerken als saamhorigheid, herkenbaarheid, gemoedelijkheid komen duidelijk naar voren in de sociale infrastructuur.
- Vasthouden aan (regionale) afspraken en bouwopgaven en niet meer bouwen in de kern dan waar de woning- en bedrijvenmarkt om vraagt.
- Borne blijft de komende jaren groeien, dat geldt voor zowel de woningvoorraad als voor de omvang van de bedrijvigheid.
- In stand houden en waar mogelijk versterken van het karakter van het beschermde dorpsgezicht van Oud Borne.
- Het centrumgebied kenmerkt zich door een kwalitatief hoogwaardig kleinschalig winkelaanbod. Ook is de kwaliteit van de openbare ruimte hoog.
- De kern Borne is goed bereikbaar, zowel met de auto als met het openbaar vervoer. Het doorgaand verkeer wordt uit de kern geweerd en omgeleid. Daarnaast zijn er efficiënte en veilige langzaamverkeersverbindingen.
- Verbinding tussen de landschappelijk en ecologisch waardevolle gebieden ten zuiden (landgoed Twickel) en ten noorden (noordoost Twente). Profileren van Borne als Groene Poortgemeente binnen de Netwerkstad.
- Ruimte aan en mogelijk maken van nieuwe functies in het buitengebied, mits zij ook in kwalitatief opzicht iets bijdragen.
- Toename van de kwaliteit van het landschap, onder ander door de aanleg van een ecologische verbindingzone en door beekherstel.

2.4 Voorgenomen activiteiten

In de ontwerp Structuurvisie Borne is een ontwikkelingsvisie voor Borne opgenomen. De ontwikkelingsvisie geeft een nadere invulling aan bovengenoemde ambities. In de visie is onderscheid gemaakt in ontwikkelingen in het stedelijk gebied en ontwikkelingen in het buitengebied. Per thema is vervolgens (o.a. wonen, werken, verkeer, landbouw en landschap) de visie omschreven met daarin de doelstellingen voor de komende jaren.

Voor dit plan-MER zijn per thema de belangrijkste en relevante activiteiten of projecten uit die ontwikkelingsvisies weergegeven. Deze ontwikkelingen vormen samen 'de voorgenomen activiteiten'.

Thema	Voorgenomen activiteiten, projecten
Wonen	• Realisatie Bornsche Maten, 2.700 woningen • Kleinschalige ontwikkeling op 4 andere uitleglocaties (grootste = 17 woningen, totaal = 48 woningen) • Kleinschalige ontwikkeling op 3 inbreidingslocaties (grootste = 20 woningen, totaal = 40 woningen)
Werken	• Uitbreiding Locatie Buren-De Veldkamp • Heroverweging beoogde functie voor De Kluft en 't Oldhof; tot 2020 geen bedrijventerrein, maar wel economische functies • Herstructurering bestaand bedrijventerrein Molenkamp
Verkeer	• Knip bestaande Rondweg/N743 • Realisatie Zuidelijke en Westelijke Randweg variant 5b • Realisatie Verbindingsweg 70 km/uur • Realisatie onderdoorgangen spoorlijn in de kern van Borne
Groen en Water	• Realisatie inrichting waterlichamen Deurningerbeek, Bornsebeek, Azelerbeek en de Doorbraak
Voorzieningen	• Kwalitatief hoogwaardig kernwinkelgebied met vooral kleinere particuliere winkelunits
Toerisme, recreatie	• Behoud en versterken beschermd stads- en dorpsgezicht Oud Borne
Beeldkwaliteit	• Versterken beeldkwaliteit entree en centrum Borne en vormgeving pleinen
Buitengebied	• Realisatie Groene Poort: behoud en ontwikkeling Twentse landschap en versterken en verbinden van recreatieve en landschappelijke functies • Ruimte voor VAB-regeling of Rood voor Rood • Realiseren van knoopperven • Ruimte voor toekomstbestendige landbouw in combinatie met realisatie van water en landschapselementen • Concentratie van boomkwekerijen ten noorden van de Azelerbeek

2.5 Activiteiten in uitvoering of vergevorderd planstadium

Een deel van de 'voorgenomen activiteiten' die hierboven zijn benoemd, betreffen activiteiten die reeds in uitvoering of in een vergevorderd stadium van planvorming zijn. Deze lopende plannen worden hieronder nader toegelicht.

Voor het plan-MER is het onderscheid relevant tussen activiteiten, die ook al in andere plannen vastliggen (bijv. bestemmingsplannen) of zelfs al in uitvoering zijn (= autonome ontwikkeling) én activiteiten waarvoor in de Structuurvisie nog een planologische afweging wordt gemaakt en deze vastlegt, waarna doorvertaling in andere plannen en uitvoering volgt.

Navolgende plannen/projecten zijn in voorliggend MER niet onderzocht op milieueffecten aangezien deze op een lager schaalniveau al in meer detail zijn/worden onderzocht in eigen procedures.

Activiteiten in uitvoering

Bornsche Maten

De Bornsche Maten betreft een nieuwe woonwijk in Borne bestaande uit 2.700 woningen die in een periode van 12 jaar worden gerealiseerd. De Bornsche Maten voorziet in een regionale woningbehoefte en betreft een uitbreidingslocatie voor de lange termijn. Deze uitbreidingslocatie is al opgenomen in het 'Structuurplan uitbreiding Borne' van 2004 én voor 2.300 woningen is ook al een bestemmingsplan opgesteld (vaststelling gemeenteraad op 28 oktober 2004, goedkeuring Gedeputeerde Staten op 31 oktober 2006). Voor dit bestemmingsplan is tevens een m.e.r. doorlopen³. In 2006 is gestart met de bouw van de eerste twee deelgebieden: Nieuw Borne en Oost Esch. Inmiddels zijn ook andere deelgebieden tot uitvoering gebracht of opgestart.

Buren-De Veldkamp

Bedrijventerrein Buren-De Veldkamp betreft de locatie waar komend decennia de vraag naar bedrijfslocaties vanuit Borne en Hengelo kan worden geacommodeerd. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is een bestemmingsplan opgesteld (vaststelling gemeenteraad op 16 februari 2006, goedkeuring Gedeputeerde Staten op 17 oktober 2006). Voor dit bestemmingsplan is een uitgebreide m.e.r.-beoordeling doorlopen⁴. Er is reeds gestart met de uitvoering.

Activiteiten in vergevorderd stadium planvorming

Zuidelijke Randweg; MER gereed en bestemmingsplan vastgesteld

In 2008 is het gemeentelijk 'Integraal Verkeersplan 2008' (IVP) vastgesteld. De basis van het IVP lag in het 'Structuurplan Uitbreiding Borne'. In het structuurplan en het IVP is de 'knip' van de rondweg (N743) en de toekomstige randwegenstructuur opgenomen als beleidsuitgangspunt. In het kader van het IVP is besloten om prioriteit te geven aan de aanleg van de Zuidelijke Randweg. De 'knip' in de huidige Rondweg kan alleen worden gerealiseerd, wanneer een robuuste hoofdinfrastructuur in de vorm van de Zuidelijke en de Westelijke Randweg is aangelegd. De Zuidelijke Randweg dient de kern van Borne te ontlasten en een tweede ontsluiting te bieden aan bedrijventerrein de

³ Milieueffectrapportage Bornsche Maten, 1 april 2004 (Royal Haskoning)

⁴ Bedrijventerrein Buren, advies t.b.v. m.e.r. beoordeling, mei 2005 (DHV)

Veldkamp. Daarnaast kan de Zuidelijke Randweg ook een belangrijke regionale functie vervullen. Met de aanleg van de Zuidelijke Randweg ontstaat een nieuwe wegverbinding tussen de N743, bedrijventerrein De Veldkamp, en toe- en afrit 29 van de A1/A35 (Borne-west). Het eerste deel van de verbinding (tot en met bedrijventerrein De Veldkamp) is reeds gerealiseerd (Amerikalaan). Het voornemen van de gemeente Borne is om deze weg door te trekken richting de aansluiting Borne-west op de A1/A35. Het bestemmingsplan Zuidelijke Randweg is door de gemeenteraad op 26 juni 2014 vastgesteld. In dat kader is in 2011 gestart met de noodzakelijke m.e.r.-procedure welke ondertussen is afgerond.

MER Zuidelijke Randweg versus plan-MER Structuurvisie

In het kader van de Structuurvisie Borne wordt een plan-MER opgesteld omdat de structuurvisie kaderstellend is voor de aanleg van de Zuidelijke (en Westelijke) Randweg en deze m.e.r.-plichtig is (zijn). Voor de Zuidelijke Randweg geldt dat een apart (besluit) m.e.r.-traject is doorlopen. De MER'en geven inzicht in de effecten voor het milieu en de omgeving, echter hebben ze beide een ander detailniveau. De plan-MER maakt de effecten van de Zuidelijke Randweg op meerdere schaalniveaus (lokaal, Borne en regionaal) inzichtelijk, terwijl de besluit-MER zich vooral richt op de effecten in de directe omgeving van het plangebied en enkele lokale effecten (o.a. Europastraat).

Mobiliteitsvisie; Voorkeustracé Westelijke Randweg vastgelegd

Een bouwsteen voor de Structuurvisie Borne is de Mobiliteitsvisie. In de Mobiliteitsvisie wordt de doorkijk gegeven hoe wordt omgegaan met de toekomstige infrastructuur in de gemeente Borne. Deze Mobiliteitsvisie is een verdiepingsslag van het huidige IVP. Vooruitlopend op de vaststelling van de Structuurvisie is de Mobiliteitsvisie vastgesteld door de gemeenteraad (18 december 2012).

In de vastgestelde Mobiliteitsvisie is de 'variant 5b' (zuidelijk langs Borne, deels parallel aan de A35/A1 en ruim om Zenderen) uit de uitgevoerde Tracéstudie (2012) gekozen als voorkeustracé voor de Westelijke Randweg. Tevens maakt ook het tracé van de Zuidelijke Randweg onderdeel uit van de Mobiliteitsvisie. In Bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de beschouwde varianten van de Westelijke Randweg.

Bij de afweging voor het gekozen voorkeustracé in de Mobiliteitsvisie hebben milieueffecten nadrukkelijk een rol gespeeld.

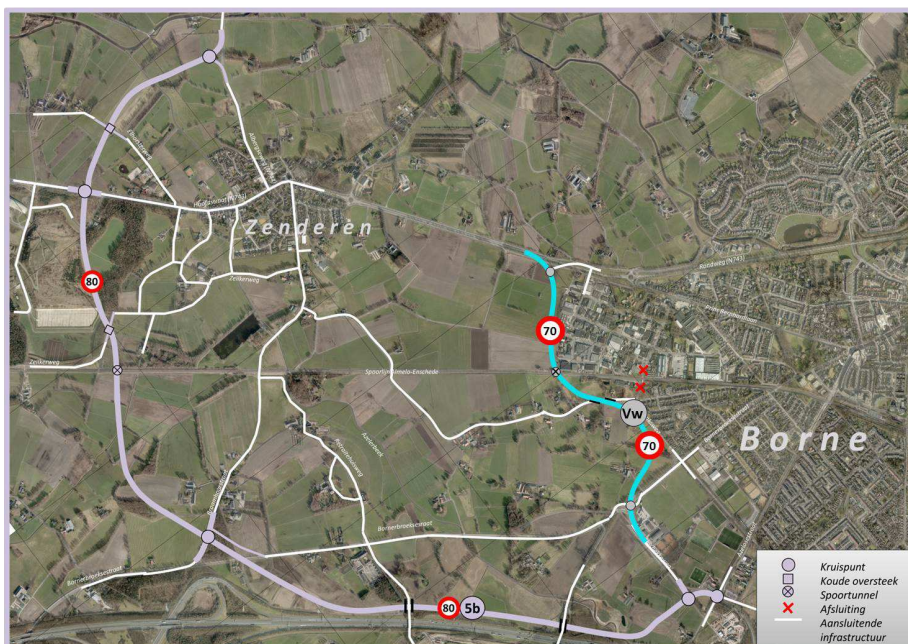
Verbindingsweg langs Molenkamp toegevoegd

In vergaderingen van de gemeenteraad (1 oktober 2013, 11 maart 2014 en 26 juni 2014) heeft de raad besloten naast de Westelijke Randweg voorkeursvariant 5b, in de Structuurvisie ook een verbindingsweg op te nemen vanaf de Hosbeekweg via een nieuwe ondertunnelde spoorkruising, strak (links) langs het bedrijventerrein de Molenkamp naar de N743. Dit mede op basis van de uitkomsten van het Haalbaarheidsonderzoek Verbindingsweg gemeente Borne⁵ (2014). De overwegingen hiervoor waren onder andere dat wanneer alleen de Westelijke Randweg volgens variant 5b wordt aangelegd het waarschijnlijk nog vele jaren duurt voordat het traject Prins Bernhardlaan en Oonksweg wordt ontlast en de gewenste knip in de provinciale Rondweg N743 wordt gerealiseerd. Die werd als niet aanvaardbaar geacht.

⁵ Haalbaarheidsonderzoek Verbindingsweg gemeente Borne, Movares/Goudappel Coffeng, januari 2014

Het eindbeeld wordt gefaseerd gerealiseerd:

- Fase 1: Verbindingsweg, 70 km/uur, met knip in de Rondweg ter hoogte van Bornsche Maten.
- Fase 2: Westelijke Randweg variant 5b als onderdeel van de robuuste randwegenstructuur.



Afbeelding 2 Overzichtskaart Westelijke Randweg variant 5b en Verbindingsweg 70 km/uur

Haalbaarheidsstudie ongelijkvloers kruisen Borne

Het verkeersbeleid van de gemeente Borne is verankerd in de Mobiliteitsvisie. Ten aanzien van de spoorproblematiek wordt het volgende hierin genoemd: de spoorwegovergangen in de dorpskern van Borne functioneren als een barrière in de wegenstructuur. Deze barrièrewerking zal vergroten als in de toekomst het spoorvervoer zal toenemen. In de voorloper van de Mobiliteitsvisie, het IVP, is vastgelegd dat een verdiepte ligging van het spoor tussen de Azelosestraat en de Deldensestraat of een tunnel in de Azelosestraat oplossingen zijn om de barrière op te heffen.

In samenwerking met ProRail heeft de gemeente in 2012 een 'Value Engineering traject' doorlopen, waarin is onderzocht welke alternatieven er mogelijk zijn. Op basis daarvan heeft de gemeente vastgesteld dat er twee opties zijn om de barrièrewerking in het centrum op te heffen:

1. Het verdiepen van de spoorlijn.
2. Het aanbrengen van onderdoorgangen, zoals in de Oonksweg, Bornebroeksestraat, Azelosestraat, Deldensestraat, Jupiterstraat of een combinatie van meerdere van deze onderdoorgangen.

In een in 2013 uitgevoerde haalbaarheidsstudie⁶ zijn deze opties nader onderzocht. Op basis hiervan heeft de gemeenteraad op 1 oktober 2013 de keuze gemaakt voor het aanleggen van onderdoorgangen onder het spoor als oplossingsrichting voor het probleem van de leefbaarheid, veiligheid en barrièrewerking. Deze keuze is dan ook

⁶ Rapportage Haalbaarheidsstudie ongelijkvloers kruisen Borne (Railinfra Solutions, maart 2013)

opgenomen in de Structuurvisie. In de Locatieanalyse spooronderdoorgangen⁷ (2014) is geconcludeerd dat de verbindingsweg het meest geschikt is als locatie om de eerste onderdoorgang aan te leggen, deze locatie is opgenomen in het raadsbesluit van 11 maart 2014. Als tweede locatie voor een onderdoorgang is de voorlopige conclusie in de Locatieanalyse dat de Azelosestraat als tweede locatie het beste scoort.

⁷ Locatieanalyse Spooronderdoorgangen gemeente Borne, Movares/Goudappel Coffeng, januari 2014

3 ALTERNATIEVEN

3.1 Twee alternatieven

In dit Plan-MER worden twee integrale alternatieven onderzocht en vergeleken, het 'nul-alternatief' en het 'voorkeursalternatief'. Het nul-alternatief betreft de referentiesituatie (ofwel de huidige situatie en de autonome ontwikkeling). Het voorkeursalternatief betreft de ontwerp Structuurvisie, onder andere inclusief de voorkeurskeuzes voor de Zuidelijke en Westelijke Randweg en de Verbindingsweg. De effecten van het voorkeursalternatief (++, +, 0, -, --) worden ten opzichte van het nul-alternatief (0) bepaald.

Er worden geen andere alternatieven onderzocht, omdat deze niet (meer) als realistisch zijn te beschouwen. Voor de meeste andere c.q. relevante onderwerpen uit de structuurvisie zijn de ruimtelijke keuzes en onderbouwing al gemaakt in het kader van eerdere en andere besluitvormingstrajecten (soms inclusief een m.e.r.; zie ook hoofdstuk 2). De wetgeving verplicht ook niet tot meerdere alternatieven.

Voor de Westelijke Randweg geldt, zoals eerder aangegeven, dat bij de afweging voor het gekozen voorkeursstracé (in de Mobiliteitsvisie, december 2012) milieueffecten nadrukkelijk een rol hebben gespeeld. Diverse scenario's en tracévarianten zijn op allerlei aspecten, waaronder milieuaspecten, getoetst⁸. Er heeft geen aparte m.e.r. plaatsgevonden. Ook voor de Verbindingsweg zijn diverse varianten onderzocht⁹, waarbij ook milieuaspecten zijn meegenomen. In dit plan-MER worden de milieueffecten van het voorkeursstracé ten opzichte van het nul-alternatief beschreven. In Bijlage 3 zijn de hoofdconclusies uit de tracéstudie en het haalbaarheidsonderzoek weergegeven, op basis waarvan de keuze voor variant 5b en de Verbindingsweg in de Structuurvisie mede zijn gemaakt.

Hieronder worden het nul-alternatief en voorkeursalternatief nader gedefinieerd. Een aantal van de 'voorgenomen activiteiten' worden niet in de alternatieven opgenomen en getoetst. In paragraaf 3.2 wordt uitgelegd waarom deze activiteiten niet in dit plan-MER zijn beoordeeld. In deze trajecten zijn milieueffecten, waar relevant, in meer detail aan bod gekomen dan wanneer de betreffende activiteiten op milieueffecten zouden worden onderzocht in het kader van de Structuurvisie Borne.

3.1.1 Nul-alternatief

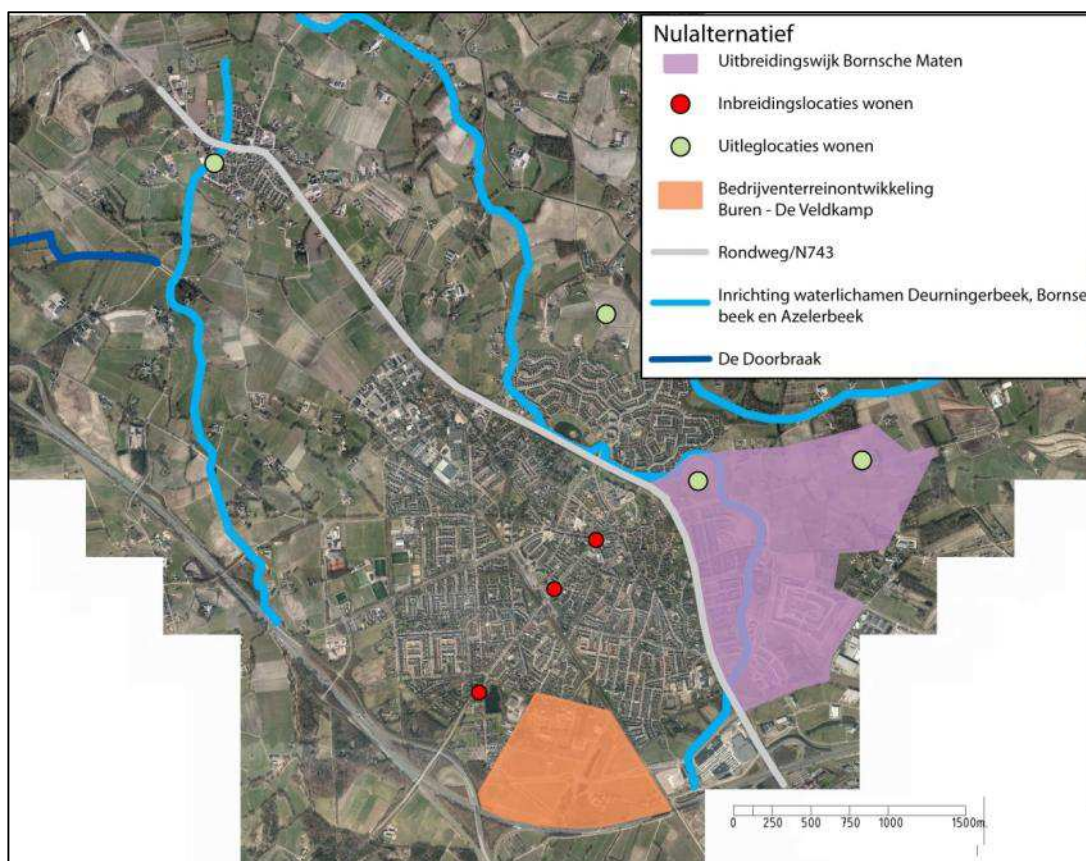
Het nul-alternatief kan worden omschreven als de huidige situatie en de autonome ontwikkeling (ofwel referentiesituatie). De autonome ontwikkeling betreft de situatie in 2020, als de structuurvisie er niet zou komen en de voornemens hieruit niet worden gerealiseerd. Dit planjaar komt voort uit de onderliggende studies waarin het jaar 2020 het planjaar is van het Regionaal Verkeersmodel Twente dat is gebruikt voor de verkeersprognoses in deze studies. De autonome ontwikkeling wordt bepaald aan de hand van beleid wat reeds vastgesteld is en of al in uitvoering is.

⁸ Westelijke Randweg Borne, Verkenning van varianten, Royal HaskoningDHV, september 2012

⁹ Haalbaarheidsonderzoek Verbindingsweg gemeente Borne, Movares/Goudappel Coffeng, januari 2014

Onderdelen 'nul-alternatief'

1. Woningbouwontwikkeling:
 - a. Realisatie Bornsche Maten, 2.700 woningen.
 - b. Kleinschalige ontwikkeling op 4 andere uitleglocaties; Landgoed Wildyck, Hemmelhorst, Oosterveld en Knooperven (grootste = maximaal 17 woningen, totaal = maximaal 57 woningen).
 - c. Kleinschalige ontwikkeling op 6 inbreidingslocaties; Kollergang, Stationsstraat, Casimirschool, (grootste = 20 woningen, totaal = 40 woningen).
2. Bedrijventerreinontwikkeling op locatie Buren-De Veldkamp.
3. Verkeer; het 'nul-alternatief' gaat uit van de situatie zonder de Zuidelijke en Westelijke Randweg, zonder de Verbindingsweg én (daardoor) ook zonder de 'knip' van de huidige rondweg. Ook blijft de N743 door de kern Zenderen gehandhaafd.
4. Realisatie van de inrichting van de waterlichamen Deurningerbeek, Bornsebeek, Azelerbeek en de Doorbraak.



Afbeelding 3 Nul-alternatief (referentiesituatie)

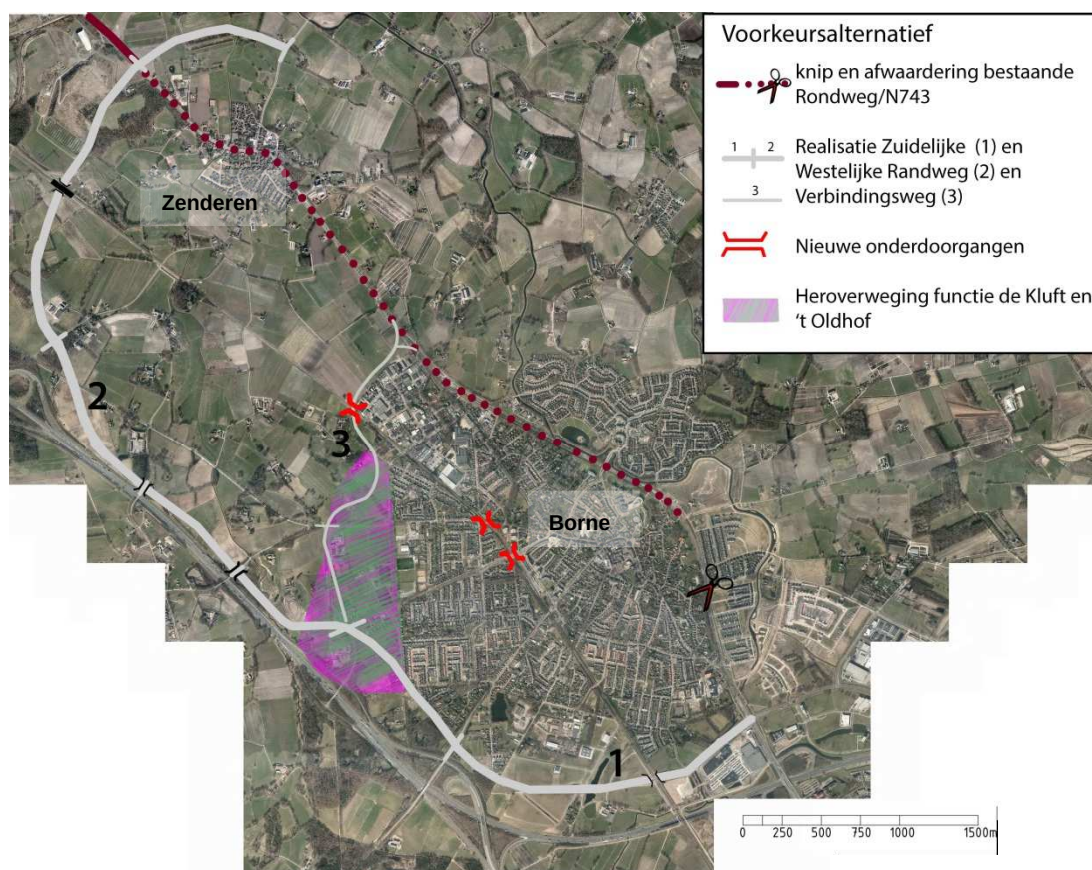
3.1.2 Voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief (VKA) bestaat uit de 'voorgenomen activiteiten' van de ontwerp Structuurvisie, welke nog niet zijn gerealiseerd, en welke een relevante invloed kunnen hebben op milieu, natuur en landschap.

Onderdelen 'VKA'

1. Knip van de bestaande Rondweg/N743 en de realisatie van de Zuidelijke én Westelijke Randweg. De Westelijke Randweg gaat ruim om Zenderen, volgens 'variant 5b'. De Verbindingsweg komt direct westelijk langs Borne en krijgt een maximale snelheid van 70 km/uur.
2. Heroverweging van de functie van de bedrijventerreinen De Kluft en 't Oldhof. Tot 2020 worden deze locaties niet ontwikkeld als bedrijventerrein. Wel zijn hier economische functies mogelijk (zie toelichting hieronder).
3. Aanleg van onderdoorgangen in de kern van Borne: Verbindingsweg, Bornerbroeksestraat (alleen voor fietsers en hulpdiensten) en Azelosestraat.

In onderstaande afbeelding (Afbeelding 4) zijn deze onderdelen weergegeven. In het navolgende worden de onderdelen verder toegelicht.



Afbeelding 4 Voorkeursalternatief

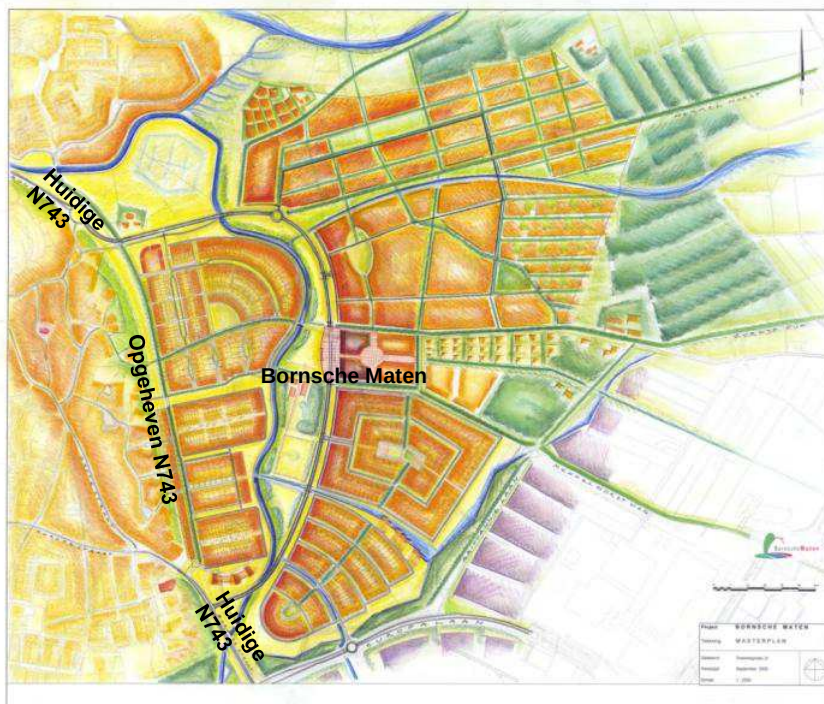
Knip Rondweg/N743, realisatie Zuidelijke Randweg, Westelijke Randweg en Verbindingsweg

Het VKA gaat uit van de realisatie van de totale randwegenstructuur (Zuidelijke en Westelijke Randweg), inclusief randweg ruim rondom Zenderen. De verwachting is dat hiermee een aanzienlijke verbetering van de leefbaarheid in en ruimtelijke kwaliteit van de kernen Borne en Zenderen wordt bewerkstelligd. En dat hiermee de extra druk, die ontstaat door de aanleg van nieuwe woon- en werkgebieden, wordt opgevangen.

In deze randwegenstructuur wordt het doorgaande verkeer om de kern Borne heen geleid, waarmee een goede ontsluiting en oriëntatie van de uitleglocatie Bornsche Maten op de kern van de Borne wordt beoogd. Daartoe zal de bestaande Rondweg/N743 ter hoogte van Bornsche Maten worden 'geknipt'. Om de route Hosbeekweg, Oonksweg en Prins Bernhardlaan te ontlasten en om tijdig de knip in de Rondweg/N743 te kunnen uitvoeren is ook een verbindingsweg opgenomen direct westelijk langs Borne.

De N743 wordt door de randwegen rechtstreeks met de rijksweg A35 (aansluiting 29) verbonden. Van de Zuidelijke Randweg, die in zijn geheel zal worden gerealiseerd, is het tracé definitief. Met betrekking tot de Westelijke Randweg is met de vaststelling van de Mobiliteitsvisie reeds een voorkeurs-tracé bepaald. Het betreft 'variant 5b' welke als uitgangspunt voor dit VKA is opgenomen. Het tracé van de Verbindingsweg is bepaald volgens de variant met 70 km/uur zodat de Zendersche Esch zoveel mogelijk wordt ontzien en de route voldoende kwaliteit heeft om de knip in de Rondweg te kunnen faciliteren.

Op het moment van opstellen van dit plan-MER is niet exact duidelijk hoe de 'knip' in de bestaande Rondweg, los van de afsluiting van de weg voor doorgaand verkeer, verder ruimtelijk wordt vormgegeven. Afbeelding 5 op de volgende pagina "schets (uit Masterplan Bornsche Maten, 2004)" geeft een ambitie en mogelijke uitwerking hiervan weer. De huidige Rondweg maakt plaats voor een woon- en leefgebied, dat ruimtelijk direct aansluit op de kern van Borne, met nieuwe verbindingen voor fietsers en wandelaars tussen kern en wijk. De nieuwe wegenstructuur heeft de functie van en is ontworpen voor de ontsluiting van de Bornsche Maten en niet meer bedoeld en ingericht voor doorgaand verkeer. In het voorkeursalternatief in dit plan-MER wordt uitgegaan van deze toekomstige situatie.



Afbeelding 5 Schets uit Masterplan Bornsche Maten

Heroverweging van functie de bedrijventerreinen De Kluft en 't Oldhof

In het Structuurplan Uitbreiding Borne zijn nog de bedrijventerreinen De Kluft en 't Oldhof opgenomen. De behoefte aan bedrijventerreinen is echter de laatste jaren afgenomen. Met de ontwikkeling van bedrijventerrein Buren-De Veldkamp kan in de huidige behoeften worden voorzien. Voor de locaties De Kluft en 't Oldhof wordt gezocht naar een alternatieve invulling, in de vorm van economische functies die goed aansluiten bij de agrarische, landschappelijke en toeristisch-recreatieve doelstellingen met betrekking tot stadsranden in de Groene Poort.

Voor het VKA wordt uitgegaan van een ontwikkeling van dit gebied die zich kenmerkt door:

- een lage bebouwingsdichtheid;
- een beperkte milieuhygiënische uitstraling (beperkte verkeersaantrekkende werking, lage milieucategorieën);
- een groene, landschappelijke inbedding.

Realisatie onderdoorgangen onder spoorlijn

De spoorlijn tussen Hengelo en Almelo (traject Zwolle/Deventer - Enschede) loopt dwars door de kern van Borne. Als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en de uitbreiding van de Tweede Maasvlakte in de Rotterdamse haven zal het goederenvervoer per spoor, ook op dit traject, sterk toenemen. De barrièrewerking die de spoorlijn nu al heeft voor Borne, zal door een hogere frequentie van goederentreinen, in de toekomst toenemen. Dit zal namelijk, naar verwachting, effecten hebben op aspecten als oversteekbaarheid, veiligheid, geluid, trillingen en sociale verbondenheid.

Om zowel de doorstroming op het spoor te waarborgen c.q. te bevorderen als (verdere) barrièrewerking te voorkomen of op te heffen, zijn twee alternatieven denkbaar.

1. **Alternatief verdiept spoor.** Het verdiepen van de spoorlijn waarvoor een lange en korte variant zijn onderzocht. Dit alternatief is vanwege de hoge kosten afgefallen in raadsvergadering van 1 oktober 2013;
2. **Alternatief onderdoorgangen.** Het aanbrengen van onderdoorgangen op verschillende locaties in de kern van Borne. In de Structuurvisie (en dit plan-MER) wordt uitgegaan van de aanleg van een onderdoorgang voor autoverkeer ter hoogte van de verbindingsweg en Azelosestraat en een fietstunnel ter hoogte van Bornerbroeksestraat, inclusief afsluiting voor autoverkeer van de Bornerbroeksestraat en Oonksweg ter hoogte van het spoor. De locaties van deze onderdoorgangen zijn conform de totaalvisie spoorse doorsnijding en verkeersafwikkeling van de gemeente¹⁰ en zijn weergegeven in Afbeelding 4.

3.2 Niet meegenomen activiteiten

Van een aantal van de 'voorgenomen activiteiten' uit de ontwerp Structuurvisie is geoordeeld dat, vanwege de aard en omvang hiervan, deze zeer waarschijnlijk niet tot relevante c.q. significante milieueffecten, op het gemeente brede niveau van de structuurvisie, zullen leiden. Ook geldt dat een aantal activiteiten zeer globaal en abstract zijn beschreven, zodat het in dit plan-MER niet mogelijk is om hiervan redelijkerwijs de effecten naar plaats en tijd te beschrijven.

¹⁰ Gemeente Borne, Totaalvisie september 2013: <http://www.borne.nl/standaard-pagina/eerste-spooronderdoorgang>

In Tabel 1 zijn de activiteiten weergegeven die niet in de MER-alternatieven zijn opgenomen en beoordeeld, inclusief de reden hiervoor.

Tabel 1 Onderbouwing van 'niet meegenomen activiteiten' in dit plan-MER

Voorgenomen activiteiten	Reden om deze niet in dit MER te beoordelen
Herstructurering bestaand bedrijventerrein Molenkamp	Beperkt aantal/omvang ingrepen. Geen significante/relevante milieueffecten verwacht.
Kwalitatief hoogwaardig kernwinkelgebied met vooral kleinere particuliere winkelunits	Betreft met name een ambitie met kwalitatieve doelstellingen; zonder (grote) ruimtelijke ingrepen. Geen milieueffecten verwacht.
Behoud en versterken beschermd stads- en dorpsgezicht Oud Borne	Geen milieueffecten verwacht. Alternatieven worden wel getoetst op dit voornemen/doel.
Versterken beeldkwaliteit entree, centrum Borne, vormgeving pleinen	Beperkt aantal/omvang ingrepen. Geen significante/relevante milieueffecten verwacht.
Realisatie Groene Poort: behoud en ontwikkeling Twentse landschap, versterken en verbinden van recreatieve en landschappelijke functies	Betreft kleinschalige ontwikkelingen, die naar verwachting geen significante milieueffecten tot gevolg hebben. Alternatieven worden wel getoetst op effecten op landschappelijke waarden. Ontwikkelingen worden nader uitgewerkt en getoetst in het bestemmingsplan buitengebied inclusief MER, dat momenteel wordt opgesteld.
Ruimte voor VAB-regeling of Rood voor Rood	
Realiseren van knoopperven	
Ruimte voor toekomstbestendige landbouw in combinatie met realisatie van water en landschapselementen	Aard, omvang en locaties van ontwikkelingsruimte voor landbouw wordt in de ontwerp structuurvisie niet omschreven. Dit wordt nader uitgewerkt en getoetst in het bestemmingsplan buitengebied inclusief MER, dat momenteel wordt opgesteld.
Concentratie van boomkwekerijen ten noorden van de Azelerbeek	Betreft een beperkte uitbreidingsruimte. Geen significante/relevante milieueffecten verwacht.

4 RELEVANTE BELEIDSKADERS

In dit hoofdstuk worden de voor de Structuurvisie Borne relevante beleidskaders beschreven.

4.1 Provinciaal en regionaal beleid

Omgevingsvisie Overijssel

De provincie Overijssel heeft het streekplan, waterhuishoudingsplan, verkeer- en vervoerplan en milieubeleidsplan samengevoegd tot één Omgevingsvisie. Uitgangspunt daarbij is dat er niet meer geregeld wordt dan nodig is voor het provinciaal belang en dat andere partijen, waaronder gemeenten, zoveel mogelijk ruimte te krijgen om daaraan nadere invulling te geven. Dit provinciaal belang dient dan ook in gemeentelijke plannen gewaarborgd te zijn.

De ambitie van Overijssel is om een vitale samenleving tot ontplooiing te laten komen in een mooi en vitaal landschap. Een samenleving waarin alle Overijsselaars zich thuis voelen en participeren. Met bloeiende steden en dorpen als motoren voor cultuur en werkgelegenheid, ingebed in een landschap waarin wonen, natuur, landbouw en water elkaar versterken.

De volgende centrale beleidsambities en onderwerpen van provinciaal belang zijn verwoord:

1. *Woonomgeving*: aantrekkelijke en gevarieerde woonmilieus, die voorzien in woonvraag en beschikbaarheid van noodzakelijke voorzieningen.
2. *Economie en vestigingsklimaat*: een vitale en zichzelf vernieuwende regionale economie, met voldoende en diverse vestigingsmogelijkheden voor kennisintensieve maakindustrie en MKB; vitale werklocaties, die aansluiten bij de vraag van ondernemingen; ontwikkelingsmogelijkheden voor schaalvergroting en verbreding in de landbouw; ontwikkelingsmogelijkheden en kwaliteitsverbetering toerisme en vrije tijdsbesteding.
3. *Natuur*: behoud en versterking van de rijkdom aan plant- en diersoorten (biodiversiteit); vitaal en samenhangend stelsel van natuurgebieden (EHS, waaronder robuuste verbindingzones, Natura 2000); behoud en versterking van verspreide bos- en natuurwaarden.
4. *(Binnen-)steden en landschap*: behoud en versterken van de verscheidenheid en identiteit van (binnen-)stedelijke kwaliteit en mooie landschappen in het buitengebied; behoud en versterking van cultureel erfgoed (monumenten, industrieel en agrarisch erfgoed); versterken kernkwaliteiten (binnen-)steden (monumenten, architectuur, water/groen, culturele voorzieningen, stationsgebieden).
5. *Bereikbaarheid*: een vlotte en veilige reis over weg, water, spoor en per fiets van en naar stedelijke netwerken en streekcentra binnen en buiten Overijssel; goede bereikbaarheid voor het autoverkeer van en naar stedelijke netwerken en streekcentra; vergroten van kwaliteit en aandeel openbaar vervoer, fietsverkeer en goederenvervoer over water en spoor.
6. *Watersysteem en klimaat*: watersystemen met goede ecologische en chemische kwaliteit, die voor de lange termijn klimaatbestendig en veilig zijn; optimale watercondities (kwaliteit en kwantiteit) voor landbouw, wonen, natuur en landschap; betrouwbare drinkwatervoorziening (kwaliteit en kwantiteit); voorbereid zijn op langetermijengevolgen van klimaatverandering (veiligheid en droogte).

7. *Veiligheid en gezondheid*: veilig, gezond en schoon kunnen wonen, werken, recreëren en reizen; zorgen voor waterveiligheid, externe veiligheid, verkeersveiligheid; een gezond leefmilieu en bescherming tegen wateroverlast.
8. *Energie*: een betrouwbare en veilige energievoorziening met beperking van uitstoot broeikasgassen; bevorderen van duurzame energieopwekking (biomassa, wind, zon, bodem), bevorderen van energiebesparing (in bebouwde omgeving).
9. *Ondergrond*: balans behouden tussen gebruik en bescherming van de ondergrond; beschermen van intrinsieke bodemeigenschappen en aardkundige en archeologische waarden; zorgvuldig gebruik van de ondergrond (energie, zoutwinning, opslag, zandwinning, KWO, hoofdtransportleidingen).

De omgevingsvisie voorziet niet in een randweg. De omgevingsvisie schrijft voor dat rond- of randwegen alleen aangelegd worden als deze van provinciaal belang zijn. Dit betekent dat er aantoonbare knelpunten ten aanzien van de leefbaarheid en veiligheid moeten zijn die lokaal niet op te lossen zijn, of dat er een capaciteitsknelpunt is op bovenlokaal niveau. Vanuit provinciaal oogpunt wordt de N743 door Borne en Zenderen niet als knelpunt beschouwd en is er dus ook geen noodzaak voor aanleg van een randweg. Ten aanzien van de inpassing van nieuwe randwegen schrijft de provinciale omgevingsvisie voor dat deze het leefmilieu moeten versterken en uitgevoerd moeten worden conform de bestaande gebiedskenmerken. Daarnaast beschrijft het provinciaal beleid dat in de planvorming van rondwegen de ruimtelijke kwaliteit versterkt dient te worden, in het bijzonder in hun relatie tot stads- en dorpsranden. Tevens heeft de provincie de wens om de groenblauwe structuren zoveel mogelijk te versterken. Daarvoor biedt het project 'De Groene Poort' tussen Almelo en Borne kansen als kwaliteitsimpuls en tegenhanger van de nieuwe stedelijke gebieden.

Regionaal Mobiliteitsplan

Regio Twente heeft het Regionaal Mobiliteitsplan Twente 2012 -2020 (RMP) geactualiseerd.

Hier worden enkele relevante passages weergegeven:

- Regio Twente zet in op het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur. Het aanleggen van nieuwe infrastructuur komt pas in beeld als er geen andere reële alternatieven zijn. Doel is het op peil houden van de bereikbaarheid van de belangrijkste economische kerngebieden, via een regionaal wegennet met een goede doorstroming en een betrouwbaar robuust netwerk. Dit geldt zowel voor het personenvervoer als het goederenvervoer.
- Ten aanzien van de fiets zetten we in op het Hoogwaardig Fietsnetwerk Twente en in het bijzonder de F35; de fietssnelweg die de belangrijkste kernen met elkaar verbindt. Recreatief gezien ondersteunen we het Fietsroutenetwerk Twente en het wandelnetwerk Twente. Beide netwerken faciliteren recreanten en toeristen in de beleving van het Twentse landschap.
- Regio Twente is tegen een toename van doorgaand goederenvervoer per spoor, tenzij afdoende maatregelen worden genomen ten aanzien van veiligheid en leefbaarheid.
- Regio Twente zet in op het waarborgen van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden.
- Regio Twente wil de leefbaarheid verbeteren door de impact van verkeer op de omgeving zoveel mogelijk te beperken.

4.2 Gemeentelijk beleid

Structuurplan Uitbreiding Borne

Het structuurplan uitbreiding Borne is in 2002 vastgesteld, waaraan in 2004 een verkeersparagraaf (Verkeersstructuur Uitbreiding Borne; nut en noodzaakstudie) is toegevoegd. Dit structuurplan is opgesteld om op (korte) termijn de ontwikkeling van woningbouw- en bedrijvenlocaties mogelijk te maken en een samenhangende en integrale ruimtelijke visie voor het te voeren ruimtelijk beleid voor het gemeentelijk grondgebied te hebben. Met deze visie heeft de gemeente aangetoond dat zij kan voorzien in de regionale en lokale opgaven voor woningbouw en bedrijven en heeft zij op basis hiervan haar zelfstandige status benadrukt.

De uitbreiding van Borne met woningbouw vindt met name plaats aan de oostzijde van de kern, in de uitleglocatie Bornsche Maten. Tevens is een kleiner woongebied geprojecteerd ten westen van de Stroom Esch, net ten noorden van de rondweg. Dit vormt een reservelocatie. De ontwikkeling van bedrijvenlocaties vindt plaats aan de west- en zuidrand van de kern, te weten de locaties Veldkamp, de Kluft en 't Oldhof. Het gaat om circa 115 hectare. Deze bedrijvenlocaties zijn goed ontsloten als in de toekomst de zuidelijke randweg gereed is.

De toename van woningen en bedrijven leidt tot meer verkeersbewegingen. Als gevolg hiervan dienen volgens de visie maatregelen genomen te worden. Gekozen is voor de aanleg van een randweg ten zuiden en westen van de kern, die de bedrijventerreinen ontsluit en vervolgens aantakt op de provinciale weg. Aansluiting op het rijkswegennet vindt plaats via het bestaande aansluitpunt "Borne West". Om de Bornsche Maten ruimtelijk goed aan te laten sluiten op de kern van Borne wordt een knip aangebracht in de huidige provinciale weg, welke pas gerealiseerd kan worden als er een goede alternatieve route voorhanden is in de vorm van een westelijke randweg en zuidelijke randweg.

Het structuurplan bestaat daarnaast nog uit de volgende doelen:

- realiseren provinciale ecologische verbindingzone langs beken;
- behoud bufferzone tussen Hengelo en Borne/stadsranden;
- ontwikkeling en versterking landschap door middel van project De Groene Poort;
- aanleg hoogwaardige langzaamverkeersverbinding;
- concentratie boomkwekerijen aan oostzijde kern Borne.

Masterplan Centrum Borne

In februari 2010 is het Masterplan voor het centrum van Borne vastgesteld. Het is een visiedocument op hoofdlijnen waarin de gewenste ruimtelijk-fysieke situatie in het centrum wordt beschreven. Daarnaast dient het Masterplan als toetsingskader voor nieuwe initiatieven. Het Masterplan gaat uit van een compact kernwinkelgebied met een heldere routing en 'trekkers' op strategische locaties. Binnen het kernwinkelgebied is met name ruimte voor detailhandel (met wonen op de verdieping) en horeca. In het overig centrumgebied (aanloopgebieden) is ruimte voor laagfrequent bezochte functies. Ingezet wordt op het versterken van de relatie met Oud Borne zodat een wisselwerking tussen de gebieden ontstaat en ze van elkaars kwaliteiten kunnen profiteren. Het centrum moet een aantrekkelijk verblijfsgebied worden voor consumenten. De auto is op enkele plekken te gast. Parkeerplaatsen dienen zoveel mogelijk aan te sluiten op het winkelgebied. Het versterken van groen en de herontwikkeling van strategische locaties

in de openbare in de openbare ruimte moet bijdragen aan het verbeteren van het verblijfsklimaat in het centrum.

Integraal Verkeersplan gemeente Borne

In het Integraal Verkeersplan (IVP) voor de gemeente Borne (2008) is het verkeersbeleid voor de periode tot 2020 beschreven. Op basis van de Structuurvisie uitbreiding Borne (2004) beschrijft het IVP enkele ingrijpende maatregelen omtrent de infrastructuur in en rond de gemeente. Deze maatregelen lopen uiteen van een regionale randwegenstructuur tot maatregelen op kruispuntniveau. Te noemen zijn in dit verband:

- aanpassen kruispunt Deldensestraat, Europastraat, Stationsstraat en Parallelweg;
- opheffen barrièrewerking van het spoor;
- realisatie randwegenstructuur, ombouw rondweg tot erftoegangsweg;
- realisatie knip in provinciale weg ter hoogte van de Bornsche Maten, in combinatie;
- met het verplaatsen van het kruispunt Grotestraat-N743;
- onderzoek naar de mogelijkheden van een gelijkvloerse kruising bij aansluiting;
- Bekenhorst op Rondweg en van een oost-west parkeeroute;
- vaststellen fietsnetwerk en aanleggen fietssnelweg;
- verbeteren aansluiting Bornsche Maten/Stroom Esch op openbaar vervoernetwerk.

Mobiliteitsvisie Borne

De Mobiliteitsvisie (2012) is een verdieping van het huidige Integraal Verkeers Plan (IVP) uit 2008. Deze verdieping vindt met name zijn beslag in de recente onderzoeken die zijn uitgevoerd naar een aantal grotere infrastructuurprojecten waarvoor de gemeente Borne zich de komende jaren gesteld ziet.

Visie en doelen

Borne wil nu en in de toekomst kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte van haar eigen inwoners en van de productie-, distributie- en (landbouw)bedrijven in haar gemeente. Doorgaand verkeer rijdt niet meer door de gemeente Borne maar zal om de gemeente Borne parallel aan de A1/A35 geleid worden. Hierdoor zullen ook voor het regionaal verkeer de knelpunten in Zenderen en Borne tot het verleden behoren. De doelen zijn:

- verbeteren van de regionale en de lokale bereikbaarheid;
- verhogen van de verkeersveiligheid;
- creëren van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

Oplossingen (belangrijkste hier genoemd)

De bereikbaarheid van Borne wordt in sterke mate verbeterd door de nieuwe randwegenstructuur om Borne. Door de aanleg van de Zuidelijke Randweg wordt het Bedrijventerrein Buren-De Veldkamp tweezijdig op het (inter) nationale wegennet (de A1 en de A35) ontsloten waarbij er tevens een ontlasting optreedt van de verkeersdrukke ter hoogte van Westermaat Plein. Voor de regionale bereikbaarheid geldt de Zuidelijke Randweg als een belangrijke, nu nog ontbrekende, bypass in het geval zich op de A1/A35 stremmingen of calamiteiten voordoen.

Om de barrièrewerking van de N743 ter hoogte van de Bornsche Maten op te heffen zal de N743 in toekomst fysiek worden geknipt. Die knip kan worden gemaakt als een alternatieve route in de vorm van een Westelijke- en Zuidelijke Randweg is gerealiseerd. Uit de tracéstudie (2012) naar de Westelijke Randweg is gebleken dat variant 5b de voorkeur heeft.

Totaalvisie Borne

Borne heeft een totaalvisie (2014) ontwikkeld waarin zowel de spoorse doorsnijding als de verkeersafwikkeling op korte en langere termijn worden opgelost (zie Bijlage 5). De situatie in Borne, met vijf gelijkvloerse spoorwegovergangen in de bebouwde kom, is onwenselijk. In de totaalvisie staan verschillende stapstenen om de situatie in Borne veiliger, beter bereikbaar en leefbaarder te maken. De Verbindingsweg aan de westkant van Borne is er daar één van. Ook een spooronderdoorgang voor langzaam verkeer en een voor gemotoriseerd verkeer in de kern van Borne zijn stappen. Uitgangspunt is dat de realisatie van de Verbindingsweg met een snelheid van 70 km/uur voldoende robuust is om samen met de Zuidelijke Randweg een goed alternatief te bieden voor de Rondweg. Hierdoor kan ook zonder Westelijke Randweg de knip in de N743 worden uitgevoerd. Zie ook hoofdstuk 2.

De realisatie van de Westelijke Randweg en het oplossen van de spoorse doorsnijding in Borne zijn sterk aan elkaar verbonden. Het aanleggen van variant 5b, of van de Verbindingsweg, zal de spoorse doorsnijding in Borne niet oplossen. Om meer inzicht te krijgen in de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van verdiept spoor is een haalbaarheidsonderzoek uitgevoerd naar ongelijkvloers kruisen¹¹. De gemeenteraad heeft op basis van de uitkomsten van dit op onderzoek op 1 oktober 2013 aangegeven de huidige barrière te willen oplossen door onderdoorgangen te realiseren onder het spoor.

¹¹ Rapportage Haalbaarheidsonderzoek ongelijkvloers kruisen Borne (Ralinfra Solutions, maart 2013)

5 BEOORDELINGSKADER

5.1 Beoordelingscriteria

In dit plan-MER worden effecten van het 'voorkeursalternatief' (de ontwerp Structuurvisie) vergeleken met het 'nul-alternatief' (referentiesituatie: huidige situatie en autonome ontwikkeling).

De effecten van de alternatieven zijn op hoofdlijnen en voor de hele gemeente Borne beoordeeld. De beoordelingscriteria zijn onderverdeeld in vier hoofdthema's: "Verkeer", "Leefmilieu", "Natuurlijk milieu" en "Ruimte en economie". Per criterium worden diverse indicatoren gehanteerd om tot effectbeoordelingen te komen. De thema's, criteria en indicatoren zijn weergegeven in Tabel 2 (volgende pagina).

5.2 Beoordelingsmethodiek

In hoofdstuk 6 is per thema eerst de huidige situatie en autonome ontwikkeling ('nul-alternatief') beschreven. Vervolgens worden per criterium aan de hand van indicatoren (zie Tabel 2) de effecten beschreven van het 'voorkeursalternatief' (de ontwerp Structuurvisie), ten opzichte van dit 'nul-alternatief'. De effecten worden beoordeeld met een score; eerst per indicator en uiteindelijk voor het criterium.

De beoordeling van de criteria volgt een 5-puntschaal, namelijk:

- | | |
|----|--|
| ++ | Zeer positieve effecten ten opzichte van het nul-alternatief (0) |
| + | Positieve effecten ten opzichte van het nul-alternatief (0) |
| 0 | (Nagenoeg) geen effect ten opzichte van het nul-alternatief (0) |
| - | Negatieve effecten ten opzichte van het nul-alternatief (0) |
| -- | Zeer negatieve effecten ten opzichte van het nul-alternatief (0) |

Tabel 2 Beoordelingskader alternatieven

Thema's	Criteria	Indicatoren alternatieven
Verkeer	Verkeersstructuur	Verkeersstructuur auto (intensiteiten hoofdwegen, doorgaand verkeer N743, doorgaand verkeer door kern Borne), kruising met spoor, fietsinfrastructuur.
	Bereikbaarheid	Aansluiting netwerk op rijkswegen, robuustheid, bereikbaarheid per spoor.
	Verkeersveiligheid	Intensiteit autoverkeer vs. langzaam verkeer, kruising spoor- en overig verkeer.
Leefmilieu	Geluid	Intensiteit autoverkeer en indicatieve emissieverschillen geluid, geluidbelasting woningen t.h.v. kruisingen spoor – weg.
	Luchtkwaliteit	Concentraties NO ₂ en PM10, emissies t.h.v. kruisingen spoor – weg, verdiepte ligging spoor.
	Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico, groepsrisico, transport gevaarlijke stoffen.
	Woongenot	Zichthinder woningen.
	Sociale verbondenheid	Doorsnijding gebieden met sociale cohesie.
Natuurlijk milieu	Natuur	EHS, Natura 2000, Flora en fauna.
	Bodem en water	Bodemkwaliteit, oppervlaktewaterkwaliteit, grondwaterkwaliteit.
	Landschap en cultuurhistorie	Kwaliteiten Groene Poort, cultuurhistorische waarde.
	Archeologie	Archeologische verwachtingswaarde.
Ruimte en Economie	Ruimtelijke ordening	Ruimtebeslag op woon-, werk-, recreatie- en of landbouwgebieden.
	Economie	Invloed op grondexploitatie Bornsche Maten en De Veldkamp, aantrekkelijkheid Borne als vestigingslocatie voor inwoners en bedrijven.

Gebruik bestaande informatie én nieuwe berekening en analyses

Bij de beoordelingen van de alternatieven is gebruik gemaakt van gegevens uit reeds uitgevoerde onderzoeken. Belangrijke bron is het MER Zuidelijke Randweg. In dit plan-MER is onder andere een robuustheidsvariant met realisatie Zuidelijke Randweg én Westelijke Randweg (conform variant 5b, zonder de Verbindingsweg), onderzocht. Daarnaast zijn nieuwe verkeersberekeningen uitgevoerd voor het VKA met Verbindingsweg. Op basis van deze gecombineerde informatie zijn gegevens over verkeersintensiteiten, geluid- en luchtkwaliteit belastingen voor dit plan-MER gebruikt. Tevens is voor de Westelijke Randweg en de Verbindingsweg gebruik gemaakt van gebiedsinformatie uit de eerder uitgevoerde tracéstudie (2012) en het Haalbaarheidsonderzoek Verbindingsweg (2014).

Ook is informatie uit de 'Haalbaarheidsstudie ongelijkvloers kruisen Borne' (2013) gebruikt in dit plan-MER om effecten van 'onderdoorgangen' te bepalen.

6 MILIEUEFFECTEN ALTERNATIEVEN

6.1 Verkeer

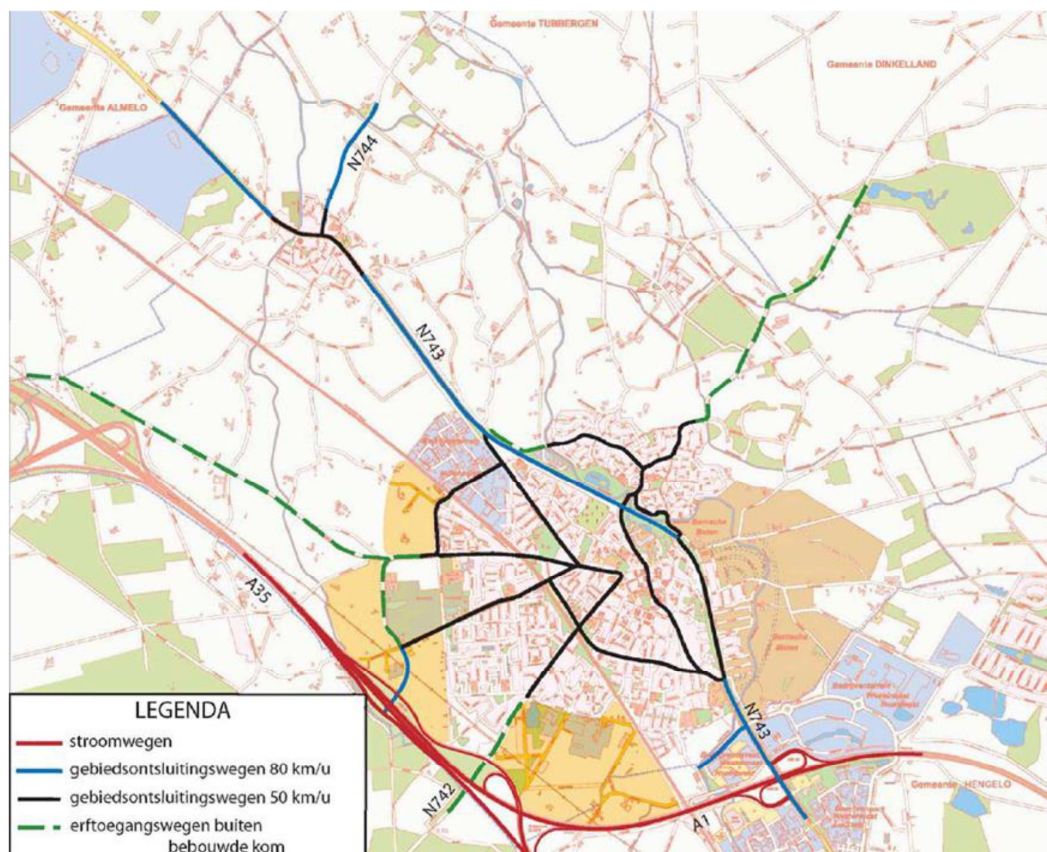
6.1.1 Huidige situatie en autonome ontwikkeling ('nul-alternatief')

Verkeersstructuur auto

De gemeente en de kern Borne worden, naast de N743/Rondweg, ontsloten door twee directe aansluitingen op het rijkswegennet: A1 (toe- en afrit 30 Hengelo/Borne) en A35 (toe- en afrit 29 Borne West). Deze ontsluitingen in samenhang met een aantal gebiedsontsluitingswegen (Grotestraat, Europastraat, Parallelweg, Deldensestraat, Azelosestraat, Prins Bernhardlaan, Oonksweg, Hosbeekweg en Weerselosestraat) vormen de belangrijkste schakels in de ontsluiting van onder andere het centrum van de kern Borne, de bedrijventerreinen en de stationsomgeving.

De N743/Rondweg vormt niet alleen de fysieke scheiding tussen de wijken Stroom Esch en Bornsche Maten (oostzijde N743) en de rest van de kern Borne (westzijde N743), maar heeft dusdanig hoge verkeersintensiteiten dat de weg ook ruimtelijk en milieuhygiënisch een barrière vormt.

De N743 doorkruist ook de kern Zenderen. Vanwege de hoge verkeersintensiteiten, met name in de spitsperiode, vormt de weg een barrière in de dorpskern. Op het kruispunt met de Albergerweg (N744) ontstaat vaak congestie. De hoge verkeersdruk leidt tevens tot een verslechterde leefbaarheid en verkeersveiligheid in Zenderen.



Afbeelding 6 Hoofdwegen huidige verkeersstructuur Borne

Intensiteiten

Tabel 3 geeft een overzicht van de intensiteiten van het autoverkeer op de belangrijkste wegvakken (soms 2 richtingen per etmaal) op de verkeershoofdstructuur in en rondom de kern Borne. Ook is hier voor dezelfde wegvakken aangegeven wat de verwachte intensiteiten in de autonome situatie 2020 zonder aanvullende infrastructuur (de randwegen) zijn.

Tabel 3 Verkeersintensiteiten 2008 en 2020 in motorvoertuigen per etmaal en I/C (intensiteit/capaciteit) verhoudingen in spitsuren (uit MER Zuidelijke Randweg)

Nr	Wegvak	Huidige situatie 2008	Autonome situatie 2020	Autonome situatie 2020 I/C	%-groei HS - AO
1	Bornsestraat: Demmersweg en aansluiting 30 Hengelo	26.900	31.200	0,76	16 %
3	Rondweg (N743): Busbaan Campus en Europalaan	30.800	35.800	0,58	16 %
5	Amerikalaan: Rondweg (N743) en Oude Hengeloseweg	12.700	15.000	0,34	18 %
6	Rondweg (N743): Europalaan en Grotestraat	25.600	27.100	0,52	6 %
9	Rondweg (N743): Stroom-Eschlaan en Het Hulscher	17.300	17.700	0,62	2 %
11	Prins Bernhardlaan: Oonksweg en Oude Almloseweg	3.900	3.800	0,23	-3 %
14	Azelosestraat: Parallelweg en Twickelerblokweg	5.600	7.700	0,57	38 %
15	Azelosestraat: Twickelerblokweg en Kluft	7.500	8.500	0,69	13 %
19	Bornerbroeksestraat: Hosbekkeweg en Oonksweg	7.600	8.700	0,67	14 %
22	Parallelweg: Azelosestraat en Stationsstraat	6.900	7.800	0,52	13 %
23	Europastraat: Stationsstraat en Oude Deldensestraat	7.800	8.400	0,55	8 %
24	Europastraat: Oude Deldensestraat en Wensinkstraat	7.800	8.400	0,54	8 %
25	Europastraat: Wensinkstraat en Oude Hengeloseweg	8.100	6.900	0,31	-15 %
26	Europastraat: Oude Hengeloseweg en Rondweg (N743)	12.100	11.100	0,46	-8 %
27	A1 HRL tussen aansluitingen 30 en 31	29.500	32.800	0,90	11 %
28	A1 HRR tussen aansluitingen 30 en 31	32.200	36.200	0,95	12 %
29	A1 HRL tussen aansluitingen 30 en knp. Buren	36.800	43.100	0,96	17 %
30	A1 HRR tussen aansluitingen 30 en knp. Buren	39.300	45.700	1,03	16 %

De intensiteiten zullen op de meeste wegvakken in de kern Borne zonder aanvullende infrastructuur toenemen. Op basis van de I/C-verhoudingen¹² blijkt dat de afwijking van het verkeer met uitzondering van de wegvakken op de A1 acceptabel blijft (<0,8). Als specifiek wordt ingezoomd op de route door de kern van Borne (Parallelweg, Europastraat) is op de meeste wegvakken een intensiteitstoename zichtbaar, op de oostelijke wegvakken echter niet; hier is een lichte afname zichtbaar. Deze daling op dit deel van de Europastraat is te verklaren doordat een deel van Borne-Zuid al ontsloten is via de doorgetrokken Amerikalaan en Burenweg. Verkeer vanaf Borne-Zuid hoeft hierdoor niet via de Europastraat richting de N743 en/ of de A1. Echter toename op de

¹² De I/C (intensiteit/capaciteit) waarde geeft de verhouding weer tussen de verkeersintensiteit op een wegvak en verkeerscapaciteit van datzelfde wegvak. Bij I/C-waarden van minder dan 80% is sprake van een soepele verkeersafwikkeling. Tussen de 80 en 100% vermindert de doorstroming op bepaalde momenten. Bij I/C waarden van meer dan 100% is veelal dagelijks sprake van congestie.

route door de kern van Borne is zeer ongewenst, aangezien in de huidige situatie de leefbaarheid en barrièrewerking al in het geding is. Met name het doorgaande verkeer dient niet via deze route afgewikkeld te worden (zoals in de huidige situatie het geval is). De intensiteiten op de Rondweg nemen ook, onder meer door de doorgaande ontwikkeling van de Bornsche Maten, verder toe.

Op de wegvakken rondom aansluiting 30 A1 Hengelo Borne (Amerikalaan/ N743) is een duidelijke toename zichtbaar van circa 20% ten opzichte van de huidige situatie (zie verder onder 'bereikbaarheid').

Doorgaand verkeer N743

Het aandeel doorgaand verkeer op de huidige N743 is inzichtelijk gemaakt, om daarmee het effect van de nieuwe randwegen op doorgaand verkeer te kunnen bepalen. Daartoe is onderzocht waar het verkeer op het wegvak van de N743 tussen de Amerikalaan en de Grotestraat vandaan komt en naar toe gaat. Hierbij is gekeken naar het aandeel doorgaand verkeer dat over de N743 rijdt, waarbij doorgaand verkeer is gedefinieerd als verkeer dat zowel op het wegvak N743 tussen de Amerikalaan en Grotestraat als op het wegvak N743 tussen de Stroom-Eschlaan en Het Hulscher rijdt. In Tabel 4 is het aandeel doorgaand verkeer op de N743 voor verschillende wegvakken weergegeven. In de autonome situatie bedraagt het aandeel doorgaand verkeer over de N743 circa 53%.

Tabel 4 Aandeel doorgaand verkeer N743

	Wegvak	Autonome situatie 2020
7	Rondweg (N743): Grotestraat - Weerlosestraat	53% (7.700/ 14.500)
8	Rondweg (N743): Weerlosestraat – Stroom-Eschlaan	62% (7.700/ 12.500)
9	Rondweg (N743): Stroom-Eschlaan – Het Hulscher	44% (7.800/ 17.700)

Kruising met spoor

De spoorlijn Borne-Hengelo vormt eveneens een barrière in de kern. Er zijn vijf gelijkvloerse overwegen in de kern (Afbeelding 7), maar geen alternatieven om het spoor ongelijkvloers te kruisen. Op dit moment rijden er per uur 12 personentreinen in beide richtingen en 12-15 goederentreinen per dag door Borne. Deze treinen zorgen ervoor dat de spoorbomen nabij het station circa 20 minuten per uur gesloten zijn. De oversteekbaarheid laat op een aantal punten, bijvoorbeeld ter hoogte van de Azelosestraat, te wensen over. In combinatie met het steeds drukker wordende treinverkeer ontstaat er bij de overgangen regelmatig congestie, wat niet bevorderlijk is voor de leefbaarheid in de kern. Ook gewenste aanrijtijden van hulpdiensten worden steeds moeilijker haalbaar.



Afbeelding 7 Situaties met locaties huidige overwegen

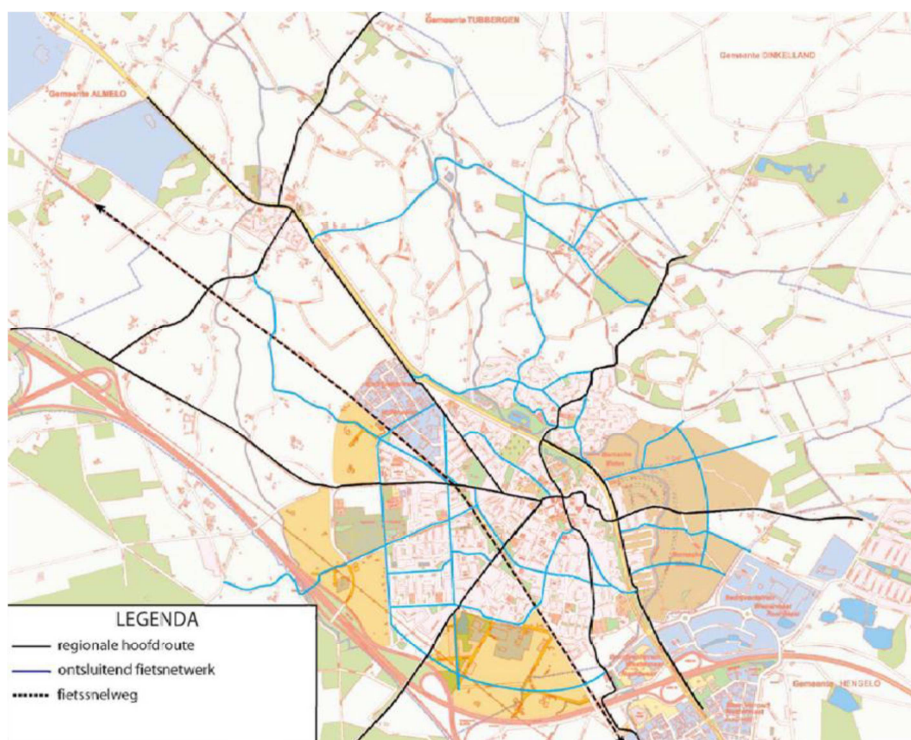
In de toekomst zal de barrièrewerking van het spoor in de kern van Borne, door de verwachte groei van het goederenvervoer per spoor, alleen nog maar toenemen. Volgens prognoses voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Goederenrouting Oost Nederland (PHS-GON) zal het aantal goederentreinen kunnen toenemen tussen de 56 en 74 in 2030 per etmaal in beide richtingen (afhankelijk van de groei van de economie en het aantal extra goederenpaden)¹³. Uit recent verkeerstromen-onderzoek blijkt dat de goederenstroom per trein zo'n 10% gedaald is. Er blijft echter sprake van een toename. Naast het bereikbaarheidsprobleem binnen Borne nemen, door de verwachte toename van geluid en trillingen als gevolg van de intensivering van het spoorvervoer, de leefbaarheidsproblemen verder toe.

In het MER 1e fase PHS-GON is gerekend met het hoge economische scenario. Mede op basis van de daadwerkelijke ontwikkelingen van de groei van het goederenvervoer in de afgelopen jaren, heeft TNO recent opnieuw naar de verwachtingen van de groei van het goederenvervoer per spoor gekeken. TNO concludeert dat het hoge economische scenario voor 2030 niet waarschijnlijk is. In het midden- en lage scenario is een PHS Goederenroute Oost-Nederland tot in elk geval 2030 niet noodzakelijk. Het overgrote deel kan worden afgewikkeld via de voorkeursroute Betuweroute. De staatssecretaris heeft daarom besloten om het vervolg, de MER 2e fase, op te schorten tot in ieder geval het jaar 2020.

Fietsstructuur

Borne is een sterke fietsstad in de Regio. Meer dan 43% van de ritten korter dan 7,5 km worden met de fiets afgelegd (bron: Mobiliteits Onderzoek Nederland MON; 2004-2008). Hierdoor blijkt dat er binnen de provincie Overijssel nergens meer gefietst wordt dan in Borne. Borne heeft een sterke fietsrelatie met de Netwerkstad-gemeenten en in het bijzonder met de gemeente Hengelo. Motieven als woon-school en woon-werk nemen hier een prominente plaats in. Op dit moment is er sprake van een tweetal druk bereden fietsverbindingen. Eén fietsverbinding langs de provinciale weg N743 met vier verkeersregelinstanties (VRI's) en gevaarlijke rotondes en één fietsverbinding over de Oude Hengeloseweg, waarbij de fietser de Amerikalaan gelijkvloers moet kruisen.

¹³ Milieueffectrapportage 1^e fase Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Goederenroute Oost-Nederland, Ministerie Infrastructuur en Milieu, mei 2013



Afbeelding 8 Fietsnetwerk gemeente Borne

Bereikbaarheid auto

De twee aansluitingen op het rijkswegennet en de ligging aan de N743 zorgen voor een goede regionale bereikbaarheid van Borne. Door recente ruimtelijke ontwikkelingen in Borne en haar buurgemeenten, zoals de ontwikkeling van het Westermaat Plein (met IKEA en Media Markt), neemt de bereikbaarheid echter af. Extra uitbreiding is nodig geweest om in de ochtendspits lange wachtrijen op de A1 te voorkomen. Daarnaast valt de kooppiek van het Westermaat Plein en de avondspits vaker samen, waardoor ook richting de snelweg grote problemen ontstaan. Veelvoorkomende kooppieken op feestdagen en actiedagen vormen dan regelmatig een verkeersinfarct op het onderliggende wegennet. Daarbij ontstaan problemen op de provinciale weg (N743). En ontstaat er terugslag naar de snelweg A1 met als gevolg dat Rijkswaterstaat genoodzaakt is om de afrit richting Borne/Hengelo af te sluiten. Naast het waarborgen van een goede doorstroming en de veiligheid op deze internationale A1, dienen echter ook ontwikkelingen langs de A1 bereikbaar te blijven. Stilstaand verkeer op de afrit 30 (Hengelo/Borne) richting Westermaat Plein zorgt voor ongevallen op de snelweg.

Komende vanaf Almelo en Albergen richting Borne, Hengelo of de snelweg ontstaan in Zenderen in de spits lange wachtrijen voor de Verkeersregelininstallatie (VRI). Dit veroorzaakt sluipverkeer tussen Albergen, Hertme en Borne en tussen Almelo en Borne. Ook vanuit Borne richting het provinciale- en rijkswegennet ontstaan in de ochtend- en avondspits problemen. In de spitsperioden wordt in toenemende mate aan de noord- en zuidkant van Borne een hoge verkeersdruk ervaren. De kruispunten waar veel voertuigverliesuren ontstaan zijn Azelosestraat-Hosbeekweg, Bornsestraat-Amerikalaan (en Bornsestraat-toerit en afrit A1 Deventer) en Oonksweg-Prins Bernhardlaan. Deze lange wachtrijen veroorzaken ongewenst

sluipverkeer. Dit is ongewenst omdat deze alternatieve routes door de kern van Borne of door het waardevolle buitengebied lopen.

Eerder is beschreven dat op de wegvakken rondom aansluiting 30 A1 Hengelo Borne (Amerikalaan/ N743) een duidelijke toename van verkeersintensiteit is te verwachten. Op basis van I/C-verhoudingen (ca. 1,0) kan worden geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling op de wegvakken tot problemen zal leiden. Op deze relatie zijn echter niet de wegvakken, maar de kruispunten maatgevend. De kruispuntbelastingen nemen in de toekomst (zonder aanvullende maatregelen) steeds verder toe (richting 100%), waardoor zowel de bereikbaarheid van het bedrijventerrein De Veldkamp (en het Westermaatplein), maar ook de regionale bereikbaarheid onder druk komt te staan. Stagneert het verkeer op deze relatie, dan heeft dit gevolgen voor de gehele direct omliggende regio.

Bereikbaarheid openbaar vervoer

Via het spoor is Borne goed bereikbaar. Op het station in Borne stopt 4 keer per uur de stoptrein richting Almelo en 4 keer per uur de stoptrein richting Hengelo (Enschede). Daarmee wordt ook een goede aansluiting op de intercity's richting het westen verkregen.

Zenderen wordt ontsloten via de N743 richting Almelo en Borne. Buslijn 51 rijdt van Almelo via Zenderen en Borne naar Hengelo. Hertme is richting Zenderen en Borne ontsloten via de Hertmerweg en Weerselosestraat. De buurtbus zorgt hier voor de ontsluiting met het openbaar vervoer richting het NS Station van Borne. Sinds eind 2013 rijdt buslijn 50 van Hengelo naar de wijken Bornsche Maten en Stroom Esch in Borne.

Verkeersveiligheid

Er zijn gegevens over het aantal ongevallen in Borne beschikbaar over de periode 2007-2011. Opgemerkt dient te worden dat de registratie van verkeersongevallen in 2009 en met name 2010/2011 sterk is afgenomen ten opzichte van de jaren ervoor. Veel ongevallen worden niet meer geregistreerd, de aantallen ongevallen van deze jaren, dienen met voorzichtigheid te worden gelezen. Helaas zijn concrete cijfers van de registratiegraad niet beschikbaar.

In onderstaande tabel zijn alle (geregistreerde) ongevallen gepresenteerd die hebben plaatsgevonden in de periode 2007-2011 in het gebied van de A1 (ten noorden van de A1) tot en met de bebouwde kom van Borne.

Tabel 5 Geregistreeerde ongevalcijfers Borne (uit MER Zuidelijke Randweg)

Jaar	Totaal aantal ongevallen	UMS ongevallen	Ernstige slachtoffer ongevallen	Overige slachtoffer ongevallen	Ernstige slachtoffers	Overige slachtoffers
2007	114	98	6	10	6	14
2008	98	74	5	19	5	22
2009	15	59	5	10	5	10
2010	2	5	1	1	1	1
2011	3	1	2	1	2	2
Totaal	297	237	19	41	19	49

In de autonome situatie 2020 nemen de intensiteiten op de meeste wegvakken toe. Dit betekent dat er meer gemotoriseerd verkeer gebruik zal maken van deze routes, zonder aanvullende maatregelen. Ten aanzien van de verkeersveiligheid zal dit geen positief effect hebben.

6.1.2 Effecten verkeer voorkeursalternatief

Verkeersstructuur: auto

Intensiteiten

In Tabel 6 zijn de intensiteiten van het autoverkeer op de wegvakken in en rond de kern Borne in de autonome situatie en de situatie volgens het VKA weergegeven: met de Zuidelijke Randweg en Westelijke Randweg (variant 5b) én de Verbindingsweg met 70 km/uur. In Bijlage 6 is een afbeelding van het verkeersmodel met de intensiteiten opgenomen.

Op de Bornsestraat/N743 ter hoogte van de aansluiting met de A1 wordt een afname van circa 15% van het verkeer verwacht (ten opzichte van de autonome situatie), op het deel van de N743 tussen de Amerikalaan en de Grotestraat circa 35% en op het deel van de N743 tussen Grotestraat en Stroom-Eschlaan tussen de 90 en 100% (ter hoogte van de afsluiting). In het voorkeursalternatief wordt wel een toename van het verkeer op de Grotestraat verwacht (circa 5%) als gevolg van de knip in de N743 waardoor verkeer tussen Stroom Esch en Hengelo deels via deze route gaat rijden.

Tabel 6 Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal autonoom en bij realisatie randwegen en verbindingsweg

Nr.	Wegvak	Autonome situatie 2020	Randwegen en verbindingsweg
1	Bornsestraat: Demmersweg en aansluiting 30 Hengelo	31.200	30.300
2	Bornsestraat; toe- en afrit HRL/HRR aansl. 30 Hengelo	33.000	29.900
3	Bornsestraat : aansluiting 30 Hengelo en Europalaan	35.800	30.300
5	Amerikalaan: Rondweg en Oude Hengelseweg	15.000	16.900
6	Rondweg (N743): Europalaan en Grotestraat	27.100	17.100
7	Rondweg (N743): Grotestraat en Weerlosestraat	14.500	0
8	Rondweg (N743): Weerlosestraat en Stroom-Eschlaan	12.500	1.000
9	Rondweg (N743): Stroom-Eschlaan en Het Hulscher	17.700	6.000
11	Prins Bernhardlaan: Oonksweg en Oude Almelseweg	3.800	2.900
12	Prins Bernhardlaan: Oude Almelseweg en Grotestraat	4.200	3.700
14	Azelosestraat: Parallelweg en Twickelerblokweg	7.700	8.200
15	Azelosestraat: Twickelerblokweg en Kluft	8.500	10.800
19	Bornerbroeksestraat: Hosbakkeweg en Oonksweg	8.700	1.300
22	Parallelweg: Azelosestraat en Stationsstraat	7.800	5.300
23	Europastraat: Stationsstraat en Oude Deldensestraat	8.400	6.500
24	Europastraat: Oude Deldensestraat en Wensinkstraat	8.400	6.500
25	Europastraat: Wensinkstraat en Oude Hengelseweg	6.900	6.100
26	Grotestraat: Europastraat en Rondweg (N743)	11.100	11.500
27	A1 HRL: aansluitingen 30 en 31	32.800	33.000
28	A1 HRR: aansluitingen 30 en 31	36.200	36.000
29	A1 HRL: aansluiting 30 en knooppunt Buren	43.100	42.100
30	A1 HRR: aansluiting 30 en knooppunt Buren	45.700	44.900

De Bornsche Beeklaan door Bornsche Maten blijft, na de knip, een alternatief voor doorgaand verkeer tussen Zenderen en A1/Hengelo. Het gebruik van deze route door doorgaand verkeer is ongewenst. De weg is voldoende ingericht op de berekende intensiteiten. De intensiteiten op de Hoofdstraat in Zenderen nemen bij realisatie van de Westelijke Randweg, inclusief randweg rond Zenderen, naar verwachting af.

Aandeel doorgaand verkeer over N743/Rondweg

Het aandeel doorgaand verkeer op de Rondweg neemt bij realisatie van de randwegen en verbindingsweg sterk af. De afname is te verklaren als gevolg van de knip die gerealiseerd wordt in de N743, waardoor het meeste doorgaande verkeer gebruik zal maken van de nieuwe randwegenstructuur en Verbindingsweg. Doorgaand verkeer vanuit Zenderen (vanaf aansluiting Het Hulscher) rijdt nagenoeg allemaal via de route Verbindingsweg – Zuidelijke Randweg – Amerikalaan naar Hengelo.

Tabel 7 Aandeel doorgaand verkeer Rondweg/N743

Nr.	Wegvak	Autonome situatie 2020	Randwegen en verbindingsweg
7	Rondweg/N743: Grotestraat – Weerlosestraat	53%	-
8	Rondweg/N743: Weerlosestraat – Stroom-Eschlaan	62%	1%
9	Rondweg/N743: Stroom-Eschlaan – Het Hulscher	44%	0%

Aandeel doorgaand verkeer via route door Borne (Europastraat – Parallelweg)

Bij realisatie van de randwegen, is een toename zichtbaar in het aandeel doorgaand verkeer op de route Europastraat – Parallelweg door Borne. Doorgaand verkeer is gedefinieerd als verkeer dat zowel op het wegvak Grotestraat tussen de N743 – Europastraat rijdt als op het wegvak Parallelweg tussen de Azelosestraat – Stationsstraat. Er is echter een afname van de absolute hoeveelheid doorgaand verkeer van circa 2.200 naar 2.000 motorvoertuigen. Omdat de totale intensiteiten op de Europastraat lager blijven dan autonoom, neemt het aandeel doorgaand verkeer toe. Door de knip in de huidige N743 rijdt het verkeer als het ware in een fuik en zal via de dorpskern (Europastraat) zijn weg vervolgen. Door maatregelen te nemen (bijvoorbeeld circulatie c.q. eenrichtingsverkeer) kan dit doorgaand verkeer eventueel ontmoedigd worden om deze route te kiezen en aangemoedigd worden om via de nieuwe randwegenstructuur te rijden waardoor de barrièrewerking bij realisatie van het voorkeursalternatief verder afneemt.

Tabel 8 Aandeel doorgaand verkeer kern Borne

Nr.	Wegvak	Autonome situatie 2020	Zuidelijke/ Westelijke Randweg
22	Parallelweg: Azelosestraat en Stationsstraat	28%	38%
23	Europastraat: Stationsstraat en Oude Deldensestraat	26%	31%
24	Europastraat: Oude Deldensestraat en Wensinkstraat	26%	31%
25	Europastraat: Wensinkstraat en Oude Hengeloseweg	32%	33%
26	Grotestraat: Europastraat en Rondweg/N743	20%	17%

Samenvatting verkeersstructuur auto

Als gevolg van de randwegenstructuur en de Verbindingsweg neemt de verkeersdruk en het doorgaande verkeer op de Rondweg/N743 sterk af. De randwegen en de Verbindingsweg nemen de functie van de Rondweg/N743 over. De verkeersdruk verplaatst zich naar minder druk bewoonde delen van de kern van Borne. De verkeersdruk op de Grotestraat (in de kern Borne) neemt in beperkte mate toe. In de kern Zenderen neemt op de Hoofdstraat de verkeersdruk af. Het voorkeursalternatief heeft ten opzichte van het nul-alternatief een positief effect op de algehele verkeersstructuur (+).

Verkeersstructuur: kruising met spoor

Door de realisatie van onderdoorgangen onder het spoor, zijn op die locaties geen wachttijden bij dichte spoorbomen en wordt dus de oversteekbaarheid beter. De doorstroming van het verkeer ten opzichte van het 'nul-alternatief' is beduidend beter (+).

Verkeersstructuur: fietsstructuur

De Westelijke Randweg kruist de fietsroutes van de Bornerbroeksestraat en de Braamhaarstraat met verkeerslichten geregelde kruispunten. De Verbindingsweg kruist de Beerninksweg ongelijkvloers. De fietsstructuur wordt hierdoor niet aangetast. Door de knip in de Rondweg/N743 en bij de herinrichting van het gebied ter hoogte van de knip (zie Afbeelding 5 in 3.1.2) worden ook nieuwe fietsverbindingen tussen Borne-Maten en Borne centrum mogelijk gemaakt. Dit versterkt de fietsstructuur van Borne. Met de onderdoorgangen onder het spoor en de afsluiting van de spoorwegovergang Oonksweg hebben enkele ongelijkvloerse kruisingen als gevolg dat fietsers moeten omrijden. Het spoor kan echter bij de onderdoorgangen wel sneller gekruist worden omdat hier geen wachttijden voor het spoor meer zijn. Aangezien de winst door de betere verbinding tussen Borne-Maten en het centrum groter is (van belang voor veel inwoners van Borne) dan de omrijdroutes die ontstaan bij de onderdoorgangen is gemiddeld de fietsstructuur als een positieve beoordeling (+) gescoord.

Verkeersstructuur: totaal

	Nul-alternatief	VKA
Verkeersstructuur: auto	0	+
Verkeersstructuur: kruising spoor	0	+
Verkeersstructuur: fietsstructuur	0	+
Verkeersstructuur: totaal	0	+

Bereikbaarheid

De beide aansluitingen op de A1, Hengelo/Borne (30) en Borne-West (29), hebben een belangrijke functie voor de (regionale) bereikbaarheid van Borne. Ter hoogte van het huidige knelpunt bij de aansluiting Hengelo/Borne nemen de intensiteiten als gevolg van de nieuwe randwegstructuur af. Het verkeer richting de A1 gaat zich verspreiden over de beide aansluitingen. Hierdoor wordt het bedrijventerrein Buren-De Veldkamp (en het economisch kerngebied Hengelo Noordwest) beter bereikbaar. Wel blijkt dat de kruispuntbelastingen op de kruisingen rond deze aansluiting in de ochtendspits vrijwel

gelijk blijven. In de avondspits is op deze kruisingen wel een daling te zien van de kruispuntbelastingen, maar blijven de kruisingen relatief druk¹⁴. Daarnaast wordt de robuustheid van het regionaal wegennetwerk versterkt, doordat er na realisatie van de randwegen een calamiteitenroute beschikbaar is voor de A1 tussen de aansluitingen Borne-West en Hengelo/Borne (+).

De realisatie van onderdoorgangen onder het spoor heeft geen invloed op de bereikbaarheid per spoor van Borne. Die is hetzelfde als in het nul-alternatief (0).

In totaal wordt het effect ten aanzien van het criterium bereikbaarheid beoordeeld als positief (+).

Verkeersveiligheid

De lagere intensiteiten op een aantal wegen binnen de kern van Borne hebben een positief effect op de verkeersveiligheid op deze wegen. Vooral de lagere intensiteit op de Rondweg/N743 in combinatie met een herinrichting van het gebied en afwaardering van de wegen hier, maakt het voor fietsverkeer tussen Bornsche Maten en de kern van Borne veiliger. Ook de afname van verkeer op de Hoofdstraat in Zenderen heeft een positief effect op de verkeersveiligheid (+).

De onderdoorgangen onder het spoor hebben een positief effect op de verkeersveiligheid omdat ter plaatse van de 'onderdoorgangen' spoor- en auto- en fietsverkeer elkaar niet meer gelijkvloers kruisen. Bij het naast de onderdoorgang Azelosestraat noodzakelijke verdiepte kruispunt is de veiligheid negatief gewaardeerd, omdat fietsers hier met een hoge snelheid (helling naar beneden) naar het kruispunt gaan wat de kans op ongevallen vergroot. Gemiddeld wordt de score wel positief ten aanzien van het criterium verkeersveiligheid (+).

Effectbeoordeling Verkeer

	Nul-alternatief	VKA
Verkeersstructuur	0	+
Bereikbaarheid	0	+
Verkeersveiligheid	0	+

6.2 Leefmilieu

6.2.1 Huidige situatie en autonome ontwikkeling ('nul-alternatief')

Geluid

Wegverkeer

Tabel 9 laat het aantal geluidbelaste woningen in de kern van Borne zien voor de huidige situatie en de autonome ontwikkeling met toegenomen verkeer. Het aantal woningen binnen de 48 dB contour in Borne bedraagt in de huidige situatie 7.201 woningen en in de autonome situatie 7.562 woningen. Door de autonome groei van het autoverkeer neemt de geluidbelasting toe en neemt ook het aantal woningen binnen de

¹⁴ De kruispuntbelastingen zijn berekend in het MER Zuidelijke Randweg voor alleen de situatie met de Zuidelijke Randweg (dus niet voor het scenario met de Westelijke Randweg); de verwachting is dat de kruispuntbelastingen inclusief de Westelijke Randweg min of meer een vergelijkbaar beeld geven.

48 dB contour toe. Zichtbaar is dat woningen in 2020 worden blootgesteld aan hogere geluidbelastingen.

Ook in de kern Zenderen zal door een toenemende intensiteit op de N743 de geluidbelasting toenemen.

Tabel 9 Aantal geluidbelaste woningen kern Borne in huidige autonome situatie

Aantal geluidbelaste woningen	0-48 dB	48-53 dB	53-58 dB	58-63 dB	63-68 dB	>68 dB	>48 dB
Huidige situatie	740	3133	2635	1218	214	1	7201
Autonome situatie	379	877	4774	1509	400	2	7562

Railverkeer

In de 'Haalbaarheidsstudie ongelijkvloers kruisen Borne' zijn geluidsniveaus bepaald voor de huidige spoorlijn, waarbij rekening is gehouden met een toename van het railverkeer met 45%. Hiermee wordt de geluidberekening verricht voor een toekomstig planjaar. Op drie representatieve afstanden van 15, 30 en 60 meter vanuit het hart van de buitenste spoorbaan is het geluideffect bepaald. Deze afstanden komen overeen met de plaats van de bestaande eerstelijns woningen (eerste woningen gezien vanuit de spoorlijn). Uitgegaan is van een referentiesituatie op 1 meter boven lokaal maaiveld. Op enkele locaties staan absorberende schermen langs het spoor met een hoogte van 2 meter.

Tabel 10 Toekomstige geluidbelasting in Borne als gevolg van railverkeer

Situatie	Afstand 15m	Afstand 30m	Afstand 60m
• Onafgeschermd (spoor 1 m. t.o.v. maaiveld).	74 dB	71 dB	66 dB
• 2 m. absorberend scherm t.o.v. spoor.	68 dB	61 dB	56 dB

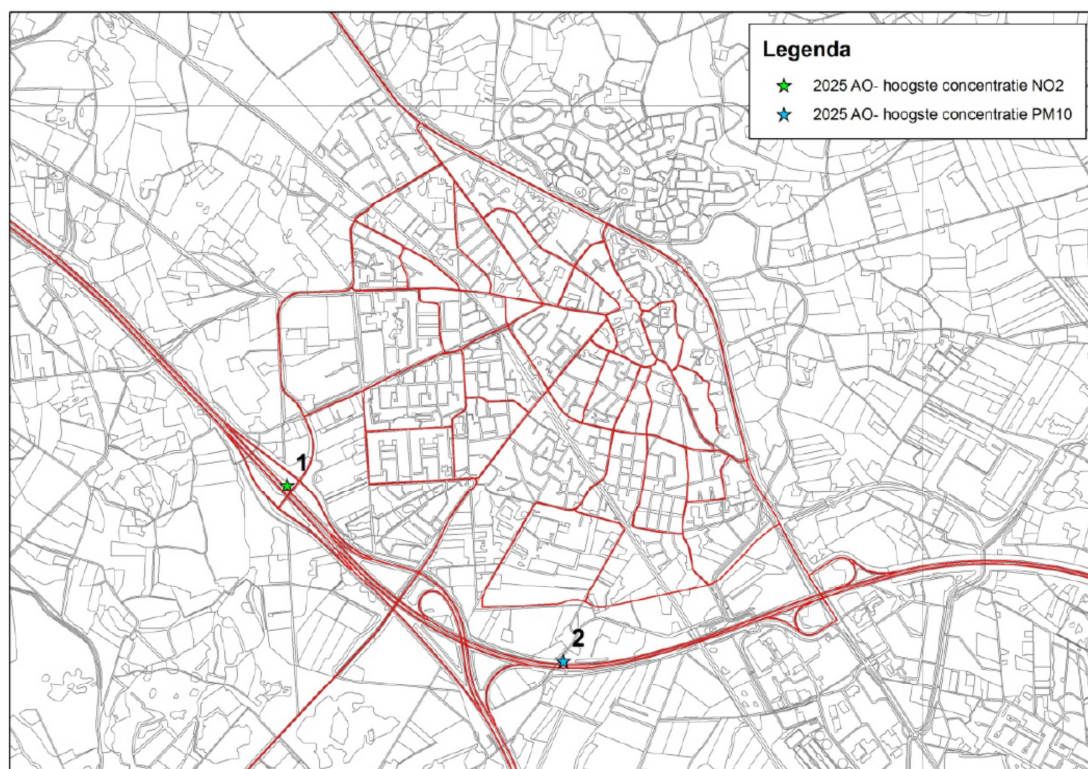
Luchtkwaliteit

In Nederland kunnen (normaal gesproken) twee componenten problemen opleveren met betrekking tot overschrijding van de grenswaarden ten aanzien van de luchtkwaliteit. Het betreffen stikstofoxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Fijn stof (PM₁₀) wordt beïnvloed door grote industriële bronnen (met name uit het buitenland), diffuse bronnen zoals autoverkeersbewegingen, natuurlijke bronnen en in mindere mate door lokale bronnen. NO₂ wordt voornamelijk beïnvloed door autoverkeersbewegingen.

De gegevens over de referentiesituatie zijn afgeleid uit het MER Zuidelijke Randweg, waarin voor de gehele bebouwde kom van Borne en de rijkswegen A1 en A35, de hoogst berekende jaargemiddelde concentraties NO₂ en PM₁₀ en de blootstelling aan concentraties NO₂ en PM₁₀ voor de autonome situatie (2025) zijn bepaald.

Tabel 11 (en afbeelding) Hoogst berekende concentraties NO₂ en PM₁₀ autonome situatie (2025)

	locatie NO ₂	NO ₂ [µg/ m ³]	locatie PM ₁₀	PM ₁₀ [µg/ m ³]
Autonome situatie	Langs A35/A1 t.h.v. afrit 29 Borne-west (punt 1 op afbeelding)	36,04	Langs A1 ten oosten van knooppunt Buren (punt 2 op afbeelding)	21,38
	Wettelijke grenswaarde	40	Wettelijke grenswaarde	40

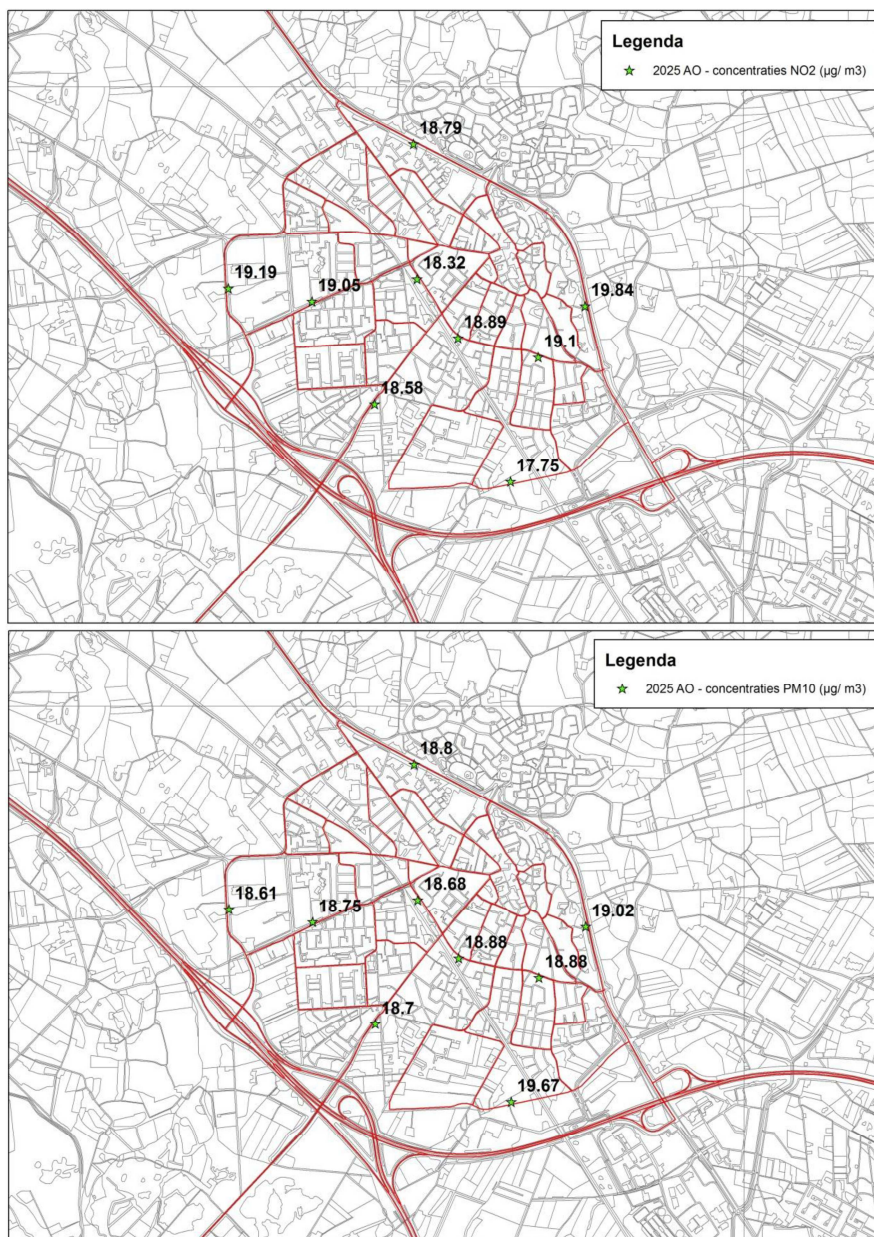


Alleen langs de rijkswegen A1 en A35 worden hogere concentraties berekend. Doordat de achtergrondconcentraties in Borne laag zijn, liggen de berekende concentraties met bijdrage van het wegverkeer in Borne ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden (variërend voor NO₂ van 13,5 tot 16,6 µg/ m³ en voor PM₁₀ van 18,0 – 19,4 µg/ m³¹⁵). Zie ook Afbeelding 9 (volgende pagina) waarop op een aantal representatieve punten op de wettelijke toetsafstand van 10 meter van de weg, de concentraties NO₂ en PM₁₀ is weergegeven.

Ook rond de N743 in Zenderen geldt dat de concentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden blijven.

Voor de autonome ontwikkeling zijn er géén overschrijdingen van de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀. Er zijn daardoor ook geen blootgestelden boven de grenswaarden.

¹⁵ Uit MER Zuidelijke Randweg



Afbeelding 9 Overzicht concentraties NO₂ en PM₁₀ in de autonome situatie

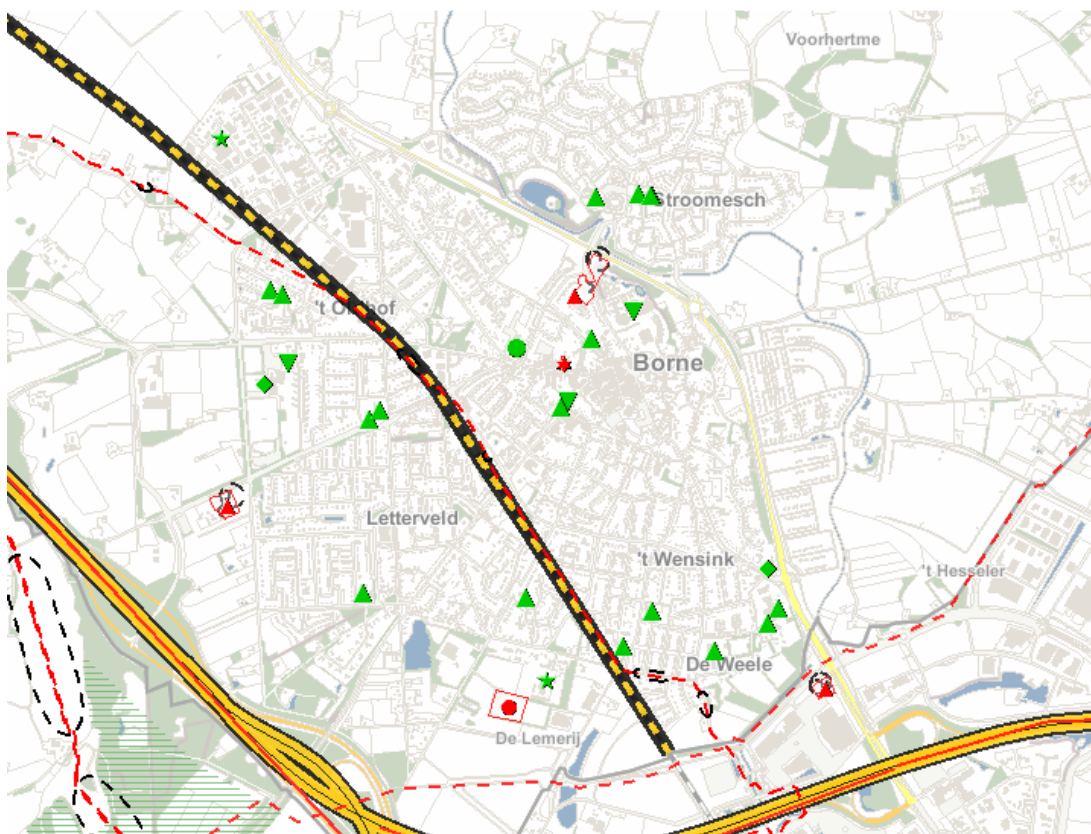
Tabel 12 geeft voor de autonome situatie de maximale concentratiewaarden voor de omgeving (binnen 1 km) van het spoor. De tabel laat zien dat in de directe omgeving van het spoor in Borne geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarden uit de Wet milieubeheer (Wm) voorkomen. De maximale concentratiewaarden blijven ruim onder de gestelde grenswaarden.

Tabel 12 Maximale concentratiewaarden in omgeving spoor (in 2020)

Grenswaarden NO ₂ en PM ₁₀	Concentratie NO ₂	Concentratie PM ₁₀
40 / 40	23,8	21,4

Externe veiligheid

In Afbeelding 10 zijn de risicobronnen binnen de gemeente Borne weergegeven. Voor dit plan-MER zijn het LPG-tankstation aan de Azelosestraat en een autosloperij op De Veldkamp het meest relevant. Daarnaast zijn een DPO-leiding van Defensie en een gasleiding aanwezig. De A1/A35 en het spoor zijn routes waar gevaarlijke stoffen over worden vervoerd.



Afbeelding 10 Risicobronnen gemeente Borne

In de huidige situatie en autonome ontwikkeling vindt met name transport van gevaarlijke stoffen via de A1/A35 plaats. Op basis van de risicokaart kunnen de risicovolle bedrijven via de Kluft en de N743 worden afgewikkeld. Omdat het een beperkt aantal risicobronnen betreft (LPG tankstation aan de Azelosestraat en een autosloperij op de Veldkamp) zijn er weinig transporten van gevaarlijke stoffen die via de lokale wegen afgehandeld worden. Op deze wegen wordt geen PR10-6 contour verwacht. Voor omgevingsbesluiten moet getoetst worden aan de circulaire RNVGS. Op basis van de circulaire heeft de snelweg A1/A35 (afrit Azelo – knooppunt Buren) een veiligheidszone van 0 meter. Dit geldt tevens voor de autonome ontwikkeling.

Op basis van de druk en diameter van de DPO-leiding is er geen PR10-6 contour voor deze leiding. Wel is er een bebouwingsvrije zone aan weerszijden van de leiding voor (beperkt) kwetsbare bestemmingen.

Binnen het invloedsgebied van de snelweg A1/A35 liggen ter plaatse van het plangebied enkele verspreid liggende woningen. De verwachting is daarom dat het groepsrisico van de rijkswegen zowel in de huidige situatie en de autonome ontwikkeling ruim onder de oriëntatiewaarde ligt. Gezien het geringe aantal transporten om de risicovolle bedrijven te bereiken, ligt voor deze wegen het groepsrisico ook ruim onder de oriëntatiewaarde.

De DPO-leiding ligt in een gebied met weinig bebouwing. In combinatie met de stof die door de leiding getransporteerd wordt, is de verwachting dat het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde ligt. De verwachting is dat zowel in de huidige situatie als de autonome ontwikkeling het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde ligt.

Woongenot

Het woongenot wordt beïnvloed door diverse factoren. Een aantal daarvan wordt in dit plan-MER afzonderlijk beschreven en beoordeeld (zoals geluid, luchtkwaliteit, verkeersstructuur, sociale verbondenheid, aantrekkelijkheid). Om 'dubbeltellingen' van effecten te voorkomen worden deze afzonderlijk beschreven factoren niet meegenomen in de beoordeling van het criterium 'woongenot'.

Bij dit criterium wordt specifiek gekeken naar visuele relaties tussen woonomgevingen en de voorgestelde ontwikkelingen. Is er sprake van zichthinder als gevolg van de ontwikkelingen of is sprake van een verbetering van de situatie?

Sociale verbondenheid

De mate van sociale verbondenheid binnen een gemeenschap (bijvoorbeeld een kern, of een gemeente) wordt voor een deel bepaald door de fysieke verbondenheid tussen onderdelen hiervan. Doorsnijding van een gebied met een verkeers-, spoor- of waterweg kan, zonder goede overgangen c.q. verbindingen, een negatieve invloed hebben op de sociale verbondenheid. De fysieke of 'gevoelde' barrière kan er aan bijdragen dat mensen minder geneigd zijn of soms zelfs minder of niet in staat zijn (bijvoorbeeld de minder mobiele) om op plekken binnen de gemeenschap te komen. Dat kan sociale impact hebben, bijvoorbeeld als voorzieningen (ontmoeting, sport, verenigingen, winkels, e.d.) daardoor moeilijk of niet (meer) te bereiken zijn. In Borne zijn enkele grotere 'doorsnijdingen' aanwezig die in meer of mindere mate dit effect hebben. Dit zijn de A1/A35, de spoorlijn en de Rondweg. Van met name de Rondweg is bekend dat dit als een 'barrière' wordt ervaren door bewoners van woonwijk de Bornsche Maten en dat daardoor de sociale verbondenheid met de rest van Borne minder wordt ervaren.

Een soortgelijke situatie is aan de orde in Zenderen, waar de drukke N743 de kern fysiek en gevoeld 'in tweeën splitst'.

De toename van verkeer in de autonome situatie zal niet een positief effect hebben op de sociale verbondenheid.

6.2.2 Effecten leefmilieu voorkeursalternatief

Geluid

Wegverkeer

Voor het voorkeursalternatief zijn in dit plan-MER niet de aantallen geluidbelaste woningen en geluidgehinderden berekend. Wel is op basis van de verandering in de verkeersintensiteit een indicatief emissieverschil tussen het voorkeursalternatief (inclusief randwegen) en het nul-alternatief weergegeven (zie Tabel 13).

Tabel 13 Indicatief emissieverschil geluid op relevante wegen

Relevante wegen	Indicatief emissieverschil voorkeursalternatief t.o.v. nul-alternatief
N743 ten westen van Zenderen	geen effect
N743 ter hoogte van Zenderen	> -3 dB
N743 tussen Zenderen en Borne	> -3 dB
N743 ter hoogte van Borne	> -3 dB
Grotestraat - Bekenhorst	>+1 tot +3 dB
Bornsche Beeklaan (in Bornsche Maten)	> +3 dB
Europastraat	> -1 tot -3dB
Oonksweg	> -3 dB
Prins Bernhardlaan	> -1 tot -3dB
Braamhaarstraat	> -3 dB
Bornebroeksestraat	>-1 tot -3 dB

De geluidbelasting op de N743 neemt af, wat met name ter hoogte van de kernen Zenderen en Borne naar verwachting een duidelijke afname van het aantal (of hoogte) van de geluidbelaste woningen tot gevolg zal hebben. Ook de afname van het verkeer op de Oonksweg en de Prins Bernhardlaan zal een positief effect hebben op de geluidssituatie. Door een toename van het verkeer op de Bekenhorst-Grotestraat en Bornsche Beeklaan neemt de geluidbelasting hier toe. De exacte gevolgen voor deze wegen zijn, zonder een definitief inrichtingsontwerp voor de situatie ná de knip, op dit moment niet te bepalen. Hier is van een 'worst case' uitgegaan. In totaal heeft het voorkeursalternatief een positief effect op de geluidssituatie in de gemeente Borne (+).

In de 'Haalbaarheidsstudie ongelijkvloers kruisen Borne' is ook gekeken naar de invloed van de varianten voor ongelijkvloers kruisen op de geluidsgevolgen van wegverkeer op woningen. Hierbij zijn de aantallen woningen die meer of minder geluidhinder krijgen voor de belangrijkste wegvakken in de kern Borne bepaald. Voor de variant onderdoorgang (2D – onderdoorgang bij Oonksweg en Azelosestraat en fietstunnel Bornebroeksestraat) is het aantal woningen met een beperkt afnemende geluidbelasting (-3 dB tot -1 dB) ongeveer gelijk aan het aantal woningen met een toenemende geluidbelasting (1 dB tot 3 dB). Onderdoorgangen onder het spoor scoren ten opzichte van het nul-alternatief op dit aspect neutraal (0).

Luchtkwaliteit

In paragraaf 6.2.1 is beschreven dat alleen langs de rijkswegen A1 en A35 hogere concentraties voor NO₂ en PM₁₀ worden berekend. De concentraties op relevante wegvakken in de kern van Borne liggen ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden. Ook langs het tracé van de Westelijke Randweg zullen zich naar verwachting geen overschrijdingen van de normen gaan voor doen. Een verslechtering van de luchtkwaliteit ontstaat voornamelijk bij een toename van de verkeersdruk op wegvakken in stedelijk gebied met bebouwing aan weerszijden langs de rijbaan. De tracés van de Westelijke- en Zuidelijke Randweg en Verbindingsweg gaan grotendeels door het buitengebied c.q. liggen aan de rand van de kern Borne en ontzien het stedelijk gebied van doorgaand verkeer. De knip in de N743/Rondweg en de afname van het

doorgaande verkeer op met name de N743/Rondweg in de kernen van Zenderen en Borne heeft een positief effect op de luchtkwaliteit (+).

In de 'Haalbaarheidsstudie ongelijkvloers kruisen Borne' zijn de effecten van de varianten voor ongelijkvloers kruisen op de luchtkwaliteit geanalyseerd. Hierbij is gekeken naar verandering in emissies ter hoogte van de onderdoorgangen ten opzichte van de autonome situatie (onderscheid in rijdend verkeer en verkeer dat wachtlijn ondervindt als gevolg van een gesloten overweg). Zowel het maximale als minimale effect zijn zo beperkt dat deze niet als onderscheidend gekwalificeerd kunnen worden.

In algemene zin geldt dat, aangezien ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan, het niet waarschijnlijk is dat het plan zal leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (0).

Het criterium geluid krijgt in totaal een positieve beoordeling (+).

Externe veiligheid

Ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen geldt dat de situatie in beperkte mate verandert. De omvang van het transport zal niet wijzigen maar de routing wel. Dit omdat als gevolg van 'de knip' in de Rondweg deze niet meer geschikt en beschikbaar is als route. De Westelijke en Zuidelijke Randweg komt daarvoor in de plaats. Omdat de route daarmee wordt verplaatst naar grotendeels het buitengebied en de rand van Borne, in plaats van door de kern, kan gesteld worden dat de risico's voor de omgeving afnemen. Hier bevinden zich minder gevoelige functies dan in de kern van Borne. Dit leidt in algemene zin tot een positief effect ten aanzien van externe veiligheid (+).

Groepsrisico (GR) staat voor de kans dat een groep personen om het leven komt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het GR kan toenemen door uitbreiding van risicovolle activiteiten enerzijds en door het verhogen van de personendichtheid (bijvoorbeeld door woningbouw) anderzijds. Beide zijn voor de voorgenomen activiteiten niet het geval of in onvoldoende mate aan de orde. Als gevolg van de heroverweging van de Kluft en 't Oldhof en de vestiging van activiteiten zal weliswaar de personendichtheid toenemen, echter is de omvang hiervan beperkt, waardoor verandering van het GR ook beperkt zal zijn (0).

Plaatsgebonden risico (PR) staat voor de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen bij een risicovolle activiteit.

Zoals al beschreven zal er geen verandering plaatsvinden in de omvang van het transport van gevaarlijke stoffen, wel de routing. Door de verplaatsing van het transport naar het buitengebied en de rand van Borne, zal het transport langs minder kwetsbare objecten gaan. Dit heeft een positief effect op het PR (+).

Het aspect externe veiligheid scoort in het voorkeursalternatief positief (+).

Woongenot

De voorgenomen ontwikkelingen binnen het voorkeursalternatief leiden tot veranderingen in het woongenot. De belangrijkste ontwikkeling in dit kader is 'de knip' in de Rondweg. Met 'de knip' wordt ter hoogte van de Bornsche Maten een fysieke maar ook een visuele barrière, die de huidige Rondweg is, verwijderd. Daarmee is Bornsche Maten fysiek en 'gevoeld' (beter) verbonden met de kern Borne. Het vrijgekomen gebied wordt ingevuld als woongebied en groene omgeving.

De aanleg van de Zuidelijke en Westelijke Randweg en Verbindingsweg is grotendeels in het buitengebied gelegen. Het aantal woningen wat op zichtafstand van de weg ligt, is veel kleiner (in vergelijking tot de N743/Rondweg), het aantal woningen dat binnen 100 meter van de wegen ligt is circa 40 woningen. De situatie verbetert op dit aspect (+).

Voor het spoor geldt dat voor de onderdoorgangen geen relevant effect op dit aspect is te verwachten (0).

Voor de heroverweging van De Kluft en 't Oldhof geldt dat in het buitengebied nieuwe functies worden toegevoegd, en daarmee naar alle verwachting ook bebouwing.

Hierdoor zal het zicht vanaf de kern Borne naar het buitengebied veranderen.

Aangezien de nieuwe functies een kleinschalig karakter kennen en worden ingepast in het landschap wordt het nieuwe beeld niet als zichthinder gekwalificeerd.

Het totale effect ten aanzien van woongenot wordt als positief beoordeeld (+).

Sociale verbondenheid

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen in het voorkeursalternatief zal de sociale verbondenheid verbeteren. Met de knip van de N743/Rondweg en het wegnemen van de barrière hier, is de wijk de Bornsche Maten fysiek beter verbonden met de rest van Borne. Dat heeft een positief effect op de sociale verbondenheid.

Voorzieningen aan beide zijde van de Rondweg zullen gemakkelijker bereikbaar zijn en door de herinrichting van het gebied naar wonen en groen ontstaan meer sociale contacten tussen mensen van weerszijden van de weg. Dit geldt, in mindere mate, ook voor de kern Zenderen, waar de N743 (Hoofdstraat) nu ook een barrière vormt. In de nieuwe situatie zijn er kansen om de weg opnieuw in te richten en een passende functie in het dorp te geven (+).

Effectbeoordeling leefmilieu

	Nul-alternatief	VKA
Geluid	0	+
Luchtkwaliteit	0	+
Externe veiligheid	0	+
Woongenot	0	+
Sociale verbondenheid	0	+

6.3 Natuurlijk milieu

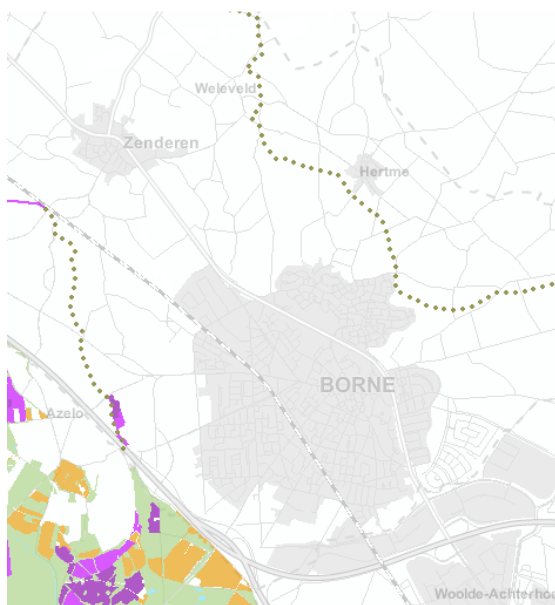
6.3.1 Huidige situatie en autonome ontwikkeling ('nul-alternatief')

Natuur

Ecologische hoofdstructuur

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is gelegen ten zuiden van de A1, het betreft grotendeels Landgoed Twickel. Landgoed Twickel bestaat uit loof- en naaldbossen, vochtige- en natte heide (Schijvenveld, Braamhaarsveld en Bornseveld), vennen, moerassen, akkers en weilanden. Het landgoed wordt doorsneden door enkele beken met bijbehorende schraallanden en broekbosjes. De bossen rondom de heidevelden zijn aangeplant (voornamelijk grove den) of uit opslag ontstaan. In het Schijvenveld liggen zure venen en in het Schijvenveld, Braamhaarsveld en Bornseveld (ook wel Burense Veld) zwak gebufferde vennen. In het verleden zijn in het Schijvenveld, Braamhaarsveld en Bornseveld maatregelen getroffen om verdroging en verzuring tegen te gaan. In de heidevelden komen soorten voor van voedselarme omstandigheden zoals dopheide, tormentil, gaspeldoorn en struikhei. Daarnaast vormt het EHS-gebied leefgebied voor diverse vleermuissoorten en vogels, steenmarter, eekhoorn, wild zwijn, levendbarende hagedis, hazelworm, heikikker, poelkikker en kamsalamander.

Daarnaast zijn in de gemeente twee nog te begrenzen ecologische verbindingzones gelegen. De eerst loopt langs de Deurningerbeek en Oude Bornsche beek en de tweede betreft het deel van de Azelerbeek ten zuiden van de spoorlijn Borne-Almelo. Beide zones zijn gestippeld aangegeven in Afbeelding 11.



Afbeelding 11 EHS in omgeving van Borne (Omgevingsvisie Overijssel) (groen=bestaand, oranje=beheersgebied, lichtpaars=nog te realiseren, donkerpaars=gerealiseerd)

Natura 2000

Binnen de gemeentegrenzen van Borne zijn geen Natura 2000-gebieden aanwezig. Het dichtstbijzijnde gebied is Lonnekermeer (gemeente Dinkelland, afstand 6 km van de Rondweg). Het Lonnekermeer (oostelijk van Hengelo) is een relatief jong landgoed waar een tweetal gegraven waterplassen in ligt. Deze oligotrofe tot mesotrofe meren

herbergen zeldzame pionier-begroeiingen. Naast het landgoed beslaat het gebied ook het aangrenzende 'De Wildernis', een kleinschalig beekdallandschap met vochtige en droge heiden, heischrale graslanden, blauwgraslanden en dotterbloemhooiland. Aan de oostzijde zijn heideveldjes te vinden.

Het Natura 2000 gebied Lemselermaten (bij Weerselo, gemeente Dinkelland) ligt op een afstand van circa 10 km. Het gebied de Lemselermaten is een restant van een complex van Beekdalblauwgraslanden, Kalkmoeras en Elzenbroekbos. Het centrale deel van het gebied wordt gevormd door een dekzandrug. Deze dekzandrug gaat geleidelijk over in de lage gronden van de beekdalen waar zich natte schraallanden (maatjes) en elzenbroek bevinden. Andere Natura 2000-gebieden liggen op grotere afstanden.

Flora en fauna

In het plangebied van de Westelijke Randweg en Verbindingsweg zijn diverse flora en fauna aanwezig. De tabellen geven een overzicht van de aanwezige flora en fauna¹⁶. Bij fauna is een onderscheid gemaakt in beschermde en overige vogels, vleermuizen, grondgebonden zoogdieren, vissen en amfibieën.

Tabel 14 Overzicht beschermde flora

Beschermde flora			
Muurvaren	Smalle stekelvarken	Brede wespenorchis	Aalbes
Bosanemoon	Robertskruid	Wilde kamperfoelie	Kruisbes
Haagbeuk	Geel nagelkruid	Piramidevogelmelk	Wilde lijsterbes
Lelietje-van-dalen	Klimop	Gewone salamonszegel	Bosandoorn
Tweestijlige meidoorn	Hop	Adelaarsvaren	Taxus
Ruwe smele	Hulst	Grote boterbloem	Valse salie
Gewoon barbarakruid	Gewone margriet	IJle zegge	Smalle stekelvarken
Kale jonker	Robertskruid	Klimop	Bochtige smele
Stijf havikskruid	Veelbloemige veldbies	Pijpenstrootje	Zilverhaver
Hazenpootje	Knopig helmkruid	Adelaarsvaren	Dalkruid
Hulst	Brede stekelvarken	Brede waterpest	Duizendknoopfonteinkruid
Wilde chichorei	Steenanjer		

Tabel 15 Overzicht beschermde fauna – vogels

Beschermde fauna – Vogels (beschermde)			
Boerenzwaluw	Boomvalk	Graspieper	Groene specht
Grutto	Huismus	Ringmus	Koekoek
Nachtegaal	Patrijs	Steenuil	
Overige soorten (niet beschermd)			
Grauwe vliegenvanger	Grote bonte specht	Bosrietzanger	IJsvogel
Bosuil	Sperwer	Braamsluiper	Torenvalk
Buizerd	Wulp		

¹⁶ Veldinventarisatie naar het voorkomen van natuurwaarden in het gebied van de rondweg rond Borne en Zenderen, adviesbureau Mertens, 2007

Tabel 16 Overzicht beschermde fauna – grondgebonden zoogdieren

<i>Beschermde fauna - Grondgebonden zoogdieren</i>			
Waterspitsmuis	Eekhoorn	Steenmarter	

Tabel 17 Overzicht beschermde fauna - vleermuizen

<i>Beschermde fauna - vleermuizen</i>			
Gewone dwergvleermuis	Ruige dwergvleermuis	Watervleermuis	Laatvlieger
Rosse vleermuis	Grootcorvleermuis		

Tabel 18 Overzicht beschermde fauna – vissen en amfibieën

<i>Beschermde fauna – vissen en amfibieën</i>			
Bruine kikker	Gewone pad	Middelste groene kikker	Kleine watersalamander
Kleine modderkruiper	Bermpje	Amerikaanse rivierkreeft	Beekjuffer

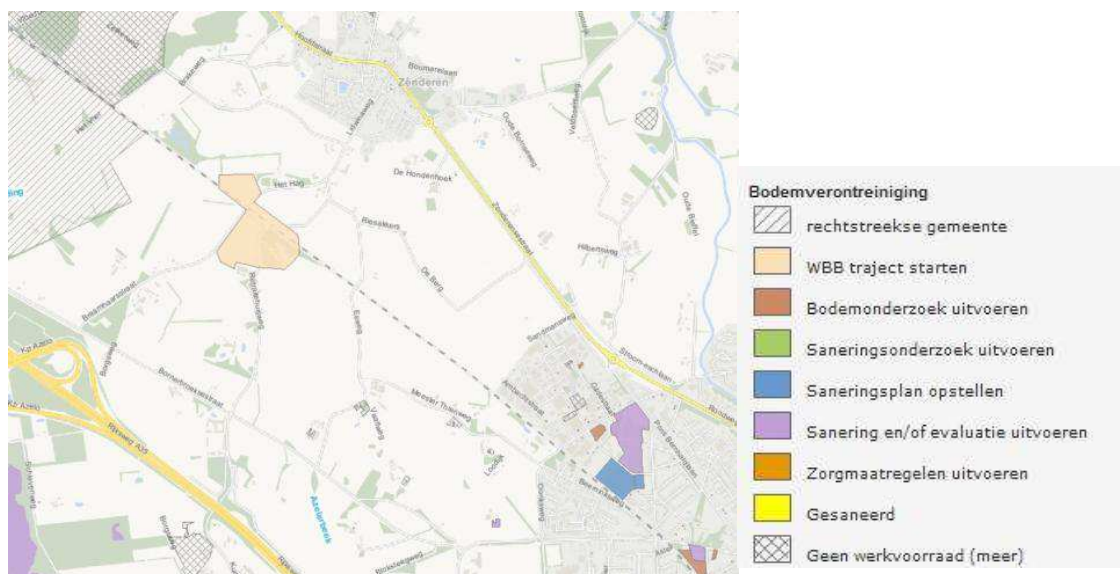
Het natuurbeleid in Nederland is erop gericht om de natuur te herstellen en te ontwikkelen. Dat betekent dat de situatie van natuurwaarden en natuurgebieden de komende jaren herstelt en verbetert.

Bodem en water

Bodem

De bodematlas van de provincie Overijssel geeft inzicht in de aanwezige bodemverontreinigingen en welke voor 2015 of 2030 gesaneerd moeten worden. Uit Afbeelding 12 blijkt dat te saneren bodemverontreinigingen voornamelijk aanwezig zijn in het bebouwd gebied. In het buitengebied zijn ook enkele verontreinigingen aanwezig.





Afbeelding 12 Uitsneden Borne uit Bodematlas Overijssel

Wat betreft de kwaliteit van het oppervlaktewater en het ondiepe grondwater wordt lichte verbetering verwacht in verband met aangescherpte regelgeving en toenemende inspanningen op dit vlak, zoals de Europese Kaderrichtlijn Water. Ten aanzien van de bodemkwaliteit geldt ook dat deze licht zal toenemen vanwege het saneren van locaties.

Oppervlaktewaterkwaliteit

Door het buitengebied stroomt een aantal beken, zoals de Azelerbeek, de Bornse beek, de Deurningerbeek (gaat over in de Oude Bornebeek) en een klein stukje van de Gammelkerbeek. Oorspronkelijk overstroomden de beken regelmatig bij piekafvoeren, vooral op plaatsen waar beken bij elkaar komen. Er waren dan ook al vele drassige of moerassige gebieden. In het verleden zijn veel beken steeds meer ingericht op het afvoeren van water. Het zijn grotendeels uniforme beken met steile oevers. De gronden direct langs de beken zijn in gebruik genomen door de landbouw. Het zijn over het algemeen vruchtbare gronden, maar soms nog wel nat.

Er is geen specifieke informatie bekend over de kwaliteit van het water in de waterlopen in het plangebied. De landbouw en nabijgelegen infrastructuur en stedelijke functies zijn overwegend leidend voor de waterkwaliteit. Er geldt een laag ambitieniveau voor het realiseren van ecologische KRW doelen.

In het gebied staat het bedienen van de gebruiksfuncties centraal en wordt de ecologische toestand geoptimaliseerd binnen de randvoorwaarden die de gebiedsfuncties stellen. Voor de fysisch-chemische waterkwaliteit liggen de doelen op het algemene beschermingsniveau/basiskwaliteit¹⁷.

¹⁷ Uit MER Zuidelijke Randweg

Een belangrijke opgave is de realisatie van de inrichting van de waterlichamen Deurningerbeek, Bornsebeek, Azelerbeek en de Doorbraak. Met de uitvoering daarvan is op verschillende plekken al een start gemaakt. Het karakter van deze beken wordt versterkt door in te zetten op een natuurlijke inrichting, waarbij wordt ingespeeld op de doelstellingen vanuit de Kaderrichtlijn Water. Dit houdt in dat de ecologische en chemische kwaliteit van de waterlichamen versterkt wordt.

Grondwaterkwaliteit

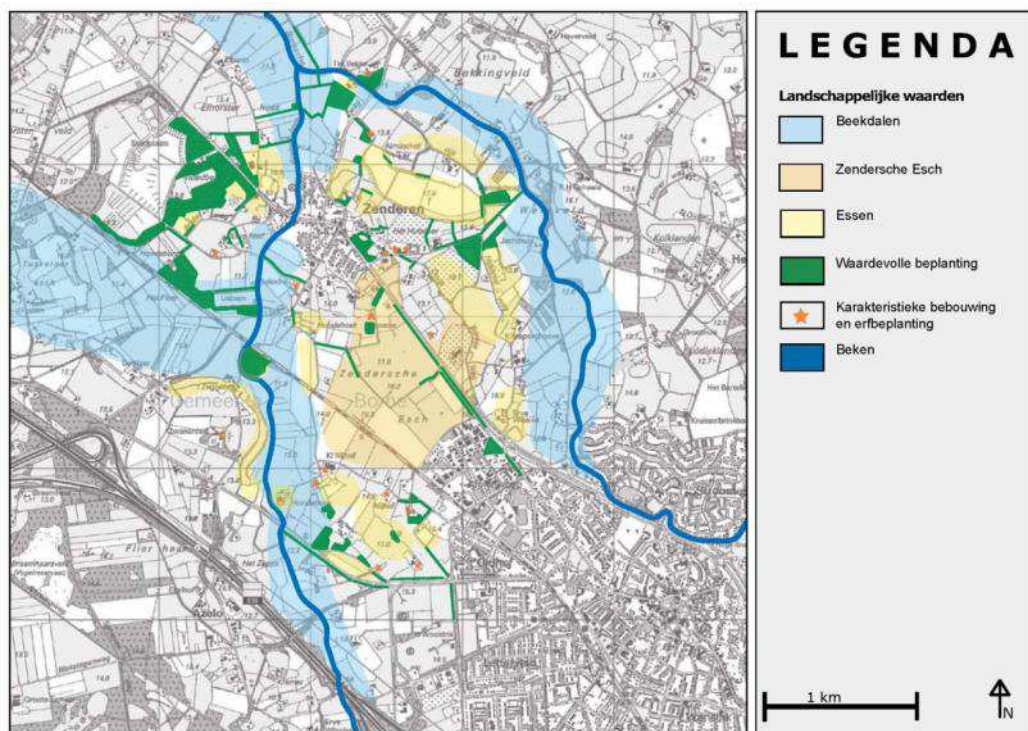
De grondwaterkwaliteit hangt sterk samen met bodemverontreinigingen. De aanwezige bodemverontreinigingen zijn weergegeven bij het aspect bodem. De bodemverontreinigingen kunnen gevolgen hebben voor de kwaliteit van het grondwater. Op basis van de beschikbare gegevens kan worden geconcludeerd dat er geen verontreinigingen van het grondwater aanwezig zijn.

Landschap en cultuurhistorie

Het buitengebied van de gemeente Borne kenmerkt zich door het heuvellandschap op de Zendersche Esch, de oude historie van Landgoed Weleveld en de meanderende Bornsebeek die haar weg baant door het Twentse coulisselandschap.

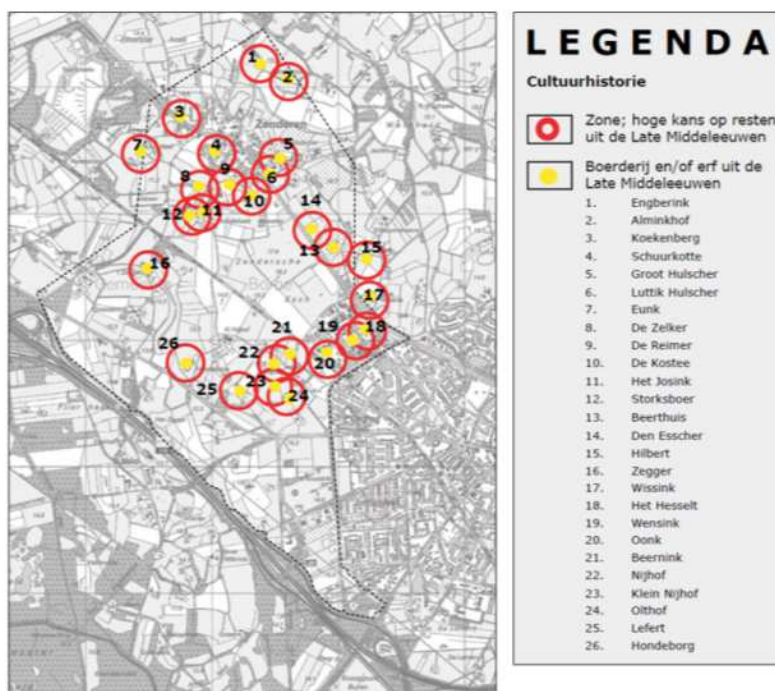
Centraal tussen Borne en Zenderen is de grote Zendersche Esch gelegen (zie Afbeelding 13). Daaromheen liggen enkele kleinere essen, flanken en lager gelegen nattere gronden. De kenmerkende historische boerenerven rond de es (zie Afbeelding 14) volgen de organische vormen van het landschap. De erven liggen veelal op de flanken van de essen. Ten zuiden van de Zendersche Esch liggen een aantal kleinere essen met de erven Klein Olthof en Groot Nijhof. Deze erven vormen een sterk landschappelijk/cultuurhistorisch ensemble van agrarische bebouwing, erfbeplanting en houtwallen. Dit zijn dan ook de plekken waar onder andere waardevolle beplanting aanwezig is. De Azeler- en de Bornschebeek zorgen voor de aanwezigheid van beekdalén. Deze beken dragen tevens bij aan het karakteristieke landschap.

Gezien de diversiteit aan landschappelijke waarden functioneert het gebied als een belangrijk uitloopgebied voor de omliggende stedelijke gebieden Almelo, Zenderen, Borne en Hengelo. De provincie Overijssel en gemeente Borne hebben zich dan ook tot doel gesteld om dit deel van het buitengebied van Borne te ontwikkelen als een groene long in het stedelijk netwerk van Twente en als groene verbinding tussen Noordoost en Zuidwest Twente. Onder de projectnaam 'De Groene Poort' worden in het gebied diverse initiatieven ontplooid om dit deel van het Bornse buitengebied verder te ontwikkelen. De Groene Poort waarborgt het buitengebied en zorgt ervoor dat de stedenband Enschede, Hengelo en Almelo niet aan elkaar groeit. De groene zone moet een aaneengesloten doorgang bieden tussen de waardevolle landgoederen aan de westelijke kant en het open essenlandschap aan de oostelijke kant van Twente.



Afbeelding 13 Landschappelijke waarden omgeving Borne

Het behoud van het authentieke, Twentse coulisselandschap staat bij de ontwikkeling van De Groene Poort voorop. De aanwezigheid van economische activiteiten is belangrijk om een dergelijk doel te bereiken. Daarom behoudt de landbouw een belangrijke functie. Boeren worden nadrukkelijk betrokken bij landschap-, natuur en waterbeheer, maar krijgen ook de mogelijkheid uit te breiden om de toekomst van hun bedrijf veilig te stellen.



Afbeelding 14 Cultuurhistorische erven

Er is sprake van een cultuurhistorisch zeer waardevol gebied. De Zendersche Esch is zeer waarschijnlijk al vanaf de Bronstijd/IJzertijd bewoond (2000 v. Chr. / 12 v. Chr.) als landbouwgrond. Deze zijn vervolgens eeuwenlang bemest met een mengsel van heideplaggen en stalmest. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een sterke ophoging (0,5 tot 1,2 meter) van de essen. De ligging van de historische erven rondom de Zendersche Esch geeft de verplaatsing naar de lagere gebieden goed weer. Het vormde een kransesdorp. Deze krans van boerderijen vormde samen met de Zendersche Esch de kern van de marke Zenderen, één van de twee oude Twentse marken in de gemeente Borne. De erven hebben allemaal hun oorsprong in de middeleeuwen (1100/1500 na Chr.). Bij diverse erven in het plangebied behoorde een watermolen. Aan de Azelerbeek lagen watermolens bij de Hondenborg en erve De Zegger. Daarnaast behoorde bij erve Beernink een watermolen.

De wegen in het gebied vormden verbindingen tussen de erven en de landbouwgronden op de Zendersche Esch en het waren verbindingswegen tussen de marken. De grens van de twee marken liep door het studiegebied. Landweren vormden de grens tussen de marken. In de beekdalen rondom de Zendersche Esch lagen uitgestrekte graslanden, die als weide en hooiland in gebruik waren. Het beekdal is nog steeds in gebruik als weiland. Het beekdal is daarnaast te herkennen aan haar lage ligging. De ijsbaan van Zenderen ligt in het beekdal van de Azelerbeek. Deze ijsbaan is aangewezen als watererfgoed, maar heeft geen formele status. De open en hoger gelegen Zendersche Esch is nog steeds zichtbaar in het landschap en rondom deze oude essen ligt een groot aantal boerenerven waarvan de oorsprong tot in de Middeleeuwen is te herleiden. Het kransesdorp is nog redelijk gaaf en heeft grote cultuurhistorische betekenis.

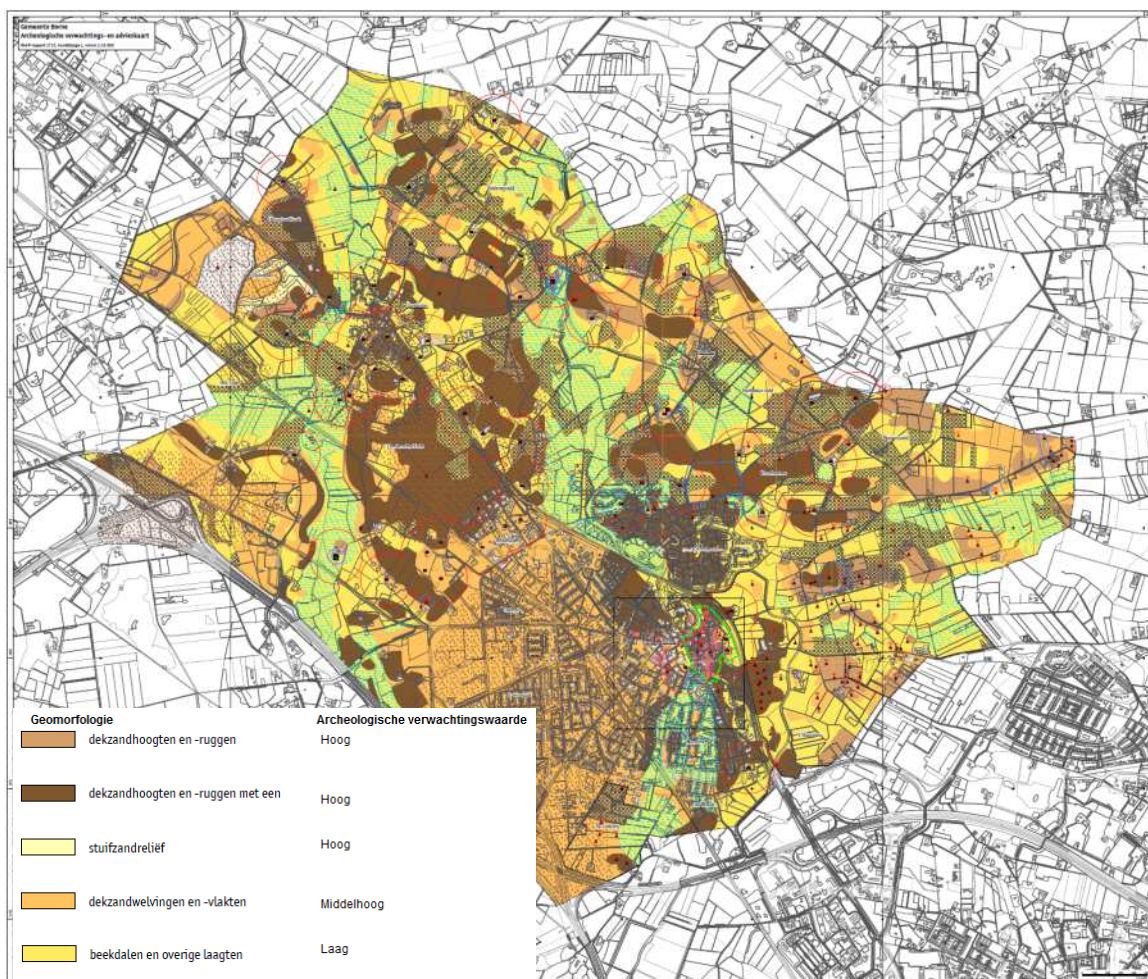
Daarnaast hebben veel van de wegen in het studiegebied een historische betekenis. Veel van deze wegen worden begeleid met oude waardevolle laanbeplantingen. Op enkele plekken zijn de landweren ook nog bewaard.

Rond 1300 wordt al melding gemaakt van diverse 'hoven'. Vermoed wordt dat de hof te Borne (Meyershof) van oorsprong in bezit was van het klooster Ruinen en dat deze hof met de Bornse St. Stephanuskerk in 1206 via een ruil in bezit is gekomen van de bisschop van Utrecht. In de 19^e eeuw was bij Zenderen sprake van twee kleine buitenplaatsen: erve 't Storksel en erve Groot Hulscher. De laatst genoemde erve diende als buitenplaats voor de advocaat Van Steenberg en werd later het Carmelklooster. De Carmel is een Rooms-Katholiek Carmelietenklooster van de Broeders van Onze Lieve Vrouw van de Berg Carmel, dat in 1855 gesticht werd vanuit de Carmel Boxmeer. Tot de Zenderense Carmel behoren ook de Zusters Carmelietessen die in Zenderen in een apart klooster gehuisvest zijn.

Net als voor de landschappelijke waarden geldt ook voor cultuurhistorie de beleidslijn behoud en herstel van de waarden. Met het programma van De Groene Poort zal hier invulling aan worden gegeven. De cultuurhistorische waarden worden hierdoor steeds belangrijker.

Archeologie

Ook is er sprake van een archeologisch zeer waardevol gebied. Op Afbeelding 15 is de archeologische verwachtingskaart weergegeven. Deze indeling hangt sterk samen met de bodemkaart. Op (voormalige) esdekken is door intensieve menselijke aanwezigheid een grotere kans op archeologische vondsten dan in bijvoorbeeld de podzolgronden. Vanwege de intensieve menselijke aanwezigheid zijn de zones rondom de middeleeuwse erven eveneens op de archeologische verwachtingskaart opgenomen. Voor de overige gebiedsdelen, met name de voormalige heideontginningen en beekdalen, geldt een middelmatige tot lage archeologische verwachting. In deze gebieden is de kans op het voorkomen van archeologische resten relatief gering. Ten aanzien van de beekdalen moet opgemerkt worden dat deze zeer waardevolle organische resten kunnen bevatten. De kans hierop is het grootst op plaatsen waar beekdalen grenzen aan gebieden met een hoge archeologische verwachting.



Afbeelding 15 Archeologische verwachtingskaart gemeente Borne (incl. uitsnede legenda)

6.3.2 Effecten natuurlijk milieu voorkeursalternatief

Natuur

Ecologische hoofdstructuur

Met het voorkeursalternatief wordt door de realisatie van de Westelijke Randweg een klein gebied, welke deel uitmaakt van nog niet gerealiseerde EHS, gekruist. Deze is gelegen nabij de A1/A35. Tevens kruist het tracé van de Westelijke Randweg een ecologische verbingszone. De overige voorgenomen ontwikkelingen van het voorkeursalternatief leiden niet tot een aantasting van de EHS. Vanwege de 'aantasting' (van nog niet gerealiseerde EHS en verbingszone) is een negatieve score toegekend (-).

Natura 2000

De voorgenomen ontwikkelingen uit het voorkeursalternatief liggen op ruime afstand van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Lonnekermeer (aan de oostzijde van Hengelo) of betreffen activiteiten welke geen invloed hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van het Lonnekermeer. De intensiteit van het verkeer op de A1, waar Lonnekermeer tegenaan ligt, blijft in het VKA ongewijzigd. Ook ten aanzien van Natura 2000-gebied Lemselermaten treden geen wijzigingen op in verkeersstromen die eventueel een effect

zouden kunnen hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van dit gebied. Hierdoor is er geen sprake van verandering ten opzichte van de referentiesituatie (0).

Flora en Fauna

De voorgenomen ontwikkelingen uit het voorkeursalternatief leiden tot een aantasting van flora en fauna. Dit wordt met name veroorzaakt door de aanleg van de Westelijke Randweg en de Verbindingsweg. Deze wegen zullen naar verwachting in de aanlegfase maar ook in de gebruiksfase schade aanrichten. Door werkzaamheden in de aanlegfase worden leefgebieden van flora en fauna verstoord. In de gebruiksfase zal naar verwachting (extra) geluidsoverlast optreden welke hinder vormt voor fauna. Daarnaast wordt lichthinder verwacht door verlichting van verkeer en straatverlichting. Hiermee wordt ook fauna gehinderd. Tevens vormt de weg een barrière in het leefgebied van flora en fauna.

Voor de heroverweging van Kluft en 't Oldhof geldt dat vanwege de kleinschaligheid van de voornemens geringe negatieve effecten worden verwacht. De beide varianten voor ongelijkvloers kruisen spoor, leveren naar verwachting geen negatieve effecten op voor flora en fauna aangezien dit voornemen in bebouwde kom plaatsvindt, waarbij uitgangspunt is dat geen bijzondere waarden aanwezig zijn.

Vanwege de negatieve effecten als gevolg van de Westelijke Randweg en Verbindingsweg wordt een negatieve score toegekend voor het aspect flora en fauna (-).

Natuur: totaal

	Nul-alternatief	VKA
EHS	0	-
Natura 2000	0	0
Flora en fauna	0	-
Natuur: totaal	0	-

Bodem en water

Bodem

Ter plaatse van de locatie van de voorgenomen ontwikkelingen zijn alleen ter hoogte van de kruising van het spoor en de Azelosestraat bodemverontreinigingen aanwezig. Voor één van de locaties geldt dat nog een bodemonderzoek moet worden uitgevoerd en voor de ander locatie geldt dat zorgmaatregelen dienen te worden uitgevoerd.

Voor de meeste van de voorgenomen ontwikkelingen geldt dat geen verontreinigde locaties (deels) kunnen worden gesaneerd en hierdoor geen verbetering van de bodemkwaliteit kan optreden. Alleen voor de locaties ter hoogte van de Azelosestraat geldt dat er in de variant 'onderdoorgangen' voor het spoor kansen liggen om 'werk met werk te maken'. Het verwijderen van vervuilde grond, zal een positief effect hebben op de aanwezige bodemkwaliteit. De voorgenomen ontwikkelingen hebben zelf geen bodemverontreiniging tot gevolg. De effecten binnen dit aspect zijn als neutraal (0) beoordeeld.

Oppervlaktewaterkwaliteit

Voor wat betreft verandering van de oppervlaktewaterkwaliteit geldt dat de meest bepalende ontwikkeling de aanleg van de randwegen en de Verbindingsweg is. Deze kunnen zorgen voor verwaaiing van opspattend wegwater (verwaaiing) en directe afstroming van wegwater (run off). Dit water kan in aanraking komen met het oppervlaktewater, en daarmee de kwaliteit verslechteren.

Naar verwachting zal voor de aanleg van de wegen ZOAB worden toegepast. Dit heeft een beperkend effect op run-off en verwaaiing van wegwater. Bij aanleg van ZOAB wordt afstromend wegwater namelijk gezuiverd in de poriën van het asfalt. Daarnaast wordt run-off tot een minimum beperkt.

Het zuiveren van wegwater dat in de berm komt is tevens een mogelijke effectbeperkende maatregel. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van speciale inrichting van wegbermen. Dit wordt naar verwachting ook voor de aan te leggen wegen toegepast.

Met de realisatie van de randwegen en Verbindingsweg komen bruggen en/of verdiepte weggedeelten voor. Daarbij kan het water niet via de berm geïnfiltreerd worden. Bij deze gedeelten kan in overleg met de waterbeheerder een passende oplossing gezocht worden voor het opvangen, eventueel zuiveren en lozen van het wegwater, zodanig dat het effect op de waterkwaliteit toelaatbaar is.

Er wordt hier een negatieve score toegekend (-) aangezien de mogelijke zuiverende maatregelen nog niet zijn vastgesteld. Als de voorgestelde maatregelen in overleg met de waterbeheerder worden doorgevoerd kan dit effect worden voorkomen.

Onderdeel van de referentiesituatie is de realisatie van de waterlichamen Deurningerbeek, Bornsebeek en Azelerbeek en de Doorbraak. De Deurningerbeek is op ruime afstand gelegen van de voorgenomen ontwikkelingen. Voor dit waterlichaam zijn geen effecten te verwachten op de waterkwaliteit. De Bornsebeek kruist de provinciale weg van Zenderen naar Albergen ter plaatse van het bestaande tracé. Het tracé van de Westelijke Randweg sluit zuidelijker aan op deze weg en heeft daarom geen effecten voor de Bornsebeek. Het tracé van de Westelijke Randweg kruist wel de Azelerbeek (2x) en de Doorbraak. Op die plekken zal naar verwachting een brug worden aangelegd. Zoals hierboven is aangegeven kan wegwater niet via de berm worden geïnfiltreerd. Bij deze gedeelten kan in overleg met de waterbeheerder een passende oplossing gezocht worden voor het opvangen, eventueel zuiveren en lozen van het wegwater, zodanig dat het effect op de waterkwaliteit toelaatbaar is.

Er wordt hier een negatieve score toegekend (-). Als de voorgestelde maatregelen in overleg met de waterbeheerder worden doorgevoerd kan dit effect op de Azelerbeek en de Doorbraak worden voorkomen.

Grondwaterkwaliteit

De tracés van de Westelijke Randweg en de Verbindingsweg kruisen geen bekende locaties met bodemverontreinigingen. Van de Zuidelijke Randweg ligt een deel van de aan te leggen tunnelbak in een perceel waar verontreiniging is aangetroffen. Deze grond gaat worden afgevoerd. Voor de ongelijkvloerse kruisingen van het spoor geldt dat alleen ter plaatse van de kruising van het spoor met de Azelosestraat bodemverontreinigingen aanwezig zijn. Voor één van de locaties geldt dat nog een bodemonderzoek moet worden uitgevoerd en daarom is in dit stadium nog geen duidelijkheid te geven over eventuele effecten op de grondwaterkwaliteit. Voor de andere locatie geldt dat zorgmaatregelen dienen te worden uitgevoerd. Dat betekent dat de locatie al gesaneerd is, maar het wel punt van aandacht blijft. Relevante effecten worden op niet verwacht. Er worden geen effecten verwacht voor het aspect grondwaterkwaliteit en daarom wordt een neutrale score toegekend (0).

Conclusie beoordeling bodem en water

De totale beoordeling voor het criterium bodem en water komt uit op een negatieve score (-). Dit mogelijke negatieve effect is te neutraliseren door het treffen van hiervoor beschreven maatregelen.

Landschap en cultuurhistorie

Het voorkeursalternatief heeft tot gevolg dat de tracés van de Westelijke Randweg en de Verbindingsweg de Groene Poort aantasten. De tracés zijn aan de rand van de Groene Poort gelegen en daarmee worden de meest waardevolle elementen en waarden van het Twentse coulissenlandschap gespaard. Echter wordt wel het waardevolle beekdal van de Azelerbeek doorkruist en daarmee aangetast, tevens wordt de rand van de Zendersche Esch beperkt aangetast, en is sprake van aantasting van de Groene Poort als geheel. Ook de toegankelijkheid van het gebied wordt sterk aangetast door de Westelijke Randweg, dit omdat de weg een barrière vormt. De weg betreft namelijk een activiteit welke niet wordt ondersteund door het beleid van de Groene Poort. De Verbindingsweg wordt ongelijkvloers gekruist met de Beerninksweg zodat de relatie met Borne goed behouden blijft.

De heroverweging van bedrijventerrein de Kluft en 't Oldhof heeft een neutraal effect op de verbetering van de Groene Poort. Deze heeft namelijk tot doel om kleinschalige activiteiten tot stand te brengen, passend bij het landschap.

De onderdoorgangen onder het spoor worden in de kern van Borne aangelegd en vormen daarom geen bedreiging voor de Groene Poort.

Met de voorgenomen ontwikkelingen in het voorkeursalternatief worden de cultuurhistorische waarden in het plangebied grotendeels gespaard. Het tracé van de Verbindingsweg gaat langs het kransesdorp, welke van grote cultuurhistorische betekenis is. De waarde van het kransesdorp wordt beperkt aangetast. De historische wegen worden door het tracé op enkele punten gekruist. Ook het waardevolle beekdal wordt gekruist. De ijsbaan blijft gespaard net als de overige waardevolle bebouwing. Het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen ten behoeve van het spoor in de kern van Borne vormen geen bedreiging voor cultuurhistorische waarden.

Vanwege de aantasting van de Groene Poort door het tracé van de Westelijke Randweg en de beperkte aantasting van cultuurhistorische waarden (Zendersche Esch) wordt een zeer negatieve score toegekend (--).

Archeologie

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen worden graafwerkzaamheden verwacht. Dit betekent dat mogelijk in aanraking wordt gekomen met archeologische waarden. Uit de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Borne blijkt dat zowel hoge als gemiddelde archeologische verwachtingswaarden aanwezig zijn. Nader onderzoek bij nadere planvorming zal inzicht geven in de exacte archeologische (verwachtings)waarde. Omdat een deel van de ontwikkelingen gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde doorkruisen, is er een goede kans dat archeologische waarden worden geraakt (en mogelijk opgegraven moeten worden). Het VKA krijgt een negatieve score (-).

Effectbeoordeling natuurlijk milieu

	Nul-alternatief	VKA
Natuur	0	-
Bodem en water	0	-
Landschap en cultuurhistorie	0	--
Archeologie	0	-

6.4 Ruimtelijke ordening en economie

6.4.1 Huidige situatie en autonome ontwikkeling ('nul-alternatief')

Ruimtelijke ordening

Wonen

Wonen in de gemeente Borne vindt vooral plaats in de kern Borne en de dorpen Hertme en Zenderen. Dit zijn de zogenaamde woongebieden. Daarnaast is ook in het buitengebied van Borne een woonfunctie aanwezig.

Woningbouwontwikkeling zal de komende jaren voornamelijk plaatsvinden op uitleglocatie Bornsche Maten, op vier andere kleinschalige uitleglocaties (Landgoed Wildyck, Hemmelhorst, Oosterveld en op knoopen), en op drie kleinschalige inbreidingslocaties (Kollergang, Stationsstraat en Casimirschol).

Werken

Bedrijvigheid heeft zich gevestigd in het centrum van de kern Borne en op bedrijventerrein Molenkamp. Deze is gelegen noordwestzijde van Borne tussen de Prins Bernhardlaan en de spoorlijn Borne-Almelo.

Met het structuurplan Borne is uitvoering gegeven aan bedrijventerrein Buren-De Veldkamp. De ontwikkeling is reeds vastgelegd in een bestemmingsplan en met de realisatie is gestart. Het is de bedoeling dat nieuwe bedrijvigheid zich hier zal vestigen. Daarnaast zal worden ingezet op herstructurering van bedrijventerrein Molenkamp.

Recreatie

De omgeving van Borne is recreatief gezien heel aantrekkelijk. Het is een kleinschalig landschap met essen, bosjes, lanen en beken. Daarnaast heeft het veel historische elementen zoals dorpskernen, oude erven en kloosters. Bovendien is er een vrij fijnmazig recreatief routenetwerk. Op sommige plekken mist een verbinding tussen routes of de aansluiting op een dorpskern. Verblijfsrecreatie is relatief weinig aanwezig. Er zijn diverse 'attracties' aanwezig, zoals de Kloostergaarde, het openluchttheater en het landgoed Weleveld.

Ten aanzien van recreatie wordt een lichte toename van recreatieve accommodaties verwacht en een versterking van het recreatief netwerk (fiets- en wandelroutes).

Landbouw

Het buitengebied van Borne is vooral een landbouwgebied. Van oudsher was dit vooral kleinschalig. Er was een groot aantal gemengde bedrijven met weinig grondoppervlak in een kleinschalig landschap. Door schaalvergroting en intensivering is het aantal agrarische bedrijven drastisch gedaald en zijn de bedrijven aanzienlijk vergroot. Dit heeft geleid tot een situatie waarbij een grote gronddruk aanwezig is door de groeiende bedrijven. Andere gebieden kenmerken zich door stoppende agrariërs of juist veel veldkavels. Boomteelt vormt een specifieke tak binnen de landbouw in het buitengebied

van Borne. De boomkwekerij is naast de melkveehouderij een belangrijke economische drager in het gebied. De hogere opbrengsten per hectare binnen deze branche hebben een verhogende invloed op de grond- en pacht prijzen. Hierdoor wordt het voor agrariërs moeilijker om grondaankopen rendabel te maken. Naast grondbehoefte vanuit de landbouw is er ook vraag naar grond vanuit andere functies, zoals uitbreidingen van Borne en de kerkdorpen, landschapsontwikkeling, infrastructuur en waterberging. Om te zorgen dat de landbouw een economische en landschappelijke drager blijft is groeiruimte in het gebied hard nodig.

Voor landbouw wordt een afname van het aantal landbouwbedrijven verwacht, maar er zal ook een schaalvergroting plaatsvinden.

Economie

Grondexploitatie Bornsche Maten

Voor de Bornsche Maten is een grondexploitatieplan opgesteld welke inzicht geeft in de inkomsten en uitgaven van de voorgenomen ontwikkelingen. In het grondexploitatieplan was het uitgangspunt dat de huidige Rondweg werd geknipt en dat de vrijgekomen ruimte werd ingericht als woon- en verblijfsgebied. Daarmee wordt een fysieke barrière opgeheven en kan de Bornsche Maten met de kern Borne worden verbonden. De Rondweg is tot op heden nog niet geknipt.

Aantrekkelijkheid Borne als vestigingslocatie voor inwoners en bedrijven

Borne heeft een aantal ruimtelijke opgaven welke een regionale vraag vervullen. Het gaat hierbij om bedrijventerrein De Veldkamp welke in samenwerking met de gemeente Hengelo tot stand is gekomen. Vanwege de ligging aan de A1 en A35 betreft het een zichtlocatie waarmee men tot doel heeft om vele bedrijven te trekken, zowel van binnen als buiten de gemeentegrenzen. De Veldkamp wordt ontsloten door de Amerikalaan, dit betreft het eerste deel van de beoogde Zuidelijke Randweg. Met de Zuidelijke Randweg kan worden aangesloten op de A1 en A35 tussen knooppunt Buren en afslag Borne-West. Vanwege de locatie en bereikbaarheid betreft het een aantrekkelijke vestigingslocatie voor bedrijven.

De tweede regionale ruimtelijke opgave betreft woonwijk Bornsche Maten. In Netwerkstad Twente-verband is afgesproken dat de Bornsche Maten een regionale woningbehoefte opvangt. Dat betekent dat ook mensen afkomstig van buiten Borne een plek in deze woonwijk kunnen krijgen. Met de realisatie van de wijk wordt tevens voorzien in de realisatie van een voorzieningencluster. Inmiddels is een groot deel van de woonwijk reeds gerealiseerd. Met de realisatie van de Bornsche Maten wordt de huidige Rondweg geknipt en een nieuwe randwegenstructuur aangelegd. Daarmee krijgt de Bornsche Maten een betere ruimtelijke verbinding met de kern Borne en is de Rondweg geen barrière meer. Momenteel is de Rondweg nog aanwezig en zolang dit het geval is de Bornsche Maten op dit punt minder aantrekkelijk als vestigingslocatie.

6.4.2 Effecten ruimte en economie voorkeursalternatief

Ruimtelijke ordening

Met de aanleg van de randwegen en de Verbindingsweg is sprake van ruimtebeslag op recreatiegebied, landbouwgebied en bedrijvigheid. Het tracé van de Westelijke Randweg, en in mindere mate de Verbindingsweg, tast de Groene Poort aan welke tevens een recreatie- en landbouwgebied betreft. Het recreatiegebied wordt

doorsneden, de wegen vormen een visuele barrière en kunnen vanwege geluidsoverlast ook als storend worden ervaren (-).

Voor de landbouw is relevant dat de voorziene tracés kavels doorsnijden. Dit heeft tot gevolg dat de landbouw minder efficiënt kan worden uitgevoerd doordat kavels kleiner zijn en de bereikbaarheid van kavels wordt verslechterd (-).

Met de aanleg van de Verbindingsweg en Westelijke Randweg wordt tevens de huidige Rondweg geknipt. Deze knip biedt kansen voor de functie wonen. Door het knippen van de Rondweg ontstaat namelijk ruimte welke kan worden gebruikt als woongebied (+). De aanleg van de onderdoorgangen onder het spoor kan tot gevolg hebben dat ruimtebeslag op de functies wonen en werken plaatsvindt. Dit omdat wordt verwacht dat een onderdoorgang een ruimer wegprofiel zal kennen dan de huidige gelijkvloerse kruising en daardoor mogelijk ruimte van bedrijvigheid of woongebied benodigd is (-).

Het ruimtebeslag van de voorgenomen ontwikkelingen op woon-, werk-, recreatie- en landbouwgebieden weegt zwaarder mee dan de ruimte voor wonen als gevolg van de knip. Er wordt een negatieve score (-) toegekend.

Economie

Grondexploitatie Bornsche Maten

Het voorkeursalternatief voorziet in de knip van de Rondweg en aanleg van de randwegen en de Verbindingsweg. Dat betekent dat een fysieke barrière wordt opgeheven. Het vrijgekomen gebied kan daardoor worden ingericht zoals oorspronkelijk bedoeld was in het Masterplan. Dat betekent dat kavels kunnen worden uitgegeven wat inkomsten oplevert voor de exploitatie. Daarnaast geldt dat de Bornsche Maten beter kan worden verbonden met kern Borne. Er kunnen bijvoorbeeld goede langzaamverkeersverbindingen worden aangelegd. Dit kan betekenen dat de wijk aantrekkelijker wordt voor woningzoekenden en kavels beter verkoopbaar worden. Als dit het geval is, zullen naar verwachting de inkomsten toenemen. Dit betekent een kans op een positief effect voor de grondexploitatie (+).

Aantrekkelijkheid Borne als vestigingslocatie voor inwoners en bedrijven

Met de voorgenomen ontwikkelingen uit het voorkeursalternatief zal de aantrekkelijkheid van gemeente Borne voor inwoners en bedrijven worden vergroot. Met de Westelijke en Zuidelijke Randweg wordt de bereikbaarheid van Borne en Zenderen verbeterd, reizen van en naar Borne wordt eenvoudiger en gaat sneller. Voor het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein Buren-De Veldkamp betekent dit bijvoorbeeld dat deze aantrekkelijker wordt voor bedrijven om zich te vestigen (+).

De knip van de huidige Rondweg zal tot gevolg hebben dat een fysieke barrière tussen bestaand Borne en de Bornsche Maten wordt opgeheven. De Bornsche Maten kan daardoor één geheel vormen met de rest van Borne. Het wordt eenvoudiger om vanuit het centrum naar de Bornsche Maten te gaan en andersom. Dit betekent een kwaliteitsverbetering van de leefomgeving en heeft tot gevolg dat Borne hierdoor aantrekkelijker wordt voor (bestaande en potentiële) inwoners (+).

Het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen ter plaatse van het spoor betekent ook een verbetering voor inwoners en bedrijven in Borne. Door de aanleg van onderdoorgangen nemen de wachttijden voor het spoor af (+), wat de doorstroming van het verkeer in Borne ten goede komt.

Effectbeoordeling ruimte en economie

	Nul-alternatief	VKA
Ruimtelijke ordening	0	-
Economie	0	+

6.5 Samenvatting en conclusies voorkeursalternatief

Tabel 19 geeft een totaaloverzicht van de scores voor de milieueffecten van het 'voorkeursalternatief' (de ontwerp Structuurvisie) ten opzichte van het 'nul-alternatief' (de huidige situatie en autonome ontwikkeling), op de verschillende criteria. Naast de scores op de milieucriteria, is ook voor de vier hoofdthema's een integrale score toegekend.

Tabel 19 Samenvatting effecten voorkeursalternatief (VKA)

	Nul-alternatief	VKA
Verkeersstructuur	0	+
Bereikbaarheid	0	+
Verkeersveiligheid	0	+
Verkeer	0	+
Geluid	0	+
Luchtkwaliteit	0	+
Externe veiligheid	0	+
Woongenot	0	+
Sociale verbondenheid	0	+
Leefmilieu	0	+
Natuur	0	-
Bodem en water	0	-
Landschap en cultuurhistorie	0	--
Archeologie	0	-
Natuurlijk milieu	0	-
Ruimtelijke ordening	0	-
Economie	0	+
Ruimte en economie	0	0

Het VKA (de ontwerp Structuurvisie) leidt naar verwachting tot positieve effecten voor de gemeente Borne op de thema's 'Verkeer' en 'Leefmilieu'. Er is een aantal (mogelijke) negatieve effecten te verwachten binnen het thema 'Natuurlijk milieu'. Een aantal negatieve effecten is aan de hand van maatregelen (bijvoorbeeld voor flora en fauna, archeologie, water) te verzachten of te voorkomen, zie paragraaf 7.1. Binnen het thema 'Ruimte en economie' is de score neutraal.

De effecten als gevolg van de Westelijke Randweg en de Verbindingsweg zijn voor een belangrijk deel bepalend geweest in de integrale effectscores (zowel positieve als negatieve effecten). Als sec naar de effecten van deze wegen wordt gekeken, scoren de thema's 'Verkeer' en 'Leefmilieu' ook positief, 'Natuurlijk milieu' negatief en 'Ruimte en economie' neutraal.

De heroverweging voor bedrijventerrein de Kluft en 't Oldhof heeft op het niveau van de Structuurvisie weinig relevante milieueffecten. De beschreven effecten zijn dan ook in zeer beperkte mate van invloed geweest op de uiteindelijke effectscores.

7 MOGELIJKE MAATREGELEN, LEEMTEN IN KENNIS EN MONITORING

7.1 Mogelijke maatregelen

In deze paragraaf wordt een aantal mogelijke maatregelen beschreven, die kunnen bijdragen aan het voorkomen of mitigeren van gesignaleerde (negatieve) effecten.

- **Flora en fauna.** Bij uitvoering van de Westelijke Randweg volgens variant 5b is het aan te bevelen mitigerende maatregelen uit te voeren om daarmee de effecten op aanwezige faunasoorten te mitigeren. Dit kan door de Azelerbeek zodanig te kruisen dat deze ook voor fauna is te passeren, aansluitend bij de op korte afstand gelegen kruising met de A35. De geluidsproductie kan worden gereduceerd door akoestisch asfalt toe te passen. Nader onderzoek moet uitwijzen waar het zinvol en nuttig is dit toe te passen.

In algemene zin kunnen effecten op flora en fauna worden voorkomen of gemitigeerd door:

- werkzaamheden (in aanlegfase) buiten het broedseizoen uit te voeren;
- het broedvrij houden van terreinen (in aanlegfase);
- het wegvangen van beschermde soorten en het bieden van vervangende verblijfplaatsen (bijv. vleermuiskasten);
- het verplanten van beschermde planten die worden aangetast naar een geschikte locatie;
- groeiplaatsen van beschermde planten indien mogelijk ontzien;
- het aanleggen van tunnels.

Bij de nadere uitwerking van het tracé dient de noodzaak en de toepassing van eventuele maatregelen bepaald te worden.

- **Waterkwaliteit.** Bij de uitvoering van de randwegen is aan te bevelen om ZOAB toe te passen. Dit heeft een beperkend effect op run-off en verwaaiing van wegwater. Bij aanleg van ZOAB wordt afstromend wegwater gezuiverd in de poriën van het asfalt. Daarnaast wordt run-off tot een minimum beperkt. Het zuiveren van wegwater dat in de berm komt is tevens een effectbeperkende maatregel. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van speciale inrichting van wegbermen. Bij de realisatie komen ook bruggen of verdiepte weggedeelten voor. Daarbij kan het water niet via de berm geïnfiltreerd worden. Bij deze gedeelten kan in overleg met de waterbeheerder een passende oplossing gezocht worden voor het opvangen, eventueel zuiveren en lozen van wegwater, zodanig dat het effect op de waterkwaliteit toelaatbaar is.
- **Landschap.** Het effect van de Westelijke Randweg en de Verbindingsweg op de beleving van het landschap (Groene Poort), kan worden beperkt door maatregelen in het inrichtingsontwerp van de weg te treffen. Hierbij kan gedacht worden aan een groene inpassing (bomen, andere groenelementen, verhogingen) ter afscherming, of juist bewuste doorkijken vanaf de weg richting Groene Poort, of vormgeving van andere elementen van de weg (verlichting, bebording, e.d.). Het negatieve effect voor dit aspect kan hiermee slechts gedeeltelijk worden weggenomen.

- **Archeologie.** Bij de nadere uitwerking van plannen (randwegen, Verbindingsweg, ongelijkvloerse kruising spoor) dient via nader onderzoek inzicht te worden gegeven in de ter plaatse exacte aanwezige archeologische waarde. Nu is slechts de archeologische verwachtingswaarde als beoordelingscriterium toegepast. Verder kan de kennis die in de mogelijk te vernietigen archeologische waarden besloten ligt, worden bewaard door deze tijdens archeologisch veldwerk te documenteren (of op te graven en te archiveren). Ook kan mogelijk de diepte van de ontgraving worden beperkt, waardoor de effecten kunnen worden voorkomen.
- **Doorsnijding landbouwpercelen.** Ruilverkaveling kan als maatregel worden ingezet om het effect van de doorsnijding van landbouwpercelen te mitigeren.

7.2 Leemten in kennis

Bij het opstellen van dit plan-MER is gebruik gemaakt van de op dat moment voorhanden zijnde kennis en informatie. De beschikbare kennis en informatie is toegepast op het abstractieniveau van de Structuurvisie. Voor een aantal aspecten is een leemte in kennis geconstateerd.

- **Flora en fauna.** In een veldonderzoek van Adviesbureau Mertens uit 2007, welk onderzoek ten aanzien van flora en fauna ten grondslag lag aan de Tracéstudie (2012), is het westelijk deel van de tracés van de Westelijke Randweg tussen de Bornerbroeksestraat en de N743 niet meegenomen. Deze informatie ontbreekt in de beoordeling van de vergelijking van de Westelijke Randweg. Omdat dit een relatief beperkt deel van de tracés is, is niet de verwachting dat deze ontbrekende kennis van invloed is in de beoordeling van het onderdeel flora en fauna. Daarnaast geldt dat het onderzoek al enige jaren oud is en daarmee kan niet worden gegarandeerd dat de betreffende gegevens actueel zijn. Een actualisatie van dit onderzoek is nodig om inzicht te verkrijgen in de daadwerkelijke natuurwaarden voordat de realisatie van de wegen plaatsvindt.
- **Waterkwaliteit.** Voor het bepalen van de effecten op grondwater- en oppervlaktewaterkwaliteit geldt dat er onvoldoende gegevens beschikbaar waren om de exacte kwaliteit van beide inzichtelijk te maken. Voor dit plan-MER kan worden volstaan met de informatie en aannames op hoofdlijnen.
- **Verkeerveiligheid.** De gegevens over het aantal ongevallen in Borne is niet compleet. Dit komt doordat sinds 2010 niet alle verkeersongevallen meer worden geregistreerd (door de politie).

Voor het overige zijn er geen wezenlijke leemten in kennis of informatie naar voren gekomen.

In de nadere uitwerking van plannen, zoals de Westelijke Randweg, de Verbindingsweg en de ongelijkvloerse kruisingen met het spoor en de (her)inrichting van het gebied rond 'de knip' in de N743, is meer gedetailleerde kennis en informatie noodzakelijk om tot een complete (milieu)onderbouwing te komen.

7.3 Monitoring

Als nadere uitwerking op dit plan-MER, kan een monitoringsprogramma worden ontwikkeld. Een monitoringsprogramma geeft inzicht hoe wordt omgegaan met:

- de voortgaande studie naar vastgestelde leemten in kennis en informatie;
- de toetsing van daadwerkelijke effecten aan voorspelde effecten;
- de bepaling van de noodzaak van het treffen van aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen.

Het monitoringsprogramma wordt opgesteld nadat besluitvorming over de Structuurvisie heeft plaatsgevonden. De uitvoering van het monitoringsprogramma is de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag.

8 GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Bedrijventerrein Buren, advies ten behoeve van m.e.r.- beoordeling, DHV, mei 2005

MER Bornsche Maten, Royal Haskoning, april 2004

Milieueffectrapport Zuidelijke Randweg Borne, Arcadis, juni 2013

Mobiliteitsvisie 2010-2020, gemeente Borne, december 2012

Rapportage Haalbaarheidsstudie ongelijkvloers kruisen Borne, Railinfra Solutions, maart 2013

Tracéstudie 'Westelijke Randweg Borne, Verkenning van varianten, Royal HaskoningDHV, september 2012

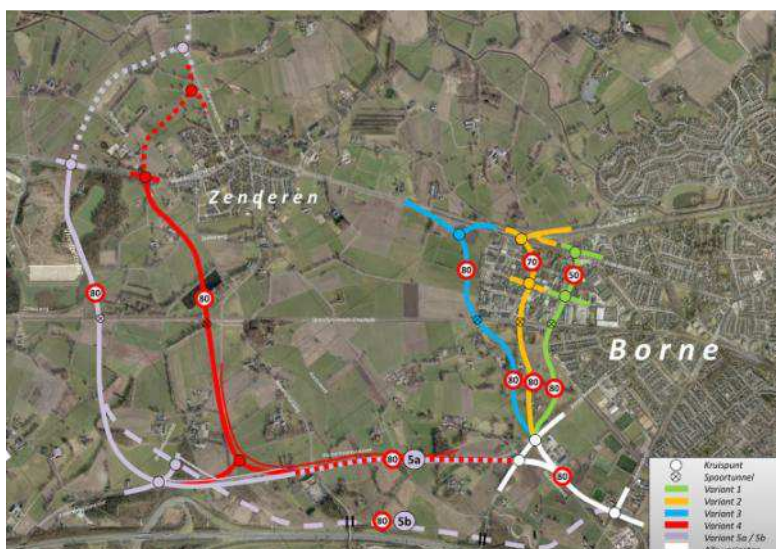
Veldinventarisatie naar het voorkomen van natuurwaarden in het gebied van de rondweg rond Borne en Zenderen, Adviesbureau Mertens, 2007

=0=0=0=

Bijlage 1
Onderzochte varianten en besluitvorming
Westelijke Randweg en Verbindingsweg

Varianten Westelijke Randweg Tracéstudie (2012)

In 2012 is een tracéstudie uitgevoerd naar varianten voor de Westelijke Randweg in Borne¹⁸. In onderstaande afbeelding zijn de varianten weergegeven.



Afbeelding 1 Varianten Westelijke Randweg Tracéstudie 2012

De varianten 1 tot en met 5a zijn volledig opgenomen in de tracéstudie. Variant 5b, zo dicht mogelijk langs de A35, is als uitvoeringsvariant opgenomen. Deze laatste variant was de voorkeur van de ingestelde adviesgroep.

In de tabel op de volgende pagina is de totaalafweging uit de tracéstudie opgenomen op basis van de politieke ambities. Overwegingen voor variant 5 waren:

- Variant 3 is de goedkoopste variant van alle onderzochte varianten. De kosten van variant 3 zijn, evenals de kosten van variant 5, dermate hoog dat deze variant niet op korte termijn te realiseren is. De benodigde € 27 miljoen zal mogelijk pas op middellange termijn beschikbaar kunnen komen. Daarmee is een knip in de Rondweg dus ook niet op korte termijn te realiseren. Als gevolg hiervan was het gereserveerde budget voor realisatie van een spoortunnel aan de westrand van Borne ook niet te combineren met de realisatie van variant 3. Voor de problematiek op de spoorwegen moet immers op korte termijn een oplossing komen. Daarmee wordt het grote financiële voordeel van variant 3 verkleind.
- Aangezien een knip in de Rondweg niet op korte termijn mogelijk is wordt de keuze tussen de varianten 3 en 5 hoofdzakelijk bepaald door het oplossend vermogen ten aanzien van de verkeersproblematiek in Zenderen en de problematiek rondom het spoor.

Variant 5 krijgt binnen dat kader de voorkeur. In variant 5 wordt een oplossing geboden voor de verkeersproblematiek op de spoorwegovergangen aan de westzijde van Borne, en wordt tevens een goede en robuuste verkeersstructuur gecreëerd waarbij de leefbaarheid in zowel Borne als Zenderen verbeterd wordt. Uiteraard zijn de kosten van deze totaaloplossing voor de doorsnijding van beide kernen wel hoger dan de kosten van variant 3.

¹⁸ Westelijke Randweg Borne, Verkenning van varianten, Royal HaskoningDHV, september 2012

- Gelet op de problematiek op de spoorwegovergangen en het daarvoor beschikbaar zijnde budget ligt het voor de hand om voor een gefaseerde oplossing te kiezen. Daarbij wordt dan op korte termijn een oplossing voor de spoorproblematiek gerealiseerd, en pas later (als het benodigde budget verkregen is) een Westelijk Randweg langs Borne en rondom Zenderen aangelegd, conform variant 5.
- Nadere onderzoeken naar mitigerende maatregelen kunnen inzichtelijk maken hoe en in welke mate de negatieve effecten van variant 5 verkleind kunnen worden.

Tabel 1 Doorslaggevende beoordelingscriteria tracé Studie Westelijke Randweg

	Thema	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4	Variant 5
People	Leefbaarheid	*	**	**	**	***
	Verkeersveiligheid	*	*	**	***	***
	Draagvlak	?	?	?	?	?
	Totaalscore People	*	*	**	***	***
Planet	Landschap en cultuurhistorie	***	**	*	*	*
	Archeologie	***	***	*	**	**
	Flora en fauna	***	**	**	*	*
	EHS	***	***	***	**	**
	Bodem en water	***	***	**	*	*
	Totaalscore Planet	***	***	*	*	*
Profit	Verkeersstructuur	*	**	**	***	***
	Bereikbaarheid	*	**	**	***	***
	Robuustheid	*	**	**	***	***
	Economie	*	*	***	**	**
	Periode van realisatie	**	**	***	*	*
	Kosten	**	**	***	*	*
	Procedures	**	**	**	**	*
	Totaalscore Profit	*	**	***	***	**
Totaalscore, gelijke waardering People/planet/profit		*	**	***	**	***

Variant 3b langs het spoor (2013)

In de Mobiliteitsvisie (december 2012) is variant 5b opgenomen als voorkeurstracé. In het voorjaar van 2013 heeft de gemeenteraad besloten om naast variant 5b een extra variant te willen onderzoeken. Dit betrof 'variant 3b' (aftakking van variant 3, noordelijk langs de spoorlijn, zuidelijk om Zenderen), zie Afbeelding 2. Deze variant 3b is niet in de Tracéstudie (2012) meegenomen. Na een onderlinge vergelijking zou het definitieve voorkeurstracé voor de Westelijke Randweg in de Structuurvisie worden opgenomen.



Afbeelding 2 Variant 3b

In een concept Plan-MER Structuurvisie Borne (juni 2013) is deze variant afgewogen ten opzichte van variant 5b. Onderstaande tabel geeft een totaaloverzicht van de scores van de milieueffecten van de varianten 3b en 5b van de Westelijke Randweg.

Tabel 2: Samenvatting effectbeoordeling variant 3b en 5b

	Variant 3b	Variant 5b
Verkeersstructuur	***	***
Bereikbaarheid	**	***
Verkeersveiligheid	**	***
Robuustheid	***	***
Verkeer	**	***
Geluid	**	***
Luchtkwaliteit	***	***
Externe veiligheid	**	***
Woongenot	*	***
Sociale verbondenheid	**	***
Leefmilieu	**	***
Natuur	**	*
Bodem en water	**	*
Landschap en cultuurhistorie	*	**
Archeologie	*	**
Natuurlijk milieu	**	**
Ruimtelijke ordening	*	**
Economie	**	**
Ruimte en economie	*	**

Naast de scores op de milieucriteria is ook voor de vier hoofdthema's een integrale score toegekend, welke is gedaan door binnen een hoofdthema alleen de onderscheidene criteria te laten meetellen. Wanneer dit wordt gedaan krijgt variant 3b een lagere beoordeling op:

- Verkeer:
 - door de langere reistijd voor doorgaand regionaal verkeer in 3b en de grotere aantasting van het fietsnetwerk;
 - doordat meer potentiële conflictpunten in 3b en het niet volledig voldoen aan de ontwerprichtlijnen Duurzaam Veilig.
- Leefmilieu:
 - doordat in 5b meer woningen een lagere geluidsbelasting krijgen dan 3b, en 3b hierdoor een lagere score krijgt;
 - doordat 3b meer woningen langs de weg heeft en daardoor een lager score op externe veiligheid en woongenot;
 - door de doorsnijding van Groot Azelo heeft 3b een lagere score op sociale verbondenheid.
- Ruimte en economie:
 - door de grotere doorsnijding van de Groene Poort door 3b heeft deze een lager score.

Binnen het thema 'Natuurlijk milieu' zijn de criteria met elkaar in evenwicht:

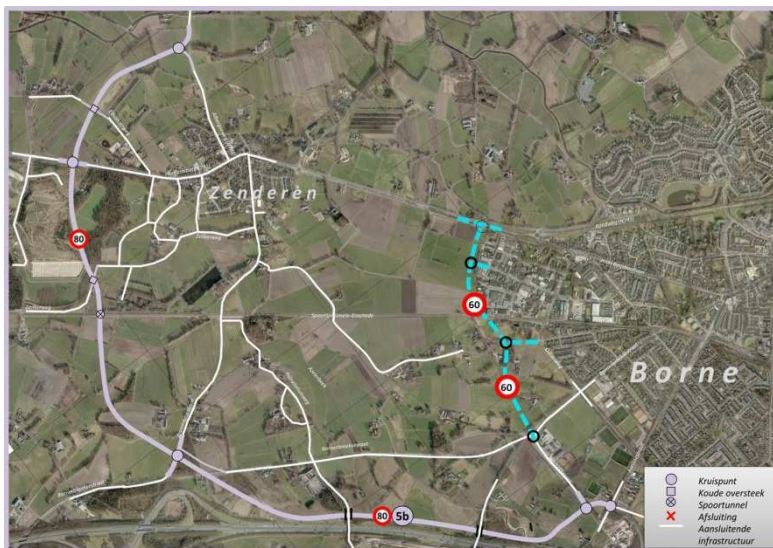
- Variant 3b scoort beter op Natuur en Bodem en water omdat variant 5b de natuur en EHS in het beekdal van de Azelerbeek aantast.
- Variant 5b scoort beter op Landschap en cultuurhistorie en Archeologie omdat deze de Zendersche Esch niet aantast.

Bij de keuze tussen de varianten van de Westelijke Randweg heeft variant 5b de voorkeur door de hogere score op de hoofdthema's 'Verkeer' (betere kwaliteit van de verbinding voor het doorgaande regionale verkeer), 'Leefmilieu' (minder woningen langs de weg) en 'Ruimte en economie' (minder doorsnijding van de Groene Poort). Binnen het hoofdthema 'Natuurlijk milieu' tast variant 5b ook de Zendersche Esch niet aan, maar wel het beekdal van de Azelerbeek en de EHS.

Variant 3+ als lokale weg langs Molenkamp

In de vergadering van de gemeenteraad van 1 oktober 2013 heeft de raad conform een ingediend amendement besloten *"naast de voorkeursvariant 5b, in ieder geval, ook de eerste fase van variant 3+ op te nemen in de structuurvisie waardoor een gestroomlijnde verbinding vanaf de Hosbekkeweg via een nieuwe (al dan niet ondertunnelde) spoorkruising, strak (links) langs het bedrijventerrein de Molenkamp naar de N743 ontstaat"*. De overwegingen hiervoor waren onder andere dat wanneer variant 5b wordt aangelegd het waarschijnlijk nog vele jaren duurt voordat het traject Prins Bernhardlaan en Oonksweg wordt ontlast, wat niet aanvaardbaar wordt geacht. Variant 3+ (zie Afbeelding 3) is een lokale weg buiten de bebouwde kom met een maximale toegestane snelheid van 60 km/u, toegankelijk voor landbouw verkeer. Dit eindbeeld kan gefaseerd worden gerealiseerd:

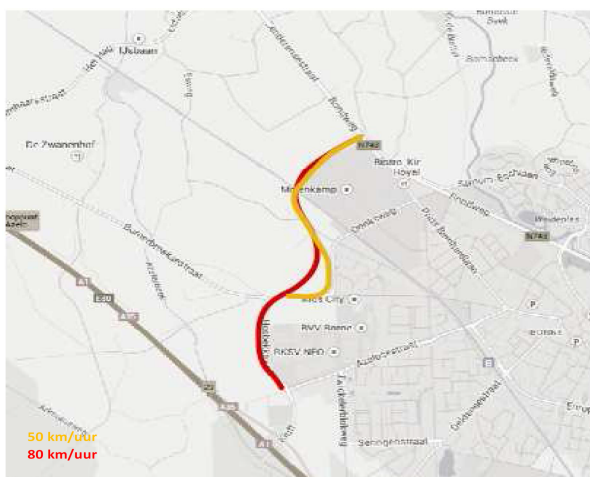
- Fase 1: eerst fase variant 3+ als lokale randweg, 60 km/u, zonder knip in de Rondweg ter hoogte van Bornsche Maten;
- Fase 2: realisatie variant 5b als onderdeel van de robuuste randwegenstructuur waarna de knip in de Rondweg kan worden gerealiseerd.



Afbeelding 3 Variant 3+ inclusief variant 5b

Varianten Verbindingsweg (2014)

In 2014 is de haalbaarheid van een verbindingsweg onderzocht¹⁹ omdat de Westelijke Randweg een oplossing biedt voor de lange termijn en de Verbindingsweg mogelijk sneller kan worden aangelegd. In afbeelding 4 is de tracering van de onderzochte varianten weergegeven. Uitgangspunt voor de studie was een hoofdvariant met een snelheid van 50 km/uur (zodat de Zendersche Esch zo veel mogelijk wordt ontzien) en een ongelijkvloerse kruising met het spoor. Zeer globaal is een tracé verkend van 80 km/uur.



Afbeelding 4 Tracering verbindingsweg 50 en 80 km/uur

¹⁹ Haalbaarheidsonderzoek Verbindingsweg gemeente Borne, Movares/Goudappel Coffeng, 15 januari 2014

In het haalbaarheidsonderzoek zijn de onderstaande (deels theoretische) modelvarianten verkeerskundig doorgerekend. Daarnaast zijn een aantal aspecten onderzocht als flora en fauna, landschappelijke inpassing, cultuurhistorie, geluid, luchtkwaliteit, trillingen, niet gesprongen explosieven, externe veiligheid, vergunningen en kabels en leidingen.

Tabel 3 modelvarianten verbindingsweg

variant	ZRW	GVW	GVW+	WRW 5b	Knip N743	Maatregelen Zenderen	Knip Oonksweg
2020.0	x						
2020.1	x	x					
2020.6	x	x					x
2020.2	x	x		x	x		
2020.3	x	x		x	x		x
2020.4	x	x	x		x	x	
2020.5	x	x	x		x	x	x
2020.11	x	x	x			x	x

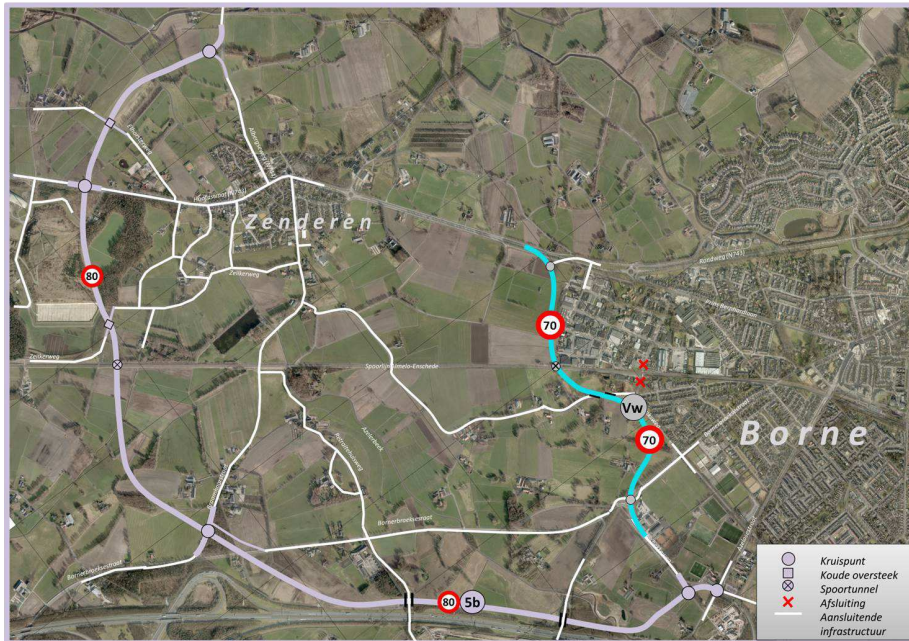
- ZRW = zuidelijke randweg
- GVW = gemeentelijke verbindingsweg 50 km/h
- GVW+ = meer robuuste uitvoering gemeentelijke verbindingsweg 80 km/h
- WRW 5b = westelijke randweg variant 5b 80 km/h
- Knip N743 = knip in de Rondweg N743, ter hoogte van Bornsche Maten
- Maatregelen Zenderen = theoretische modelmatige maatregelen in Zenderen om doorgaand verkeer door de kern te voorkomen
- Knip Oonksweg = knip in Oonksweg ter hoogte van de overweg

De belangrijkste uitkomsten waren:

- De Verbindingsweg (ook inclusief knip in de Rondweg/N743) scoort verkeerskundig zeer positief, zowel op de korte als lange termijn.
- Het is mogelijk een aansluiting van industriegebied Molenkamp te realiseren.
- De meest reële optie is om de kruising van de Verbindingsweg met het spoor via een onderdoorgang te realiseren.
- Behoud en/of versterking van de landschappelijke kwaliteiten van de Groene Poort vormen een belangrijk aandachtspunt bij de inpassing van de Verbindingsweg, het is raadzaam tracering van de weg te combineren met landschapsontwikkeling.
- De investeringskosten voor de Verbindingsweg bedragen € 20.4 miljoen waarvan € 10.2 voor een onderdoorgang, en € 13.4 miljoen bij een overweg (met een bandbreedte van +/- 30%, ontwerpsnelheid 50 km/uur, exclusief planschade, exclusief BTW).
- Voor een toekomstvaste oplossing is het aan te bevelen de onderdoorgang en/of het alignement voor te bereiden op een maximumsnelheid van 80 km/uur; een 80 km variant is 25 tot 50% duurder dan de 50 km variant.

Verbindingsweg 70 km/uur

In juni 2014 heeft de raad besloten de Westelijke Randweg (variant 5b) en de Verbindingsweg op te nemen in de gemeentelijke Structuurvisie, waarbij de Verbindingsweg een volwaardig alternatief kan vormen voor het realiseren van de knip in de Rondweg/N743. De gemeente gaat er nu vanuit dat dit met een verbindingsweg met een ontwerpsnelheid van 70 km/uur kan worden gerealiseerd. Dit alternatief is (naast variant 5b) nu opgenomen in de Structuurvisie.



Afbeelding 5 Westelijke Randweg variant 5b en Verbindingsweg 70 km/uur als opgenomen in Structuurvisie

Bijlage 2

Onderzochte varianten en besluitvorming spoorse doorsnijding

Haalbaarheidsstudie ongelijkvloers kruisen (2013)

Het verkeersbeleid van de gemeente Borne is verankerd in de Mobiliteitsvisie. Ten aanzien van de spoorproblematiek wordt het volgende hierin genoemd: de spoorwegovergangen in de dorpskern van Borne functioneren als een barrière in de wegenstructuur. Deze barrièrewerking zal vergroten als in de toekomst het spoorvervoer zal toenemen. In de voorloper van de Mobiliteitsvisie, het IVP, is vastgelegd dat een verdiepte ligging van het spoor tussen de Azelosestraat en de Deldensestraat of een tunnel in de Azelosestraat oplossingen zijn om de barrière op te heffen.

In samenwerking met ProRail heeft de gemeente in 2012 een 'Value Engineering traject' doorlopen, waarin is onderzocht welke alternatieven mogelijk zijn. Op basis daarvan heeft de gemeente vastgesteld dat er twee opties zijn om de barrièrewerking in het centrum op te heffen:

1. Het verdiepen van de spoorlijn.
2. Het aanbrengen van onderdoorgangen, zoals in de Oonksweg, Bornerbroeksestraat, Azelosestraat, Deldensestraat, Jupiterstraat of een combinatie van meerdere van deze onderdoorgangen.

In een in 2013 uitgevoerde haalbaarheidsstudie²⁰ zijn deze opties nader onderzocht. In de volgende tabel zijn de varianten weergegeven met de alternatieven 1A en 1B voor verdiept spoor en 2A tot en met E voor onderdoorgangen.

Tabel 1 Varianten Haalbaarheidsstudie ongelijkvloers kruisen, met O is ongelijkvloerse kruising, G is gelijkvloerse kruising en X en is afgesloten voor autoverkeer

Nr	Alternatief	Tek. nr	Oonksw.	Bornerbrstr.	Azelosestr.	Station	Deldensestr.	Jupiterstr.
0	Autonoom	-	G	G	G		G	G
1A	Verdiept kort	S02/04	G	X Fietsbrug	O		O	G
1B	Verdiept lang	S01/S03	O	O	O		O	O
2A-1	Oonksweg basis	W01	O	G	G		G	G
2A-2	Oonksweg met parallelweg	W05	O	G	G		G	G
2B-1	Azelosestr T aansluiting.	W07	G	G	O		G	G
2B-2	Azelosestr lus Molenstraat	W03	G	G	O		G	G
2B-3	Azelosestr knip Azelosestr	W04	G	G	O		G	G
2B-4	Tunnel t.h.v. station	W10	G	G	X	O	X	G
2C	Deldensestr	W08	G	G	G		O	G
2D	Tunnel Oonksweg + Azelosestr	W01/W07	O	X fiets tunnel	O T-aansl		G	G
2E	Tunnel 2D+ Deldensestr en Jupiterstr	W01/W07/W09	O	X fiets tunnel	O T-aansl.		O	O

Tabel 4.1: varianten, met O is ongelijkvloerse kruising, G is gelijkvloerse kruising en X is afgesloten voor autoverkeer

Op basis van schetsontwerpen zijn de alternatieven vergeleken op de aspecten kosten, verkeer, geluid, luchtkwaliteit en trillingen. Belangrijkste conclusies van het onderzoek waren:

- Er zijn alternatieven om de spoorse doorsnijding op te lossen middels een aantal onderdoorgangen voor het wegverkeer. Onderzocht zijn de Oonksweg, Bornerbroeksestraat, Azelosestraat, Deldensestraat en Jupiterstraat.

²⁰ Rapportage Haalbaarheidsstudie ongelijkvloers kruisen Borne (Railinfra Solutions, maart 2013)

- Verdiept spoor zorgt voor een toename van verkeer op de routes die ongelijkvloers worden gemaakt. Er zal minder last zijn van geluids- en trillingsoverlast. Een enkele onderdoorgang zorgt ervoor dat vanwege de verbeterde doorstroming het drukker wordt op de route waarin de onderdoorgang ligt. Voor de wegen die rond het centrum liggen heeft dit ongunstige gevolgen. Een combinatie van onderdoorgangen of verdiept spoor zorgt voor spreiding van het verkeer over de routes, maar zorgt ook voor meer verkeer.
- Verdiept spoor zorgt voor een verbetering op het gebied van verkeer, geluid en trillingen. Verdiept spoor vereist echter grote investeringen (€ 140 tot € 270 miljoen) om te realiseren, welke niet gefaseerd uitgegeven kunnen worden. Een gelijkwaardig alternatief waarbij de wegen als onderdoorgangen worden aangelegd vereist veel minder investeringskosten, terwijl de meeste voordelen behouden blijven.

Mede op basis van de uitkomsten van dit onderzoek heeft de gemeenteraad in oktober 2013 besloten onderdoorgangen als oplossing voor de spoorse doorsnijding op te nemen in de ontwerp Structuurvisie.

Locatieanalyse spooronderdoorgangen (2014)

In de locatieanalyse²¹ zijn zes mogelijke locaties voor onderdoorgangen onderzocht om te onderzoeken waar de eerste spooronderdoorgang gerealiseerd kan worden. In de volgende afbeelding zijn deze locaties weergegeven.



Afbeelding 1 Locaties mogelijke spoorondergangen

In onderstaande tabel zijn de resultaten voor de onderzochte locaties samengevat waarbij gebruik is gemaakt van een 5-puntsschaal (-- tot ++) om de geschiktheid van de betreffende onderdoorgang als eerste in Borne aan te geven.

²¹ Locatieanalyse Spooronderdoorgangen gemeente Borne, Movares/Goudappel Coffeng, januari 2014

Tabel 2 Samenvatting resultaten locaties onderdoorgangen

Onderzochte locaties	Verkeersfunctie		Leefbaarheid	Ruimte beslag	Ruimtelijke kwaliteit	Landschap	Planning	Geschikt voor F35	Overwegveiligheid	Investeringskosten in miljoen € (+/- 30%) €
	Met	zonder GVW								
GVW	++	nvt	++	0	0	-	-	-	nvt	20.4*
Oonksweg	0	0	0 (aanv. maatr.)	0/-	0	0	++	-	+	10.4
Bornerbroeksestraat	-	-	+	-	-	0	++	++	++	15.0**
Azelosestraat	++ (aanv. maatr.)	++ (aanv. maatr.)	0 (aanv. maatr.)	-	-	0	+	+	++	23.1
Deldensestraat	+	+	+	--	--	0	+	--	++	31.2
Jupiterstraat	-	-	+	0/+	0	0	++	--	+	13.6

* het bedrag van 20.4 miljoen betreft de kosten voor de volledige gemeentelijke verbindingsweg, dus inclusief de toeleidende wegen; de kosten van de onderdoorgang in de GVW bedragen 10.2 miljoen

** Bornerbroeksestraat, uitgevoerd als langzaam verkeerstunnel (fietstunnel F35) :€ 5.3 miljoen

De belangrijkste resultaten zijn:

- Vanuit verkeerskundig oogpunt is de Verbindingsweg het meest geschikt om als eerste onderdoorgang aan te leggen;
- De benodigde voorbereidingstijd om te komen tot een gedragen voorkeursoplossing kan bij de Verbindingsweg echter vrij lang zijn, waardoor het risico bestaat dat niet aan de subsidievoorwaarde van "zicht op uitvoering uiterlijk maart 2015" kan worden voldaan;
- De Azelosestraat en de Deldensestraat zijn beide zeer kostbaar om aan te leggen, onder andere vanwege de inpassing;
- Vanuit verkeerskundig oogpunt is de voorlopige conclusie dat de Azelosestraat als tweede locatie het beste scoort;
- Als deze niet mogelijk is (inpassing, kosten) heeft een andere locatie in noordwest Borne de voorkeur (Oonksweg of Deldensestraat);
- De Bornerbroeksestraat en de Jupiterstraat zijn beide ongeschikt als tweede onderdoorgang;
- Als locatie voor de integratie van de fietssnelweg F35 scoren de Azelosestraat en de Bornerbroeksestraat het beste.

Mede op basis van deze uitkomsten is in de ontwerp Structuurvisie de aanleg van een tunnel voor autoverkeer ter hoogte van de Verbindingsweg en Azelosestraat opgenomen. Daarnaast zijn een fietstunnel ter hoogte van Bornerbroeksestraat, inclusief afsluitingen voor het autoverkeer van de Bornerbroeksestraat en Oonksweg ter hoogte van het spoor opgenomen. De locaties van deze onderdoorgangen zijn conform de totaalvisie spoorse doorsnijding en verkeersafwikkeling van de gemeente²².

²² Gemeente Borne, Totaalvisie september 2013: <http://www.borne.nl/standaard-pagina/eerste-spooronderdoorgang>

Bijlage 3

Notitie Reikwijdte en Detailniveau



**Notitie reikwijdte en detailniveau plan-m.e.r.
structuurvisie Borne**
Gemeente Borne

Gemeente Borne

15 januari 2013
Definitief rapport
9Y2607

ROYAL HASKONINGDHV
VESTIGING ENSCHEDE

Colosseum 3
Postbus 26
7500 AA Enschede
+31 53 483 01 20 Telefoon
~31 53 432 27 85 Fax
info@enschede.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel	Notitie reikwijdte en detailniveau plan-m.e.r. structuurvisie Borne Gemeente Borne
Verkorte documenttitel	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Status	Definitief rapport
Datum	15 januari 2013
Projectnaam	Plan-m.e.r. structuurvisie Borne
Projectnummer	9Y2607
Opdrachtgever	Gemeente Borne
Referentie	9Y2607/R001/EBEL/RMSO/Ensc

Auteur(s)	Elja Beld
Collegiale toets	Bastiaan Kok
Datum/paraaf	17-1-2013.... b.a..... 
Vrijgegeven door	Bastiaan Kok
Datum/paraaf	17-3-2013.... b.a..... 

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 AANLEIDING	1
1.1 De aanleiding voor het planMER 'Structuurvisie Borne'	1
1.2 Doel van deze notitie	1
1.3 Om welk project en gebied gaat het?	2
1.4 Doel en noodzaak plan-m.e.r.-procedure	2
1.5 Relatie Structuurvisie Borne,plan-m.e.r. Structuurvisie Borne, Mobiliteitsvisie en m.e.r. Zuidelijke Randweg	3
2 DE PLAN-M.E.R.-PROCEDURE	5
2.1 De procedure	5
2.2 De inhoudelijke eisen	6
3 REIKWIJDTE: DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT	7
3.1 De te beschrijven situaties	7
3.2 Het voornemen	7
4 DETAILNIVEAU: DOELBEREIK EN MILIEUEFFECTEN	9
4.1 Afstemming detailniveau en wijze van beoordeling	9
4.2 Het beoordelingskader	9
4.3 Thema verkeer	10
4.4 Thema leefbaarheid	10
4.5 Thema natuurlijke milieu	10
4.6 Thema ruimte en economie	11
4.7 De beoordeling van de thema's en aspecten	11
5 VERVOLG	13

1 AANLEIDING

1.1 De aanleiding voor het planMER 'Structuurvisie Borne'

De gemeente Borne heeft voor het totale grondgebied van de gemeente een ontwerp 'Structuurvisie Borne' opgesteld. De structuurvisie geeft de gewenste ruimtelijke structuur en ontwikkeling tot 2030 aan. De ontwerp structuurvisie zal, als gevolg van een aantal fundamentele wijzigingen, opnieuw ter inzage worden gelegd, alvorens deze kan worden vastgesteld.

De structuurvisie is kaderstellend voor een aantal ontwikkelingen dat m.e.r.-plichtig is op grond van het Besluit Milieueffectrapportage. De belangrijkste daarvan zijn de aanleg van de beide randwegen (westelijk en zuidelijk) rond de kern Borne. Voor beide randwegen geldt dat de structuurvisie het eerste ruimtelijke plan vormt waarin ze worden afgewogen en opgenomen. Voor de Zuidelijke Randweg is door de gemeente reeds een voorkeurstracé vastgesteld middels een besluit van het college van burgemeester en wethouders. Voor de Westelijke Randweg is in december 2012 door de gemeenteraad een voorkeurstracé vastgesteld middels de gemeentelijke Mobiliteitsvisie. Het voorkeurstracé betreft alternatief 5b, zuidelijk langs Borne, deels parallel aan de A35/A1 en ruim om Zenderen. Deze wordt vervolgens in de herziene ontwerp structuurvisie vertaald.

Naast de randwegen krijgen onder andere ook de ontwikkeling van de woonwijk Bornsche Maten en bedrijventerrein De Veldkamp een plek in de structuurvisie. Voor beiden is echter al een MER voorhanden.

Voor het vaststellen van deze structuurvisie in het kader van de Wet ruimtelijke ordening is het noodzakelijk een milieueffectrapportage-procedure voor plannen (hierna plan-m.e.r.) uit te voeren. Op grond van artikel 7.2 a van de Wet milieubeheer en het Besluit tot wijziging van het Besluit milieueffectrapportage 1994 moet ten behoeve van de besluitvorming over de structuurvisie een plan-Milieueffectrapport (hierna plan-MER) worden opgesteld. In een plan-MER worden de in de ontwerp structuurvisie opgenomen voornemens of ideeën, die (uiteindelijk) kunnen leiden tot concrete projecten of activiteiten, beoordeeld en afgewogen op mogelijk belangrijke effecten voor het milieu.

In het kader van deze m.e.r. is het college van burgemeester en wethouders de initiatiefnemer en is de gemeenteraad van Borne het bevoegd gezag.

1.2 Doel van deze notitie

Voordat het plan-MER kan worden opgesteld, moet de reikwijdte en het detailniveau worden bepaald van de informatie die in het rapport moet worden opgenomen (artikel 7.11b Wet milieubeheer).

Deze notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft tot doel een voorlopige keuze voor te leggen met betrekking tot onderzoeksveld en -breedte van het plan-MER inzake de MER(bedoordelings)plichtige activiteiten die de ontwerp structuurvisie biedt:

- De reikwijdte betreft antwoord op de vraag: welke onderwerpen moeten worden meegenomen in het plan-MER?
- Het detailniveau is het antwoord op de vraag: met welke diepgang worden deze onderwerpen behandeld?

Via de raadpleging van betrokken bestuursorganen, nabijgelegen gemeenten en overige instanties (zie paragraaf 2.1) zal de voorlopige keuze met betrekking tot reikwijdte en detailniveau van het plan-MER getoetst en vervolgens waar nodig aangevuld en aangescherpt worden.

1.3 Om welk project en gebied gaat het?

De 'Structuurvisie Borne' is een ruimtelijk planfiguur dat het kader stelt voor enkele m.e.r.-plichtige activiteiten. Vanwege deze activiteiten dient er voor deze structuurvisie een plan-m.e.r.-procedure uitgevoerd te worden.

Het plan-MER brengt de verwachte milieugevolgen van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in kaart. De voorgenomen ontwikkelingen betreffen in dit geval de ontwikkelingen zoals voorgesteld in de ontwerp structuurvisie (hoofdstuk 5). De milieueffecten van deze ontwikkelingen worden bepaald ten opzichte van de situatie die ontstaat 'als de structuurvisie er niet zou zijn'. Deze 'referentiesituatie' bestaat uit de huidige situatie én de autonome ontwikkelingen. Zo ontstaat inzicht in de milieueffecten van het plan.

Plan en studiegebied

In een plan-MER wordt onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied. Het plangebied is het gebied wat door het voornemen (de ontwerp structuurvisie) veranderd wordt: het grondgebied van de gemeente Borne. Het studiegebied is het gebied waarin effecten kunnen optreden door realisatie van het voornemen. Het studiegebied is veelal ruimer dan het plangebied. De omvang van het studiegebied in dit plan-MER wordt met name bepaald door de ligging van de nieuwe randweg en de daarmee samenhangende aspecten zoals geluidshinder en luchtkwaliteit. In het plan-MER zal per milieuaspect het studiegebied worden vastgesteld.

1.4 Doel en noodzaak plan-m.e.r.-procedure

Het doel van de plan-m.e.r. is het integreren van milieuoverwegingen in de voorbereiding en besluitvorming van plannen en programma's. In dit geval is dat de nieuw vast te stellen 'Structuurvisie Borne'. De resultaten van de beoordeling worden vastgelegd in een milieuraapport.

Op grond van de m.e.r. wetgeving bestaat de verplichting om de milieueffecten van plannen die 'het kader stellen voor latere m.e.r.-plichtige of m.e.r.-beoordelingsplichtige besluiten' middels een plan-m.e.r.-procedure te beoordelen. De kern van de plan-m.e.r.-procedure wordt gevormd door een milieuraapport waarin de milieueffecten van de voorgenomen activiteiten en mogelijke alternatieven worden beschreven. De plan-m.e.r.-procedure heeft als doel een (onafhankelijk) inzicht te geven van de invloed van plannen op het milieu. Het biedt daarmee informatie die gebruikt kan worden bij het maken van politiek-bestuurlijke keuzen. De plan-m.e.r.-procedure zou eveneens kunnen leiden tot optimalisatie van het uiteindelijk uit te voeren voornemen.

Wettelijke of bestuursrechtelijk voorgeschreven plannen en programma's van overheidsinstanties vallen onder de werkingssfeer van het besluit m.e.r., als deze mogelijk aanzienlijke effecten op het milieu veroorzaken.

Plannen en programma's die worden voorbereid zijn m.e.r.-plichtig als:

- die het kader vormen voor m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten (C- en D-lijst van het Besluit m.e.r.), of
- er een 'passende beoordeling' is vereist op grond van de Natuurbeschermingswet.

De Structuurvisie vormt het kader voor de project-m.e.r.-plichtige activiteiten Zuidelijke randweg Borne en Westelijke randweg Borne. Deze activiteiten zijn opgenomen in lijst C, van het Besluit m.e.r. 1994, onder 1.2 en worden beschouwd als de aanleg van een autosnelweg of autoweg, niet zijnde een hoofdweg.

1.5

Relatie Structuurvisie Borne, plan-m.e.r. Structuurvisie Borne, Mobiliteitsvisie en m.e.r. Zuidelijke Randweg

In 2008 is het gemeentelijk 'Integraal Verkeersplan 2008' (IVP) vastgesteld. De basis van het IVP lag in het 'Structuurplan Uitbreiding Borne 2002'. In het structuurplan en het IVP is de 'knip' van de rondweg (N743) en de toekomstige randwegenstructuur opgenomen als beleidsuitgangspunt. In het kader van het IVP is besloten om prioriteit te geven aan de aanleg van de Zuidelijke Randweg. De 'knip' in de huidige Rondweg kan alleen worden gerealiseerd, wanneer een robuuste hoofdinfrastructuur in de vorm van de Zuidelijke en de Westelijke Randweg is aangelegd. De Zuidelijke Randweg dient de kern van Borne te ontlasten en een tweede ontsluiting te bieden aan bedrijventerrein de Veldkamp. Daarnaast kan de Zuidelijke Randweg ook een belangrijke regionale functie vervullen. Met de aanleg van de Zuidelijke Randweg ontstaat een nieuwe wegverbinding tussen de N743, bedrijventerrein De Veldkamp, en toe- en afrit 29 van de A1/A35 (Borne-west). Het eerste deel van de verbinding (t/m bedrijventerrein De Veldkamp) is reeds gerealiseerd (Amerikalaan). Het voornemen van de gemeente Borne is om deze weg door te trekken richting de aansluiting Borne-west op de A1/A35. Hierdoor was het noodzakelijk om de nadere planvorming in gang te zetten. In het kader van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg is in 2011 gestart met de noodzakelijke m.e.r.-procedure. Momenteel wordt gewerkt aan het opstellen van het MER.

De gemeente Borne is in 2008 gestart met het opstellen van de 'Structuurvisie Borne', als actualisatie van het 'Structuurplan Uitbreiding Borne 2002'. Een bouwsteen ten behoeve van deze structuurvisie is de Mobiliteitsvisie. In de Mobiliteitsvisie wordt de doorkijk gegeven hoe wordt omgegaan met de toekomstige infrastructuur in de gemeente Borne. Deze Mobiliteitsvisie is een verdiepingsslag van het huidige IVP. Vooruitlopend op de vaststelling van de structuurvisie heeft vaststelling van de Mobiliteitsvisie plaatsgevonden (december 2012). In de Mobiliteitsvisie is de robuustheidsvariant (5b) gekozen als voorkeurstracé voor de Westelijke Randweg. Deze keuze wordt overgenomen als uitgangspunt in de 'Structuurvisie Borne'.

In het kader van de 'Structuurvisie Borne' wordt een plan-m.e.r. doorlopen omdat de structuurvisie kaderstellend is voor de aanleg van de Zuidelijke en Westelijke Randweg en deze beide m.e.r.-plichtig zijn. Voor de Zuidelijke Randweg geldt dat een apart (besluit) m.e.r.-traject wordt doorlopen. De m.e.r.-en geven beide inzicht in de effecten voor het milieu en de omgeving. Echter kennen ze beide een ander detailniveau. De plan-m.e.r. zal de effecten van de Zuidelijke Randweg op meerdere schaalniveaus (lokaal, Borne en regionaal) inzichtelijk maken terwijl de besluit-m.e.r. zich vooral richt op de effecten in de directe omgeving van het plangebied en enkele lokale effecten (o.a. Europastraat).

2 DE PLAN-M.E.R.-PROCEDURE

2.1 De procedure

De kern van de plan-m.e.r.-procedure wordt gevormd door een milieuraapport waarin de milieueffecten van de voorgenomen activiteiten en mogelijke alternatieven worden beschreven. Onder milieueffecten worden de gevolgen voor milieu, natuur en leefomgeving verstaan. De plan-m.e.r.-procedure en het plan-MER (het rapport) moeten aan een aantal wettelijke eisen voldoen. Deze eisen worden in deze en de volgende paragraaf uiteen gezet.

Voor de plan-m.e.r.-procedure gelden een aantal voorgeschreven stappen:

- 1) openbare kennisgeving (art 7.11c Wm)
- 2) raadplegen betrokken overheidsorganen over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport (art 7.11b Wm)
- 3) opstellen en publiceren milieuraapport (art 7.11a Wm)
- 4) terinzagelegging van het plan-MER en het (voor)ontwerp van het desbetreffende plan (in dit geval 'Structuurvisie Borne') en de daarbij behorende inspraakmogelijkheden (art 7.26a Wm)
- 5) motiveren gevolgen van de plan-m.e.r.-procedure in definitieve plan (art 7.26d Wm)
- 6) bekendmaking en mededeling van het plan (art 7.26e Wm)

Stap 1: Openbare Kennisgeving

In een openbare kennisgeving wordt het voornemen om een plan-MER op te stellen gepubliceerd. De kennisgeving is gepubliceerd op de gemeentepagina in de Bornse Courant d.d. 24-01-2013. In deze kennisgeving is tevens aangegeven welke instanties in de gelegenheid zijn gesteld advies uit te brengen over de inhoud van het plan-MER.

Stap 2: Raadplegen betrokken bestuursorganen en overige instanties

Na de openbare kennisgeving moet de reikwijdte en het detailniveau van het milieuraapport worden bepaald. Hiervoor wordt aan de betrokken bestuursorganen, nabijgelegen gemeenten en overige relevante instanties om advies gevraagd. Dit gebeurt door onderhavig document aan deze partijen voor te leggen.

Deze notitie reikwijdte en detailniveau wordt voorgelegd aan:

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie
- Inspectie Leefomgeving en Transport
- Rijksdienst Cultureel Erfgoed
- Provincie Overijssel
- Gemeente Almelo
- Gemeente Hengelo
- Gemeente Dinkelland
- Gemeente Hof van Twente
- Gemeente Tubbergen
- Regio Twente
- Waterschap Regge en Dinkel
- Stichting Twickel
- Landgoed Weleveld

Zij kunnen binnen 6 weken reageren op deze notitie. Daarnaast wordt de notitie voor een ieder ter inzage gelegd met de mogelijkheid zienswijzen in te dienen.

Stap 3: Opstellen plan-MER

Het plan-MER wordt opgesteld op basis van de bepaalde reikwijdte en het detailniveau. Het plan-MER dient als milieu-informatiebron voor alle toekomstige ruimtelijke- en bestemmingsplanprocedures waarvoor de visie het kader biedt. De inhoudelijke eisen van een plan-MER zijn in de volgende paragraaf (§2.2) beschreven.

Stap 4: Terinzagelegging en inspraak

Het plan-MER en het ontwerp 'Structuurvisie Borne' liggen tegelijkertijd ter inzage. Een ieder kan gedurende een periode van 6 weken schriftelijk of mondeling een zienswijze op beide documenten geven.

Stap 5: Motiveren in het definitieve plan

De gemeente Borne zal in de 'Structuurvisie Borne' motiveren hoe met de uitkomsten van het plan-MER en de zienswijzen is omgegaan.

Stap 6: Bekendmaking en mededeling van het plan

Conform de planprocedure wordt de definitieve 'Structuurvisie Borne' bekend gemaakt.

2.2 De inhoudelijke eisen

Het plan-MER zal de volgende onderdelen bevatten (art 7.10 Wm):

- a. een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteiten en ontwikkelingen wordt beoogd;
- b. een beschrijving van de voorgenomen activiteiten, en van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven;
- c. een overzicht van eerder vastgestelde plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteiten en de beschreven alternatieven;
- d. een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteiten of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, evenals van de te verwachten autonome ontwikkeling van dat milieu;
- e. een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteiten c.q. de beschreven alternatieven kunnen hebben, en een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
- f. een vergelijking van de te autonome ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteiten c.q. de in beschouwing genomen alternatieven;
- g. een overzicht van de leemten in kennis als gevolg van het ontbreken van de benodigde gegevens;
- h. een publieksvriendelijke samenvatting van het plan-MER;
- i. mitigerende / compenserende maatregelen.

3 REIKWIJDTE: DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT

3.1 De te beschrijven situaties

In het kader van het plan-MER worden milieueffecten onderzocht, die te verwachten zijn als het project wordt uitgevoerd. In het plan-MER worden de uitkomsten van het onderzoek beschreven en beoordeeld en wordt het voornemen met andere situaties vergeleken. Doel van deze beoordeling en vergelijking is te komen tot een objectieve effectbeoordeling van het voornemen.

In het plan-MER worden de volgende situaties beschreven:

- **De huidige situatie:** dit is de milieusituatie van het plangebied, de gemeente Borne, anno 2012.
- **De autonome ontwikkeling:** de milieusituatie van het plangebied anno 2020. Hierbij wordt er van uitgegaan dat bedrijventerrein de Veldkamp en woonwijk De Bornsche Maten gerealiseerd zijn. Deze ontwikkelingen zijn vastgelegd in bestemmingsplannen en op dit moment in de uitvoeringsfase.
- **Referentiesituatie:** De huidige situatie en de autonome ontwikkeling vormen samen de referentiesituatie. De effecten van het voornemen worden getoetst aan de referentiesituatie.
- **Het voornemen:** de milieusituatie zoals deze er uit ziet na uitvoering van de, nog niet eerder in structuurvisies of bestemmingsplannen vastgelegd, concrete projecten en/of activiteiten, zoals opgenomen in het ontwerp van de 'Structuurvisie Borne'. Vooral de realisatie van de Zuidelijke en Westelijke Randweg zijn in dit verband relevante ontwikkelingen.

3.2 Het voornemen

In de ontwerp 'Structuurvisie Borne' is een toekomstvisie voor Borne opgenomen. Er is hierbij onderscheid gemaakt tussen ontwikkelingen in het stedelijk gebied en in het buitengebied. Vervolgens is per thema (o.a. wonen, werken, verkeer, landbouw en landschap) een visie opgesteld met daarin de doelstellingen voor de komende jaren.

Hieronder zijn per thema de belangrijkste activiteiten of projecten weergegeven. Ook is een voorstel opgenomen voor de wijze waarop de toetsing in het plan-MER wordt uitgevoerd.

Tabel 1 Voorgenomen ontwikkelingen en wijze van toetsing in MER

Thema	Activiteiten, projecten	Wijze van toetsing
Wonen	Woningbouwontwikkeling vindt voornamelijk plaats op uitleglocatie Bornsche Maten en op 4 andere kleinschalige uitleglocaties en op 6 kleinschalige inbreidingslocaties.	Bornsche Maten wordt in het MER beschouwd als autonome ontwikkeling omdat deze al is vastgelegd in een bestemmingsplan en in zich in de uitvoeringsfase begeeft.
Werken	Ontwikkeling van nieuw bedrijventerrein vindt voornamelijk plaats op locatie Buren-De Veldkamp. Heroverweging van functie van de bedrijventerreinen De Kluft en 't Olthof (tot 2020 geen bedrijventerrein of regulier terrein, maar wel economische functies.	Locatie Buren-De Veldkamp wordt in het MER beschouwd als autonome ontwikkeling omdat deze al is vastgelegd in een bestemmingsplan en zich in de uitvoeringfase begeeft. Voor de Kluft en 't Olthof wordt onderzocht tot welke milieueffecten nieuwe functies leiden. Ten aanzien van de herstructurering geldt dat er

	Herstructurering van bestaand bedrijventerrein Molenkamp.	mogelijke ruimtelijke ingrepen voor doen maar dat deze niet tot significante milieueffecten zullen leiden.
Verkeer	Knip van de bestaande Rondweg/N743 en realisatie van Zuidelijke en Westelijke Randweg. Verkenning van aanleg van een verdiept spoor door de kern van Borne.	De knip, realisatie van de randweg en de aanleg van verdiept spoor worden beschouwd als te toetsen ontwikkelingen in het MER. Voor de verkenning van de aanleg van een verdiept spoor wordt een aparte studie verricht waarin o.a. effecten op geluid, lucht en trillingen inzichtelijk worden gemaakt. De resultaten van deze studie vormen input voor het plan-MER.
Groen en Water	Realisatie van ecologische verbindingzones langs 'de waterparel' Deurningerbeek, de Bornsebeek en de Azelerbeek en de Doorbraak.	Ontwikkeling wordt beschouwd als autonome ontwikkeling omdat deze al is vastgelegd in een bestemmingsplan.
Voorzieningen	Kwalitatief hoogwaardig kernwinkelgebied met vooral kleinere particuliere winkelunits.	Dit voornemen wordt niet beschouwd als een ontwikkeling welke grote ruimtelijke ingrepen met zich mee brengt. Het betreft met name een ambitie met kwalitatieve doelstellingen.
Toerisme en recreatie	Toerisme en recreatie in Borne versterken, belangrijkste items zijn beschermd stads- en dorpsgezicht Oud Borne en de Groene Poort.	Dit voornemen wordt niet beschouwd als een ontwikkeling welke grote ruimtelijke ingrepen met zich mee brengt. Het betreft het kwalitatief verbeteren van de toeristische en recreatieve voorzieningen.
Beeldkwaliteit	Versterken van beeldkwaliteit entree dorp Borne, centrum Borne en vormgeving pleinen.	Dit voornemen wordt niet beschouwd als een ontwikkeling welke milieueffecten met zich mee kan brengen.
Buitengebied	Realisatie van de Groene Poort: behoud en ontwikkeling van Twentse landschap en versterken en verbinden van de recreatieve en landschappelijke functies op een manier dat bewoners, bezoekers en de natuurwaarden van het Twentse landschap ervan profiteren. Ruimte voor VAB-regeling of Rood voor Rood. Realiseren van knoopperven. Ruimte voor toekomstbestendige landbouw in combinatie met het realiseren van water en landschapselementen. Concentratie van boomkwekerijen ten noorden van de Azelerbeek.	De voorgenomen ontwikkelingen in het kader van de Groene Poort, Ruimte voor VAB-regeling of Rood voor Rood en realisatie van knoopperven worden niet beschouwd als een ontwikkeling welke significante milieueffecten met zich mee kan brengen. De structuurvisie kent ten aanzien van ontwikkelingsmogelijkheden voor landbouw een zeer globaal karakter. Voor het buitengebied van de gemeente wordt momenteel een bestemmingsplan opgesteld en ook een m.e.r. doorlopen. Effecten van de landbouw voor het milieu worden in het kader van die m.e.r. inzichtelijk gemaakt. In het plan-MER van de structuurvisie wordt daarom niet verder ingegaan op dit onderwerp.

4 DETAILNIVEAU: DOELBEREIK EN MILIEUEFFECTEN

4.1 Afstemming detailniveau en wijze van beoordeling

Het detailniveau van het plan-MER wordt afgestemd op het detailniveau van de ontwerp Structuurvisie Borne. De analyses in het plan-MER zullen waar mogelijk kwantitatief en voor de rest kwalitatief plaatsvinden. Er wordt bij de effectbeschrijving zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande gegevens (waaronder uitgevoerde MER-studies). Een kwalitatieve beoordeling past in het algemeen goed op het strategische karakter van een plan-MER bij een structuurvisie.

4.2 Het beoordelingskader

Er wordt een breed beoordelingskader gehanteerd. Het project wordt getoetst aan dié milieuaspecten waarop effecten als gevolg van de plannen worden verwacht. Het plan-MER richt zich op de verkeerskundige effecten, op de effecten voor de leefbaarheid, de effecten met betrekking tot aspect natuurlijke milieu en de effecten voor ruimte en economie.

De toetsingscriteria zijn afgeleid van het kaderstellende beleid en wet- en regelgeving. Onderstaand beoordelingskader geeft per milieuaspect de bijbehorende toetsingscriteria aan.

Ten aanzien van de toetsing geldt dat deze kwalitatief zal plaatsvinden waarbij ook gebruik wordt gemaakt van kwantitatieve gegevens uit beschikbare andere rapportages.

Tabel 2: Het beoordelingskader en de daarbij behorende toetsingscriteria

Thema	Milieuaspecten	Toetsingscriteria
Verkeer	Bereikbaarheid (regio, Borne en wijken)	Toename / Afname bereikbaarheid
	Verkeersstructuur	Verbetering / Verslechtering verkeersstructuur
	Verkeersveiligheid	Toename / Afname verkeersveiligheid
Leefbaarheid	Geluidshinder	Belasting geluidsgevoelige bestemmingen Toename / Afname verkeerslawaaï Toename / Afname railverkeerslawaaï Toename / Afname trillingen als gevolg van railverkeer
	Luchtkwaliteit	Toename / Afname NO ₂ en PM10
	Externe veiligheid	Toename / Afname Plaatsgebonden risico Toename / Afname Groepsrisico Toename / Afname Transport gevaarlijke stoffen
	Woongenot	Toename / Afname Woongenot
	Sociale verbondenheid (doorsnijding van de kern Borne met de Bornsche Maten)	Toename / Afname Sociale verbondenheid

Natuurlijk milieu	Natuur	Aantasting / verbetering (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur Aantasting / verbetering Flora en Fauna Aantasting / verbetering Natura 2000
	Bodem	Aantasting bodemkwaliteit
	Water	Toename / Afname oppervlaktewaterkwaliteit Toename/ Afname grondwaterkwaliteit
	Landschap	Aantasting van/kansen voor Groene Poort
	Cultuurhistorie en archeologie	Verstoring / Verbetering cultuurhistorische en archeologische waarde
Ruimte en Economie	Ruimtelijke ordening	Ruimtebeslag op woon-, werk-, recreatie- en of landbouwgebieden
	Economie	Positieve / Negatieve effecten op grondexploitatie van de Borsche Maten en De Veldkamp Toename / Afname aantrekkelijkheid van Borne als vestigingslocatie voor inwoners en bedrijven

4.3 Thema verkeer

De aanleg van de Zuidelijke en de Westelijke Randweg en de knip van de huidige Rondweg/N743 zullen leiden tot wijzigingen in de verkeerssituatie in en rondom het plangebied. Deze veranderende verkeerssituatie leidt tot wijziging van intensiteiten op diverse wegen in het studiegebied en wellicht ook buiten het plangebied. Tevens zal ook de positie van het langzaam verkeer (verbeterde verbindingen voor fietsers en voetgangers) in het plan-MER worden beoordeeld.

4.4 Thema leefbaarheid

Binnen dit thema gaat het om de effecten op de woon- en leefomstandigheden voor de bewoners in en buiten het plangebied. Het gaat om de aspecten die samenhangen met de gevolgen van bijvoorbeeld de nieuwe infrastructuur of het verdiepen van het spoor. Deze aspecten zijn geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Deze effecten worden in afzonderlijke studies doorgerekend, waarbij ook de feitelijke toetsing aan de normen van onder meer de Wet geluidhinder en de Wet Luchtkwaliteit plaatsvindt. In het plan-MER vindt op een globaal niveau een vergelijking tussen het project en de referentiesituatie plaats. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de aspecten woongenot en sociale verbondenheid. Dit om inzichtelijk te maken wat o.a. de knip van de Rondweg en de aanleg van de Zuidelijk Randweg en Westelijke Randweg kunnen opleveren voor het woongenot in de kern Borne en het verbinden van de kern Borne met de Borsche Maten.

4.5 Thema natuurlijk milieu

In het plan-MER wordt beoordeeld welk effect het project op het natuurlijk milieu heeft. Onderdeel van het thema natuurlijk milieu vormen de aspecten natuur, bodem, water, landschap, cultuurhistorie en archeologie. Er zal op een kwalitatieve wijze worden

onderzocht of en zo ja op welke punten de voorgenomen ontwikkelingen een aantasting, verstoring of verslechtering van genoemde aspecten tot gevolg heeft.

4.6 Thema ruimte en economie

Binnen het thema ruimte en economie wordt inzichtelijk gemaakt of de voorgenomen ontwikkelingen effecten hebben op ruimtelijke ordening en economie. Bijvoorbeeld: wat zijn de financiële gevolgen voor de reeds in ontwikkeling zijnde projecten?

4.7 De beoordeling van de thema's en aspecten

De thema's en aspecten worden onderzocht op basis van de toetsingscriteria zoals beschreven in paragraaf 4.2. De toetsingscriteria zijn ontleend aan (wettelijke) normen, beleidsdoelstellingen en bestuurlijke afspraken. Het beoordelen van de effecten van het project gebeurt in het plan-MER op kwalitatieve wijze. Het eventuele wegen van de thema's is een politiek-bestuurlijke afweging, welke in het plan-MER niet aan de orde komt.

De positieve en negatieve effecten van het project wordt in het plan-MER uitgedrukt aan de hand van een zogenoemde 5-puntsschaal, waarbij de volgende betekenis geldt:

++= een grote positieve invloed op
+ = een positieve invloed op
0 = geen invloed op
- = een negatieve invloed op
-- = een grote negatieve invloed op

De effecten van het project worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie. Als peiljaar van de referentiesituatie is gekozen voor het jaar 2030, overeenkomend met de planperiode van de Structuurvisie Borne.

Het bevoegd gezag is verplicht de bestuursorganen die bij de totstandkoming van het plan betrokken moeten worden, te raadplegen over reikwijdte en detailniveau van het op te stellen milieueffectrapport (artikel 7.11b). Aan de wijze van raadpleging zijn geen wettelijke eisen gesteld. In dit geval is er voor gekozen om ten behoeve van de raadpleging een Notitie Reikwijdte en Detailniveau op te stellen.

Uiterlijk op het moment van raadpleging moet het bevoegd gezag kennis geven van het voornemen tot het opstellen van de Structuurvisie Borne (artikel 7.11c, eerste lid).

Het milieueffectrapport volgt vervolgens de procedure van totstandkoming van de Structuurvisie Borne (ter inzage legging milieueffectrapport gelijk met het ontwerp Structuurvisie Borne).

In de procedure van de Structuurvisie Borne volgt, op basis van het plan-MER, een afweging of de milieugevolgen van het voornemen toelaatbaar zijn en zo ja, op welke manier en onder welke voorwaarden.

Bijlage 4 Reactienota

Reactienota zienswijzen 'Notitie reikwijdte en detailniveau plan-m.e.r. structuurvisie Borne'.

In de periode van 1 februari 2013 tot en met 14 maart 2013 heeft de 'Notitie reikwijdte en detailniveau plan-m.e.r. structuurvisie Borne' ter inzage gelegen. Tijdens deze periode kon door een ieder een zienswijze worden ingediend. Tevens zijn de betrokken bestuursorganen geraadpleegd. De ingediende zienswijzen zijn hieronder samengevat en van een antwoord voorzien.

1. Jachthuis Weleveld, Oude Bieffel 23, 7625 RA Zenderen, 13ink00983

- 1a. De gemeente wordt bedankt voor het toezenden van de 'Notitie reikwijdte en detailniveau plan-m.e.r. structuurvisie Borne'.
De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
- 1b. Er zijn op dit moment geen opmerkingen of vragen over de opzet en reikwijdte van de verschillende MER's.
De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
- 1c. Men wil graag op de hoogte worden gehouden over de inhoudelijke uitkomsten van de verschillende MER's.
Jachthuis Weleveld zal in het vervolg van de procedure van de structuurvisie inhoudelijk worden geïnformeerd.

2. Rijksdienst Cultureel Erfgoed, Postbus 1600, 3800 BP Amersfoort , 13ink01226

- 2a. De wijze waarop de onderdelen landschap, archeologie en cultuurhistorie zullen worden beoordeeld, wordt uit tabel 2 niet erg duidelijk.
Het beoordelingskader en de daarbij behorende toetsingscriteria zullen worden aangescherpt in het MER.

3. Waterschap Regge & Dinkel , Postbus 5006, 7600 GA Almelo, 13ink01394

- 3a. Op pagina 8 bij 'Groen en Water' de tekst in de tweede kolom aanpassen: "Realisatie van ecologische verbindingzones ... Doorbraak" aan te vullen met, dan wel te vervangen door "Realisatie van de inrichting van de waterlichamen Deurningerbeek, Bornsebeek, Azelerbeek en de Doorbraak."
De tekst zal conform het voorstel worden aangepast in het MER.
- 3b. Op pagina 10 bij 'Natuurlijk milieu' onder milieuaspect "Water" de aan de derde kolom toe te voegen: "Aantasting van / verbetering voor kansen Kaderrichtlijn Water langs de waterlichamen Deurningerbeek, Bornsebeek, Azelerbeek en de Doorbraak."
Het voorstelgestelde toetsingscriterium zal worden toegevoegd in het MER.

4. E. Tolle en R. Emmens, Kerkedennen 45, 7621 EB Borne, 13ink01805

- 4a. Op pagina 6 punt 2.2 onder d, wordt aangegeven dat een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu wordt gegeven. Het is van belang dat de bestaande toestand werkelijk wordt gemeten en bepaald wordt en dat niet vanachter het bureau wordt gecijferd. In het laatste geval vindt er namelijk geen integrale afweging plaats daar van uitgangspunten wordt uitgegaan waarmee de

einduitkomst beïnvloed kan worden. Werkelijke meting zorgt dat objectief gemeten en bepaald wordt.

In artikel 7.10 van de Wet milieubeheer is opgenomen uit welke onderdelen een plan-m.e.r. moet bestaan. Eén van deze onderdelen is een beschrijving van de bestaande situatie. Het is dan ook gangbaar om de bestaande situatie te beschrijven. Bij de onderzoeken naar de milieueffecten zullen vergelijkingen worden gemaakt tussen de huidige en de toekomstige situatie, zeker als deze gegevens reeds beschikbaar zijn. Hierbij zal (gedeeltelijk) gebruik worden gemaakt van de werkelijke toestand, zowel op kwalitatief als kwantitatief niveau.

- 4b. Op pagina 7 punt 3.1 wordt onder de autonome ontwikkeling de milieusituatie van het plangebied anno 2020 genoemd. Op pagina 11 onder 4.7 wordt 2030 genoemd. Wat is nu het goede jaar, 2020 of 2030?
Het juiste jaartal is 2020. De reden hiervoor is dat het regionaal verkeersmodel tot en met 2020 reikt. Omdat deze als uitgangspunt wordt gehanteerd bij het bepalen van de effecten kan er niet verder worden gerekend dan 2020.
- 4c. Op pagina 7, punt 3.2 is onder wonen sprake van autonome ontwikkelingen waarbij de Bornsche Maten en de Veldkamp volledig ten uitvoer zijn gebracht in 2020. Zijn deze in de huidige plannen voor bijvoorbeeld begroting realistische uitgangspunten voor grondexploitaties en jaarrekeningen nog steeds aan de orde? Of zijn deze uitgefaseerd na 2020 dan wel is de einddatum voor oplevering van deze grondexploitaties naar een datum na 2020 gesteld. Met welke einddata wordt in de jaarrekening 2012 gerekend? Met andere woorden, is het nog wel reëel om van deze uitgangspunten, die in het verleden zijn opgesteld, uit te gaan?
*Voor de autonome ontwikkelingen (de Bornsche Maten en de Veldkamp) geldt dat er vanuit wordt gegaan dat deze plannen volledig gerealiseerd zullen worden. Voor beide ontwikkelingen geldt een onherroepelijk bestemmingsplan die de realisatie van deze plannen mogelijk maakt.
In het verkeersmodel dat momenteel gebruikt wordt voor de Bornsche Maten en de Veldkamp wordt echter uitgegaan van een fasering van deze projecten, waardoor deze in 2020 nog niet volledig gevuld zijn. In het huidige verkeersmodel, dat ook zal worden gebruikt voor het MER, worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:
Bornsche Maten in 2020: 43% van de totale invulling gerealiseerd.
De Veldkamp in 2020: 53% van de totale invulling gerealiseerd. De grondexploitatie van De Veldkamp loopt tot na 2020, namelijk tot 2025.*
- 4d. Op pagina 10 wordt onder het thema leefbaarheid het aspect zichthinder gemist. Het uitzicht op een randweg in plaats van een bos zorgt ook voor hinder en vermindert de leefbaarheid.
Zichthinder valt was ons betreft onder 'woongenot'. Woongenot wordt als milieuaspect onderzocht in het milieueffectrapport.

5. Gemeente Almelo, Postbus 5100, 7600 GC Almelo, 13ink01963

- 5a. Het 'Structuurplan Almelo' voorziet niet in de ontwikkeling van voorkeursvariant 5b, de nieuwe rondweg. Daarnaast past het wegtracé niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Geadviseerd wordt om in het plan-m.e.r. te onderzoeken of het afwijken van de Almelse structuurvisie en het wijzigen van het bestemmingsplan tot de mogelijkheden behoort en voldoende aannemelijk is.

De opmerking is terecht, de reikwijdte van dit MER behelst echter nog niet de aanleg van de weg. De uitwerking hiervan zal plaatsvinden in de procedures (bestemmingsplan en milieueffectrapportage) die noodzakelijk zijn voor de uitwerking en ontwikkeling van voorkeursvariant 5b. Indien het definitieve tracé (gedeeltelijk) op het grondgebied van de gemeente Almelo zal komen te liggen, dan zal uiteraard in overleg met de gemeente Almelo worden getreden en de daarvoor noodzakelijke besluitvorming ligt bij het daarvoor bevoegde gezag.

- 5b. De met de provincie Overijssel gemaakte prestatieafspraken wonen kunnen worden opgenomen als in tabel 1 van de NRD.

In het milieueffectrapport zullen de woningbouwlocaties specifiek worden opgenomen.

- 5c. In de NRD wordt aangegeven dat de functies van de terreinen de Kluft en 't Oldhof wordt heroverwogen. Graag verneemt de gemeente Almelo aan welke nieuwe functies wordt gedacht en hoe deze nieuwe functies worden betrokken bij het onderzoek naar milieueffecten. Tevens wordt opgemerkt dat het, gezien de netwerkstedelijke afspraken, goed is dat het aantal bedrijventerreinen wordt teruggedrongen.

De gebieden de Kluft en 't Oldhof liggen beide op een kansrijke ontwikkellocatie. Er is een project gestart waarbij wordt ingezet op de economische stadsrandfuncties die ruimtelijk en functioneel passen in het overgangsgebied tussen stedelijk en landelijk gebied. Daarbij staat het landschap centraal en wordt aangesloten bij het ontwikkelde stadsrandenbeleid en bij het beleid ontwikkeld vanuit de Groene Poort en het Pact van Twickel.

In tabel 1 van de NRD is opgenomen dat de milieueffecten van de ontwikkelingen op de locaties van de Kluft en 't Oldhof in het milieueffectrapport zullen worden onderzocht. De opmerking over het terugdringen van het aantal bedrijventerreinen wordt voor kennisgeving aangenomen.

- 5d. In de NRD staat beschreven dat het plangebied alleen de gronden van de gemeente Borne omvat. Daarnaast blijkt uit de NRD dat variant 5b de voorkeursvariant is voor de nieuwe rondweg. Deze variant loopt voor een deel over het grondgebied van de gemeente Almelo. Verzocht wordt om hiervoor een intergemeentelijke milieueffectrapportage op te laten stellen. In dit geval dient ook besluitvorming in de gemeenteraad van Almelo plaats te vinden. Geadviseerd wordt om hierover in overleg te treden met de gemeente Almelo. *Als nadere planvorming voor de voorkeursvariant 5b aan de orde komt, zal een milieueffectrapport en bestemmingsplan voor de aanleg van de weg worden opgesteld. Indien een gedeelte van dit project binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Almelo komt te liggen dan zullen besluiten hierover door het juiste bevoegd gezag (in dit geval de gemeenteraad van de gemeente Almelo) moeten*

worden genomen. Uiteraard zal hierover in overleg met de gemeente Almelo worden getreden.

- 5e. Geadviseerd wordt om de alternatieve varianten voor de nieuwe rondweg mee te nemen in de milieueffectrapportage zodat voor meerdere varianten alle relevantie milieuaspecten kunnen worden onderzocht.

Alternatieve varianten zullen nader worden onderzocht op het moment dat een milieueffectrapport voor de uitwerking van voorkeursvariant 5b wordt opgesteld.

- 5f. Er wordt gewezen op de woning Tusveld 2 te Bornerbroek. De voorkeursvariant 5b loopt op slechts 150 meter langs deze woning. Verzocht wordt om de milieueffecten bij deze woning in beeld te brengen.

De milieueffecten van deze woning zullen in beeld worden gebracht op het moment dat een milieueffectrapport van voorkeursvariant 5b wordt opgesteld. Het detailniveau van het milieueffectrapport voor de structuurvisie is dermate globaal dat milieueffecten op perceelsniveau in dit stadium nog niet aan de orde zijn.

- 5g. Geadviseerd wordt om ook het agrarisch gebied mee te nemen in het beoordelingskader. Voornamelijk de gevolgen van doorsnijding van de landbouwgebieden heeft onze aandacht. Tot slot moet ook het effect op de sociale verbondenheid in het buitengebied worden opgenomen in het beoordelingskader.

Het ruimtebeslag op woon-, werk-, recreatie- en of landbouwgebieden is een toetsingscriterium dat in het milieueffectrapport zal worden onderzocht. De gevolgen van de doorsnijding van landbouwgebieden zullen daar een onderdeel van zijn. De sociale verbondenheid in het buitengebied zal als toetsingscriterium worden toegevoegd en onderzocht in het milieueffectrapport.

6. Stichting De Twickelrand, Kerkedennen 89, 7621 EC Borne, 13ink01982

- 6a. Gesteld wordt dat ten behoeve van de besluitvorming over de structuurvisie een milieueffectrapport moet worden opgesteld. Daarna worden de onderwerpen bepaald die meegenomen worden in het plan m.e.r. Hoe is dat te de rijmen met het milieueffectrapport dat nu al in gang is gezet voor de Zuidelijke Randweg?

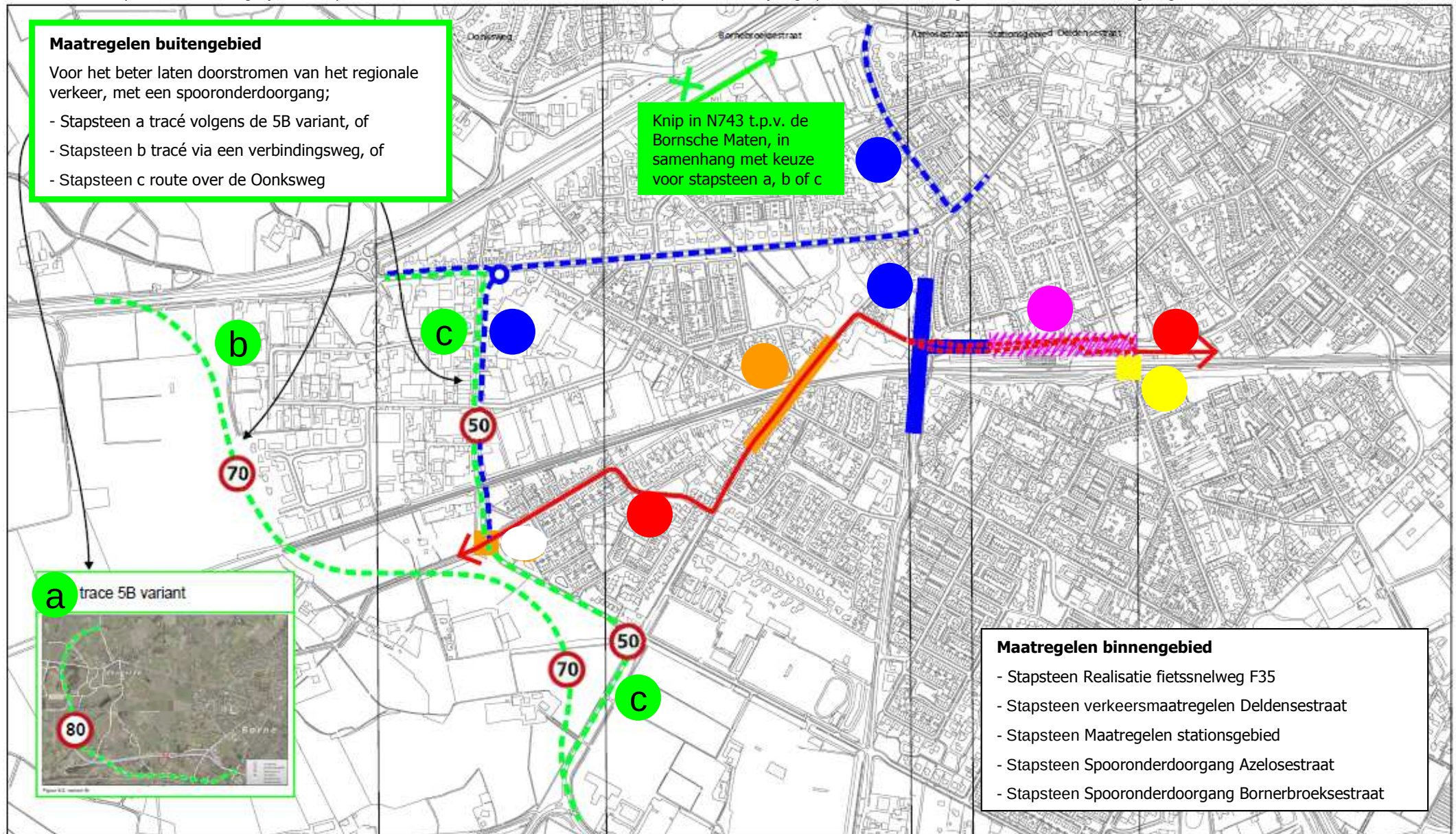
De basis voor besluitvorming over de Zuidelijke randweg ligt in het 'Structuurplan Uitbreiding Borne 2002'. Dit is de grondlegger geweest voor het 'Integraal Verkeersplan 2008' (IVP). In het structuurplan en het IVP is de 'knip' van de rondweg (N743) en de toekomstige randwegenstructuur opgenomen als beleidsuitgangspunt. In het kader van het IVP is besloten om prioriteit te geven aan de Zuidelijke randweg. Hiertoe is in het kader van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke randweg in 2011 gestart met de noodzakelijke m.e.r.-procedure. In het milieueffectrapport voor de structuurvisie worden de milieueffecten van onder andere de (beide) randwegen rond de kern van Borne onderzocht.

- 6b. In de voorgenoemde ontwikkelingen wordt aangegeven dat de locatie Buren – De Veldkamp in het milieueffectrapport beschouwd wordt als een autonome ontwikkeling. Speelt de Zuidelijke Randweg daarbij dus geen rol?
Voor de locatie Buren – De Veldkamp geldt dat hiervoor reeds een onherroepelijk bestemmingsplan geldt, waarvoor een m.e.r.-beoordeling voorhanden is. De ontwikkeling hiervan is daarmee een autonome ontwikkeling. De Zuidelijke randweg is een van de ontwikkelingen die m.e.r.-plichtig is en waarvoor de structuurvisie kaderstellend is. Hiervoor is reeds een voorkeurs tracé vastgesteld. Momenteel wordt een voorontwerpbestemmingsplan en milieueffectrapport voorbereid voor dit project. Dit betreft het gedeelte vanaf bedrijventerrein Buren – De Veldkamp tot aan de kruising Azelosestraat – Hosbakkeweg. Daardoor speelde Zuidelijke randweg als ontwikkeling op het bedrijventerrein geen rol, maar is wel een ontwikkeling die onderdeel uitmaakt van de structuurvisie.
- 6c. Uitgangspunt van het onderhavige rapport is het onderzoeken van alternatieven, zodat een echte afweging kan worden gemaakt. In het rapport wordt echter geen enkel alternatief genoemd. Bovendien wordt in de NRD gesteld dat een groot deel van de onderzoeken buiten dit rapport om plaatsvindt. Ook dat maakt een echte afweging onmogelijk. Daarmee wordt niet voldaan aan het wezenskenmerk van een milieueffectrapportage.
Naast het voorkeursalternatief voor de Westelijke randweg worden geen alternatieven benoemd. In de Wet milieubeheer wordt het niet verplicht gesteld om meer dan één alternatief in het milieueffectrapport te beoordelen. Deze keuze zal in het milieueffectrapport nader worden onderbouwd. Het opnemen van alternatieven heeft alleen meerwaarde wanneer er nog ruimtelijke keuzes gemaakt moeten worden. De meeste ruimtelijke keuzes zijn reeds gemaakt in het kader van eerdere en andere besluitvorming. Slechts voor de Westelijke randweg dient nog een ruimtelijke keuze te worden gemaakt. In het milieueffectrapport zullen de effecten van de verschillende mogelijkheden hiervoor worden onderzocht. Ten aanzien van de onderzoeken is het uitgangspunt dat zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van bestaande gegevens. Deze informatie wordt bruikbaar geacht en waar nodig zal aanvullend onderzoek worden verricht.

Bijlage 5 Totaalvisie Borne

OVERZICHT TOTAALVISIE

met de stapstenen die nodig zijn om de problematiek die wordt veroorzaakt door de spoorse doorsnijding op te lossen en een goede verkeersafwikkeling te garanderen, nu en in de toekomst



Bijlage 6

Verkeersmodelberekeningen

Motorvoertuigen per etmaal op werkdagen

