

MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU VLOEDBELTVERBINDING

Nota van Antwoord

September 2020



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding	3
1.1. Inleiding	3
1.2. Kennisgeving	3
1.3. Consultatie	4
1.4. Advies Commissie voor de milieueffectrapportage	4
1.5. Vervolgprocedure	5
2. Beantwoording reacties uit consultatie	6
2.1. Algemeen	6
2.2. Specifiek per reactie	7

1 Inleiding

1.1 Inleiding

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

Uit het genoemde MIRT-onderzoek komt naar voren dat aanleg van een nieuwe weg, tussen de zuidelijke randweg in Borne en de provinciale weg N743 (Almlosestraat) ten noordwesten van Zenderen, een oplossing kan bieden die zowel de A1/A35 ontlast als de robuustheid van het regionale wegennet versterkt. Tevens kan daarmee de leefbaarheid in de kernen Borne en Zenderen verbeteren. Het eventueel doortrekken van deze nieuwe weg naar de N744 (Albergerweg) biedt verdere mogelijkheden om de regio te ontsluiten en ongewenst verkeer door Zenderen en Borne te beperken. Daarbij mogen geen negatieve effecten optreden voor de leefbaarheid en de afwikkeling van het verkeer in het achterliggende gebied.

Om die reden zijn de provincie Overijssel en de gemeenten Borne en Almelo met een onderzoek gestart naar nut en noodzaak en mogelijke tracés van deze nieuwe wegverbinding. Dit onderzoek is ingebed in de procedure van de milieueffectrapportage. De publicatie van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) in juni 2020 was de eerste stap in deze procedure.

In deze Nota van Antwoord zijn de consultatiereacties op de NRD samengebracht en beantwoord. In hoofdstuk 1 van deze Nota is de aanleiding en de procedure nader toegelicht. In hoofdstuk 2 is eerst ingegaan op enkele veel voorkomende reacties en daarna zijn alle binnengekomen reacties opgenomen en beantwoord.

De gemeenten Borne en Almelo en de provincie Overijssel danken alle indieners op hun vaak uitvoerige reacties. Deze dragen bij aan het op te stellen PlanMER en daarmee aan de onderbouwing van de besluitvorming over nut en noodzaak en een mogelijk tracé voor de nieuwe verbinding. De indieners krijgen een reactie per mail en het aanbod om voor nadere informatie contact op te nemen met de projectorganisatie.

1.2 Kennisgeving

De consultatie voor de NRD voor de Vloedbeltverbinding is aangekondigd met een kennisgeving in de weekbladen van gemeenten Borne en Almelo en de Staatscourant van 2020. Daarnaast hebben alle betrokkenen in het gebied een brief ontvangen. Van 16 juni tot en met 27 juli 2020 was het mogelijk om de Notitie Reikwijdte en Detailniveau in te zien en te reageren.

Vanwege de beperkingen door Corona is er geen algemene informatieavond georganiseerd. Wel zijn belanghebbenden in staat gesteld om voor vragen een afspraak te maken op het gemeentehuis van Borne of Almelo. Hiervan is door 7 belanghebbenden gebruik gemaakt.

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

1.3 Consultatie

Tijdens de periode van ter inzagelegging zijn 59 consultatiereacties ingediend. Daarvan zijn er 14 van overheden en (belangen)organisaties. Deze zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Nummer	Indiener
1.	Stichting Twickel
12.	Gemeente Tubbergen
13	Twence
14	Dorpsraad Zenderen / Stichting Zenderen Filevrij
15	Gasunie
18	Crematoria Twente
20	Tennet TSO B.V.
22	Stichting Dorpsbelangen Bornerbroek
25	Stichting Gemeenschapsbelangen Groot Azelo
31	Landschap Overijssel
33	Stichting Ambiq
42	Vereniging De Hoff, Azelo
52	Waterschap Vechtstromen
57	Dorpsraad Zenderen

Met het oog op de Algemene Verordening Gegevensbescherming zijn de reacties van de andere belanghebbenden geanonimiseerd. De reacties zijn integraal opgenomen en beantwoord in hoofdstuk 2, behoudens gegevens welke inbreuk kunnen doen op de privacy van de indieners.

1.4 Advies Commissie voor de milieueffectrapportage

Op basis van de NRD is een advies uitgebracht door de Commissie voor de milieueffectrapportage. De Commissie heeft op 9 september 2020 een advies (projectnummer 3469) gegeven. De Commissie geeft aan de volgende punten te zien als essentiële informatie. Daarbij is aangegeven hoe daar in het PlanMER mee wordt omgegaan.

- *Eenduidige doelen: beschrijf de doelen zo concreet mogelijk en geef aan welke het zwaarste wegen, zodat duidelijk is wanneer het project een succes is.*

Reactie: In de NRD zijn de drie doelen gedefinieerd. Deze worden in het PlanMER nader uitgewerkt. In het PlanMER wordt geen gewicht aan de doelen toegekend. Dat blijft een politiek-bestuurlijke afweging op basis de beslisinformatie in het PlanMER.

- *Onderbouwing nut en noodzaak: maak inzichtelijk wat het project toevoegt als op termijn maatregelen aan de A1/A35 worden genomen. Zo wordt duidelijk in hoeverre het project slechts een tijdelijk effect heeft of een beperkte oplossing is.*

Reactie: Nut en noodzaak hangt samen met de doelen zoals aangegeven in het voorgaande punt. In het PlanMER zal worden ingegaan op de invloed van mogelijke maatregelen op de A1/A35 op de verkeersproblematiek in de regio.

- *Verhouding tot andere maatregelen: laat zien hoe de nieuwe verbinding zich verhoudt tot andere maatregelen uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIRT) A1/A35.*

Reactie: zie de beantwoording bij het voorgaande punt.

- *Tracé-alternatieven: maak duidelijk waarom welke tracés worden onderzocht en waarom tracés zijn afgefallen.*

Reactie: in het PlanMER wordt hier nader op ingegaan.

- *Onderscheid doelrealisatie en effectbeoordeling: laat eerst zien in welke mate de doelen worden gehaald en vervolgens wat de effecten van de verschillende tracés zijn en hoe negatieve effecten voorkomen kunnen worden.*

Reactie: In het PlanMER worden doelrealisatie en effecten afzonderlijk beschreven en beoordeeld. Ook wordt ingegaan op mitigerende maatregelen om effecten te beperken dan wel te voorkomen.

- *Beschermde natuur: onderzoek of het project meer verkeer aantrekt en daardoor leidt tot meer stikstofdepositie op daarvoor gevoelige beschermde natuur.*

Reactie: binnen het aspect Natuur wordt in het PlanMER op stikstofdepositie ingegaan.

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

Het PlanMER gaat over de eerste twee stappen die de Commissie onderscheidt. Dat betekent dat niet het volledige beoordelingskader wordt gevolgd dat de Commissie vervolgens aangeeft maar dat wordt ingezoomd op de effecten die cruciaal zijn voor de vergelijking tussen de alternatieven. Het beoordelingskader daarvoor is in de NRD aangegeven en wordt op basis van de reacties uitgebreid met de criteria sociale cohesie en economische levensvatbaarheid binnen het aspect woon- en leefmilieu. Tevens wordt het criterium effecten op de recreatie uitgebreider behandeld als afzonderlijk aspect.

1.5 Vervolprocedure

Op basis van het PlanMER wordt door de bestuurders van de gemeenten Borne en Almelo en de provincie Overijssel een voorkeursalternatief vastgesteld (eind 2020). Vervolgens wordt dit tracé uitgewerkt in een ontwerpbestemmingsplan (2021).

Op dit ontwerpbestemmingsplan kan eenieder een zienswijze indienen. De zienswijzen worden betrokken bij het opstellen van het definitieve bestemmingsplan (2022). Na vaststellen van het bestemmingsplan kunnen belanghebbenden, mits zij een zienswijze hebben ingediend, beroep instellen bij de Raad van State (2022).

2 Beantwoording reacties uit consultatie

2.1 Algemeen

We hebben geconstateerd dat de reacties niet alleen over de NRD, de aanpak van de PlanMER, gaan, maar dat in de reacties al wordt ingegaan op onderwerpen die in de PlanMER nog moeten worden onderzocht en nader worden uitgewerkt.

Als voorbeeld: de opmerking dat sociale cohesie ontbreekt in de PlanMER past als reactie op de NRD. Deze opmerking leidt tot een toevoeging van dit criterium in het beoordelingskader. De opmerking dat een alternatief in verband met flora en fauna ongewenst is, is te voorbarig. In het PlanMER wordt onderbouwd aangegeven hoe de alternatieven scoren op flora en fauna. De opmerking nemen we in deze fase voor kennisgeving aan.

Een aantal reacties komt vaak terug. Voor die reacties zijn onderstaand algemene antwoorden gegeven waarnaar in de beantwoording van de reacties wordt verwezen. Dit betreft de volgende reacties.

- I. Reacties met een mening of vraag over nut en noodzaak van een nieuwe verbinding
Antwoord: In het PlanMER wordt nader onderzocht of het aanleggen van een nieuwe verbinding noodzakelijk is en wat het nut is van de verbinding. In de PlanMER worden de alternatieven beoordeeld en wordt nagegaan in hoeverre ze voldoen aan de gestelde doelen. Hiervoor zullen ook berekeningen met een verkeersmodel worden uitgevoerd.
- II. Reacties met een voorkeur of een afkeur voor een tracéalternatief
Antwoord: In het PlanMER worden de verschillende tracés beoordeeld op de aspecten genoemd in de NRD. Op basis daarvan wordt bestuurlijk een voorkeurstracé vastgesteld. Dit gebeurt op inhoudelijke overwegingen. De argumenten die u aandraagt betrekken we in de afweging van de alternatieven .
- III. Reacties met voorstellen voor inrichting van een alternatief
Antwoord: De inrichting en detaillering van maatregelen is aan de orde na het besluit over een voorkeursalternatief. Als voorbeeld, alle tracés gaan onderlangs de afvalstort Vloedbelt. Maar de exacte ligging (binnen of buiten het huidige hek) wordt na de keuze van een voorkeurstracé nader met belanghebbenden afgestemd.
- IV. Reacties die ingaan op de beoordelingscriteria en het belang van waarden en/of een mening geven over de milieueffecten in het gebied
Antwoord: Deze waarden in het gebied en mogelijke milieueffecten van de alternatieven zijn benoemd in de NRD en worden in het PlanMER verder ingevuld (zie ook hoofdstuk 4.3 van de NRD).
- V. Een aantal reacties vraagt om het alsnog onderzoeken van een tracé aan de noordoostzijde langs Zenderen, soms in combinatie met het plan voor de Verbindingsweg in Borne.
Antwoord: Een tracé aan de noordoostkant van Zenderen wordt niet nader onderzocht omdat het geen oplossing biedt voor de leefbaarheid in Borne. De oostkant van Zenderen zich kenmerkt door hoge landschappelijke en natuurwaarden en de nieuwe weg religieus erfgoed doorsnijdt. Tevens doorsnijdt het de relatie tussen Zenderen en Hertme. De gemeente Borne zal een nader besluit nemen over de Verbindingsweg na de besluitvorming over het voorkeursalternatief.

2.2 Specifiek per reactie

Onderstaand zijn de ingediende consultatiereacties volledig opgenomen, behoudens gegevens met betrekking tot de identiteit van personen. In de linkerkolom zijn met letters afzonderlijke onderwerpen aangegeven waarop in de rechterkolom een reactie is gegeven. Waar aan de orde wordt verwezen naar de algemene antwoorden I t/m V (zie paragraaf 2.1) .

Indiener	Reactie	Beantwoording
1	<p>Graag maakt Twickel gebruik van de geboden gelegenheid te reageren op de bovengenoemde notitie. Zij is verheugd dat de verkeersproblematiek nu regionaal wordt opgepakt. Zij onderschrijft de laatste alinea van de 1^e bijlage, de onderstreping van de complexiteit van dit vraagstuk. Onze opmerkingen bij het voorliggende document:</p>	
a)	<ul style="list-style-type: none"> Op pp 6 zijn landgoederen in de legenda genoemd. In het gepresenteerde plangebied liggen drie landgoederen, Het Weleveld, Huis Almelo en Twickel. Misschien is het goed de terreinen van deze landgoederen in beeld te brengen. Op verzoek kunnen wij een bestand leveren met de bezittingen van Twickel. 	a) Zie antwoord IV.
b)	<ul style="list-style-type: none"> Ook de doelen van deze landgoederen spelen een belangrijke rol bij de tracékeuze en dienen betrokken te worden bij de afwegingen. 	b) Zie antwoord IV.
c)	<ul style="list-style-type: none"> Er worden verschillende landschapstypen genoemd, maar niet beschreven. Wellicht kan daarvoor teruggevallen worden op de beschrijving in het plan voor de Zenderense essen van Strootman uit 2005 of zijn studie naar de inpassing van wegen in het landschap uit 2007. Zie www.strootman.net. Met name de openheid van de es is een kwetsbare kwaliteit die nieuwe ontwikkelingen lastig inpasbaar maakt. 	c) Zie antwoord IV.
d)	<ul style="list-style-type: none"> Bij de probleemstelling wordt de N744 niet genoemd, anders het aansluitpunt op de N743 in Zenderen. Juist deze verkeersstroom is een van knelpunten in de verkeersafwikkeling bij Borne en in Zenderen. Het lijkt ons goed die verkeersstroom uit delen van NO-Twente daarbij te betrekken. 	d) De N744 wordt in de verkeerskundige probleemanalyse betrokken.
e)	<ul style="list-style-type: none"> Op pp 9 wordt “de knip” genoemd, een maatregel die het doel heeft delen van Borne beter met elkaar te verbinden. Maatregelen die de druk op westelijke oplossing vergroten. Het zou beter zijn de verbinding Borne als doel te beschouwen en niet de maatregel, “de knip” tot doel te verheffen. Strootman en Goudappel Coffeng voerden een studie uit naar de inpassing van de weg Zenderen Borne, (Ruimtelijk ontwerp verbindingsweg Borne Zenderen) 2007) daarin is geconcludeerd dat 	e) Voor de PlanMER gaan we uit van het onderling vergelijken van de tracés. In het verkeersmodel wordt niet gerekend met een “knip” in de rondweg Borne.

f)	<p>“Knip” in de provinciale weg hebben een forse toename op veel wegen binnen de bebouwde kom van Borne tot gevolg. Een rondweg (model 2 of 3) heeft hierop geen positief effect. Met andere woorden, een rondweg aan de westzijde van Borne is geen oplossing voor de voorgenomen knip in Borne. Handhaven van de provinciale weg en herinrichting tot een dorpsboulevard (model 1) geeft een evenwichtiger situatie.”.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Juist een vlotte verbinding van noord oost Borne naar de A1 via de N743 kan in het belang zijn van een vlotte verkeersafwikkeling in de regio. Zeker als de passage door Zenderen lastiger wordt voor verkeer. 	f) Op basis van het verkeersmodel wordt in het PlanMER inzicht gegeven in de verkeersstroom tussen delen van Borne en de A1.
g)	<ul style="list-style-type: none"> • Bij een spoorse doorsnijding speelt vooral de NO-ZW verbinding in Borne. Een Vloedbeltverbinding zal om een ongelijkvloerse passage van het spoor vragen. Voorkomen moet worden dat deze doelen door elkaar gaan lopen, met een en de zelfde oplossing. 	g) De problematiek van de spoorse doorsnijding van Borne vormt geen raakvlak met de Vloedbeltverbinding. De oplossing voor spoorse doorsnijding in Borne volgt een parallel traject, doel is om in Borne een spooronderdoorgang aan te leggen.
h)	<ul style="list-style-type: none"> • De F35 wordt als verbinding langs het spoor gepresenteerd. Dit leidt tot een nauwe blik. Er is in het gebied Borne Almelo slechte een klein deel gerealiseerd. Juist nu is de optie om de F35 langs de huidige N743 te leggen het overwogen waard. 	h) Uw suggestie voor de F35 valt buiten de scope van dit project maar wordt doorgegeven aan het projectteam F35.
i)	<ul style="list-style-type: none"> • In het gebied is een deel van de grensweg gerealiseerd. Bewoners en eigenaren realiseren het plan Zenderense es zuid. Beide voorzagen in de versterking van het landschap en recreatieve mogelijkheden. Desgewenst kunnen wij die voor u in beeld brengen. 	i) Zie antwoord IV.
j)	<ul style="list-style-type: none"> • Bij het opstellen van de mobiliteitsvisie in 2012 heeft de gemeente de bewoners van Borne west en het buitengebied geconsulteerd. Daar was grote steun voor de 5 varianten. 	j) Zie antwoord II.

Indiener	Reactie	Beantwoording
2 a)	Mijn mening is dat er in ieder geval een rondweg moet komen die vervolgens ook doorgetrokken wordt naar de N744. De gemeente Borne geeft zelf aan een voorkeur te hebben voor "variant 5b" en ik denk inderdaad dat dit voor alle partijen een goede oplossing zal zijn.	a) Zie antwoord II.
b)	Ik weet niet waar het verkeer allemaal vandaan komt en waar het naar toe wil. Als het blijkt dat de rondweg een route wordt wat te ver omrijden is voor het merendeel,	b) In het PlanMER wordt ook nader ingegaan op de herkomsten en bestemmingen van het verkeer

	<p>dan zal dit natuurlijk niet genoeg gebruikt worden. Er zal dan ook in Zenderen zelf aanpassingen gedaan moeten worden om sluipverkeer tegen te gaan. (In hoeverre dat een ding zal zijn weet ik niet, heb natuurlijk de verkeersstromen niet onderzocht). Ik wil afsluiten met, dat ik hoop dat er een rondweg komt die de kernen ontlast, want op deze manier kan het niet langer. Het verkeer neemt alleen maar toe en daarmee de drukte en kans op ongelukken ook. De drukke straat oversteken met kleine kinderen is al geen pretje, dat zal zeker niet beter worden als er geen rondweg aangelegd wordt. Heel veel succes met de besluitvorming!</p>	<p>door het gebied. Met het verkeersmodel kijken we naar de verschillende intensiteiten ook door Zenderen en het buitengebied. Eventuele aanpassingen in Zenderen kunnen dan doorgerekend worden waardoor de effecten inzichtelijk worden.</p>
--	--	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
3 a)	<p>het kan me niet schelen hoe die weg gaat lopen, als deze maar vanuit Borne gezien uitkomt áchter Zenderen. Daarnaast nu geen getreuzel meer maar streven naar realisatie vóór 2025. En laat asjeblijft niet een of andere wijsneus de uitvoering blokkeren vanwege bv een bijzondere veldmuis die in het te doorsnijden gebied zijn nest heeft. Tenslotte: de Bornse burger heeft nog recht op OZB-teruggave over de jaren dat onterecht 2% extra is verzonnen voor een verbindingsweg die nooit aangelegd wordt.</p>	<p>a) Zie antwoord II. Uw open opmerkingen hebben geen relatie met de NRD. Hier kunnen we in deze fase niet op in gaan.</p>

Indiener	Reactie	Beantwoording
4 a)	<p>L.S., waarom niet de A1 vanaf Knooppunt Azelo doortrekken richting Albergseweg?</p>	<p>a) In het maatregelenpakket van het MIRT A1/A35 is ook een aansluiting van de weg op het knooppunt Azelo voorzien. Echter het Rijk, bij wie de verantwoordelijkheid ligt, heeft hiervoor nog geen concrete plannen. In de studie wordt wel gekeken naar het verbinden van het gebied met de A1 binnen knooppunt Azelo.</p>

Indiener	Reactie	Beantwoording
5 a)	<p>Ls, Wij volgen tot nu toe alle mogelijke opties van de "verbindingswegen" echter geen van allen lijkt ons succesvol. Wij zijn van mening dat het doortrekken van de A1 vanaf knooppunt Azelo naar Almlosestraat in Zenderen en dan verder naar de Albergerweg de meest succesvolle oplossing zal zijn, mede omdat er dan zo min mogelijk natuur geschaad wordt en het verder ook een ontlasting zal zijn van en naar de afslag Borne West, vanaf knooppunt Azelo.</p>	<p>a) In het maatregelenpakket van het MIRT A1/A35 is ook een aansluiting van de weg op het knooppunt Azelo voorzien. Echter het Rijk, bij wie de verantwoordelijkheid ligt, heeft hiervoor nog geen concrete plannen. In de studie wordt wel gekeken naar het verbinden van het gebied met de A1 binnen knooppunt Azelo.</p>

b)	Het lijkt ons verstandig dat er contact wordt gezocht met Rijkswaterstaat voor eventuele toekomstplannen, hiermee bedoel ik het doortrekken van de A1 naar Oldenzaal en bij knooppunt boven Deurningen weer aan te sluiten op de A1 richting De Lutte/Osnabrück.	b) Er is overleg met Rijkswaterstaat over verbetering doorstroming en verkeersveiligheid op de A1/A35.
----	--	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
6 a)	Als eigenaar en gebruiker van een horecagelegenheid ben ik geen voorstander voor de aanleg van een nieuwe weg en de argumentatie zal ik u geven. Als horecaondernemer is zichtbaarheid cruciaal voor mijn exploitatie en wordt deze locatie aantrekkelijk ervaren en maakt de omgeving levendig. Doorstroming zorgt ervoor dat Zenderen niet verzand in een zeer rustig, slaapdorp, waar weinig te beleven is, laat staan als het nog aanwezige verkeer verdwijnt. Een nieuwe rondweg veroorzaakt op een andere plek voor andere planologische problemen voor o.a. de natuur en nadelige omgevingsfactoren als verplaatsing van meer verkeer bij elkaar samenkomt. Uiteindelijk wordt er ook meer gereden op langere afstand. De forse investering die dit project vergt, vindt ik buiten proporties.	a) De economische levensvatbaarheid van het dorp Zenderen zullen we als criterium toevoegen aan het beoordelingskader.
b)	Aanpassing en beter afgestelde, kort op elkaar staande stoplichten, die vroegtijdig op rood gaat en wat langer op groen kan staan en/of je moet stoppen voor rood, terwijl er geen doorkruisend verkeer is, zal ook bijdragen aan een betere en snellere doorstroming, waar het allemaal om te doen is. Hoop dat ik een bijdrage heb kunnen leveren.	b) Aanpassingen aan de weg door Zenderen worden onderzocht om de doorstroming hier te verbeteren. Dit gebeurt in het kader van het nulplusalternatief. Uw suggestie wordt daarbij betrokken.

Indiener	Reactie	Beantwoording
7 a)	Graag maak ik gebruik van de mogelijkheid om een reactie te geven op het NRD. Ik merk op dat de kwaliteit van de kaartjes met daarop weergegeven de tracé-alternatieven voltrekt ontoereikend zijn om een helder beeld te verkrijgen van de verschillende tracés en de invloed daarvan op de omgeving. De kaartjes zijn vervaardigd op een ondergrond van vage luchtfoto's waarop bebouwing deels onzichtbaar is gemaakt. Gewenst zijn digitaal te raadplegen kaarten op een reguliere topografische ondergrond met schaal 1: 5000. Ik ben van mening dat de huidige kaartjes dermate slecht van kwaliteit zijn dat de consultatie over de aanpak van de PlanMER hierdoor in ernstige mate wordt belemmerd en overnieuw moet worden gedaan, en dan met degelijke topografische ondergronden.	a) In het PlanMER worden de tracés duidelijker op kaart aangegeven.
b)	Graag wil ik een tweede reactie geven op de NRD Vloedbeltverbinding. Ik merk op dat structurele verbetering van de doorstroming van het verkeer niet wordt bereikt door investeringen in nog meer asfalt. Het is een bekend gegeven dat meer asfalt meer verkeer aantrekt, waardoor de	b) Zie antwoord I.

c)	<p>doorstroming op andere plekken wordt belemmerd. Meer mensen nemen de auto, waardoor de filefuik alleen wordt verplaatst. Het werkt averechts. Meer asfalt zorgt er voor dat je langer onderweg bent voor dezelfde reis. De reistijd van deur tot deur neemt toe. Het lost niets op en is geen duurzaam alternatief.</p> <p>Een betere doorstroming van het verkeer wordt bereikt door vermindering van de verkeersdruk. De coronacrisis heeft ons de voordelen van het thuiswerken laten zien. Thuiswerken en op afstand vergaderen is een uitstekend alternatief. Dat bewijst zich iedere dag. Juist het thuiswerken moet worden gestimuleerd, niet het bevorderen van autogebruik door alleenreizigers. Mochten de gemeenten Almelo, Borne en de provincie Overijssel echter blijven vasthouden aan de gedachte van een verbindingsweg, dan valt op dat er geen varianten worden voorgesteld om de weg ten noorden van Zenderen te positioneren. Wel is er een weg gepland tussen de N744 en de N743 aan de Almelose zijde van Zenderen, maar niet tussen de N743 en de N744 aan de Bornse zijde. Dit lijkt een minder grote ingreep te vormen in de omgeving. De effecten van een (of meer) noordelijke variant(en) zouden daarom ook in de NRD moeten worden mee genomen. Er bestaat geen enkel valabel argument om dit bij voorbaat uit te sluiten.</p>	c) Zie antwoord V.
----	---	--------------------

Indiener	Reactie	Beantwoording
8	<p>Met belangstelling de aanpak gelezen. Uitgangspunt voor de juiste keus moet m.i. zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) • zo min mogelijk groen verliezen. Dat kan door gebruik te maken van de Bornerbroeksestraat (5a) of tegen de A1 aan (5b). b) • Als de keus valt op 5b, hoeft naar mijn idee niet (overal) een parallelweg te worden aangelegd; aansluiten van noodzakelijke parallelwegen op de bestaande Bornerbroeksestraat ontsluit voldoende voor het plaatselijke verkeer. b) • Keus 5b kan dicht tegen de A1 worden aangelegd. Het minimale groen tussen A1 en keuze 5b levert nauwelijks meerwaarde op en spaart het groen aan de andere kant van de aan te leggen weg. b) • Als 5a de keus wordt: ondertunneling voor fietsers/voetgangers ter hoogte van de verkeerslichten voor fietsers nabij het arrestantencentrum. c) • Overige keuzes vallen voor mij af; langs spoor vervuult de Es in hoge mate tenzij deze verdiept wordt aangelegd (te duur). Geldt idem voor bundeling Beekdal. 	<p>a) Zie antwoord II.</p> <p>b) Zie antwoord III. De Bornerbroeksestraat zal inderdaad als parallelweg functioneren als de weg langs de A1 komt te liggen.</p> <p>c) Zie antwoord II.</p>

d)	<ul style="list-style-type: none"> Gedupeerden royaal schadeloos stellen; zij vragen hier niet om. 	d) Indien er na de PlanMER een keuze wordt gemaakt voor een tracé zal daarvoor een bestemmingsplan worden gemaakt. Een verzoek om planschade kan worden ingediend binnen 5 jaar nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. Als er een tracé is gekozen zal gelijktijdig met de bestemmingsplanprocedure worden gekeken welke gronden/bebouwing benodigd zijn om het tracé te kunnen realiseren. Daartoe zal contact gezocht worden met de betreffende eigenaren om in overleg te gaan over aankoop van gronden/gebouwen.
e)	<ul style="list-style-type: none"> Vraag: past het tracé van de F35? 	e) De uitwerking van dit plan en de F35 worden waar noodzakelijk op elkaar afgestemd.

Indiener	Reactie	Beantwoording
9 a)	<p>Wij ontvingen de brief betreffende Consultatie PlanMER Vloedbeltverbinding Hierover hebben wij wat vragen. a) Waarom is variant Beekdal toegevoegd? Kunt u ons hierover meer informatie geven.</p>	a) Het alternatief Beekdal is opgesteld waarbij de aansluiting op grotere afstand van het knooppunt Azelo ligt. Dit alternatief volgt een natuurlijke insnijding in het landschap en kruist een beperkt aantal wegen.

Indiener	Reactie	Beantwoording
10 a)	<p>Als inwoner van Zenderen heeft u mij gevraagd te reageren op de aanpak PlanMER Vloedbeltverbinding. Ik snap heel goed dat er veel belangen moeten worden gewogen en dat een perfect tracé, dat aan ieders wensen en eisen tegemoet komt, lastig te vinden is. Daarom heb ik de tracé-varianten vooral bekeken met oog voor ontlasting van Zenderen. Vanuit dat oogpunt is de afstand van de Albergerweg (N744) tot de aansluiting A1/A35 (nabij Hosbakkeweg) te groot. Daardoor blijft het risico op 'sluipverkeer' vanuit Albergen en achterland door Zenderen aanwezig. Veel verkeer uit gemeente Tubbergen zijn bouwgerelateerd en een groot deel daarvan rijdt richting het westen. Een aansluiting op de A1/A35 nabij braamhaarstraat/knooppunt Azelo zal dus echt wat toevoegen voor de ontlasting van Zenderen.</p>	<p>a) Zie antwoord II. b)</p>
b)	<p>Een andere optie is een tracé door De Groene Poort. Die wordt weliswaar in de PlanMER gelijk geparkeerd, echter ik</p>	b) Zie antwoord V.

c)	<p>waag te betwijfelen of de landschappelijke waarden daar zoveel groter zijn dan aan de zuidzijde van Zenderen. Het tracé Bundeling Spoorlijn geeft hierin een voorzet, maar is voor Zenderen alleen interessant wanneer de N743 en de N744 met elkaar verbonden zijn via de noordzijde van Zenderen. De weg langs het spoor is in mijn ogen slechts beperkt interessant (vrachtverkeer ri. Elhorst-Vloedbelt en Almelo). Een verbinding aan de noordzijde van Zenderen kan ook nog dicht op de kern gelegd worden om Landgoed Weleveld te ontzien. Wellicht kan de tussenliggende ruimte tussen kern en tracé in de toekomst bestemd worden als uitbreiding voor Zenderen (wonen/werken). Ook dat is van belang voor een toekomst in ons dorp.</p>	c) Zie antwoord II.
----	--	---------------------

Indiener	Reactie	Beantwoording
11	Graag wil ik een aantal reacties hierop geven.	a) De begrenzing van het plangebied is in de NRD indicatief weergegeven.
a)	<p>1. Op blz. 5 geeft u een kaart weer met daarop aangegeven een zwarte lijn van het plangebied. De zwarte lijn aan de oostkant van Zenderen loopt dwars door de Welevelder. Een essenlandschap dat bij het Weleveld hoort. In deze rapportage wordt aangegeven dat er geen studie wordt verricht naar een tracé aan de oostkant van Zenderen omdat daar het Landgoed Weleveld en een landschappelijk waardevol essenlandschap is gesitueerd. Dit is mijn inziens ook terecht. Daarom zou ik ervoor willen pleiten de zwarte lijn ten oosten van Zenderen iets op te schuiven en parallel te laten lopen met de Albergerweg ten oosten van Zenderen.</p>	
b)	<p>2. Op Blz. 20 in figuur 3-6 wordt in het paars een variant tracé aangegeven. Dit tracé loopt voor de Zwanenhof langs. Gekoppeld hieraan wordt op blz. 24 een beoordelingskader aangegeven. Rekening zal worden gehouden met de cultuurhistorische waarden. (Verlies of aantasting van de cultuurhistorische gebieden). Deze variant brengt een scheiding aan tussen de Zwanenhof, Carmelietessenklooster en Karmelietenklooster in Zenderen. Een cultuurhistorie die door de werkgroep Kloosterpad Zenderen wordt gekoesterd en uitgedragen. 10 jaar geleden is deze wandelroute door het project: De Groene Poort in leven geroepen. Het zou jammer zijn dat hierin een verandering wordt aangebracht. Ik pleit dus niet voor deze variant. Maar misschien loop is door deze opmerking wel te ver vooruit in de afhandeling van de procedure van de vloedbeltverbinding.</p>	b) Zie de antwoorden II en IV.

Indiener	Reactie	Beantwoording
12	Het college van Burgemeester en wethouders van Tubbergen heeft kennis genomen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau	a) Op basis van de verkeersanalyses worden in het

<p>a)</p>	<p>(NRD) voor de Vloedbeltverbinding. Wij maken graag van de gelegenheid gebruik om te reageren op de NRD.</p> <p><u>Reactie 1: M.b.t. onderzoek effecten achterliggende gebied.</u></p> <p><i>Toelichting:</i></p> <p>In de NRD is aangegeven dat er geen negatieve effecten mogen optreden voor de leefbaarheid en de afwikkeling van het verkeer in het achterliggende gebied (1.1).</p> <p>Wij zijn het daarmee eens en zijn benieuwd welke criteria en ‘grenzen’ daarvoor worden gehanteerd. Dat de Vloedbeltverbinding effecten in het achterliggende gebied tot gevolg zal hebben, is evident. Die effecten zullen groter zijn als er ten noordwesten van Zenderen een verbinding naar de N744 wordt gemaakt. Zo’n verbinding betekent een verbetering van de bereikbaarheid voor verkeer richting Almelo en Borne/Hengelo, maar ook voor verkeer van/naar de A1/A35. Een betere bereikbaarheid vanuit het achterliggende gebied naar deze bestemmingen, betekent ook dat er meer verkeer via Albergen zal rijden, de eerstvolgende kern aan de N744. Dat baart ons grote zorgen. In Albergen is in noord-zuidrichting maar één weg geschikt voor de afwikkeling van doorgaand verkeer (Van Koersveldweg) en die weg loopt al tegen grenzen aan. Een tweede route leidt door het centrum en is alleen geschikt voor bestemmingsverkeer (Zenderseweg, met wegfunctie ETW30).</p> <p><i>Ons voorstel:</i></p> <p>In 4.3 (beoordelingskader) zijn de criteria in algemene zin aangegeven, waarmee een oordeel over de effecten in het achterliggende gebied wordt gevormd. Genoemd worden verkeersveiligheid, woon- en leefmilieu, barrièrewerking, oversteekbaarheid en verlies of de aantasting van recreatie-verbindingen.</p> <p><u>Wij stellen u voor om in de NRD explicieter te onderzoeken welke effecten binnen de bebouwde kom van Albergen kunnen optreden, en dus niet als onderdeel van “het achterliggende gebied”.</u> Dat vinden wij te algemeen om goed inzicht te krijgen in de specifieke situatie in Albergen. Wij vragen hierom omdat het evident is dat er effecten binnen de bebouwde kom van Albergen zullen optreden en wij hebben hierover grote zorgen. Albergen mag geen tweede Zenderen worden. Daarom moeten alle relevante vragen straks vanuit het onderzoek te beantwoorden zijn.</p>	<p>PlanMER uitspraken gedaan over de mogelijke effecten in het achterliggende gebied. Daarbij zal specifiek worden ingegaan op de situatie in Albergen. De door u genoemde wegen worden hierin meegenomen. Hierin wordt onderscheid gemaakt in de situatie zonder en met een doorverbinding met de N744 en zonder en met een aansluiting in knooppunt Azelo.</p>
<p>b)</p>	<p><u>Reactie 2: Ten aanzien van een aansluiting in knooppunt Azelo.</u></p> <p><i>Toelichting:</i></p> <p>In de NRD is aangegeven dat een aansluiting van de Vloedbeltverbinding in knooppunt Azelo nog niet aan de orde is. (1.1 en 3.3). Formeel is dit correct, maar de wenselijkheid van zo’n aansluiting bestaat. Dat is prominent naar voren gekomen in het proces van het “Verkort onderzoek MIRT A1/A35”. Een toekomstige aansluiting is reëel. Een NRD waarin geen aandacht wordt besteed aan een aansluiting van de Vloedbeltverbinding</p>	<p>b) Zie onder a): in het PlanMER worden ook analyses uitgevoerd inclusief een aansluiting in knooppunt Azelo.</p>

c)	<p>in knooppunt Azelo is in onze ogen niet compleet, met name omdat van zo'n aansluiting grote effecten te verwachten zijn in alle opzichten.</p> <p><i>Ons voorstel:</i></p> <p><u>Wij vinden dat in het kader van de NRD in ieder geval op hoofdlijnen onderzocht moet worden welke effecten te verwachten zijn van een aansluiting van de Vloedbeltverbinding in knooppunt Azelo.</u> In dat kader zijn wij vooral geïnteresseerd in de effecten daarvan binnen de bebouwde kom van Albergen, maar ook in het achterliggende gebied. Voorkomen moet worden dat in het proces van de Vloedbelt-verbinding te weinig 'vooruit wordt gekeken' voor wat betreft een aansluiting in knooppunt Azelo. Wat in onze ogen niet mag gebeuren, is dat zowel de Vloedbeltverbinding (nu) als een aansluiting in Azelo (toekomst) zorgen voor een cumulatie van (negatieve) effecten in Albergen en haar omgeving. Het is belangrijk dat dergelijke effecten zo vroeg mogelijk (op hoofdlijnen) in beeld komen.</p> <p><u>Reactie 3: Meetpunten/thermometerpunten.</u></p> <p>Om onderzoek te kunnen doen zoals omschreven in de NRD, en om de effecten in Albergen goed in beeld te krijgen, is het nodig om in Albergen te meten en te monitoren. Voor de gemeente Tubbergen is het belangrijk te zien welke effecten op de wegen binnen de bebouwde kom van Albergen verwacht worden, zoals de Van Koersveldweg, de Zenderseweg (ETW30) en de provinciale traverse N349.</p> <p><i>Ons voorstel:</i></p> <p>Wij stellen u voor om de effecten op de Van Koersveldweg, de Zenderseweg en de provinciale traverse (N349) binnen de bebouwde kom van Albergen zo duidelijk mogelijk te meten en in beeld te brengen en daarvoor –waar nodig en relevant- meetpunten of zogeheten thermometerpunten in te richten. Via onze ambtelijke vertegenwoordiging in de projectgroep "Verkort onderzoek MIRT A1/A35" is een voorstel gedaan voor de globale locatie van deze punten.</p>	c) Zoals hiervoor is aangegeven zijn deze wegen opgenomen in het verkeersmodel. Daarmee is het gevraagde inzicht te genereren.
----	---	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
13	<p>Graag maken wij gebruik van de gelegenheid om op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Vloedbeltverbinding te reageren. Aan de hand van het beoordelingskader geven we aan welke aspecten in het Milieu Effect Rapport (MER) zouden moeten terugkomen om voldoende volledig te zijn in de effect beschrijvingen. Wij realiseren ons dat sommige aspecten mogelijk pas later in detail bekeken worden. Voor de duidelijkheid melden we ze nu omdat ze wel gevolgen hebben.</p> <p>Algemeen:</p> <p>Zoals bij u al bekend is de exacte ligging van het tracé langs het stort van sterke invloed op de effecten. In het plan MER wordt nog niet op dat detailniveau gekeken, maar de effecten zijn anders. Wij moeten dus uitgaan van beide mogelijkheden. Uit de NRD komt het niet expliciet naar voren in hoeverre mitigerende I</p>	a) Zie antwoord III. In het PlanMER wordt aandacht besteed aan effectbeperkende (mitigerende) maatregelen.

<p>b)</p> <p>c)</p> <p>d)</p> <p>e)</p>	<p>compenserende maatregelen in het MER worden behandeld (zie ook art 7.23 c van de Wm). Bij ieder aspect zijn er wellicht (on)mogelijkheden.</p> <p>Ad 2.2 Op dit moment werkt de gemeente Borne aan een energievisie. Deze energievisie (alsmede de regionale energiestrategie) zal ook behoefte aan fysieke ruimte voor opwekking van duurzame energie opleveren. De gemeente Borne heeft in de RES-Twente een concrete bijdrage aan grootschalige duurzame energieopwekking voor 2030 laten opnemen. Naar wij nu kunnen inschatten zal een deel van die ruimte in de invloedssfeer van de weg liggen. In het MER zullen effecten van het wegtracé op c.q. de beperkingen die dit oplevert, voor de realisatie van dit beleid ook beschouwd moeten worden.</p> <p>Ad Woon en leefmilieu Wanneer het tracé leidt tot het gedeeltelijk verplaatsen van de voet van de stort, betekent dit een gedeeltelijk afgraving. Dit kan (tijdelijk) tot sterke geurhinder leiden. Het aspect geur wordt nu niet expliciet benoemd in het beoordelingskader.</p> <p>Ad Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie In kwalitatieve zin staan de aspecten wel benoemd. We willen graag benadrukken dat in de studie voldoende duidelijk aan bod zou moeten komen wat de effecten zijn van het tracé aan de oostzijde van de stortplaats. Wanneer het tracé leidt tot het gedeeltelijk verwijderen van de voet van het stort, betekent dit een wijziging van de te bereiken eindvorm zoals beschreven in het provinciale inpassingsplan. Deze landschappelijke vorm heeft vanwege de hoogte zeker een impact. Ook de groene zone is op dit moment onderdeel van een landschapsplan. Wanneer het tracé door die zone gaat, zal dit weer een andersoortig effect zijn dan bij het tracé langs de voet van het stortlichaam. Voor beide mogelijkheden geldt dat zichtlijnen en daarmee de visuele hinder anders kan zijn.</p> <p>Ad Ruimtelijk functie Bij dit aspect wordt de stortplaats niet expliciet genoemd, het is evenwel een ruimtelijke functie die mogelijk wordt aangetast. Mogelijk dat dit aspect wel bij het aspect 'Landschap' aan de orde komt. De groene zone ten oosten van de stortplaats (eveneens ons eigendom) valt overigens wel onder de genoemde functies (het heeft immers een recreatieve functie). Wij willen u er op wijzen dat het oorlogsmonument, gelegen in die zone, in het verleden de nodige aandacht heeft gekregen. Wij adviseren om in het MER daar expliciet aandacht aan te geven. De stortplaats Elhorst Vloedbelt en het landschappelijk groen aan de oostzijde daarvan zijn de afgelopen jaren ingericht en beheerd met als belangrijk doel een afschermdende functie voor de woonbebouwing in Zenderen te creëren. Deze percelen zijn eigendom van Twence BV. Alle alternatieven doorkruisen dit geheel. Onderdeel van het MER zou naar onze mening moeten zijn: onderzoek naar aantasting van bestaande structuren met een dergelijke afschermdende functie.</p>	<p>b) In het PlanMER wordt ingegaan op de eventuele beperkingen vanuit de realisatie van de weg voor de ambities in het kader van de RES.</p> <p>c) Het door u aangegeven effect (geurhinder) zal worden meegenomen in het PlanMER.</p> <p>d) Het door u aangegeven effect wordt meegenomen in het PlanMER</p> <p>e) Zie antwoord II en IV.</p>
---	--	---

<p>f)</p> <p>g)</p>	<p>De stortplaats Elhorst Vloedbelt is in het LAP3 aangewezen als stortplaats met onder meer een achtervangfunctie voor de afvalverwerking in Nederland. Indien (een van de) alternatieven zou inhouden dat een deel van de stortplaats moet verdwijnen, dan heeft dat gevolgen. Niet alleen voor Twence maar mogelijk ook voor de actuele stortcapaciteit in Nederland. Een dergelijke ingreep is van een andere orde dan bijvoorbeeld de aankoop van een agrarisch perceel. Onderdeel van het MER zou moeten zijn: onderzoek naar aantasting van vitale functies. De stortplaats Elhorst Vloedbelt en het landschappelijk groen aan de oostzijde daarvan worden door alle alternatieven doorkruist. Er is onvoldoende vrije ruimte voor de aanleg dus er zal een deel van de stortplaats of een deel van een waardevol bosperceel (met oorlogsmonument) moeten wijken. Dit betreft een gekoppelde afweging voor een deel van het tracé waarvan het karakter (aansluitend aan de Groene Poort) nadrukkelijk anders is dan voor de rest van het tracé. Het MER zou daarom voor dit gebied een separate integrale afweging moeten bevatten om recht te doen aan de bijzondere belangen.</p> <p>Ad Bodem en water</p> <p>Op de plaats van het globale tracé zijn nu enkele belangrijke functies op het gebied van bodembescherming en waterhuishouding. De impact kan hier dus anders zijn dan op andere delen van het tracé.</p> <p>Ad impact op klimaat</p> <p>Dit is een heel breed thema. Wij geven graag mee dat eventuele werkzaamheden aan de stortplaats ook een klimaatimpact zullen hebben. Wellicht dat deze in het niet vallen bij de impact van de werkzaamheden van de wegaanleg. Echter deze impact wijzigt op basis van het specifieke tracé.</p>	<p>f) De effecten op genoemde voorzieningen worden behandeld in het PlanMER.</p> <p>g) De door u aangegeven elementen worden betrokken in het PlanMER.</p>
---------------------	---	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
<p>14</p> <p>a)</p>	<p>Op uitnodiging van de gemeente Borne en Almelo en de provincie Overijssel willen wij als dorp Zenderen graag onze opvattingen kenbaar maken over uw aanpak van de PlanMER Vloedbeltverbinding. Eindelijk gaan de overheden ons grote leefbaarheidsprobleem aanpakken. Ons dorp ervaart al decennia grote overlast van verkeer dat vanuit Noordoost Twente via Zenderen een weg zoekt naar de A1/A35. Dat geldt ook voor het verkeer tussen de Twentse steden dat zich via de N 744 door Zenderen wringt. Beide verkeersstromen met hun drukte, lawaai en uitstoot verpesten al jaren ons leefklimaat. Woonstraten worden als verkeersader gebruikt. De Hoofdstraat, Lidwinaweg, Albergenweg en Hertmerweg zijn ook nog eens onveilig: kinderen kunnen alleen onder begeleiding van hun ouders en verkeersregelaars naar school, ouderen komen moeilijk dit soort straten over. En de Hoofdstraat deelt als regionale hoofdverkeersader het dorp letterlijk in tweeën. Die barrière maakt de ontwikkeling van een dorpscentrum niet mogelijk, zelfs verblijf en ontmoeten is onaantrekkelijk en de leegstand neemt</p>	<p>a) Het verminderen van de door u geschetste problematiek binnen Zenderen is één van de doelstellingen van het project. Zie ook antwoord I.</p>

b)	<p>dan ook aanzienlijk toe. Ons dorp moet worden verlost van het doorgaande verkeer. En dus moet de PlanMER Vloedbeltverbinding zich ook uitstrekken tot de N744 Albergerweg en Hertmerweg/Hulscher/Lidwinaweg. Het is voor de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid van Zenderen cruciaal dat ook doorgaand verkeer vanuit NO Twente wordt geweerd uit Zenderen en omgeleid via nieuwe Vloedbeltverbinding.</p>	b) De doortrekking tot aan de Albergerweg wordt in het PlanMER onderzocht.
c)	<p>Gelijktijdig met de PlanMER procedure moeten de huidige wegen die fungeren als regionale verkeersaders door Zenderen worden afgeweerd door provincie en gemeente(n). Die afwaardering moet afgerond zijn als de nieuwe weg wordt opengesteld.</p>	c) Uit de cijfers van het verkeersmodel zal blijken hoeveel verkeer zich nog blijft afwikkelen over de N743. Dit is mede bepalend of verdergaande maatregelen op de N743 genomen kunnen worden. Wij willen voorkomen dat elders sluijverkeer ontstaat.
d)	<p>Daarmee is letterlijk de weg vrij om- met de komende infra-investeringen als aanjager- aan een nieuwe toekomst voor Zenderen te bouwen. Wij willen samen overheden, ondernemers en inwoners werken aan een nieuwe hart voor Zenderen. Via een nieuw op te zetten Toekomstvisie willen we de harde scheiding wegwerken tussen Zenderen noord en zuid, het dorp ruimtelijk als een hechtere eenheid herontwerpen en een dorpscentrum toevoegen. Daarmee zal de Hoofdstraat e.o. opbloeien als autoluw centrum,- en verblijfsgebied waar voorzieningen worden geconcentreerd en kunnen Hulscher, Lidwinaweg en Albergerweg worden heringericht als woonstraten. Bij de komende aanpassing van de infrastructuur in en om ons dorp vragen wij ook aandacht voor de verkeersaantrekkende werking van enkele bovenlokale of regionale voorzieningen die recentelijk nabij Borne/Zenderen zijn ontwikkeld. Ook daarover hebben wij zorgen. Dat betreft met name de mestvergister, het crematorium, het nog te realiseren zorghotel en de mogelijke nieuwe functies in de voormalige Zwanenhof en AZC en de ontwikkeling van de Noord Broederschap. Zelfs is merkbaar dat het ziekenhuis in Almelo een belangrijkere regionale functie heeft gekregen: het aantal ambulanceritten door Zenderen neemt toe. Wij vragen u dan ook uitdrukkelijk te kijken naar het oplossend vermogen van de te kiezen voorkeursoplossing voor deze knelpunten. Wij zijn ons ervan bewust dat niet iedereen in en om Zenderen gelijke belangen heeft bij deze komende infrastructurele werken. Sommigen zullen hun woningen of bedrijf moeten verlaten, voor deze mensen neemt de overlast fors af, voor anderen neemt deze wellicht toe. Wij willen daarom een zorgvuldig proces van planvorming, inspraak en medezeggenschap juist om ook op te komen voor diegene die in hun belangen worden geschaad. Tenslotte willen wij als voltallig dorp intensief en zorgvuldig betrokken worden bij deze voor ons essentiële nieuwe ontwikkelingen. Wij denken graag mee! En we zijn onze eigen overleg structuur aan het opbouwen zodat we snel en met veel steun en betrokkenheid kunnen reageren.</p>	<p>d) Zie antwoord I. De verwijzing naar antwoord I betekent dat bij de alternatieven onder andere goed wordt gekeken naar de verkeerseffecten die de verschillende alternatieven met zich meebrengen. Uiteraard worden daar de in het gebied aanwezige of toekomstige functies (zoals Zwanenhof, AZC, mestvergister etc.) bij betrokken. In het PlanMER worden de alternatieven en effecten nader onderbouwd. Uw opmerkingen worden betrokken bij de afwegingen die in het PlanMER gemaakt worden.</p>

Indiener	Reactie	Beantwoording
15	Voor het project Vloedbeltverbinding heeft u verzocht aan belanghebbende om een reactie te geven op de NRD (Notitie Reikwijdte en Detailniveau). Wij hebben het stuk beoordeeld en	

a)	<p>willen graag via deze mail onze belangen kenbaar maken voor het verdere verloop van uw besluitvormingstraject.</p> <p>Uitgaande van de drie gepresenteerde tracés is het zo dat de aan te leggen weg een van onze leidingen gaat kruisen. Dit heeft mogelijk een negatieve impact op de bereikbaarheid en toegankelijkheid van onze assets. Ook kan de aanwezigheid van de leiding invloed hebben op het ontwerp van de weg.</p> <p>Voor het verdere verloop van de besluitvoering verzoek ik aan u om Gasunie vroegtijdig bij dit proces te betrekken. Zo zijn wij goed op de hoogte wat er gaat gebeuren boven onze leidingen en wat de mogelijke gevolgen zijn.</p>	<p>a) Het kruisen van uw leiding wordt betrokken in het PlanMER en zal invloed kunnen hebben op de kosten van de alternatieven.</p> <p>Na besluitvorming over het tracé zullen wij contact met u opnemen.</p>
----	---	---

Indiener	Reactie	Beantwoording
16 a)	<p>Hierbij een eerste reactie van mij als inwoner van Zenderen.</p> <p>In het stuk wordt gezegd, dat een tracé aan de oostzijde van Zenderen vanwege landschappelijke waarden (landgoed Weleveld) bij voorbaat buiten beeld is gelaten. Maar diezelfde landschappelijke waarden zijn ook aanwezig in het gebied, dat thans in beeld is bij de Vloedbeltverbinding. De kunst is om de weg zo te plannen, dat zo min mogelijk schade wordt toegebracht aan het landschap Vleer/Tusveld. En de recent aangelegde F35 met de Nieuwe Doorbraak is een echt toeristisch gebied. Het zou jammer zijn, dat er te veel een aanslag gepleegd wordt op de natuurlijke/landschappelijke waarde van dit gebied. Als inwoner van Zenderen krijgen we deze weg aan de zuidwest kant van het dorp. Heel vaak is er zuidwestenwind. Het zou kunnen betekenen, dat het geluid van de weg extra hoorbaar is/storend is voor ons als inwoners. Zou een verdiepte aanleg een idee zijn?</p> <p>b)</p> <p>c)</p> <p>Verder wordt het tracé tot de Almelosestraat als zekerheid aangemerkt, en het vervolg: van de Almelosestraat tot de Albergerweg (achter langs de sportvelden van ZV) als <i>mogelijkheid</i>. Door ons als dorpsraad is deze zgn. "korte boog" al meerdere keren als <i>zekerheid</i> genoemd. In alle varianten komt deze "korte boog" aan de orde.</p>	<p>a) Zie antwoord II en IV.</p> <p>b) Een verdiepte aanleg wordt niet overwogen (ivm hoge kosten), wel zullen we ons inspannen om de weg landschappelijk goed in te passen.</p> <p>c) Zie antwoord I. Dit betreft ook de verbinding rond Zenderen naar de N744.</p>

Indiener	Reactie	Beantwoording
17 a)	<p>De vraag die gesteld kan worden is of na de Corona (Covid-19) pandemie een dergelijke rondweg nog wel noodzakelijk is daar meer en meer mensen vanuit huis zijn gaan werken en de scholen meer verspreid over de dag lesgeven en mensen zich meer verspreid over de dag zijn gaan bewegen. Dit zal zich in de toekomst blijvend ontwikkelen en ik doe dan ook een beroep op u om de noodzaak van een dergelijke rondweg nog eens goed te onderzoeken en tegen het licht te houden.</p>	<p>a) Zie antwoord I</p> <p>Het verkeersmodel maakt gebruik van toekomstscenario's die landelijk worden vastgesteld. Op dit moment zijn de etmaalintensiteiten vergelijkbaar met die van voor Covid-19.</p>
b)	<p>Tevens ben ik van mening dat Vloedbeltverbinding een stuk natuur- recreatiegebied doorkruist en daarmee veel rust verstoort en negatief beïnvloed.</p>	<p>b) Zie antwoord IV.</p>

Indiener	Reactie	Beantwoording
18	Met deze brief wil Crematoria Twente reageren op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Vloedbeltverbinding.	a) Zie antwoord II.
a)	Ons crematorium in Borne ligt in het plangebied voor de nieuwe rondweg. Bij de bouw van het crematorium, enkele jaren geleden, was bekend dat er mogelijk aanpassingen zouden komen aan de Hosbakkeweg waaraan dit crematorium ligt. Bij het ontwerp van het crematorium werd rekening gehouden met het tracé voor de eventuele aanleg van een rondweg ten noorden van onze locatie. Dit is tijdens de hele bouwprocedure ook altijd zo gecommuniceerd door de betrokken ambtenaren van de gemeente Borne. Het crematorium is daardoor grotendeels geprojecteerd met zicht vanuit de publieksruimtes op de natuur dat tussen het crematorium en de A1 is gelegen. Ook de strooivelden zijn zo geprojecteerd. Bij de aanleg ervan werd er vanuit gegaan dat er aan de noordzijde van het crematorium mogelijk een rondweg zou worden aangelegd. In de notitie staan vier alternatieven gepresenteerd. Het alternatief Bundeling A1/A35 betreft een traject ten zuiden van het crematorium in Borne. De notitie schrijft dat bij deze bundeling de inbreuk op het landschap beperkt is. Echter de impact van het tracé bundeling A1/A35 is voor ons crematorium enorm groot. Het gehele gebouw is dusdanig gesitueerd dat onze gasten vanuit de aula's en gastenkamers uitkijken over het oude hoevelandschap. Dit uitzicht wordt ervaren als één van de mooiste aspecten van het crematorium. Nabestaanden ervaren het landschap een hetgeen er gebeurt tijdens plechtigheid in de natuur als troostend. Regelmatig grazen er paarden in de weiden en zitten er bijzondere (roof)vogels. Het gehele totaalplaatje maakt dat onze gasten erg positief zijn over ons crematorium en daarom voor haar kiezen.	
b)	De komst van het tracé Bundeling A1/A35 doorsnijdt het uitzicht en zal het ruineren. Hierdoor bestaat er een gerede kans dat nabestaanden kiezen voor een andere locatie. Het rustgevende effect van een mooie natuur als achtergrond tijdens een plechtigheid wordt met dit alternatief teniet worden gedaan. De komst van dit tracé leidt in dat geval gegarandeerd tot negatieve effecten in onze bedrijfsvoering. De snelweg in de verte ligt precies ver genoeg van ons vandaan en wordt door de meeste gasten niet als storend ervaren. Ook is het gebouw zo ontworpen dat de hoogspanningsmasten uit het zicht van de gasten zijn.	b) Zie antwoord IV. Het PlanMER gaat niet in op effecten op de bedrijfsvoering. We zullen ons inspannen om de weg landschappelijk goed in te passen.
c)	Daarnaast ben ik van mening dat het tracé Bundeling A1/A35 niet past bij de overige aanwezige bedrijvigheid en landgoederen, waaronder een groot afvalverwerkend bedrijf, een geprojecteerd tankstation, een zorgboerderij en het landgoed Twickel. En tracé dat loop over de Hosbakkeweg, de Bornerbroeksestraat en Retraitehuisweg is een beter alternatief.	c) Zie antwoord II.
d)	Ik nodig de projectgroep graag uit voor een rondleiding in het crematorium in Borne zodat u zelf kunt ervaren hoe bepalend het uitzicht is en hoe het zuidelijke tracé het waardige van afscheid nemen van een dierbare in Borne simpelweg gezegd totaal verpest. Ik verzoek u het alternatief uit uw planvorming te schrappen.	d) Het uitzicht vanuit het crematorium richting A1 is bekend. Zie antwoord II.

Indiener	Reactie	Beantwoording
<p>19</p> <p>a)</p> <p>b)</p> <p>c)</p>	<p>Naar aanleiding van de aankondiging dat de gemeente en de provincie een versnelde procedure willen toepassen met betrekking tot de 'Vloedbeltverbinding' hierop mijn reactie. Naar mijn mening worden er vrij veel details over het hoofd gezien, deze factoren hebben invloed op de realiseerbaarheid van twee tracés.</p> <p>Rapport projectnr 372004 Notitie Reikwijdte en Detailniveau Vloedbeltverbinding met bijbehorende PDF, daar worden nog drie alternatieven genoemd met betrekking tot de aanslag van een nieuwe weg.</p> <p>In deze brief willen wij onze afkeer voor twee tracé, Bundeling spoorlijn en Bundeling Beekdal, toelichten en u ervan overtuigen dat de alternatieven een betere keuze zijn. Het is bij ons bekend dat alle alternatieven nog onderzocht moeten worden.</p> <p>Ten eerste zouden wij het betreuen als de cultuurgronden met beschermde hoogteverschillen en naastliggende natuurgebieden met al zijn flora en fauna, het beekdalgebied, worden geschaad. De vorm van schade die zou worden aangedaan op het gebied zijn onder andere milieuvervuiling door middel van uitlaatgassen en geluidsoverlast met name door de tracés Bundeling spoorlijn en Bundeling Beekdal.</p> <p>Ten tweede doorkruisen deze bovengenoemde tracés ecologische verbindingen tussen landgoederen Twickel en het Welleveld. Dat terwijl deze verbinding vrij recentelijk geleden is gerealiseerd 2015-2016 d.m.v. een windwissel ten hoogte het viaduct Kuiperweg samen met het Beekdalgebied en de Zenderense-esch en de smalle Hoge Kampgronden met bevattende beschermde hoogteverschillen aan de westzijde van het beekdalgebied. Tevens geven deze gebieden bescherming aan de aanwezige fauna.</p> <p>Ten derde heeft de flora destijds door het reconstrueren van het beekdalgebied in combinatie met nieuwe regelgeving met betrekking tot niet bewerkte akkerranden een extra impuls gekregen. Het zou ons ten zeerste betreuen als dit vernietigd zou worden door de aanleg van bundeling spoorlijn of bundeling beekdal.</p> <p>Wij hopen dan ook dat de instanties die betrokken zijn bij de aanleg deze punten in acht nemen. Mede willen wij kenbaar maken dat de alternatieven efficiënter zijn. Wellicht kan er ook gekeken worden naar onbenutte bestaande alternatieven die minder ingrijpend zijn op de aanwezige natuur.</p> <p>Verder hopen wij dat u ons als bedrijfsmatige belanghebbende van het huidige gebied niet schaad met de aanleg van de vloedbeltverbinding, want dat staat ter discussie gezien ons huisperceel van 12 hectare. Dit gebied zou volledig worden doorsneden op de hoger gelegen percelen die beschermd zijn. De genoemde hoogte verschillen zijn op natuurlijke wijze ontstaan door de laatste ijstijd ongeveer 10.000 jaar geleden. Daar komt nog bij dat ongeveer 2500 jaar geleden dit gebied (de hoge kampen en de Zenderense-Esch) rond het ijzeren tijdperk de eerste landbouwcultuur werd toegepast met de zogeheten "greppelland cultuur" die tot op de dag van vandaag nog zichtbaar is in de grond doorsnede. De Hoge Kampgronden met beschermde hoogteverschillen die de natuurlijke randen vertegenwoordigen van</p>	<p>a) er is geen sprake van een versnelde procedure. Het huidige onderzoek gaat vooraf aan een eventuele procedure om een bestemmingsplan te ontwikkelen en vast te stellen.</p> <p>b) Zie antwoord II en IV.</p> <p>c) Wij begrijpen uw punt over eigendommen en uw zorg daarover. In het PlanMER wordt niet ingegaan op effecten op persoonlijke eigendommen. Wanneer er een tracé is gekozen zal gelijktijdig met de bestemmingsplanprocedure worden gekeken welke gronden/bebouwing benodigd zijn om het</p>

d)	<p>het beekdalgebied worden door het plan Bundeling-beekdal en spoorlijn nadelig beïnvloed. Door de aanleg van de vloedbeltverbinding zou dus ook de historie van het gebied te niet worden gedaan, waarschijnlijk komt dit ook naar boven tijdens het onderzoek van PlanMER.</p> <p>Wij als belanghebbende zouden ook graag zien dat we niet bedrijfsmatig worden geschaad door de vloedbeltverbinding want dat is ook nog een onderdeel van de discussie gezien ons huisperceel van 12 hectare totaal aan 1 stuk, volledig wordt doorsneden op de hoger gelegen percelen die beschermd zijn i.v.m. de hoogte verschillen.</p> <p>Graag wil ik met redenen een gesprek aangaan met uw afdeling om af te zien van tracés Bundeling spoorlijn en Bundeling Beekdal te kunnen toelichten, zou ik daar graag gebruik van willen maken.</p>	<p>tracé te kunnen realiseren. Daartoe zal contact gezocht worden met de betreffende eigenaren om in overleg te gaan over aankoop van gronden/gebouwen en compensatie.</p> <p>d) Zie antwoord IV.</p>
----	---	---

Indiener	Reactie	Beantwoording
20	<p>Onlangs is via de Staatscourant bekend gemaakt dat de NRD Vloedbeltverbinding ten behoeve van de procedure milieueffectrapportage ter inzage ligt. Van de gelegenheid om een reactie in te dienen maakt TenneT TSO B.V. (hierna TenneT) bij deze gebruik.</p> <p>Het plan betreft een nieuwe rondweg tussen Borne en Almelo, om Zenderen heen. Binnen de grenzen/in de nabijheid van dit plan bevindt zich de gecombineerde 110kV/380kV hoogspanningsverbinding Almelo-Hengelo/ Zwolle-Hengelo. De aanwezigheid van deze hoogspanningsverbinding kan beperkingen opleveren voor deze plannen indien voor tracé bundel A1/A35 wordt gekozen. Mijn verzoek is om rekening te houden met de aanwezige hoogspanningsverbinding in het NRD en MER.</p>	
a)	<p><u>Tracé bundel A1/A35</u></p> <p>Omdat het hoogspanningstracé 'ingesloten' wordt tussen twee snelwegen, is naar mijn mening de bereikbaarheid een knelpunt. Hierover zullen afspraken moeten worden gemaakt met ons hoe dit te borgen. Daarnaast dient er een hoogtecheck door ons te worden gedaan om te beoordelen of wij nog aan onze veiligheidsnormen voldoen indien de toekomstige rondweg zich binnen de belemmerde strook bevindt.</p>	a) Zie antwoord II.
b)		b) Zie antwoord III. Indien dit tracé wordt gekozen zal de exacte ligging onder meer met u worden afgestemd.
c)	<p>De overige 3 tracés hebben geen invloed op de hoogspanningsverbinding en raken daarmee niet ons belang. Onze voorkeur gaat dan ook hiernaar uit.</p>	c) Zie antwoord II.

Indiener	Reactie	Beantwoording
21	<p>Als buurtbewoners op de grens van Bornerbroek en Azelo/Zenderen willen wij reageren op de tracé- voorstellen in de NRD.</p>	
a)	<p>Wij hebben belangrijke bezwaren tegen de drie tracés, die grotendeels aan de zuidzijde van het spoor lopen. Deze tasten het mooi gebied waarin wij wonen aan, zoals de mooi es van Stamnijder-Harink (vanaf de Braamhaarstraat) tot aan het gebied van de Tusvelder Es waar tussen beide essen een recreatief fietspad loopt. Dit is nog echt een rustgebied middenin de stedenband waar het goed</p>	a) Zie antwoord II en IV.

b)	toeven is voor wandelaar en fietser (en wild). Dit hebben met ons vele andere Twentenaren en daar buiten ontdekt. Wij vergelijken het wel eens met Oud-Borne. Dat is in de jaren '80 gered van de slopershamer en een beschermd dorsgezicht geworden. Men heeft wat nagelaten (sloop) en daarmee iets moois nagelaten voor het nageslacht. Wij hopen, dat men zorgvuldig onderzoek zal doen naar een eventuele randweg voor Zenderen en alleen in uiterste noodzaak dit gebied door een weg zal aantasten.	b) Zie antwoord I.
c)	Wij hopen dat de Provincie, met de gemeenten Almelo en Borne komt tot een oplossing, waarbij nalaten in de dubbelle betekenis ook voor ons landschap zal gelden. Onze voorkeur gaat uit naar de spoorse bundeling, waarbij sprake is van samen laten lopen met een reeds bestaande structuur. Dit tracé dient zorgvuldig in het landschap ingepast te worden. Met het uit het zicht halen van spoor (+randweg) en industrieterrein Molenkamp door bv. Struweelwallen en verdiepte aanleg van de weg langs het spoor zal de Zenderense Es een verbeterd aanzicht kunnen krijgen. En aan het eind van de rit zal het veel rustiger worden op de weg door Zenderen.	c) Zie antwoord II.
d)		d) Zie antwoord IV.

Indiener	Reactie	Beantwoording
22	Motivering en uitgangspunten samengevat.	
a)	1. In een apart document geeft SDB aan te twifelen aan een eerlijke en objectieve PlanMER. SDB wil daarom dat dit eerst tegen het licht wordt gehouden door de diverse overheden.	a) Het PlanMER wordt opgesteld door een onafhankelijk ingenieursbureau.
b)	2. Aantasting en doorsnijding van het landelijk gebied (ca. 100 ha = 1 km ²) rond Tusvelderessen, het Flee en de Azelerbeek, de zogenaamde "Groene Poort Plus" is niet nodig.	Daarnaast hebben wij de landelijke MER commissie gevraagd advies uit te brengen over de NRD.
c)	3. SDB laat in een kaart visueel de waarde zien van de groene verbinding tussen N-0 en Z-WTente. Met name is dit dé belangrijkste "wissel" voor de fauna én de recreant tussen de steden door.	b) Zie antwoord II en IV c) Zie antwoord IV.
d)	4. Middels de PlanMER dient gekeken te worden wat de toekomstplannen van Twence zijn met de vuilstort Elhorst - Vloedbelt. Indien er een afwaardering plaats vindt de komende 10-15 jaar, dan kunnen de twee gescheiden gebieden weer worden herenigd. Dit heeft invloed op de tracéligging.	d) Het PlanMER gaat uit van vastgestelde en bekende plannen en dus van de aanwezigheid van de stortlocatie.
e)	5. Het tracé van de fietssnelweg F 35 kan volledig aan de noordoostzijde van het spoor worden aangelegd van Almelo tot Hengelo met het spoorse tracé. Er komt dan een bundeling van trein, fiets en auto tracés en er zijn geen twee fietstunnels nodig.	e) Het tracé van de F35 wordt niet bepaald binnen dit project; daarvoor loopt een afzonderlijke procedure
f)	6. Mocht over zo'n tien jaar blijken, dat knooppunt Azelo een klaverblad moet worden, dan is er ook met de "spoorse bundeling 2012" een prima aansluiting te maken. Mocht het klaverblad niet nodig zijn, dan is met het spoorse tracé het landschap niet al bij voorbaat onherstelbaar aangetast.	f) In het PlanMER wordt per alternatief globaal ingegaan op maatregelen die noodzakelijk zijn om aan te sluiten op knooppunt Azelo;
g)	7. Als er een klaverblad zou komen, dan bestaat er een reëel risico, dat er een forse toename van de verkeersdruk in Bornerbroek komt, waarbij het huidige verkeersprobleem van Zenderen naar Bornerbroek wordt verplaatst.	g) De aansluiting van de alternatieven op knooppunt Azelo wordt bij

h)	<p>8. Een eerlijke vergelijking van de mogelijke tracés met gelijke uitgangspunten. Het "spoorse bundeling" tracé in de NRD heeft een toevoeging van een verbinding naar de Zenderensestraat tussen Borne en Zenderen. Er moet rekening worden gehouden met extra of juist minder kosten voor spoortunnels binnen de kom van Borne bij de vier tracés en de kwaliteit van die oplossingen.</p>	<p>de verkeersanalyses betrokken. h) Het tracé spoorse bundeling heeft als voordeel dat er voor Borne mogelijk volstaan kan worden met een extra spoorse onderdoorgang.</p>
i)	<p>Voorkeurstracé Stichting Dorpsbelangen Bornerbroek. SDB vindt de spoorse bundeling het meest geschikte tracé. Maar dan wel het vanaf 2012 tot 2020 gehanteerde tracé. Wij noemen ons voorkeurstracé "spoorse bundeling 2012". Dit tracé maakt aankoppeling van bedrijventerrein Molenkamp en/of ook de Gemeentelijke Verbindingsweg mogelijk evenals de aansluiting op een mogelijk klaverblad bij knooppunt Azelo, zonder extra verkeersdruk voor Bornerbroek.</p> <p>Uitwerking. Algemeen:</p>	<p>i) Zie antwoord II.</p>
j)	<p>SDB vindt dat de verkeersdruk in Zenderen groot is en dat daarvoor een oplossing moet komen. Dit kan o.a. middels een randweg. Het meest logisch lijkt om een tracé te kiezen dat niet te ver van de kern ligt, zodat Zenderenaren zelf ook de randweg gaan gebruiken en daarnaast geen toename is van verkeer in de omliggende plaatsen.</p> <p>Aantasting en doorsnijding van landelijk gebied. SDB vindt, dat recreatief- en natuurlandschap zo min mogelijk dient te worden doorsneden en kiest voor bundeling van een tracé met bestaande doorsnijdingen zoals het spoor. De andere drie tracés doorsnijden het landschap in hoge mate. Het landelijk gebied rond Tusvelder essen, het Fleeer en de Azelerbeek is een gebied van 100 ha groot, wat nu nog niet doorsneden wordt door wegen. Alleen een veelgebruikt recreatief fietspad tussen Huize Almelo en kasteel Twickel loopt door het gebied. Feitelijk hoort dit gebied tot de Groene Poort tussen onze stedenband door. Wij noemen deze corridor met het Nijreesbos erbij dan ook wel de "Groene Poort Plus". Om het recreatief gebruik op genoemd fietspad te kwantificeren zou het goed zijn op korte termijn een fietserstelling uit te voeren. Zo wordt ook aangegeven op pag. 5 van de NRD: "<i>Het plangebied ligt in het buitengebied van Borne en Almelo en betreft een groene verbinding tussen noordoost en zuidwest Twente</i>". Niet voor niets was dit gehele gebied in 1992 in beeld toen in opdracht van Landschap Overijssel architect Ashok Balothra kwam met het 21e eeuwse landgoed "de Overbrugging" waarbij de vuilstort een natuurgebied werd genoemd "de Heuvel der Schaamte".</p> <p>Dé belangrijkste "wissel" tussen het stedelijk gebied. De ecologische waarde van de corridor (met o.a. Natuurnetwerk Nederland* structuren de Doorbraak en de Azelerbeek) tussen de steden is van wezenlijk belang voor het wild. Bijgevoegd is een kaart van de wildbewegingen in het stedelijk gebied tussen Borne/Zenderen en Almelo. Op dit moment zijn er al voldoende aanwijzingen dat dassen het gebied intrekken. O.a. in het Elhorst-Vloedbelt gebied zijn sporen gevonden. Daarbij zijn de</p>	<p>j) Zie bij onderstaande punten de beantwoording hierboven en antwoord III.</p>

meeste wildbewegingen in het gebied tussen Zenderen en Almelo te vinden en veel minder tussen Zenderen en Borne. Met name op de vuilstort Elhorst- Vloedbelt worden veel vleermuizen waargenomen.

Het Elhorst-Vloedbelt gebied herenigen?

Gekeken zal moeten worden of de vuilstort niet herenigd kan worden met het aangrenzende natuurgebied Vloedbelt. Daarbij zal in de PlanMER meegenomen dienen te worden wat de toekomstplannen van Twence voor de vuilstort zijn. Indien dit grotendeels natuur- en recreatieve functies worden voor de regio, dan kan het beter zijn de randweg zuidelijk van het gebied te situeren. Het gebied van de vuilstort heeft door het nalaten van activiteiten en goed beheer gedurende ruim tien jaar een waardevolle natuur gekregen. Misschien kunnen we die nalaten aan ons nageslacht.

De fietssnelweg F35 en randweg combineren langs het spoor (rode lijn op kaart pagina 2)

Onlangs heeft de Gemeente Almelo besloten op haar gebied het tracé van de F35 geheel aan de noordoostkant van het spoor te situeren. Zover wij nu kunnen bekijken kan de gehele F35 van de stations Almelo tot Borne aan de noordoostkant liggen. Voordeel is dat het twee fietstunnels bespaart en men de kortste weg neemt. Voor de zakelijke fietser heel wezenlijk. Qua infrastructuur kunnen dan trein-, fiets- en auto-tracé naast elkaar lopen. Dit geeft de minste extra doorsnijdingen van het landschap. Wel zal de Gemeente Borne gecompenseerd dienen te worden voor het reeds aangelegde stukje F 35 van ongeveer 600 meter.

Met de "spoorse bundeling 2012" is aansluiting op een mogelijk klaverblad mogelijk.

In de MIRT A1/A35 uit 2019 wordt de mogelijkheid van een klaverblad bij knooppunt Azelo geopperd over 10-15 jaren, wanneer de andere maatregelen uit de MIRT onvoldoende effect zouden sorteren. Dit is een zeer kostbare variant, die door een aantal deskundigen op dit moment minder kansrijk wordt geacht, mede vanwege het "nieuwe normaal" (meer thuiswerken, minder autokilometers, alternatief vervoer). In het tracé "spoorse bundeling 2012" is een prima mogelijkheid het eventuele klaverblad aan te sluiten op de rotonde net ten noorden van het spoor bij de Braamhaarstraat. Dit zou dan zonder afslagen tussen A1/A35 en de rotonde dienen te gebeuren. Hiermee wordt het volgende punt van toegenomen verkeersdruk op Bornerbroek ondervangen.

Mogelijke forse verkeerstoename in Bornerbroek door klaverblad Azelo (tabel).

Mocht er sprake zijn van een klaverblad zoals getekend in de MIRT 2019, dan bestaat er een reëel risico, dat er een forse toename van de verkeersdruk in Bornerbroek komt, waarbij het huidige probleem van Zenderen naar Bornerbroek wordt verplaatst. Dit wanneer één van de tracés bundeling Bornerbroeksestraat of A1/A35 zou worden gekozen uit de vier tracés. Het gaat dan om sluipverkeer uit de

wijken Nijrees, Windmolenbroek en XL-park wanneer de Henriette Roland Holstlaan volloopt. Deze ontwikkeling zou SDB uiteraard onwenselijk vinden. De NRD (pag. 23) geeft aan, dat hier heel goed naar dient te worden gekeken. Onderstaand de verkeersintensiteit met een geschatte prognose voor 2030 voor de situatie als er een klaverblad Azelo zou komen samen met de tracés bundeling Bornerbroeksestraat of A1/A35. N.B. het is nu al erg druk op de N741 in Bornerbroek!

Een eerlijke vergelijking en een toegevoegde verbinding naar de Zenderensestraat vanaf de Zenderense Es in het spoorse bundeling tracé.

Zie de samenvatting van de NRD: kaart op pagina 8. Er is een toegevoegde verbinding naar de Zenderensestraat tussen Borne en Zenderen. Een soort GVW 2.0 (Gemeentelijke Verbindingsweg). Deze verbinding komt in de andere tracés niet voor en hoort daarom niet in een eerlijke tracévergelijking thuis, omdat het hier enkel gaat om een vergelijkende studie naar tracés tussen de Kluft en de Almlosestraat. Het nut van deze (GVW 2.0) verbinding voor de ontsluiting van met name noordoost Borne is naar onze mening duidelijk, evenals een aansluiting van industrieterrein Molenkamp. Voor een eerlijke vergelijking tussen de vier tracés is het nodig, dat mogelijke toekomstige investeringen in de wegenstructuur rondom Borne en Zenderen worden meegenomen. Als voorbeeld geldt dat bij de spoorse bundeling er al een tunnel -ook geschikt voor vrachtverkeer- aan de westkant van Borne ligt, welke een tunnel uitspaart in de plannen van de spoorse doorsnijding van Borne. Ook maakt dit het mogelijk de andere tunnels alleen voor personenverkeer en minder diep te maken (vb. Bekenhorsttunnel in de N743). Bij alle varianten zal voldoende rekening dienen te worden gehouden met acceptabele routes voor het landbouwverkeer.

Opmerkingen t.a.v. de vier tracés en voorkeurtracé SDB.

Tracés Bornerbroeksestraat en A1/A35

Deze doorsnijden en tasten naar de mening van SDB de natuur en recreatiegebieden van Tusveld en Fleeer (Groene Poort Plus) teveel en onnodig aan. De ecologische waarde van deze corridor (met o.a. de Natuurnetwerk Nederland onderdelen de Doorbraak en de Azelerbeek) tussen de steden is van wezenlijk belang voor de natuur. Daarnaast is het de belangrijkste recreatieve verbinding tussen het genoemde noordoost en zuidwest Twente.

Beekdaltracé.

Dit lijkt ons gezien de aantasting van het gebied rond met name de zelerbeek en het Fleeer niet eens een reële optie, maar eerder toegevoegd om een alternatief in deze studie te hebben.

Tracé spoorse bundeling.

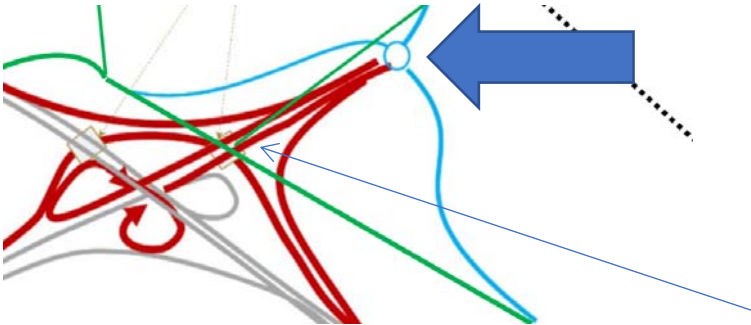
Zoals getekend in de NRD is dit tracé volgens SDB niet realistisch, omdat het midden op de Zenderense Es uitkomt bij de Mariakapel. Zoals nu getekend is het ook niet eerder in beeld geweest. Wij gaan er van uit, dat er volgend de regels van de NRD voldoende speelruimte is m.b.t. het tracé spoorse bundeling om onze variant in te passen.

	<p>Toegevoegd: voorkeurstracé St. Dorpsbelangen Bornebroek (kaartje pagina 2).</p> <p>SDB vindt de spoorse bundeling het meest geschikte tracé, maar dan wel het vanaf 2012 tot voor kort gehanteerde tracé. Dit tracé is in 2013 door Gemeentebelangen '90 Borne ook ingediend bij de Gemeenteraad van Borne met daarbij een uitstekende motivering. Wij noemen ons voorkeurstracé "spoorse bundeling 2012". Dit tracé maakt aankoppeling van bedrijventerrein Molenkamp mogelijk via de Ambachtstraat. Via deze weg bestaat dan de mogelijkheid ook verkeer uit de Stroomesch/Bornse Maten te laten aantakken. Een betere optie voor de Stroomesch/Bornse Maten is uiteraard een Gemeentelijke Verbindingsweg welke bij de spoorvariant nog steeds mogelijk is (getuige ook de opgenomen schets (maar noordelijker) in de toelichting van de NRD). Via de rotonde aan de noordzijde van het spoor bij de Braamhaarstraat is het mogelijk een aansluiting te maken op een mogelijk klaverblad bij knooppunt Azelo, mocht dat ooit werkelijkheid worden. Voorts is de kans groot dat door de ligging van de weg - minder ver van Zenderen – het dorpsverkeer van Zenderen meer van de randweg gebruik zal maken t.o.v. de drie andere tracés, waardoor de kern van Zenderen maximaal autoluw kan worden. Aanpassing voor de "spoorse bundeling 2012" is nodig wanneer de Elhorst-Vloedbelt wordt herenigd. Voor de andere drie tracés is de aansluiting in dat geval lastiger (zie kaart pag. 2).</p> <p>Uitvoeringszaken m.b.t. voorkeurstracé St. Dorpsbelangen Bornebroek (kaartje voorzijde).</p> <p>In de NRD wordt op pagina 17 gesproken over globale tracéligging. Daarbij past volgens ons het door SDB ingebrachte spoorse bundeling tracé 2012.</p> <p>De snelheid uit NRD: <i>"De nieuwe verbinding is qua functie en uitvoering een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur, gelijk aan de huidige N743 tussen Almelo en Hengelo".</i></p> <p>Volgens SDB kan men op delen van de nieuwe randweg ook prima uit de voeten met 60 km/u. De boogstralen kunnen dan kleiner zijn, waardoor een betere landschappelijke inpassing mogelijk is. Dit geldt met name tussen de Hosbakkeweg en het spoor. Volgens SDB is de snelheid op de weg minder belangrijk dan een goede doorstroming. Volgens de ladder van Verdaas is het beter de voorlaatste trede "infrastructuur aan te passen(combineren)" te betreden en niet de laatste sport van nieuwe infrastructuur creëren. Dit gebeurt wanneer de randweg wordt gecombineerd met de spoorlijn.</p>	
--	--	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
23	Naar aanleiding van uw schrijven betreffende de voorgestelde tracés voor een rondweg rond Zenderen, willen wij graag op persoonlijke titel reageren.	
a)	<p>Tracé Bundeling Beekdal</p> <p>Vragen die ons bezig houden: Welk tracé gaat het worden? Wat als het tracé bij ons achter het wordt? Willen en mogen we hier blijven</p>	a) Zie antwoord II.

	<p>wonen? Wat als we hier weg moeten? Hoe zullen we worden behandeld? Waar moeten we dan heen?? Maar ook wanneer het een van de andere trajecten wordt onder vinden wij daar last van en hoe gaat men daar dan mee om?</p> <p>Wij vragen ons ook nog af hoe het kan dat het gebied ten noorden van Zenderen Het Weleveld, buiten beschouwing is gelaten vanwege de landschappelijke waarden. De landschappelijke waarden zijn ons inziens gelijk aan die van de Zenderense Es.</p>	
b)	<p>Onze persoonlijke bezwaren: geluidsoverlast, lichtvervuiling, overlast van fijn stof, aantasting uitzicht en privacy, aantasting woongenot, afname luchtkwaliteit, aantasting van de sociale cohesie, waardevermindering van de eigen woning.</p>	b) zie antwoord IV.
c)	<p>Bezwaren tav de omgeving: aantasting van natuurgebied De Zenderense Es, De Groene Poort, aantasting van de sociale cohesie vanwege doorsnijding van het landschap.</p> <p>Het nut en de noodzaak om dit tracé als oplossing te zien voor de verkeersproblemen in Zenderen komt er volgens ons op neer dat men het probleem hiermee alleen maar verplaatst in plaats van oplost. De bewoners van de dorpskern van Zenderen hebben er straks geen last meer van, maar de bewoners in het buitengebied wel.</p>	c) zie antwoord IV.
d)	<p>Alternatief tracé Persoonlijk denken wij dat de nul of de nul plus een kans verdient, voordat men überhaupt zo'n grote ingreep doet in het prachtige Twentse landschap. Zo zou men een stukje verbindingsweg tussen de n743 en n744 kunnen aanleggen. Door dan in Zenderen een voetgangers-fietsbrug-tunnel te creëren zal de doorstroming verbeteren. Borne zou zijn verbindingsweg kunnen aanleggen waardoor er daar ook een betere doorstroming komt en de tunnel op een plek komt waar deze tot zijn recht komt . Dit zal volgens ons ook een hoop geld besparen.</p>	d) Uw suggesties voor maatregelen binnen Zenderen worden betrokken in de ontwikkeling van het nulplusalternatief.
e)	<p>Voorkeur Uit het gesprek hebben we begrepen dat eind 2020 bekend zal worden welk tracé het gaat worden. Als we kijken naar de andere tracés dan ligt onze voorkeur bij het zwarte tracé aan het spoor. Dit heeft als voordeel dat de landbouwgrond niet versnipperd hoeft te worden en dat de sociale cohesie kan blijven bestaan. Belangrijk blijft dat de Zenderense Es intact blijft en de natuur in De Groene Poort kan blijven bestaan. Dus ook in dit geval zal gekeken moeten worden of de uitstoot van geluid en fijnstof binnen de perken blijft om het nut en de noodzaak van een alternatieve weg te kunnen inzien.</p>	e) Zie antwoord II.

Indiener	Reactie	Beantwoording
24	<p>Graag maken wij gebruik van de door u geboden mogelijkheid tot het geven van input op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Wat betreft nut en noodzaak heeft er al jaren onderzoek plaats gevonden maar de vraag waar nu de ligging komt serieus dichterbij. Daarover willen wij graag wat opmerkingen maken en punten ter overdenking aan u meegeven.</p> <p>a) Het huidige onderzoek richt zich op Woon- leefmilieu, landschap, cultuur-historische waarde, ruimtelijke functies, impact op agrarische gebieden, voor dit alles hoeven wij u eigenlijk alleen te verwijzen naar de zienswijze van de gemeente Borne. We praten hier namelijk bij drie van de vier getekende tracé opties voor groot deel over het 'Kampenlandschap' wat valt onder G6 (Buitengebied). De ligging van de randweg is daarmee overduidelijk bij drie voorgestelde tracés in strijd met het beleid en de visie op het buitengebied van de gemeente Borne waarbij het karakter van de omgeving, het landelijke buitengebied met een agrarische bestemming, het open en het groene karakter <u>de te beschermen waarden zijn.</u></p> <p>b) Drie tracés, te weten bundeling Bornerbroeksestraat, bundeling A1/A35 en bundeling Beekdal lijken met deze beschermende waarden dan ook al direct onmogelijk te worden omdat er een prachtige boerenbedrijven volledig doorsneden worden, er twee mooie stukken bos volledig opgeofferd moeten worden en het prachtig aangelegde wandel-fiets pad in een belangrijk ecologisch natuurgebied de Doorbraak volledig doorkruist wordt door een enorme drukke verkeersweg. Daar waar nu heel regelmatig reeën, roofvogels en andere prachtige vogel- en vlindersoorten te vinden zijn in dit gebied zal het de juist te beschermen waarden geheel doen verdwijnen. Vanuit de visie van de gemeente Borne op de te beschermen waarden in dit gebied kunt u zich dan eigenlijk allen nog maar richten op verder onderzoek op het tracé bundeling spoorlijn. Dit gezegd hebbende willen wij ook onze verbazing bij u uiten t.a.v. zeer opmerkelijke grote verschillen tussen twee onderzoeken gedaan door het zelfde onderzoeksbureau.</p> <p>In uw notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) komen er weer vier nieuwe tracés wat ons betreft uit de hoge hoed vallen nadat het verkort MIRT-onderzoek A1/A35 in 2019 al een hele duidelijk oplossing voor alle problemen heeft laten zien. Wij vragen ons dan ook serieus af of de opties Bundeling Beekdal en Bundeling spoorlijn wel serieus te onderzoeken en te overwegen tracés zijn en er niet bij getekend zijn het gevoel te willen geven dat er nog iets te kiezen valt. Immers het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W), Rijkswaterstaat, provincie Overijssel, de gemeenten Almelo, Borne, Tubbergen en Hengelo hebben in 2019 een verkort MIRT onderzoek [8] naar de verkeersproblematiek op de A1/A35 laten uitvoeren. Dit onderzoek had als doel om bestaande studies en inzichten te combineren om samen te bepalen welke opgaven er liggen om de bereikbaarheid over de A1/A35 en de bereikbaarheid van de regio Twente te faciliteren. Daarbij lag de focus op het zo</p>	<p>a) Zie antwoord IV.</p> <p>b) Zie antwoord II.</p>

	<p>optimaal mogelijk faciliteren van het doorgaande verkeer op de A1, als verkeersader naar het oosten, en op het onderliggende wegennet van Twente. Er is gekeken naar doorstroming, robuustheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Doorstroming en verkeersveiligheid A1/A35 Tussen de knooppunten Azelo en Buren komen de A1 en de A35 samen. Dit is een druk bereiden wegvak dat gebruikt wordt voor regionale, bovenregionale en doorgaande verplaatsingen. Het is duidelijk geworden dat de uitkomst hiervan, betekend in afbeelding 1 hieronder, zowel voor Zenderen maar zeker ook voor vele andere gemeenten de problemen in één keer oplost.</p> <p>c) Dit maakt dat iedere goede lezer vanuit de vele onderzoeken die er al liggen eigenlijk maar twee serieuze opties nemen om alle problemen in één keer goed op te lossen. De bundeling Bornerbroeksestraat en bundeling A1/A35 maken het voor ons als bewoners in dit gebied ook nog niet tot twee maar tot één optie voor de randweg want beide opties lopen vanaf de hoek Bornerbroeksestraat en Braamhaarstraat volledig in elkaar over.</p> <p>d) Wij vragen ons ook serieus af met welke mate van willekeur de randweg en rotonde getekend worden in de verschillende onderzoeken. In de twee nieuwe opties te weten bundeling Bornerbroeksestraat en bundeling A1/A35 is de plaats waar de benodigde rotonde getekend is op enorme afstand van de beoogde rotonde in het MIRT rapport. Dit verschil staat in verhouding tot een "bij benadering getekend" hoe kan dit verschil zo groot zijn?</p> <p>In afbeelding 1 ligt de benodigde rotonde ver voorbij het stuk bos op de hoek Bornerbroeksestraat/ Braamhaarstraat. De rode wegen lopen over de grond van bestaande woningen aan de rechterzijde(boszijde) van de Braamhaarsstraat naar de rotonde toe die ter hoogte van Braamhaarsstraat 4 en 6 lijkt te liggen, in zijn geheel achter het stuk bos.</p>  <p>Afbeelding 1 MIRT onderzoek 2019</p> <div data-bbox="1098 1662 1401 1886" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>De plaats van de rotonde bij de tracés bundeling Bornerbroeksestraat en bundeling A1/A35</p> </div>	<p>c) Zie antwoord II.</p> <p>d) De locatie van de rotonde is een gevolg van de ligging van de alternatieve tracés. Het alternatief Beekdal is opgesteld waarbij de aansluiting op grotere afstand van het knooppunt Azelo ligt, Dit alternatief volgt een natuurlijke insnijding in het landschap en kruist een beperkt aantal wegen.</p>
--	--	--



Afbeelding 2 laat de getekende rotonde zien in het huidige onderzoek midden in het stuk bos op de hoek Bornerbroeksestraat/Braamhaarsstraat.

Begin 2020 brachten wij een bezoek aan de gemeente Borne n.a.v. het MIRT onderzoek in 2019. Voor ons gaf de uitkomst van dit onderzoek, waar velen erg blij mee waren, reden tot zorgen zoals u zult begrijpen gezien de geplande randweg in de juiste samenhang met het Klaverblad, zie afbeelding 1. In dit gesprek is ons duidelijk geworden dat ook al zal het klaverblad nog veel langer op zich laten wachten vanwege de enorme kosten, de randweg nu al wel degelijk zo aangelegd dient te worden dat het op een later tijdstip aan laten sluiten van het klaverblad geen problemen mag gaan opleveren. Hier dient dus wel degelijk al serieus rekening mee gehouden te worden bij de aanleg van de al eerder geplande realisatie van de randweg. Het betekent echter ook dat de rotonde nooit in het bos kan komen te liggen omdat de aan- en afvoer wegen voor de verschillende snelwegen die daar samen moeten komen veel meer ruimte vragen.

e)

Hoe is dit mogelijk ondanks dat zowel het onderzoek in 2019 als het huidige onderzoek door het zelfde onderzoeksbureau Sweco plaats heeft gevonden.

Wij willen u zoals u gevraagd heeft daarom graag punten meegeven bij het nemen van vervolgstappen en horen graag uw reactie op onderstaande punten:

1. Hoe weegt de eigen visie op het buitengebied van de gemeente Borne mee in dit onderzoek? Vanuit dit beleid zou alleen de bundeling spoor maar een te onderzoeken tracé kunnen zijn.
2. Hoe verhoudt zich de ambitie van de gemeente Borne betreft het recent nog gepubliceerde artikel "**College wil 23.374 bomen planten**" t.a.v. de noodzakelijk kap van zowel een stuk bos aan de Braamhaarstraat als het stuk bos (genoemd Lucasbos) tussen de Braamhaarstraat en het Tusveld?
3. Is de getoonde keuze uit 4 tracés wel reëel gezien het eerdere onderzoek in 2019 en de daaruit voortvloeiende belangen van zoveel gemeenten? Hierbij gaat het naast Borne en Zenderen ook om belangen voor Almelo en het hele gebied achter Zenderen (Albergen, Tubbergen etc.) Is er gezien dit veel groter belang niet alleen nog keuze uit de tracés bundeling A1/A35 en

e) Zie onderstaande antwoorden:

1. De visie op het buitengebied van de gemeente Borne wordt meegenomen in de beschrijving van de effecten van de alternatieven.
2. Eventuele kap van bomen voor het aanleggen van een nieuwe weg wordt gecompenseerd.
3. De tracékeuze vindt plaats nadat het PlanMER is opgesteld.

	<p>bundeling Bornerbroeksestraat. Wat maakt hierbij de opties voor bundeling Beekdal en bundeling spoor nog tot reële opties?</p> <p>4. Is de nu getekende rotonde in het bos aan de Braamhaarsstraat niet volledig in strijd met de voorwaarde om het klaverblad in een later stadium zonder problemen aansluitbaar te moeten laten zijn aan de al eerder aan te leggen randweg? De uitloop van en instroom naar de gewenste snelwegen middels een klaverblad naar zowel de opgang naar de snelwegen richting Almelo – Deventer - Enschede en Oldenzaal vraagt om veel meer ruimte tot aan de benodigde rotonde, dit laat afbeelding 1 ook goed zien. Waarom is een rotonde in het bos dan toch tweemaal getekend in twee beoogde tracés?</p> <p>5. Hoe is het mogelijk dat er z'n enorm groot verschil zit tussen de in afbeelding 1 en 2 betreft de te realiseren rotonde ondanks dat beide onderzoeken door hetzelfde bureau gedaan zijn? Hoe is dit enorme verschil uit te leggen aan de bewoners in dit gebied?</p> <p>6. Als de prachtige natuur, het agrarische landschap met mooie flora en fauna allemaal ondergeschikt moet zijn aan goede verkeersdoorstroming in dit gebied, dan hoeft je geen hogere wiskunde gestudeerd te hebben om te zien dat de hierboven getoonde afbeelding 1 vanuit het MIRT onderzoek in 2019 alle problemen in één keer goed oplost. Onze vraag aan de onderzoekscommissie is daarom ook of het in persoonlijke gesprekken gaan met de bewoners van de Braamhaarsstraat en de bewoners van Bornerbroeksestraat 107 niet de meest voor de hand liggende volgende stap moet zijn in het onderzoek.</p>	<p>4. Met de rotonde op de aangegeven locatie is het klaverblad in de toekomst aansluitbaar.</p> <p>5. Dat verschil komt uit een nadere analyse naar het beperken van de effecten van een aansluiting op de knoop.</p> <p>6. Na het PlanMER worden de belangen van natuur en landschap en doorstroming nader afgewogen. Ook de aansluiting zoals u die tekent leidt tot effecten op natuur en landschap in het gebied.</p>
--	--	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
25 a)	<p>Van het rapport 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau Vloedbeltverbinding ten behoeve van procedure milieueffectrapportage' hebben we met belangstelling kennis genomen. Dank voor de toezending.</p> <p>De strekking en inhoud van het rapport hebben wij in een bijeenkomst met de inwoners van ons gebied besproken. In alle 4 tracé varianten wordt (groot) Azelo nogal ingrijpend geraakt. Het lijkt er op dat de verkeersproblemen van Zenderen naar ons gebied worden verplaatst.</p> <p>Graag brengen wij een tweetal zaken onder uw aandacht:</p> <p>1. Op blz. 22 staat onder 3.5 een toelichting van de totstandkoming van de alternatieven met deze zin: "Vanwege de landschappelijke waarden (Landgoed Weleveld) is een tracé aan de oostzijde langs Zenderen bij voorbaat buiten beeld gelaten." Dat vinden wij bijzonder. Waarom op voorhand? Want wat te denken van de landschappelijke waarden van het beekdal van de Azelerbeek, het</p>	<p>a) Het PlanMER wordt opgesteld door een onafhankelijk bureau. Het onderzoek zal uitwijzen wat de voor- en nadelen zijn van de verschillende tracé's. Zie verder antwoorden II en IV</p>

<p>b)</p> <p>c)</p>	<p>landgoed Twickel en de Zendersche Esch? Die worden ook niet bij voorbaat buiten beeld gelaten.</p> <p>Daar komt nog bij, dat het college van B&W Borne, bij monde van wethouder Velten op 16 juni jl. in de raadsvergadering zei: “De weg langs het spoor is wel ingevoerd, maar de kans op aanleg daar is minimaal. De provincie blijft er bij dat de es onaantastbaar is.”</p> <ul style="list-style-type: none"> • Op basis van beide bovenstaande gegevens vragen wij u, ook voor de MER een tracé te beoordelen die ten noorden van Zenderen ligt. <p>2. Op blz. 24/25 Tabel 1 Beoordelingscriteria PlanMER ontbreekt het criterium ‘Sociale cohesie’. In dit geval t.a.v. de mate waarin de sociale eenheid (groot) Azelo doorsneden wordt door een westelijke randweg. Van groot belang voor de gemeenschap. Dit criterium was zeer terecht door Royal Haskoning in het rapport ‘Westelijke randweg Borne, Verkenning van varianten’ van 12 september 2012 wel meegenomen. En waar ook een behoorlijk gewicht aan toegekend werd.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wij verzoeken u het criterium “Sociale cohesie’ alsnog toe te voegen. 	<p>b) Zie antwoord V.</p> <p>c) Het criterium “Sociale cohesie” wordt toegevoegd aan de beoordelingscriteria in het PlanMER.</p>
---------------------	--	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
<p>26</p> <p>a)</p> <p>b)</p>	<p>Namens de betreffende bewoners van de Kuipersweg, Retraitehuisweg en Bornerbroeksestraat in Azelo hebben wij unaniem onze visie op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Vloedbeltverbinding gegeven. Deze standpunten worden door ons volledig ondersteund.</p> <p>Gezien onze persoonlijke situatie en woonomgeving willen wij de volgende punten aangeven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wij wonen vrij dicht naast de A1/A35 en hebben daar al jaren last van geluidsoverlast en fijnstof uitstoot (waarvan men nog steeds niet kan zeggen hoe ernstig dit is voor de gezondheid) wij zitten mede daarom niet te wachten op een verbindingsweg naast de snelweg. - Ook zal de verbindingsweg wederom door een deel van onze grond gaan, waarop vaak is gezegd dat dat niet mogelijk is omdat er ook hoogspanningsmasten staan. Wij gaan dan voor de 4^e keer grond verliezen (aanleg snelweg, aanleg fietspad Bornerbroeksestraat, het zetten van hoogspanningsmasten, en niet te vergeten de aanleg transport gasleiding richting Epe) er is echter NOOIT compensatie grond voor terug gekomen. 	<p>a) Zie de antwoorden II en IV.</p> <p>Wij begrijpen uw zorg omtrent de hinder. In de PlanMER wordt hinder wordt meegenomen in de beoordelingen van de alternatieven.</p> <p>b) Wij begrijpen uw punt over eigendommen en uw zorg daarover. In het PlanMER wordt niet ingegaan op effecten op persoonlijke eigendommen. Wanneer er een tracé is gekozen zal gelijktijdig met de bestemmingsplanprocedure worden gekeken welke gronden/bebouwing benodigd zijn om het tracé te kunnen realiseren.</p>

c)	- En als toch voor deze variant wordt gekozen waar blijven we dan met het aangelegde (zeer slecht onderhouden) wildviaduct op de Flierhaar. Of zal dit viaduct dan worden gesloten met als gevolg wederom een versplintering van de hechte gemeenschap van Azelo, dit zal toch zeker niet de bedoeling zijn.	Daartoe zal contact gezocht worden met de betreffende eigenaren om in overleg te gaan over aankoop van gronden/gebouwen en compensatie.
d)	- Is er een onderzoek gedaan naar hoe de verbreding van de A35/A1 en de ontvlechting van knooppunt Azelo eruit moet gaan zien, of wordt dan heel Azelo van de kaart geveegd zodat het een asfaltdorp wordt?	c) Dit viaduct blijft zijn functie behouden.
e)	<p>Ons voorstel is dan ook:</p> <p>Maak van knooppunt Azelo een volledig klaverblad en gebruik de 4^e aftakking voor de richting Almlosestraat in Zenderen. Een mogelijke optie, doortrekking naar Albergerweg. Verder heeft dit als voordeel dat als de mestvergister Vloedveld in werking gaat komen, het vrachtverkeer zo snel mogelijk Oost Nederland in en uit kan en de kern Zenderen wordt ontzien van (vracht)verkeer.</p> <p>Helaas kunnen wij de brief van GBA (Gemeenschapsbelangen Azelo) niet onderschrijven daar wij geen inzicht hebben in wat er in deze brief is verteld, en zij wel vaker uitspraken/meningen geven die niet altijd door direct betrokkenen worden gedeeld.</p>	<p>d) Bij de ligging van de alternatieve tracés houden we rekening met ruimtebeslag voor een mogelijke ontvlechting van de A1/A35</p> <p>e) Knooppunt Azelo ombouwen tot volledig klaverblad is op afzienbare termijn niet aan de orde. Rijkswaterstaat heeft geen uitgewerkte plannen in deze richting.</p>

Indiener	Reactie	Beantwoording
27	Hierbij willen wij onze zienswijze geven op de aanpak van de PlanMER.	
a)	<p>Betreft mening aanpak PlanMER:</p> <p>Wij vinden dat het PlanMER niet objectief is opgesteld en dat de voorgestelde tracé alternatieven niet eerlijk vergeleken kunnen worden. In het PlanMER wordt het tracé 'Bundeling spoorlijn' voorzien van een extra aftakking naar N743. Dit geeft dit tracé een extra nadeel in de vergelijking met de overige tracés. Voor een eerlijk vergelijk zouden alle tracés deze aftakking naar de N743 wel of niet moeten hebben. In het PlanMER zijn de tracés willekeurig zonder onderbouwing in het landschap ingetekend, alsof men het gebied vooraf niet nauwkeurig onderzocht heeft.</p> <p>Betreft verbeter suggesties t.a.v. het PlanMER:</p>	a) Zie de antwoorden I en II De zwarte link tussen de nieuwe weg en de N743 is toegevoegd aan het tracé, omdat de nieuwe weg zo dicht langs de bestaande N743 ligt. Dit biedt mogelijkheid voor verkeer uit Borne – Oost en centrum om via deze link de Vloedbeltbinding te vervolgen naar Almelo (om Zenderen heen). Bij de andere alternatieven is deze link niet toegevoegd omdat de wegen aan de andere kant van het spoor liggen.
b)	<p>Nulplusalternatief</p> <p>Wij vinden dat het "Nulplusalternatief" goed onderzocht moet worden. Wij stellen voor om de volgende punten in het onderzoek mee te nemen:</p> <p>Verbeter de verkeersafhandeling in Zenderen, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Rotonde Albergerweg/N743 i.p.v. stoplichten, o Verbindingsweg Almlosestraat- Albergerweg. o Geen klaar-overs maar een fiets en voetgangersbrug t.p.v. de hoofdstraat in Zenderen. o Verbindingsweg Zenderensestraat/rondweg - Albergerweg. 	b) Uw suggesties voor het nulplusalternatief worden in het PlanMER betrokken.

<p>c)</p>	<p>- Versneld uitvoeren van de F35. Deze verbetering van de fietsinfrastructuur is een grote stimulans voor het fietsgebruik.</p> <p>- Onderzoek naar de mogelijkheid om het "Nulplusalternatief" als eerste uit te voeren met als voordeel om daarna te kunnen beoordelen of een van de overige tracés wel nodig is.</p> <p>Tracé 'Bundeling spoorlijn'</p> <p>Graag zouden wij dat de volgende voordelen van het tracé 'Bundeling spoorlijn' meegenomen worden in het onderzoek: Laat de aftakking op de N743 bij Borne vervallen. Dit voorkomt een extra doorkruising en extra aantasting van het landschap.</p> <p>Voordelen Variant Tracé Bundeling spoorlijn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) De weg kan eenvoudig parallel dicht aan de spoorlijn gelegd worden Er zijn geen obstakels zoals bijv. hoogspanningsleidingen of viaducten. 2) De fietssnelweg F35 is beoogd en voor een deel al gerealiseerd parallel aan de zuidkant van de spoorlijn tussen Almelo en Borne. Omdat de F35 tussen Hengelo en Borne aan de noordkant van spoorlijn ligt zal deze de spoorlijn ergens moeten kruisen. Dit geldt ook voor het tracé Bundeling spoorlijn. Deze zal ten westen van bedrijventerrein molenkamp het spoor kruisen. Dit kan gecombineerd worden. Omdat zowel de F35 als de rondweg parallel en dicht aan de spoorlijn kunnen komen te liggen zal deze oplossing de minste inbreuk op het landschap hebben. Van alle tracés zal deze de minste lengte (oppervlakte) aan asfalt vereisen en daarmee ook de minste natuur en landbouwgronden opeisen. 3) Bij een calamiteit op de A1/A35 zal wanneer de rondweg naast het spoor komt te liggen, deze als goede uitwijkmogelijkheid dienst kunnen doen. Dit zal de doorstroming van het verkeer positief beïnvloeden. Indien deze nabij de A1/A35 ligt kan dit niet. Denk daarbij ook aan kijk toerisme, rook door brand, giftige stoffen etc. 4) De NS wil de spoorwegovergangen minimaliseren. Met de aanleg van de verbindingsweg langs het spoor inclusief de parallelweg voor langzaam verkeer kunnen er (onbewaakte) spoorwegovergangen vervallen. 5) Door de verbindingsweg parallel aan het spoor te leggen is de landschapsdoorsnijding aanzienlijk minder dan bij de overige varianten. De andere varianten zullen landbouwgebieden I natuurgebieden onnodig doorsnijden en versnipperen. Dit is niet op te lossen door verkaveling. 6) De gemeente Borne heeft het voornemen een tunnel aan te leggen onder het spoor in het westelijke deel van Borne. Deze tunnel kan tevens gebruikt worden voor de verbindingsweg en de fietssnelweg F35. Dit bevordert ook de verkeersbeweging op deze wegen. 7) De gemeenschap van (groot) Azelo is al eerder doorsneden door de A1/A35. De (spoor)variant waarborgt de leefbaarheid in het gebied groot Azelo en blijft de hechte gemeenschap behouden. Dit stimuleert ook recreatie/ toerisme in dit gebied. Dit karakteristieke 'noaberschap' is van enorme betekenis voor de leefbaarheid in Overijssel! 	<p>c) Zie de antwoorden III en IV.</p>
-----------	---	--

	<p>8) Door de spoorvariant aan te leggen met de daarbij behorende kunstwerken zal de fietssnelweg F35 sneller en makkelijker gerealiseerd kunnen worden tussen Almelo en Borne. Deze verbetering van de fietsinfrastructuur is een grote stimulans voor het fietsgebruik</p> <p>9) De spoorvariant is de meest milieuvriendelijke variant qua duurzaamheid en landschappelijke waarde.</p> <p>10) De spoorvariant “bescherm” een vitaal en samenhangend stelsel van natuurgebieden (NNN s Natuur Netwerk Nederland) waaronder Natura 2000-gebieden en nationale Parken, zie Figuur 1.</p>	
--	---	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
28	<p>Namens de bewoners van de Kuipersweg, Retraitehuisweg en Bornerbroeksestraat in Azelo hebben wij unaniem onze visie op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Vloedbeltverbinding gegeven. Deze standpunten worden door ons volledig ondersteund. Wij willen graag hierop het volgende aanvullen.</p>	Zie antwoord 27.
a)	<p>Betreft mening aanpak PlanMER: Wij vinden dat het PlanMER niet objectief is opgesteld en dat de voorgestelde tracé alternatieven niet eerlijk vergeleken kunnen worden. In het PlanMER wordt het tracé ‘Bundeling spoorlijn’ voorzien van een extra aftakking naar N743. Dit geeft dit tracé een extra nadeel in de vergelijking met de overige tracés. Voor een eerlijk vergelijk zouden alle tracés deze aftakking naar de N743 wel of niet moeten hebben. In het PlanMER zijn de tracés willekeurig zonder onderbouwing in het landschap ingetekend, alsof men het gebied vooraf niet nauwkeurig onderzocht heeft.</p>	.
b)	<p>Betreft verbeter suggesties t.a.v. het PlanMER: Nulplusalternatief Wij vinden dat het “Nulplusalternatief goed onderzocht moet worden. Wij stellen voor om de volgende punten in het onderzoek mee te nemen: Verbeter de verkeersafhandeling in Zenderen, zoals: o Rotonde AlbergerwegZN743 i.p.v. stoplichten, o Verbindingsweg Almelosestraat- Albergerweg. o Geen klaar-overs maar een fiets en voetgangersbrug t.p.v. de hoofdstraat in Zenderen. o Verbindingsweg Zenderensestraat/rondweg - Albergerweg. - Versneld uitvoeren van de F35. Deze verbetering van de fietsinfrastructuur is een grote stimulans voor het fietsgebruik. - Onderzoek naar de mogelijkheid om het “Nulplusalternatief als eerste uit te voeren met als voordeel om daarna te kunnen beoordelen of een van de overige tracés wel nodig is.</p>	
c)	<p>Tracé ‘Bundeling spoorlijn’ Graag zouden wij dat de volgende voordelen van het tracé ‘Bundeling spoorlijn meegenomen worden in het onderzoek:</p>	

	<p>Laat de aftakking op de N743 bij Borne vervallen. Dit voorkomt een extra doorkruising en extra aantasting van het landschap.</p> <p>Voordelen Variant Tracé Bundeling spoorlijn.</p> <p>1) De weg kan eenvoudig parallel dicht aan de spoorlijn gelegd worden Er zijn geen obstakels zoals bijv. hoogspanningsleidingen of viaducten.</p> <p>2) De fietssnelweg F35 is beoogd en voor een deel al gerealiseerd parallel aan de zuidkant van de spoorlijn tussen Almelo en Borne. Omdat de F35 tussen Hengelo en Borne aan de noordkant van spoorlijn ligt zal deze de spoorlijn ergens moeten kruisen. Dit geldt ook voor het tracé Bundeling spoorlijn. Deze zal ten westen van bedrijventerrein molenkamp het spoor kruisen. Dit kan gecombineerd worden. Omdat zowel de F35 als de rondweg parallel en dicht aan de spoorlijn kunnen komen te liggen zal deze oplossing de minste inbreuk op het landschap hebben. Van alle tracés zal deze de minste lengte (oppervlakte) aan asfalt vereisen en daarmee ook de minste natuur en landbouwgronden opeisen.</p> <p>3) Bij een calamiteit op de A1/A35 zal wanneer de rondweg naast het spoor komt te liggen, deze als goede uitwijkmogelijkheid dienst kunnen doen. Dit zal de doorstroming van het verkeer positief beïnvloeden. Indien deze nabij de A1/A35 ligt kan dit niet. Denk daarbij ook aan kijk toerisme, rook door brand, giftige stoffen etc.</p> <p>4) De NS wil de spoorwegovergangen minimaliseren. Met de aanleg van de verbindingsweg langs het spoor inclusief de parallelweg voor langzaam verkeer kunnen er (onbewaakte) spoorwegovergangen vervallen.</p> <p>5) Door de verbindingsweg parallel aan het spoor te leggen is de landschapsdoorsnijding aanzienlijk minder dan bij de overige varianten. De andere varianten zullen landbouwgebieden I natuurgebieden onnodig doorsnijden en versnipperen. Dit is niet op te lossen door verkaveling.</p> <p>6) De gemeente Borne heeft het voornemen een tunnel aan te leggen onder het spoor in het westelijke deel van Borne. Deze tunnel kan tevens gebruikt worden voor de verbindingsweg en de fietssnelweg F35. Dit bevordert ook de verkeersbeweging op deze wegen.</p> <p>7) De gemeenschap van (groot) Azelo is al eerder doorsneden door de A1/A35. De (spoor)variant waarborgt de leefbaarheid in het gebied groot Azelo en blijft de hechte gemeenschap behouden. Dit stimuleert ook recreatie/ toerisme in dit gebied. Dit karakteristieke 'noaberschap' is van enorme betekenis voor de leefbaarheid in Overijssel!</p> <p>8) Door de spoorvariant aan te leggen met de daarbij behorende kunstwerken zal de fietssnelweg F35 sneller en makkelijker gerealiseerd kunnen worden tussen Almelo en Borne. Deze verbetering van de fietsinfrastructuur is een grote stimulans voor het fietsgebruik</p> <p>9) De spoorvariant is de meest milieuvriendelijke variant qua duurzaamheid en landschappelijke waarde.</p> <p>10) De spoorvariant "beschermt" een vitaal en samenhangend stelsel van natuurgebieden (NNN = Natuur Netwerk Nederland) waaronder Natura 2000-gebieden en nationale Parken</p>	
--	--	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
29	<p>De in de NRD van 19-5-2020 genoemde alternatieve tracés hebben alle als basis en uitgangspunt de verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A1/A35 tussen Almelo en Hengelo, het versterken van de robuustheid van het regionale wegennet in het plangebied en het ontlasten van de N743-traverse door de kern Zenderen en door Borne ten behoeve van het woon- en leefmilieu in deze kernen. Bij alle 4 tracés heeft men als startpunt de Hosbakkeweg aangehouden om van daaruit een 4-tal tracés verder uit te werken.</p> <p>a) Echter, vanwege de landschappelijke waarden (Landgoed Weleveld) is een tracé aan de oostzijde langs Zenderen bij voorbaat buiten beeld gelaten. Opvallend is dat hier geen onderbouwing aan ten grondslag ligt alleen een simpele verwijzing naar aanwezige landschappelijke waarden, (zie blz 22/27 NRD waarin het Weleveld wordt genoemd. Zoals blijkt uit de bijgevoegde tekening, behorende bij de Startnotitie MER Westelijke Randweg van Januari 2006, is er nog ruim voldoende ruimte tussen de N.O.-boog en het Weleveld. Een eventuele Noordoostelijke rondweg, in de volksmond de Ter Keurs-variant" genoemd, behoeft dus niet door het Weleveld maar kan naast het gebied van het Weleveld worden aangelegd en zelfs verdiept.</p> <p>b) De door de gemeenteraad op 3-10-2017 vastgestelde Gemeentelijke Verbindingsweg loopt ook langs de rand van de Zenderense Es, eveneens een landschappelijk waardevol buitengebied. Wij zouden daarom nog een 5e tracé-alternatief willen toevoegen, nl. een combinatie van het tracé Bundeling Spoorlijn en een korte boog N.O. van Zenderen, als volgt toegelicht:</p> <p>c) Ten behoeve van de in het NRD aangehaalde tracé "Bundeling Spoorlijn" (zwart) wordt de Hosbakkeweg in noordelijke richting doorgetrokken zodat deze ten westen van de Molenkamp het spoor kruist. De doorgaande weg buigt daarna af in noordwestelijke richting en loopt parallel aan het spoor met een tweede aansluiting op de N 743. Het gedeelte vanaf de Hosbakkeweg tot aan de kruising met het spoor is min of meer te vergelijken met de op 3 Oktober 2017 door de gemeenteraad vastgestelde Gemeentelijke Verbindingsweg. Vanaf de kruising met het spoor wordt het Spoorlijn-tracé in noordoostelijke richting doorgetrokken rechtstreeks naar de N 743 zodat in het spoorlijn-tracé 2 aansluitingen op de N 743 voorkomen. Eén achter Borne en één achter Zenderen. Wij gaan er van uit dat dit stukje verbinding, met redenen omkleed, is doorgetrokken naar de N 743. Hierdoor wordt de mogelijkheid geschapen om, uitgaande van de aansluiting achter Borne, een relatief korte boog oftewel een noordoostelijke rondweg om Zenderen heen te realiseren met het grote voordeel dat deze korte boog tevens de Albergerweg (N 744) kruist waardoor ook dit probleem wordt opgelost. De extra boog bij de andere varianten om de problemen op de Albergerweg (N744) op te lossen is dan overbodig geworden. Men maakt dus gebruik van een reeds aangegeven deel van het Spoorlijn-tracé en vult deze aan met een korte noordoostelijke boog om Zenderen heen. Op deze wijze wordt</p>	<p>a) Zie antwoord V.</p> <p>b) Bij het realiseren van de Vloedbeltverbinding zal de raad van Borne de overweging maken of de eerder vastgestelde gemeentelijke Verbindingsweg nog aangelegd moet worden. Op dit moment is de Verbindingsweg 'on hold' gezet in afwachting van de Vloedbeltverbinding.</p> <p>c) Zie de reactie bij a) en antwoord II en IV.</p>

	<p>er ook een oplossing geboden voor de verkeersdruk op de A1/A35 en het regionale wegennet en de leefbaarheid in de kernen van Borne en Zenderen. Een bijkomend voordeel is dat deze variant geheel op Borns grondgebied ligt. Het behoeft geen betoog dat deze variant het grote voordeel heeft dat daardoor het gehele waardevolle zuidwestelijke buitengebied vanaf de A1/A35 tot aan Zenderen bespaard en intact kan blijven waardoor deze natuurgebieden in hun oorspronkelijke staat kunnen blijven bestaan. De gemeente Borne heeft deze N.O.-Rondweg al eerder in 2006 bij een " Startnotitie MER Westelijke Randweg " betrokken doch niet verder uitgewerkt. Zie bijlage.</p> <p>Het verbaast ons daarom dat deze noordoostelijke rondweg niet is meegenomen in het NRD. De landschappelijke waarden in het zuidwestelijke buitengebied doen zeker niet onder voor de landschappelijke waarden in het noordoostelijke buitengebied. Door bij voorbaat dit traject uit te sluiten vanwege eventuele landschappelijke waarden wordt niet voldaan aan een van de essentiële voorwaarden van de MER. In art. 7.7 Wm (voor een plan-MER) en art. 7.23 Wm (voor een besluit-MER) van de Wet milieubeheer staat dat in het MER de "redelijkerwijs in beschouwing te nemen" alternatieven moeten worden beschreven. Dit noordoostelijke traject is aanzienlijk korter en is veel goedkoper.</p> <p>Door dit alternatief niet mee te nemen in de NRD wordt de burger bij voorbaat monddood gemaakt en is vergelijking met andere varianten niet mogelijk. Van participatie met de burger is in dit geval geen sprake. De basis voor een bestuurlijke keuze kan daardoor niet vastgesteld worden. Ons verzoek is daarom ook de noordoostelijke variant in combinatie met het alternatief zoals hierboven omschreven alsnog op te nemen in de NRD en mee te nemen in Uw overwegingen. Dit aanvullende alternatieve tracé heeft onze voorkeur en dient derhalve als ons voorkeursalternatief beschouwd te worden o.a. de volgende redenen:</p> <p>Geen landschapsdoorsnijdingen in het zuidwestelijke buitengebied tussen A1/A35 en spoor, geen aantasting in de recreatieve structuur, geen doorkruising van het natuur- en wandelgebied bij de Azelerbeek, geen doorkruising van de recreatieve wandel- en fietsverbinding op het Tusveld/Fleer, er wordt daardoor voldaan aan het verzoek van de Provincie om extra doorsnijding van het landschap en barrièrewerking tegen te gaan. Geen extra boog vanaf de N 743 naar de N 744. (Albergerweg). Geen problemen van juridische aard vanwege doorsnijding van de nog steeds in gebruik zijnde stortlocatie Elhorst/Vloedbelt en het recreatie- en natuurgebied de Vloedbelt. (Eigenaar en exploitant Twence B.V. Holding) Geen eventuele aantasting Landgoed Twickel.</p> <p>Onze 2e voorkeur gaat uit naar het tracé Bundeling Spoorlijn waarbij min of meer dezelfde argumenten gelden als hierboven omschreven.</p>	
--	---	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
30	<p>Wij hebben onze handtekening tevens onder de reactie vanuit de buurtschappen Bavenkel/Tusveld gezet, hier zijn wij het volledig mee eens. Daarnaast voelen wij de noodzaak om ook persoonlijk nog het belang van enkele zaken te onderstrepen.</p> <p>a) Er worden in de NRD verschillende alternatieven voorgedragen. Soms is het goed om, voordat men zich blind staart op welk alternatief het beste is, een stap terug te doen en na te gaan waarom ook al weer ooit gekeken is naar mogelijkheden voor een randweg langs Borne. Destijds is bij de bouw van de Bornsche Maten aan de eerste (enkele) kopers beloofd dat op den duur de wijk aangesloten zou worden op het dorp Borne door het wegnemen van de fysieke blokkade die de N743 vormt. Soms worden er dingen beloofd die achteraf op veel problemen stuiten. Het is natuurlijk ook mogelijk om daarop terug te komen als het algemeen belang daar voor groot genoeg is, of om de belofte op een andere manier in te passen. Het is ons inziens politiek onverantwoord om voor slechts een handvol personen een knip in de rondweg te maken met daaraan vast hangend een kilometerslange natuurdoorsnijding d.m.v. een nieuwe weg.</p> <p>b) In de huidige maatschappij waarin, terecht, gelet wordt op de kwaliteit van natuur en milieu lijkt ons dat de tracékeuze die de minst mogelijke schade berokkend aan het gebied de voorkeur verdient. De beste oplossing zou volgens ons het Nulplusalternatief (alleen maatregelen op bestaande N743) zijn. De volgende maatregel kan genomen worden: De bestaande, rechtstreekse, verbinding Hengelo-Almelo ter hoogte van Borne (gedeeltelijk) verdiept aanleggen en voorzien van voldoende oversteek mogelijkheden voor de Bornsche Maten. Deze oplossing is ook naar tevredenheid toegepast in o.a. Almelo (verdiept spoor) en Nijverdal. Ja, deze oplossing kost veel geld, maar alle andere oplossingen kosten ook veel geld en met deze oplossing wordt per definitie de natuur gespaard (alle andere tracés gaan hoe dan ook door een stuk natuur). Ook in Zenderen zou een tunnelbak de oplossing zijn. De mogelijkheden die u nu onderzoekt zullen zonder uitzondering mooi gebied vernietigen en de natuur schade berokkenen. Oorspronkelijk landschap kan men maar één keer vernietigen; het komt nooit meer in originele staat terug. (Bij Delden bijvoorbeeld wordt er nu alles aan gedaan om de fout die destijds bij de aanleg van de rondweg gemaakt is zo veel mogelijk te herstellen maar oorspronkelijk natuurgebied zal het nooit meer worden)</p> <p>In het gebied waar de plannen nu liggen zijn nog veel sporen uit de ijstijd te vinden. De trekroutes van het wild vanuit de Twickelse bossen van en naar het Nijreesbos zouden bij tracé bundeling Bornerbroeksestraat zelfs doorsneden worden. De Twentse Essen en het Coulissen landschap zijn uniek.</p>	<p>a) Zie antwoord I.</p> <p>b) Zie antwoord II.</p> <p>c) De door u voorgestelde aanpassingen aan de huidige N743 worden betrokken bij de ontwikkeling van het nulplusalternatief.</p>

d)	<p>In de NRD wordt de Groene Poort beschreven. De Groene Poort is een afgerond meerjarig programma dat inzet op behoud en ontwikkeling van landschappelijke, economische, cultuur-historische en ecologische elementen in dit unieke gebied. Er wordt ingezet op een vervolg, o.a. via toeristische vermarkting en kleinschalige investeringen op het gebied van routestructuren en ruimtelijke kwaliteit. De visie op de Groene Poort vormt daarmee een belangrijk element in de afwegingen voor een tracékeuze.</p> <p>Wat men nu lijkt te vergeten is dat het gebied waar de verschillende tracés nu gesitueerd worden, ook onder de Groene Poort vallen, alleen dan vooral opgeschoven richting de gemeente Almelo. Het lijkt er sterk op dat de gemeente Borne het probleem van zich af probeert te duwen. Wij willen u/uw onderzoeksteam graag uitnodigen om bij ons langs te komen om gezamenlijk het gebied te bekijken. Zo kunnen we u een aantal bijzonderheden in het gebied beter duiden, zoals bijvoorbeeld een prachtige typerende eik die in het geval van tracé bundeling Bornerbroeksestraat en tracé bundeling A1/A35 het veld zou moeten ruimen. Dit moet men toch niet willen. Om een stedelijke doorsnijding weg te nemen wordt er gedacht aan een kilometerslange natuurgebied doorsnijding. Ons inziens onbegrijpelijk en zeker ook vanuit het standpunt van de provincie niet gewenst (de provincie wil geen nieuwe gebiedsdoorsnijdingen). Ligt de randweg er éénmaal doorheen dan is dat automatisch de opmaat naar verdere opoffering van het gebied. De mensen die hier nu voor kiezen kunnen hun handen later niet meer in onschuld wassen.</p> <p>Zoals al wel duidelijk is zijn wij in principe helemaal tegen elke gebiedsdoorsnijding. Echter, mocht een verdiepte tunnelbak geen optie zijn om te onderzoeken, dan lijkt ons het tracé Bundeling Spoorlijn de minst slechte optie. Ook hier vragen wij ons af waarom niet gedacht wordt aan het verdiept aanleggen van (een kort stuk van) de nieuwe weg. Bovenop de tunnelbak kan het landschap zo goed mogelijk gereconstrueerd worden. Daarnaast lijkt het ons goed om nog onderzoek te doen naar een eventueel nieuw tracé, namelijk een Noordoost variant. In het verleden is er al wel eens gekeken naar mogelijkheden aan de oost kant van Zenderen. Wij vragen ons dan ook af waarom die in de NRD nu niet meer voor komen.</p> <p>Wij nodigen u graag uit om het gebied, dat u misschien vooral van papier kent, met ons te komen bekijken. Ook zouden we graag met u van gedachten wisselen over de door ons voorgestelde alternatieven en met u mee denken over andere alternatieven die de natuur zal sparen.</p>	d) Zie antwoord V.
----	---	--------------------

Indiener	Reactie	Beantwoording
31	<p>Graag wil ik namens Landschap Overijssel gebruik maken van de mogelijkheid om te reageren op de NRD voor de Vloedbeltverbinding.</p> <p>a) Als eigenaar en beheerder van De Doorbraak hebben wij als Landschap Overijssel een belangrijke positie in het plangebied waar de MER wordt uitgevoerd. Ik wil u dan ook vragen of wij in het vervolg rechtsreeks geïnformeerd kunnen worden over de vervolgstappen.</p> <p>b) Nut en noodzaak: kosten/baten Voordat ik inhoudelijk inga op de NRD wil ik u vragen om – zeker gezien de veranderende maatschappelijke context – het nut en noodzaak van een regionale rondweg goed te onderzoeken. Dus niet direct de inhoudelijke variantenstudie induiken maar eerst een volwaardige kosten/baten studie uitvoeren of de Vloedbeltverbinding wel echt nodig is. Mogelijk zijn er ook andere verkeerskundige ingrepen geschikt om de situatie te verbeteren (nulplusalternatief).</p> <p>c) Tracéalternatieven De onderbouwing van de totstandkoming van de tracéalternatieven is nogal mager. De meeste varianten hebben impact op het essenlandschap. Ik verzoek u het aantal tracéalternatieven uit te breiden, dan wel beter te onderbouwen waarom enkel de genoemde tracés worden beoordeeld in de MER.</p> <p>d) Beoordelingscriterium landschap Wat betreft de beoordeling van het aspect ‘landschap’ (p24) is het pleidooi om náást een kwalitatieve beoordeling, ook een kwantitatieve beoordeling voor te schrijven in de NRD. Op basis van een Overijssel brede analyse (De staat van ons landschap, 2011) heeft Landschap Overijssel vastgesteld dat de fijnmazigheid van het groenblauwe netwerk in het landschap aantoonbaar afneemt. Er vindt vergroving van het landschap plaats. Wij zien graag dat de landschappelijke structuren van natuurlijk groen ook kwantitatief getoetst worden in het MER. Dit kan b.v. door het % natuurgroen per kilometervak als uitgangspunt te nemen. De lokale landschappelijke variatie wordt hiermee zichtbaar en toetsbaar.</p> <p>e) Beoordelingscriterium natuur Bij de beoordeling van het milieuaspect ‘natuur’ (p25) wordt aandacht besteed aan beïnvloeding van flora en fauna. Het verzoek is om expliciet aandacht te geven aan het aspect verstoring door licht en geluid. Daarnaast verzoeken wij u aandacht te besteden aan intrinsieke waarden zoals ‘rust’, ‘stilte’ en ‘donkerte’.</p> <p>Tevens verzoeken wij u bij de beoordeling van het milieuaspect ‘natuur’ aandacht te besteden aan de ecologische barrièrewerking.</p>	<p>a) Bij concrete vervolgstappen zal het Landschap Overijssel, gelijk geïnformeerd worden met andere eigenaren in het gebied.</p> <p>b) Zie antwoord I.</p> <p>c) Zie de antwoorden II en IV.</p> <p>d) de effecten op natuurgroen komen aan de orde onder het aspect natuur. Zie ook antwoord IV.</p> <p>e) In de beschrijving van de effecten op de natuur wordt verstoring meegenomen.</p>

f)	<p>Kijk hierbij niet alleen naar de barrièrewerking van een variant maar neem ook verbindingskansen voor soorten mee.</p> <p>Beoordelingscriterium recreatie Onder de noemer “ruimtelijke functies” wordt verlies van of aantasting van recreatievoorzieningen beoordeeld. Wij verzoeken u niet alleen op voorzieningenniveau te beoordelen maar te kijken naar de totale belevingswaarde van een gebied. Verzoek is om in de NRD recreatie als apart kopje te behandelen en daar o.a. recreatievoorzieningen en impact op belevingswaarde als beoordelingscriterium te hanteren.</p>	f) In het PlanMER zal recreatie als een apart aspect worden behandeld.
----	---	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
32	<p>In eerste instantie willen we namens ondergetekenden een reactie geven op het feit dat de keuze voor onderzoek is gevallen op de Vloedbeltverbinding. Vaak hebben we ons verwonderd over het feit dat een oostelijke verbinding, die al geruime tijd op verschillende bijeenkomsten in het verleden is genoemd, nu nergens meer aan de orde komt. Tijdens de eerste presentatie van de Gemeente Borne die werd gehouden in het Kulturhus, werd dit plan (variant) helemaal niet als mogelijkheid gepresenteerd.</p> <p>a) Terwijl in bijeenkomsten in Zenderen de oostelijke variant als voorkeur werd gegeven. Graag willen we van u weten waarom deze variant niet wordt onderzocht, aangezien deze immers veel korter en dus goedkoper is. Tevens sneller aan te leggen is, vooral in combinatie met het plan van de verbindingsweg te Borne, waar tot nu toe al zoveel kosten mee zijn gemoeid.</p> <p>b) Ook zal de Vloedbeltverbinding die nu op tafel ligt waarschijnlijk, gezien de grote boog om Zenderen, veel meer sluipverkeer tot gevolg hebben in vergelijking tot de oostelijke variant. Tevens vinden we dat er nog voldoende mogelijkheden zijn voor aanpassingen aan de huidige weg door Zenderen.</p> <p>Als omwonenden van de “Vloedbeltverbinding” vinden we deze aanleg zeker niet een goede oplossing. Daarvoor hebben we de volgende argumenten: Het woongenot in ons gebied, maar ook in de gehele omtrek van het traject, zal sterk verslechterd worden. Denk hierbij maar aan:</p> <p>c) <ul style="list-style-type: none"> - Geluidshinder: Gezien de afstand tot de weg en de windrichting zal de geluidsoverlast groot zijn. - Fijnstof: Door de aanleg van deze weg zal de hoeveelheid fijnstof in de omgeving aanzienlijk toenemen. In combinatie met de A1/A35 en de overheersende zuidwestenwind zal de fijnstoftoename boven de acceptabele grens kunnen komen. </p>	<p>a) Zie antwoord V.</p> <p>b) Het tot de PlanMER behorende verkeersonderzoek geeft aan of er op andere wegen sluipverkeer gaat ontstaan. Aanpassingen aan de huidige weg door Zenderen worden onderzocht in het kader van het nulplusalternatief.</p> <p>c) Zie de antwoorden II en IV. Het effect van een nieuwe weg op de omgeving maakt onderdeel uit van de beoordeling.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Uitzicht: De bosrijke omgeving en weidse gebieden gaan plaats maken voor een drukke verkeersweg. - Mogelijkheden om te wandelen in een landelijke omgeving. Dit gebied wordt door inwoners van Zenderen en daarbuiten erg veel gebruikt als wandelgebied. <p>Er zal in grote mate aantasting van flora en fauna plaatsvinden. Denk hierbij aan de grote dichtheid van reewild in dit gebied. Daarom is te verwachten dat het aantal aanrijdingen met reewild aanzienlijk zal toenemen.</p> <p>Het grote rustgebied wordt in totaliteit doorsneden, waarbij de “kleine doorbraak” aangelegd voor wandelaar en fietser zal verdwijnen. Met de komst van de vuilstort is ons duidelijk gemaakt dat een buffer d.m.v. bos deze locatie uit het zicht zou blijven. Nu zal door de aanleg deze buffer aangetast worden of nagenoeg verdwijnen. De aanleg zorgt voor meer doorsnijdingen, omdat de route vele malen langer is dan de oostelijke oplossing.</p> <p>Door de aanleg zullen kavels landbouwgrond worden doorsneden en zal de bereikbaarheid hiervan voor landbouwers zeer slecht worden. Door de aanleg ontstaat er een doorsnijding van het gebied, waardoor de verbinding met het Tusveld en het Nijrees wegvalt. De aanleg van de Vloedbeltverbinding is vele malen duurder dan de oostelijke oplossing. De aanleg tast het buitengebied van Zenderen van veel meer kanten aan, namelijk aan de westzijde, noordzijde en oostzijde. De conclusie van de hierboven genoemde argumenten is dat we tegen de variant “Vloedbeltverbinding” zijn.</p> <p>We hopen u hiermee duidelijkheid te hebben gegeven in onze visie van de aanleg “Vloedbeltverbinding”. Tevens hopen we op een mondelinge reactie van u op de hierboven genoemde argumenten.</p>	
--	---	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
33	<p>Met deze mail wil Ambiq reageren op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Vloedbeltverbinding. Onze zorg locatie Erve Klein Leferink, Bloksteegweg 1 en 1a te Borne ligt in het plangebied voor de nieuwe rondweg. Bloksteegweg 1a betreft de zorg locatie. Bloksteegweg 1 wordt door Ambiq verhuurd en hier woont een gezin.</p>	
a)	<p>In deze mail beperk ik mij tot het zorggedeelte, omdat ik ervanuit ga dat onze huurder zelf reageert naar de gemeente. In de notitie staan vier Tracés gepresenteerd. Het Tracé Bundeling A1/A35 betreft een traject dat ten zuiden van onze zorg locatie. De notitie schrijft dat bij deze bundeling de inbreuk op het landschap beperkt is. Echter de impact van het tracé bundeling A1/A35 is voor onze zorg locatie en huurder enorm groot en onacceptabel. Bij dit alternatief zal de weg bijna over ons erf lopen en dit zal op verschillende gebieden een grote impact hebben voor cliënten, medewerkers en van onze locatie. Daarbij dient de Bloksteegweg aangepast te worden, wat gevolgen zal hebben voor onze in en</p>	<p>a) Zie de antwoorden II en IV Het effect van een nieuwe weg op de omgeving maakt onderdeel uit van de beoordeling.</p>

	<p>uitritten van het erf. De cliënten van Erve Klein Leferink hebben behoefte aan een veilige, ruime, voorspelbare en 'prikkelarme omgeving. Onze cliënten hebben gezien hun beperkingen bewust gekozen voor een woon en werkomgeving in het buitengebied, omdat ze hierin gezien hun mogelijkheden het beste kunnen functioneren. De opstallen van Erve Klein Leferink zijn in 2010 door Ambiq gekocht en in 2013 is de locatie geschikt gemaakt voor zowel 24-uurszorg als het bieden van dagbesteding. Hiervoor zijn de voormalige agrarische gebouwen geheel verbouwd. Naast de noodzakelijke procedures en vergunningen, waaronder een bestemmingsplanwijziging heeft Ambiq financieel een grote investering moeten doen. Voor zowel cliënten als medewerkers zal Erve Klein Leferink na realisatie van het Tracé Bundeling A1/A35 een veel minder aantrekkelijke zorg locatie zijn om te wonen en te werken en de verwachting is dat dit grote gevolgen zal hebben voor de bedrijfsvoering.</p> <p>Twee jaar geleden is er naast ons een vestiging van Crematorium Twente geopend. Ambiq was niet direct een voorstander van deze plannen, mede omdat het moeilijk in te schatten is hoe (toekomstige) cliënten op het wonen naast een crematorium reageren. Traumatische gebeurtenissen kunnen hierbij van invloed zijn. Echter gezien het algemene belang en dat het Crematorium op fraaie wijze in het landschap zou worden ingepast heeft Ambiq hiertegen geen bezwaar gemaakt. Met de kennis van nu over het beoogde Tracé Bundeling A1/A35 hadden we dat destijds waarschijnlijk wel moeten doen. Omdat het Tracé Bundeling A1/A35 grote consequenties heeft voor het gehele landschap rond Erve Klein Leferink en dus ook voor het Crematorium. Crematorium en zorglocaties zijn in het landschap goed op elkaar afgestemd. Onze landelijk gelegen zorglocatie complementeert als Twickel Boerderij het uitzicht vanuit het crematorium en dit zal voor een bezoekers van het crematorium als troostend worden ervaren. Het Tracé Bundeling A1/A35 zal dit hele beeld verstoren en ik kan mijn niet voorstellen dat de gemeente Borne binnen zo'n korte tijd andere inzichten heeft over de landschappelijke inpassing van een Crematorium. Erve Klein Leferink maakt middels de aanleunrangschikking onderdeel uit van het landgoed van het naastgelegen natuurgebied. Bij de aanvraag diende destijds de historische band tussen beide landgoederen te worden aangetoond. Het Tracé Bundeling A1/A35 doorkruist het natuurgebied en maakt inbreuk op de historische band tussen het natuurgebied en Erve Klein Leferink.</p> <p>Ik nodig de projectgroep graag uit voor een rondleiding op onze zorg locatie, zodat u zelf kunt ervaren op welke wijze het Tracé Bundeling A1/A35 grote consequenties heeft voor onze cliënten en medewerkers. Ik wil u verzoeken het Tracé Bundeling A1/A35 uit uw planvorming te schrappen. Ambiq heeft een duidelijke voorkeur in Tracé Bundeling Spoorlijn.</p>	
--	--	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
34	<p>Met gepaste interesse heb ik de diverse documenten gelezen inzake de consultatie PlanMER Vloedbeltverbinding. Allereerst dank dat u mij in de gelegenheid heeft gesteld kennis te nemen van de diverse documenten en dat ik te woord ben gestaan op 1 juli 2020 door mevrouw Evers en de heren Bolding, Wissink en Hendriks.</p> <p>Ten aanzien van de voorliggende tracés zijn diverse opmerkingen te maken. De mijns inziens belangrijkste opmerkingen hebben betrekking op:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De aanleiding (nut en noodzaak) - De 0-(plus)variant - Veiligheid - Groene poort - Bundeling van infrastructuren <p>De aanleiding</p> <p>In de notitie Reikwijdte en Detailniveau Vloedbeltverbinding wordt als aanleiding aangegeven dat uit het verkorte MIRT onderzoek zou blijken dat, gegeven de hinder in doorstroming en de verkeersveiligheid op het wegvak waar de A1 en A35 samenlopen, er veel verkeer over regionale wegen haar weg zoekt door het gebied en dat het opheffen van de hinder op de A1/A35 of het aanbieden van een alternatieve route de verkeersdruk in Zenderen en Borne zou doen afnemen. Allereerst is de verkeersdrukte sinds de uitbraak van het coronavirus drastisch geslonken en uit onderzoek van het planbureau voor de leefomgeving blijkt dat thuiswerken / telewerken een blijvend en substantieel fenomeen zal zijn dat blijvend zal leiden tot substantieel lagere verkeersstromen. De nut en noodzaak van de aanleiding is daarmee feitelijk al komen te vervallen.</p> <p>Daarnaast wordt de drukte op het wegvak waar de A1 en A35 samenlopen niet veroorzaakt door verkeer dat afkomstig is uit de N744 of uit de westkant van Almelo maar doordat twee rijstroken van de A35 vanuit Almelo samengevoegd worden met twee rijstroken van de A1 vanuit Deventer waarbij de totale wegcapaciteit feitelijk verkleind wordt van vier rijstroken naar drie rijstroken. Of er nu wel of geen rondweg wordt aangelegd heeft aldus geen enkele invloed op de samenloop van de A1 en A35. Die blijft net zo ongelukkig als deze nu al is. Als de aanleiding / het probleem de samenloop is van de A1 en A35, dan zou dáár iets aan gedaan moeten worden door bijvoorbeeld het weefvak te vergroten met een extra rijstrook naar vier rijstroken in plaats van een rondweg aan te leggen. Hetzelfde geldt voor het weefvak van de A1/A35 richting Almelo. Bij Borne wordt de wegcapaciteit verkleind doordat twee rijstroken van de A1 samengevoegd worden met twee rijstroken van de A35 tot drie rijstroken op het weefvak A1/A35. Weven geeft aanleiding tot rembewegingen en vermindering van de wegcapaciteit versterkt dat effect.</p>	<p>a) De provincie Overijssel en de regiogemeenten in Twente trekken samen op in de lobby naar het Rijk, ten einde de minister te overtuigen van een noodzakelijke en snelle aanpak van deze corridor. Zie verder antwoord I</p>

<p>b)</p>	<p>Daarnaast wordt de file op het wegvak A1/A35 ook veroorzaakt doordat verder de A35 versmald wordt tot twee rijstroken op het deel tussen Hengelo-Zuid en Twentekanaal. In de ochtendspits ontstaan de files bij afslag Twentekanaal en die werken door richting Almelo naar het samengevoegde wegvak A1/A35. In de avondspits ontstaan de eerste opstoppingen op de A35 eveneens bij de afslag Twentekanaal maar dan richting Enschede. Het wegvak tussen Hengelo-west en Twentekanaal is daarmee eveneens een factor van betekenis op de filedruk op het wegvak A1/A35. Tenslotte is het onjuist dat de aanleg van een nieuwe weg tussen de zuidelijke rondweg in Borne en de provinciale weg N743 een oplossing kan bieden die de A1/A35 ontlast. 's Morgens gaan de meeste automobilisten vanuit de richting Almelo over het wegvak A1/A35 in de richting Enschede. 's Avonds is dat andersom. Automobilisten die 's morgens vanuit de N743 en N744 over de nieuwe rondweg richting Enschede / Hengelo-Zuid willen reizen komen niet over de samenloop van de A1 en A35 aangezien de oprit van de A35 bij Borne-West voorbij het einde van het betreffende wegvak van de A1 / A35 ligt. Automobilisten die 's morgens vanuit de N743 en N744 richting Hengelo-West / Oldenzaal willen reizen gaan geen gebruik maken van de nieuw aan te leggen rondweg en zuidelijke rondweg aangezien deze substantieel veel meer kilometers is daar waar de bestaande infrastructuur bij Borne juist versterkt is en inmiddels een prima doorstroming kent die voldoet aan de verwachtingen. Automobilisten die 's morgens vanuit de N743 en N744 richting Almelo willen reizen gaan geen gebruik maken van de aan te leggen rondweg richting de zuidelijke rondweg in Borne aangezien dat een gigantische omweg zou betekenen. Die gaan rechtstreeks over de bestaande N743 naar Almelo. Automobilisten die 's morgens vanuit de N743 en N744 richting Deventer zouden willen reizen gaan wellicht wel gebruik maken van de nieuwe rondweg, maar dragen niet bij aan de druk op het wegvak omdat die dan tegen de drukte in rijden vanaf de afslag Borne-West richting het knooppunt Azelo. De aanleg van een eventuele rondweg heeft aldus geen causaal verband met de eventuele drukte op het wegvak van de A1 / A35, integendeel, zij staat er geheel los van.</p> <p>0-(plus)variant In het MER-onderzoek worden vier tracés gezien namelijk bundeling Bornebroeksestraat, bundeling A1/A35, bundeling beekdal en bundeling Spoorlijn. De opwaardering van de bestaande infrastructuur wordt geheel buiten beschouwing gelaten. Het is correct dat er 's morgens verkeer vanuit de N743 en N744 door Zenderen gaat. Dat leidt in de huidige situatie tot opstoppingen omdat er enerzijds verkeerslichten zijn in Zenderen die het verkeer reguleren, en anderzijds overstekende fietsers, schoolgaande kinderen en ouderen zijn die vanwege verschillende redenen aan de andere kant van het dorp moeten zijn. Zij moeten de N743 oversteken en gebruiken daarbij – uiteraard terecht in verband met een veilige oversteek – de verkeerslichten. Dit leidt tot nog meer opstoppingen.</p>	<p>b) Uw suggesties voor aanpassingen in Zenderen worden betrokken in de ontwikkeling van het nulplusalternatief.</p>
-----------	---	---

	<p>Een voetgangers- / fietserstunnel dan wel een voetgangers- / fietsersbrug geeft de inwoners van Zenderen een veilige oversteek van de N743 en zorgt tegelijkertijd voor een substantiële reductie van de verkeersopstoppingen veroorzaakt door deze verkeersbewegingen.</p> <p>Daarnaast zal een rotonde in Zenderen op de positie van de stoplichten eveneens een verbetering van de doorstroming betekenen en zullen files waarschijnlijk tot het verleden behoren. Een 0-(plus)optie variant is tenslotte veel goedkoper dan het aanleggen van een compleet nieuwe rondweg, en het verbetert de verkeersveiligheid enorm. Dit in combinatie met een blijvende afname van de verkeersintensiteit maakt een dergelijke optie tot wellicht de beste variant. Deze bundeling is echter niet onderzocht en maakt daarmee het op te stellen MER op voorhand een onvolledig rapport.</p>	
c)	<p>Veiligheid</p> <p>Borne kent een groot aantal gelijkvloerse spoorwegovergangen. Het is een langgekoesterde noodzaak om te komen tot één of meerdere tunnels onder het spoor om daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren. Het aanleggen van een tunnel is een complexe en zeer kostbare aangelegenheid. Door te kiezen voor de beekdal bundeling blijft het probleem van de spoorwegovergangen in Borne bestaan en wordt de kans op het succesvol verminderen van dit veiligheidsrisico verkleind. Elke euro kan immers maar één keer worden uitgegeven. Indien de financiële middelen die beschikbaar zijn, worden uitgegeven aan een tunnel midden in het coulissen-landschap, dan zijn deze middelen definitief niet meer beschikbaar voor een tunnel bij Borne. Een gemiste kans. De bundeling spoorlijn biedt daarom vanuit het veiligheidsperspectief de beste mogelijkheid om een substantiële verbetering mogelijk te maken van de veiligheidssituatie. Een reden waar alle inwoners van Borne en de wijde omgeving baat bij hebben. De bundeling beekdal biedt deze verbetering niet omdat inwoners van Borne en lokaal verkeer niet om gaan rijden via de bundeling beekdal naar de andere kant van het spoor. Indien er een tunnel op de locatie van de Oonksweg of in de directie nabijheid wordt gesitueerd, dan wordt er voor het verkeer van/naar Borne en het bestemmingsverkeer van het industrieterrein wel een veilige optie geboden.</p>	c) Zie antwoord IV.
d)	<p>Groene poort</p> <p>De gemeente Borne geeft op haar website van de Groene Poort aan: “De Groene Poort is een meerjarig programma van de gemeente Borne. De gemeente Borne maakt zich sterk om de functie van het landschap en het buitengebied te versterken. Het programma De Groene Poort is gericht op behoud en ontwikkeling van landschappelijke, economische, cultuurhistorische en ecologische elementen in dit unieke gebied, dat zich bevindt op het kruispunt van de stedelijke en landschappelijke as van Twente.” De Groene Poort is een omvangrijk programma voor de toekomst van het platteland. Het buitengebied van de gemeente Borne</p>	d) Zie de antwoorden II en IV.

<p>e)</p>	<p>kenmerkt zich door het open essenlandschap op de Zendersche Esch, de oude historie van Landgoed Weleveld en het typisch Twentse coulisselandschap nabij Hertme. De Groene Poort maakt zich sterk voor deze ankers van het buitengebied en biedt de mogelijkheid om dit deel van Twente nog meer op de kaart te zetten, zonder daarbij het economische belang van het platteland uit het oog te verliezen. Er is door de gemeente Borne fors geïnvesteerd in dit meerjarige programma middels een vijftigtal projecten. De bundeling beekdal doorsnijdt de groene poort in het hart zoals u op uw eigen kaart kunt zien (www.groene-poort.nl). Zo doorsnijdt de bundeling beekdal het groene hart, bijvoorbeeld tussen de parktuin van de Zwanenhof en de Zenderensche Esch en bijvoorbeeld door het marskramerpad dat pal langs de Azelerbeek loopt. Door te kiezen voor de bundeling beekdal ondergraaft de gemeente Borne haar eigen beleid en reeds gedane investeringen en wordt een kwetsbaar en kostbaar natuurgebied opgeofferd, daar waar nut en noodzaak van een rondweg niet aanwezig zijn, en andere bundelingen niet deze schade veroorzaken.</p> <p>Bundeling van infrastructuur</p> <p>Infrastructuur zijn nodig om mensen met elkaar te verbinden. Dit is al het geval sinds mensenheugenis. Omdat infrastructuur per definitie de omgeving doorsnijden worden infrastructuur gecombineerd. Er worden bijvoorbeeld wegen aangelegd met twee rijstroken in beide richtingen die worden gecombineerd tot één weg, en niet twee wegen aangelegd met elk één rijstrook in één richting die elk het landschap afzonderlijk doorsnijden. Dit basisprincipe is universeel. Nu zijn er in het betreffende zoekgebied twee prominente infrastructuur aanwezig, namelijk de A1/A35 en de spoorlijn Borne - Almelo. Van de bundelingen lopen er twee langs de bestaande infrastructuur namelijk de bundeling A1/A35 en de bundeling spoorlijn. Gezien vanuit beperking van overlast in de breedste zin des woords en beperking van de doorsnijding van de omgeving kan er maar één conclusie zijn namelijk dat alleen de bundeling A1/A35 en de bundeling Spoorlijn voldoen aan het criterium van minimalisatie van verspreiding van de overlast voor wat betreft geluidvervuiling, lichtvervuiling, luchtvervuiling en zichtvervuiling. De bundeling beekdal geeft daarbij juist de meeste additionele vervuiling, door verspreiding van de overlast over een veel groter – door gemeentelijke beleid beschermd - gebied en is alleen al daarom een bundeling die niet gerealiseerd zou moeten worden. De bundeling beekdal is geen redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief en behoort buiten de scope van het MER te blijven. Tenslotte wordt in de notitie Reikwijdte en Detailniveau Vloedbeltverbinding letterlijk en expliciet aangegeven: “In deze studie is géén aansluiting van de nieuwe weg op het hoofdwegennet in knooppunt Azelo opgenomen. Een dergelijke aansluiting moet in de alternatieven wel mogelijk blijven”. Uiteraard is in theorie elke aansluiting van elke weg op elke andere weg mogelijk. Praktisch gezien zijn er wel zeer grote verschillen. Als de bundelingen naast elkaar worden gelegd, dan is de vereiste koppeling praktisch gezien vanuit milieu-perspectief en</p>	<p>e) Zie de antwoorden II en IV.</p>
-----------	--	---------------------------------------

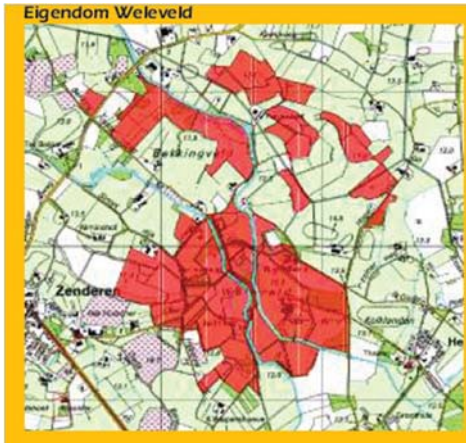
	<p>economisch perspectief het best dan wel minst slecht realiseerbaar met de bundeling A1/A35. De bundeling beekdal is daarentegen de bundeling waarbij een dergelijke voorwaardelijke koppeling nauwelijks realiseerbaar is. Dat onderschrijft dat de bundeling beekdal geen reëel alternatief is. Indien u vragen heeft naar aanleiding van mijn reactie op uw notitie Reikwijdte en Detailniveau Vloedbeltverbinding, dan verneem ik die uiteraard graag en ben ik graag bereid deze nader toe te lichten.</p>	
--	---	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
35	<p>Inspreker sluit aan bij reactie 14. Daarnaast stelt de inspreker een aantal inhoudelijke vragen bij de tekst van de NRD in het document zelf.</p>	<p>Zie de beantwoording bij reactie 14. Uw inhoudelijke vragen komen aan de orde in het PlanMER.</p>

Indiener	Reactie	Beantwoording
36	<p>Hierbij sturen wij u onze reactie op de NRD Vloedbeltverbinding. Graag willen wij beginnen met het kort voorstellen van onszelf en onze situatie. Onze maatschap is een agrarische onderneming met ca. 20 hectare grond in eigendom in het benoemde plangebied. Wij wonen op ons perceel met 3 generaties en zijn sociaal gebonden aan Zenderen door sport, school en sociale contacten. Wij maken dagelijks gebruik van de N743 en hebben de afgelopen decennia in Zenderen geen adequate verkeerskundige aanpassingen gezien, behalve de aanleg van rotonde bij de kerk. Wij zijn tegenstander van de aanleg van een N-weg door het plangebied en begrijpen de noodzaak voor de benoemde "Vloedbeltverbinding" niet om diverse redenen die wij in dit schrijven zullen toelichten.</p> <p>Plangebied Naar ons inziens is het plangebied te smal omkaderd.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Alle mogelijke varianten rondom Borne en de Molenkamp staan niet meer in het te onderzoeken kader, terwijl zulke varianten met aansluitend de N743 het meest voor de hand liggend zijn omdat daarmee doorsnijding van een authentiek Twents landschap voorkomen wordt. 2. De kern Zenderen valt buiten het plan- c.q. zoekgebied terwijl daar nu juist volgens het document het leidende knelpunt zit. Waarom moet dit probleem in het buitengebied (grotendeels gemeente Almelo) opgelost worden en kan dit niet in de kern zelf gebeuren? 3. Het Noordoostelijke buitengebied van Zenderen valt buiten het plangebied terwijl deze juist de kortste route vanuit Albergen naar Borne kan zijn. 4. Het plangebied loopt westelijk tot aan de Nijreessingel. Als u zorgvuldig onderzoek wilt doen naar regionale verkeersproblematiek zouden naar onze mening ook de bestaande en zeer recent aangelegde goede ontsluitingsmogelijkheden hierin meegenomen moeten worden. 	<p>a) Zie antwoord I.</p> <p>b) Uw suggesties voor aanpassingen in Zenderen worden betrokken bij de ontwikkeling van het nulplusalternatief. Zenderen maakt derhalve deel uit van het plangebied. Het oosten van Zenderen is daar niet in opgenomen omdat daar geen tracé alternatief ligt. Het studiegebied omvat een veel groter gebied en de omvang daarvan wordt bepaald door de milieueffecten.</p> <p>c) Zie antwoord V.</p> <p>d) Het gebied dat u noemt maakt onderdeel uit van het gebied dat in het verkeersmodel wordt onderzocht.</p>

<p>e)</p> <p>f)</p> <p>g)</p> <p>h)</p>	<p>Onduidelijkheden</p> <p>1. Wat is kwantitatief nu eigenlijk het verkeersprobleem in Zenderen? Wat zijn mogelijke oplossingen in de kern Zenderen om het probleem op te lossen en welke acties zijn hier in de laatste decennia in ondernomen? Enkele ideeën hierover vanuit onze kant:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een brug of tunnel voor voetgangers en/of fietsers richting de basisschool. Dan zijn de oversteekplaats en verkeersbrigadiers in de spits niet meer nodig. - Aanpassing van het kruispunt N744/743. Bv. een baan naar links en een baan naar rechts (voorsorteren). - Intelligente stoplichtafstelling middels bv. sensoren (naar onze mening nu onlogisch ingesteld). - Opheffen van tweerichtings fietsverkeer door Zenderen aan beide kanten van de N743. Wanneer de fietsers alleen aan de zuidkant zouden fietsen dan kan het fietsstoplicht bij de Albergerweg compleet komen te vervallen. Dit zorgt nu voor vertraging in de doorstroming van het verkeer vanuit en naar Albergen en voor gevaarlijke situaties. <p>2. In de brief en het document wordt gesproken over de verkeersdruk op de A1/A35. Wij zien niet hoe dit in relatie staat met de verkeersproblematiek in Zenderen en Borne. Graag hierop een toelichting.</p> <p>3. In de NRD wordt de spoorwegovergang op het Vlier benoemd als een gevaarlijke overweg. Deze overweg, die vlak bij ons huis ligt, is al jaren ongewijzigd. Het is een matig onderhouden, hoge overweg die puur voor zeer incidentele, seizoensgebonden agrarische doeleinden wordt gebruikt. De aansluitende zandweg is zeer slecht en niet bedoeld voor veelvuldig gebruik door fietsers of wandelaars. Echter, door de aanleg van een zeer kort losstaand stukje rood asfalt dat veel gebruikt wordt om op het nieuwe fietspad langs de Doorbraak te komen, is het aansluitende zandweggetje ineens een veelgebruikt pad en wordt ook de overweg veel vaker gebruikt, meest door mensen die onbekend zijn met onbewaakte spoorovergangen. Dit heeft de afgelopen jaren geleid tot onveilige situaties. Er is een overduidelijke relatie tussen de onveiligheid en het verhoogde aantal onbekwame recreanten. De onveilige overgang is geen reden voor de aanleg van een N-weg door dit gebied. Dit is een compleet andere discussie en mag ons inziens niet worden gebruikt als argument voor de aanleg van een nieuwe weg. Tevens is deze overweg prima te beveiligen maar hier wordt door de overheid vooralsnog niet voor gekozen.</p> <p>4. Waarom wordt het gebied ten Noordoosten van Zenderen niet als een mogelijk plangebied voor een ontsluitingsverbinding buiten Zenderen aangeduid? Als u zorgvuldig planonderzoek doet kunt u deze optie naar onze mening niet negeren. Een verbinding van de N744 naar de N743 ten Noordoosten is kleiner dan 1 km. Daarbij komt dan ongeveer 1,4 km nieuwe weg over of langs industriegebied de Molenkamp in Borne. De voorgestelde tracés zijn ongeveer 6 km tot aan de snelweg, dus bijna een drievoud aan nieuw aan te leggen asfalt.</p>	<p>e) zie antwoord b)</p> <p>f) in het PlanMER wordt hier nader op ingegaan.</p> <p>g) De onveilige overgang is zoals u terecht stelt geen reden om een nieuwe verbinding aan te leggen. Daarnaast is ProRail in gesprek met de gemeente Borne over deze overweg die niet beveiligd is. Mogelijk wordt deze afgesloten als alle belangen zijn afgewogen.</p> <p>h) Zie antwoord c).</p>
---	---	---

	<p>Het kiezen voor een verbinding ten Nooroosten van Zenderen heeft de volgende pré's:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minder asfalt, dus minder stikstofuitstoot. - Minder aanlegkosten. - Minder impact op het landschap. - Sparen van de natuurgebieden Zenderense Esch en de Tusvelder Esch. - Gelijktijdig oplossen van ontsluitingsproblemen/ spoorwegkruisingen in Borne waar al jaren lang politiek over gesteggeld wordt en al meerdere besluiten over genomen zijn. <p>Natuurlijk zien wij de schoonheid van het landgoed Weleveld en deze mag en moet beschermd worden. Wat echter op de kaarten in het document niet goed zichtbaar is, is dat er tussen Zenderen en het Landgoed Weleveld nog voldoende ruimte is voor een weg die niet over het landgoed hoeft te lopen. Dit is de kortste variant met de minste impact.</p> <p>i) 5. In hoeverre zijn de ingetekende tracés nauwkeurig vastgelegd? Betreft het schetsen of zijn deze al definitief en wat is de bandbreedte voor verschuivingen? Wij zien een duidelijke afwijking ten opzichte van de eerder geopperde 5b-variant (2013) en de lichtblauwe en donkerblauwe variant die nu ingetekend zijn. Op de tekeningen schampte de 5b-variant onze percelen en de nieuw ingetekende versies doorklieven onze percelen en daarmee onze bedrijfsvoering.</p> <p>Afsluitend willen wij benadrukken dat de aanleg van een "Vloedbeltverbinding" een gigantische aanpassing in het prachtige Tusvelder Eschgebied zou betekenen. Het gebied wordt zeer veel gebruikt door sporters en recreanten vanwege haar schoonheid. Recentelijk zijn er mooie aanpassingen gedaan in het gebied met medewerking van de landeigenaren (aanleg van de Doorbraak en recreatief fietspad, diverse wandelpaden en rustpunten) om er heerlijk te kunnen genieten van de omgeving. Met de aanleg van een N-weg maakt u dit in één slag kapot.</p> <p>j) Primair heeft geen N-weg over de Tusvelder of Zenderense Esch onze voorkeur. Problemen moeten opgelost worden waar ze ontstaan met zo min mogelijk impact op landschap, stikstofuitstoot, agrarische bedrijfsvoeringen, maatschappelijke kosten (belastinggeld) en leefbaarheid. Secundair stellen wij een ontsluiting via de Noordoostkant van Zenderen of Noordwestelijk en de bestaande Nijreessingel in Almelo voor. Wanneer er dan toch een "Vloedbeltverbinding" moet komen dan heeft de Spoorvariant onze voorkeur omdat deze de minste impact zal hebben op hiervoor</p>	<p>i) Zie antwoord III.</p> <p>j) Zie de antwoorden I en II.</p>
--	---	--



	genoemde punten. Wij zien uw reactie op onze vragen graag tegemoet en zijn altijd bereid om in een gesprek onze punten en vragen verder toe te lichten.	
--	---	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
37 a)	Ik woon met mijn familie dicht aan de snelweg. Nu was het de eerste jaren redelijk rustig naast de snelweg maar dat is de afgelopen jaren toch heel erg verslechterd met name het geluid wat de snelweg veroorzaakt dwingt ons toch het "buiten verblijven" (want dat doe je als je buitenaf woont nou eenmaal) aan de rustige kant van het huis te laten gebeuren. Nu hebben we te horen gekregen dat de nieuwe vloedbelt verbinding heel dicht langs ons huis kan komen te liggen en wel aan de voor ons de rustige kant van het huis met alle hinder van dien onder hinder versta ik geluidshinder dat dan van twee kanten komt , ons zicht op verkeer ipv groen , het bekeken worden door de weggebruikers vindt ik nogal een hele inbreuk op onze privacy. Nu heb ik ook wel gekeken naar de andere opties die in het voorstel staan, maar vind ik ze allemaal even slecht. Nu vind ik wel dat er een verbinding moet komen tussen de snelweg en de regio noordoost Twente, dus dan maar de minst slechtste.	a) Wij begrijpen uw punt over eigendommen en uw zorg daarover. In het PlanMER wordt niet ingegaan op effecten op persoonlijke eigendommen. Wanneer er een tracé is gekozen zal gelijktijdig met de bestemmingsplan-procedure worden gekeken welke gronden/bebouwing benodigd zijn om het tracé te kunnen realiseren. Daartoe zal contact gezocht worden met de betreffende eigenaren om in overleg te gaan over aankoop van gronden/gebouwen en compensatie.
b)	Over de bestaande Bornerbroeksestraat is geen optie : het is ook weer een doorsnijding van onze omgeving En er zijn veel uitritten van en voor bedrijven vanaf de afrit tot aan het knooppunt Azelo dan is het effect van de nieuwe verbinding direct weg als het doorgaande verkeer elke keer af moet remmen als er afslaand verkeer is bij het inrit zorghotel arrestantencentrum tennishal politieopleidingscentrum crematorium of een trekker het weiland in moet of bij bedrijven verderop aan de Bornerbroekse straat De bestemming van het voormalig azc is nog niet bekend maar daar een inrit/uitrit zal ook een belemmering worden op het doorgaande verkeer. En als deze belemmering te groot wordt gaan het verkeer zich weer door Borne wurmen ten koste van die woonomgevingen	b) Zie antwoord II.
c)	De beste optie is in deze dat de verbindingsweg dan tegen het hekwerk van de snelweg aan komt te liggen dan is de afstand van de weg tot het crematorium en de zorginstelling net zover als over de bestaande Hosbakkeweg/Bornerbroeksestraat en geen extra doorsnijding van onze leefomgeving Azelo en het verkeerslawaaai dicht tegen elkaar. Ik hoop u te hebben duidelijk gemaakt te hebben dat Azelo groter is dan het stipje op de kaart vlakbij het schooltje maar uitstrekt van Zenderen tot Twickeler schipvaart en van Borne tot halverwege Bornerbroek A35-A1 is dus al een hele doorsnijding, erger dan we in 1978 bij de tracéplanning destijds beseft hebben.	c) Zie de antwoorden II en III. Uw suggestie om de bundeling A1/A35 dichter bij de snelweg te situeren wordt in het onderzoek betrokken.

Indiener	Reactie	Beantwoording
38 a)	Wij zijn het eens met de inhoud van de brief van de gezamenlijke bewoners rondom voormalig AZC Azelo, Kuipersweg Retraitehuisweg en Bornerbroeksestraat. [reactie 51] Wij mogen hiernaar verwijzen.	

<p>b)</p> <p>c)</p>	<p>De inhoud van deze brief is daarmee een integraal onderdeel van onze reactie.</p> <p>In aanvulling op deze brief stellen wij er prijs op u nog het volgende mee te delen.</p> <p>Als doelstelling onder 2.3 wordt in de notitie Vloedbeltverbinding vermeld: de nieuwe infrastructuur of aanpassing van bestaande infrastructuur moet een bijdrage leveren aan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A1/A35 tussen Almelo en Hengelo; 2. het versterken van de robuustheid van het regionale wegennet in het plangebied; 3. het ontlasten van de N743-traverse door de kern Zenderen en door Borne ten behoeve van het woon- en leefmilieu in deze kernen. <p>Verder is onder punt 2.4 van deze notitie als een van de uitgangspunten vermeld, dat bestaande waarden, zoals een veilige en gezonde leefomgeving, natuur, cultuurhistorie, landschap, vitaal platteland, milieuwaarden zoveel mogelijk worden behouden en waar mogelijk versterkt. Daarvoor is van belang dat ze niet alleen ontwikkeld worden op basis van verkeerskundige uitgangspunten maar ook op basis van de ruimtelijke, landschappelijke en leefomgeving/milieuwaarden in het gebied.</p> <p>Als hoofdkenmerken voor alternatieven en varianten is in de notitie onder punt 3 opgenomen:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. een hoofdrijbaan met een geslotenverklaring voor al het langzaam verkeer, b. geen erfaansluitingen rechtstreeks naar de hoofdrijbaan en c. kruispunten op grote onderlinge afstanden, bij voorkeur vormgegeven als rotonde. d. voor de aansluiting van percelen en de verbinding voor lokaal verkeer en langzaam verkeer wordt waar nodig langs de hoofdrijbaan een parallelweg aangelegd. e. het spoor Almelo-Borne wordt ongelijkvloers gekruist. <p>Daarnaast is als een belangrijk punt in de notitie naast de hierboven vermelde hoofdkenmerken onder 2.2 van de notitie nog opgenomen het belang van de ruimtelijke kwaliteit. Vermeld is dat een eventuele nieuwe randweg zorgvuldig ingepast dient te worden in het landschap. Voor de inpassing van nieuwe randwegen heeft de provincie in haar omgevingsvisie opgenomen dat deze het leefmilieu moet versterken en uitgevoerd moet worden conform de bestaande gebiedskenmerken. Wij zijn van mening dat bovengenoemde doelstellingen en hoofdkenmerken niet kunnen worden gerealiseerd wanneer voor het tracé Bundeling Bornerbroeksestraat of het tracé Bundeling Beekdal zou worden gekozen. Om de effecten van het verkeer op het woon- en leefmilieu te beperken, zoals in de notitie is vermeld, lijkt het niet voor de hand te liggen om te kiezen voor het tracé Bundeling Bornerbroeksestraat, omdat dit gepaard zal gaan met een toeneming van verkeers- en geluidshinder. De gemeenschap Azelo is voorts al eerder doorsneden door de A1/A35 . Het tracé Bundeling Spoorlijn voor de nieuwe weg waarborgt de leefbaarheid in het gebied Azelo. Daarmee blijft de samenhang en cohesie in de hechte kleine gemeenschap Azelo behouden. De sociale binding (noaberschap) is</p>	<p>a) Zie de beantwoording bij reactie 51.</p> <p>b) Zie de antwoorden II en IV.</p>
---------------------	--	--

	<p>van grote betekenis voor de leefbaarheid van Azelo en houdt het verenigingsleven en de vitaliteit van het dorp in stand.</p> <p>Wanneer de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving Azelo in stand zal kunnen blijven door te kiezen voor het tracé Bundeling Spoorlijn zal dit mogelijk tevens gunstige gevolgen kunnen hebben voor de recreatie/toerisme in dit gebied. Wij hopen hiermee aan uw verzoek om onze mening te geven over de notitie Vloedbeltverbinding te hebben voldaan. Wij vertrouwen er op dat u de inhoud van onze brief ernstig zult nemen. Wij zouden het op prijs stellen wanneer wij uw reactie zouden mogen vernemen.</p>	<p>c) Het criterium “Sociale cohesie” wordt toegevoegd aan de beoordelingscriteria in het PlanMER.</p>
--	---	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
39 a)	<p>Tot onze verbazing stond daarin een voor ons nieuw tracé-alternatief vermeldt, namelijk 'Bundeling Beekdal'. Een tracé dat deels over onze grond loopt en wij hadden derhalve verwacht dat wij - net als onze burens - deze notitie persoonlijk hadden mogen ontvangen. Dat dit niet gebeurd is vinden wij enigszins teleurstellend.</p> <p>U stelt in de notitie onder andere de volgende punten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. dat er geen negatieve effecten moeten optreden voor de leefbaarheid in het achterliggende gebied. 2. dat een aansluiting op het hoofdwegennet in knooppunt Azelo in de alternatieven wel mogelijk moet blijven. 3. dat de visie op de 'Groene Poort' een belangrijk element in de afwegingen voor een tracékeuze is. In het project 'Groene Poort' is uitgesproken dat een eventuele nieuwe randweg zorgvuldig ingepast dient te worden in het landschap. 4. dat de tracé-alternatieven niet alleen ontwikkeld worden op basis van verkeerskundige uitgangspunten maar ook op basis van de ruimtelijke, landschappelijke en leefomgeving/milieuwaarden in het gebied. 	<p>a) De brief met de aankondiging dat de NRD op de website van gemeente Borne is te downloaden is naar alle bewoners in het buitengebied verspreid.</p>
b)	<p>Als bovengenoemde punten toegepast worden op de 4 tracé-alternatieven dan blijven ons inziens alleen de alternatieven 'Bundeling Bornerbroeksestraat' en 'Bundeling A1/A35' over als opties. Zeker als men kijkt naar de toekomstige aansluiting op het hoofdwegennet bij knooppunt Azelo. Het alternatief 'Bundeling Beekdal' is zoals u stelt ontwikkeld om de impact van de voorgaande alternatieven en om de kans op sluipverkeer door Bornerbroek/Tusveld te minimaliseren. Maar met dit alternatief creëert u juist impact op heel veel andere gebieden zonder een oplossing te bieden voor een eventuele toekomstige aansluiting op knooppunt Azelo. Tevens is, zoals in bijlage 1 te zien is, er in geen enkel onderzoek sinds 2004 ooit gesproken over de variant 'Bundeling Beekdal'. Waarschijnlijk omdat dit alternatief leidt tot een doorsnijding van delen van het waardevolle buitengebied tussen Borne en Zenderen, zoals u zelf ook al stelt in de notitie. Wij gaan ervan uit dat u ons van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt.</p>	<p>b) Zie antwoord II en IV.</p>


Indiener	Reactie	Beantwoording
40	<p>Namens de betreffende bewoners van de Kuipersweg, Retraitehuisweg en Bornerbroeksestraat in Azelo hebben wij unaniem onze visie op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Vloedbeltverbinding gegeven. Deze standpunten worden door ons ondersteund. [reactie 51]</p> <p>Gezien onze persoonlijke situatie en woonomgeving willen wij u graag het volgende mededelen:</p> <p>a) De N743 bestaat als verbindingsweg tussen Almelo en Hengelo al een geruime tijd, echter door de sterk groeiende bevolking met name de aanleg van bijv. de Borsche Maten mogen we concluderen dat deze weg niet met zijn tijd is meegegroeid. Sterker nog, er wordt alles aan gedaan om het verkeer vaart te laten minderen en het onaantrekkelijk te maken deze route te nemen. De snelheid minderen heeft volgens onderzoekers een positief effect op het milieu, waar we door de jaren heen met zijn allen naar streven. Echter zien we keuzes ontstaan door de gemeente om de snelheid te minderen, veelal opgelost met rotondes heuvels en het plaatsen van verkeerslichten. Dit zorgt voor remmend en stilstaand verkeer dat bij een stoplicht +/- 60 sec. stil staat met een veelal draaiende motor. Bij stoplichten heb je nu eenmaal de situatie dat het verkeer stil komt te staan en vervolgens weer optrekt. Dit is zeer belastend voor het milieu, (slijtende rem schijven en het slijten van de rubberen banden, onnodige uitlaat gassen en energieverstopping) daarnaast geeft het onnodige trillingen en geluidsoverlast in de omgeving tijdens het optrekken met name de zwaardere voertuigen. Deze ervaring hebben we helaas bijna iedere dag door de A1 / A35 vooral ten tijde van de spits. Vooral de situatie in Zenderen is verre weg van ideaal, toch lijken er zich hier wel mogelijkheden aan te bieden met name:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rotonde Albergerweg / N743 i.p.v. stoplichten? • Geen klaar-overs maar voetgangers/ fietsen brug ter hoogte van de hoofdstraat Zenderen? • Er zit een onnodig dubbel fietspad mogelijkheid om extra voorsorteerstroken? • Mogelijkheid ander type aansluiting Albergerweg / N743? <p>b)</p> <p>c) We vragen dan ook om (nogmaals) grondig onderzoek uit te voeren en de mogelijkheden op een rijtje te zetten met de bestaande N743, alvorens er een uitbereiding plaatst zal vinden van het huidige wegennetwerk. Het verschuiven van het huidige probleem is geen structurele oplossing. Ondanks de eerdere getroffen maatregelen van de gemeente om snelheid te minderen kiezen mensen nog massaal voor deze route. Helaas hebben mensen nu eenmaal de neiging om de kortste route te nemen dit zal ook het geval zijn bij een uitbreiding van het wegen net. Mochten bovenstaande nader te onderzoeken mogelijkheden geen uitkomst bieden dan kennen we vooral veel verliezers. We zien vooral tracés uitgewerkt in de westelijke richting Zenderen / Borne. Waarschijnlijk hebben hier projectontwikkelaars, bedrijven en landgoederen een sturing aan gegeven? Echter in onze ogen ligt het probleem aan de oostelijke zijde van Borne en Zenderen aangezien er veel verkeer vanuit de gemeente Dinkelland en Tubbergen als sluipverkeer op de N743 aan sluit. Het wegennetwerk is dan "in het</p>	<p>a) Zie de beantwoording bij reactie 51.</p> <p>b) Uw suggesties voor de aanpassingen in Zenderen worden betrokken in de ontwikkeling van het nulplusalternatief.</p> <p>c) Zie antwoord I.</p>

d)	<p>algemeen" wat ons betreft in westelijke richting aardig op orde. De A1 / A35 buiten beschouwing gelaten. Als men toch kiest voor de westelijke variant zal er veel verkeer vanuit noord oostelijke richting vanuit Zenderen / Borne het gebied doorkruizen. Daarnaast zullen de wegen "meerdere malen" de spoorwegverbinding passeren. De Westelijke varianten zien wij dan ook enkel als een probleem verschuiven die andere problemen boven tafel haalt na verloop van tijd. We vragen ons af, of de gemeente Borne op de hoogte is van de plannen die Rijkswaterstaat heeft betreft de A1 / A35. Is er een visie van Rijkswaterstaat voor dit traject? Kan de gemeente hier op acteren? Is er een verbinding vanuit het knooppunt Azelo (klaverblad) mogelijk richting de Almelosestraat? Kortom de gemeente Borne dient ook een visie te hebben waar het zich aan vast klampt voor de komende decennia. Een grondig onderzoek dient uitgevoerd te worden die zich niet alleen beperkt tot het heden maar toekomstgericht is. Pas dan kunnen er weloverwogen beslissingen worden gemaakt. We hopen dan ook dat er wordt gekozen voor een structurele gerichte oplossing die zowel voor de samenleving als voor het milieu van belang is. Daarnaast vragen we u dan ook, om de situatie objectief te bekijken, met als doel wat goed is voor zowel het milieu als de samenleving in dit gebied.</p>	d) De provincie Overijssel en de regiogemeenten in Twente trekken samen op in de lobby naar het Rijk, ten einde de minister te overtuigen van een noodzakelijke en snelle aanpak van deze corridor.
----	--	---

Indiener	Reactie	Beantwoording
41 a)	<p>Als bewoners van Borne West, zijn dit de voor ons belangrijke uitgangspunten bij het beoordelen van de voorstellen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Geen toename in de verkeersbelasting van de toegangswegen naar het centrum van Borne (d.w.z. Bornerbroeksestraat, Azelosestraat, Prins Bernhardlaan) 2. Minimale overlast van geluid en luchtverontreiniging voor de bewoners van West Borne 3. De landschappelijke en recreatie waarde van de Zenderense Es niet aantasten. Dit is een belangrijk wandelgebied (een deel van de Ronde van Borne) voor bewoners van West Borne. De bouw van een weg door dit gebied zou niet alleen het mooie landschap van de Es en het Azelerbeekdal vernielen, maar ook de mogelijkheid voor de bewoners wegnemen om een korte wandeling te maken dicht bij huis. Andere mooie gebieden zoals Twickel zijn dikwijls verder weg, en niet haalbaar voor mensen met beperkte transportmogelijkheden. 4. Geluidsbelasting en luchtverontreiniging van de nieuwe weg aanzienlijk beperken door er een 60 km weg van te maken. De tijdswinst van een 80 km weg boven een 60 km weg is slechts 1 minuut. Het verkeer stoot veel minder uitlaatgassen uit en het geluidsniveau zal aanzienlijk minder zijn. Dit is nog altijd een fractie van de tijd dat men nu in de file staat voor Zenderen. Hellendoorn heeft sinds kort ook een rondweg gekregen, waar de maximumlimiet 60 km/uur bedraagt. 	a) Zie antwoord IV. De benoemde effecten komen in het PlanMER aan de orde.
b)	<p>Met inachtneming van deze uitgangspunten, hebben wij de volgende reactie op de 4 alternatieve races:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het beste is de Bundeling A1/A35: <ul style="list-style-type: none"> - grootste afstand tot de bebouwde kom i.v.m. lawaai en luchtverontreiniging en geen verstoring van de Zenderense Es 2. Tweede keuze zou de Bundeling Bornerbroeksestraat zijn, omdat deze ook niet veel langs de bebouwde kom van Borne loopt 	b) Zie antwoord II.

	<p>3. Bundeling Beekdal is ongewenst wegens aantasting van het landschap van de Azelerbeek en mooie gebouwen.</p> <p>4. Bundeling Spoorlijn is de slechtste variant en mag er helemaal niet komen wegens overlast met geluid en luchtverontreiniging voor grote delen van West Borne en aantasting van het landschap en mooie boerderijen dicht bij Borne</p>	
--	---	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
42	<p>Wij zijn Vereniging De Hoff in Azelo en gevestigd in het gelijknamige gemeenschapscentrum in Azelo. Wij organiseren onder andere vele activiteiten en informatieavonden voor de jeugd, de middenleeftijd en ouderen. O.a. spelavonden, kaarten, jeu de boules, 60+ bijeenkomsten, yoga, klootschieten, revue 60+ sociëteit, enzovoorts. Wij zijn een spil in de buurtschap Azelo, welke deels in de gemeente Hof van Twente en deels in de gemeente Borne ligt. Onze leden wonen verspreid over dit buitengebied en zijn veelal nauw betrokken bij de Hoff.</p> <p>Wij, als Vereniging De Hoff in Azelo, hebben kennis genomen van het rapport 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau Vloedbeltverbinding' gedateerd 19-05-2020. In dit rapport staan meerdere varianten te lezen om de verkeersproblemen in Zenderen op te lossen. Onze leden, jong en oud, wonen ook in uw zoekgebied. Het gedeelte ten zuidwesten van de spoorlijn behoort tot de buurtschap Azelo (dan wel "groot-Azelo" genoemd). De mensen welke tussen de A1/A35 en de spoorlijn wonen, zijn en voelen zich verbonden met Azelo.</p>	
a)	<p>Afgezien van de Zenderense problematiek willen wij u er graag op attenderen dat door de aanleg van een mogelijke weg ten zuidwesten van de spoorlijn onze vereniging, ons gemeenschapscentrum en de samenhang en vitaliteit van onze Azelose bevolking ernstig in het nauw komen. De open verbindingen en bereikbaarheid worden in deze leefomgeving ernstig aangetast. Dit heeft een grote impact. Wij komen dan ook op in het belang van onze leden en de bewoners in dat gebied en de samenhang van de bewoners in de gemeenschap Azelo. Dit is ook geheel in strijd met het beleid om het "platte" land leefbaar en vitaal te houden. Dat kan toch niet het gevolg van een weg cq. een route zijn, om een buurtschap zowel letterlijk als figuurlijk en in sociaal opzicht te splijten. Ook zien wij negatieve gevolgen voor de kinderopvang en het basisschool in Azelo welke bij het gemeenschapscentrum gevestigd zijn en van elkaar afhankelijk zijn. Dit kan de doodsteek voor een gemeenschap zijn waarover wij ons zeer ernstig zorgen maken. Wij vragen u serieus naar de interne verkeersproblematiek en de oplossingen ter plaatse in Zenderen te kijken. Mogelijk dat aldaar een betere verkeersafwikkeling mogelijk is. Mocht u toch uiteindelijk besluiten dat er geen andere mogelijkheden zijn en dat een alternatieve route noodzakelijk is verzoeken wij u te kiezen voor de spoorvariant welke het minst ingrijpend is voor de buurtschap Azelo. De spoorlijn, zijnde de Oostelijke grens van Azelo, is al een geografische bestaande doorkruising van het buitengebied en tevens de grens van onze buurtschap.</p>	<p>a) Het criterium "Sociale cohesie" wordt toegevoegd aan de beoordelingscriteria in het PlanMER. Zie de antwoorden II en IV.</p>

Indiener	Reactie	Beantwoording
43	<p>Naar aanleiding van de brief “Consultatie PlanMER Vloedbeltverbinding” hierbij een reactie vanuit bewoners binnen het aangegeven plangebied (zie figuur 1). Deze brief is ondertekend door bewoners die zich achter deze brief scharen (zie bijlage 1). Onze reactie bestaat uit twee onderdelen. Deel I: Een aantal zaken zijn ons niet duidelijk, in deze brief vragen wij de gemeente Borne om antwoord te geven op onze vragen. Deel II bestaat uit de verschillende aangegeven scenario’s en welk scenario hierbij onze voorkeur heeft en waarom wij de overige scenario’s niet acceptabel vinden.</p> <p>2.2.1 Deel I onduidelijkheden</p> <p>a) <i>1. Tot standkoming plangebied onduidelijk</i> Figuur 1 toont het aangegeven plan gebied;</p>  <p>Wij vragen ons af hoe dit plangebied tot stand is gekomen? Naar ons idee ligt de kern van de reden van dit plan in Zenderen, waarom behoort Zenderen dan niet tot het plangebied? En waarom betreft het plangebied niet het oosten van Zenderen? Kortom wij willen graag meer duidelijkheid over de kaders van dit plangebied.</p> <p>b) <i>2. Verschillende varianten vloedbeltverbinding</i> De Notitie Reikwijdte en Detailniveau Vloedbeltverbinding schets vier mogelijke scenario’s, opvallend hierin is dat de meeste scenario’s nieuw zijn. In 2012 zijn er ook scenario’s geschetst, maar de scenario’s in deze notitie zijn net weer anders zonder enige referentie naar vorige geschetste mogelijkheden, hierbij ontbreekt ook elke uitleg over waarom deze scenario’s niet meer als zodanig terugkomen. U snapt dat dit veel vragen oproept, vragen die wij graag beantwoord willen hebben.</p> <p><i>2a. Noordoost variant compleet verdwenen</i> In eerdere plannen was er een Noordoost variant, zie figuur 2.</p>	<p>a) De kern Zenderen is onderdeel van het plangebied aangezien hier maatregelen in het kader van het nulplusalternatief worden onderzocht. Het oosten van Zenderen is daar niet in opgenomen omdat daar geen tracé alternatief ligt. Het studiegebied omvat een veel groter gebied en de omvang daarvan wordt bepaald door de milieueffecten.</p> <p>b) Zie antwoord V.</p>



Figuur 2: Noordoost variant

c)

Hoe kan het dat deze variant niet terugkomt in de huidige notitie?
 Er wordt in de notitie één zin gewijd aan het feit dat deze variant niet terugkomt en dat is vanwege Landgoed Weleveld. Dat dit een mooi stukje natuur is zal niemand ontkennen, echter als er een juiste keuze gemaakt zal moeten worden voor een nieuwe rondweg, zult u het met ons eens zijn dat dit gebaseerd moet zijn op feiten en dat deze ook inzichtelijk gemaakt moeten worden. Waarom wordt Landgoed Weleveld als waardevol bestempeld, op welke gegevens is dit gebaseerd? Wat leeft er in dit gebied dat dit waardevoller maakt dan het Essenlandschap en de Doorbraak waar de huidige tracés zijn gepland? In hoeverre kan dit onderbouwd worden met feiten? Door dit alternatief eruit te laten, betekent dit dat drie van de vier opties door het Essenlandschap lopen in de gemeente Almelo. Dit voelt voor ons als het opzadelen van uw probleem aan ons, dit valt niet in goede aarde bij de buurtbewoners van het huidige plangebied. Dat staat los van dat wij in redelijkheid mee willen denken en het probleem in Zenderen erkennen, maar wel in alle redelijkheid. Inhoudelijk snappen wij ook niet waarom deze variant niet meer meedoet, aangezien het verreweg de kortste variant is. Huidige wild telling laat zien dat er veel wild en ook veel kwetsbare soorten oorkomen in en rondom het Essenlandschap, u kunt niet doormiddel van één zin een tracé schrappen waarmee u eigenlijk zegt, het oostelijke deel van Zenderen is waardevoller dan het westelijke deel. Wij zien graag meer en vooral betere gefundeerde uitleg hierover tegemoet.

2b. *Verschuiving tracés*

De vier verschillende tracés uit de notitie:

c) Zie ook antwoord III. De gemeentegrens is geen criterium bij het opstellen van tracé alternatieven.



Figuur 3: De 4 verschillende tracés zoals aangegeven in de notitie.

d)

In de geschetste tracés in 2012 liepen deze allemaal bijna volledig over Borns grondgebied, wij vragen ons af waarom tracé A1/A35 en Tracé Verbinding Bornebroek een behoorlijk stuk opgeschoven zijn richting Almelo 's grondgebied?

3c. Tracé Bundeling Spoorlijn verkeerd getekend


Wij zijn van mening dat het doorkruisen van het Essenlandschap absoluut ongewenst is, zeker omdat er een alternatief is waarbij dit praktisch niet hoeft. Waarom wij dit ongewenst vinden wordt omschreven in Deel II. Onze voorkeur gaat uit naar het tracé Bundeling Spoorlijn (of naar een 5^e tracé Noordoost variant), over het tracé Bundeling Spoorlijn hebben wij twee vragen;

1. Waarom is de route aan de zuidkant van het spoor zodanig aangepast dat deze door een mooi gebied loopt, terwijl dit in de eerdere variant juist zo was getekend dat dit niet hoefde?
2. Het zwarte lijntje dat een verbindingsweg verzorgt naar de N743 lijkt ons een fout in het ontwerp (zie figuur 4). Tenminste wij hopen dat dit een fout is, anders worden er tracés voorgesteld die niet te vergelijken zijn met elkaar, waardoor een tracé makkelijker kan afvallen bij de beoordeling, bijvoorbeeld doordat deze langer is en daardoor meer kost.

Alle tracés beginnen bij A en eindigen bij B, dit specifieke gedeelte voegt niets toe aan deze route en hoort dan ook niet bij het tracé Bundeling Spoorlijn, maar zou een aparte kleur moeten krijgen, dit tracé zou een uitstekend begin zijn voor tracé 5: Noordoost kant variant zoals bij 2a besproken.

d) Zie ook antwoord III.

Tracé bundeling spoorlijn heeft als andere tracés een bandbreedte. De zwarte link tussen de nieuwe weg en de N743 is toegevoegd aan het tracé, omdat de nieuwe weg zo dicht langs de bestaande N743 ligt. Dit biedt mogelijkheid voor verkeer uit Borne – Oost en centrum om via deze link de Vloedbeltbinding te vervolgen naar Almelo (om Zenderen heen). Bij de andere alternatieven is deze link niet toegevoegd omdat de wegen aan de andere kant van het spoor liggen.

	<p>Graag horen wij jullie reactie en zien wij dit tracé aangepast worden.</p>  <p>Figuur 4. Fout in tracé.</p> <p>Overige vragen</p> <p>e) 1. <i>Covid-19 situatie, huidig en toekomstig wegverkeer</i> Sinds Covid-19 zijn de verkeersbewegingen drastisch verminderd, deze zijn de afgelopen weken ook weer toegenomen, echter is het maar zeer de vraag of werknemers die goed thuis kunnen werken weer volledig terug zullen keren naar kantoor. Veel organisaties zijn hierover al in overleg en zien een positief effect bij meer thuiswerken. Wij denken niet dat hierdoor het probleem in Zenderen opgelost is, maar wij vragen ons wel af in hoeverre de keuzes die nu gemaakt worden gebaseerd worden op (te) oude cijfers die niet realistisch meer zijn. Hierin zouden wij graag een goede onderbouwing vanuit de gemeente willen over het huidige wegverkeer en welke aanpassingen nog altijd noodzakelijk zijn.</p> <p>f) 2. <i>Oplossing mogelijk sluipverkeer Bornebroek</i> Als laatste vragen wij ons af hoe u ervoor gaat zorgen dat het verkeer in de nieuwe situatie, zeker bij de varianten; Bundeling Bornebroek, Bundeling A1/A35 en Bundeling Beekdal niet Bornebroek als sluiproute gaat gebruiken? Bornebroek is vanwege het XL park al vele malen drukker geworden gedurende spits uren. Het kan niet zo zijn dat straks het probleem in Zenderen opgelost is en er files in Bornebroek staan rondom de spits tijden. Dan zou er letterlijk sprake zijn van jullie probleem op het bordje van Almelo leggen. Graag horen wij de oplossing die u hierbij in gedachten heeft om dit te voorkomen.</p> <p>g) 2.2.2 Deel II Zoals al aangegeven gaat onze voorkeur uit naar het tracé Bundeling spoorlijn of een eventueel 5^e tracé; Noordoost variant. In geen geval zijn wij voorstander van de drie tracés die het Essenlandschap doorkruisen, hieronder onderbouwen wij waarom wij hier geen voorstander van zijn.</p> <p>Nadelen van de overige drie tracés die het Essenlandschap doorkruisen:</p>	<p>e) Zie antwoord I. Het verkeersmodel maakt gebruik van toekomstscenario's die landelijk worden vastgesteld. Op dit moment zijn de etmaalintensiteiten vergelijkbaar van voor Covid-19.</p> <p>f) Zie antwoord IV. Het tot de PlanMER behorende verkeersonderzoek geeft aan of er op andere wegen sluipverkeer gaat ontstaan.</p> <p>g) Zie antwoord II en IV.</p>
--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Aantasting natuur</i> Het Tusveld als gebied wordt omschreven als één van de groene longen van de gemeente Almelo. De afgelopen jaren is de Doorbraak gerealiseerd die ook door dit gebied loopt, nu enkele jaren verder worden er meer en meer kwetsbare soorten gezien langs de Doorbraak maar ook rond en in het essenlandschap. In het aangegeven plangebied komen veel kwetsbare en beschermde soorten voor. Zo zijn er recent dassen sporen gevonden, op een vast adres broedt er jaarlijks een steenuil paartje, er bevindt zich een grote populatie boerenzwaluwen die ook broeden, grote lijster, groene specht, ijsvogel en torenvalk zijn slechts enkele voorbeelden van kwetsbare soorten die dagelijks gespot worden in dit gebied. Helaas bezorgt een weg meer overlast dan alleen de fysieke meters die de weg inneemt, een weg aanleggen door het Essenlandschap zal nadelig zijn voor de soorten die hier leven. Wij zijn van mening dat de weg langs het spoor ook nadelige effecten zal hebben voor de natuur, maar wel minder, aangezien er al infrastructuur aanwezig is en er geen gebied doorkruist hoeft te worden. • <i>Aantasting recreatie</i> De afgelopen jaren hebben Provincie Overijssel, gemeente Almelo, Landschap Overijssel en buurtbewoners hard gewerkt om fietspaden en wandelpaden te realiseren en wandelroutes te verbinden. Met succes, het aantal fietsers, mountainbikers, racefietsers, wandelaars, vogelaars en hardlopers is niet gering. Dit laat ook het recente artikel in de Tubantia “De Doorbraak, magneet voor recreanten” zien. https://www.tubantia.nl/almelo/de-doorbraak-in-almelo-magneet-voor-recreanten-br~ad85d921/. Buurtbewoners hebben zich de afgelopen jaren zeer bereid getoond om te helpen bij het mooier maken van dit gebied, grond is afgestaan en vele eigen uren worden besteed om het dan wel mooier te maken dan wel in stand te houden. De fietsroute door het Essenlandschap is een fietspad dat tot de verbeelding spreekt en zorgt daarnaast ook voor een mooie verbinding. Een weg aanleggen door dit essenlandschap tast, zonder enige twijfel dit recreatie gebied aan. Dit is niet het geval bij het tracé Bundeling Spoorlijn, in dat geval kunnen huidige plannen om de F35 verder door te trekken ook gewoon plaatsvinden. • <i>Meer geluidshinder</i> Op het moment dat er niet gekozen wordt voor het tracé Bundeling Spoorlijn zullen er meer adressen geluidsoverlast ondervinden dan wanneer er wel gekozen wordt voor het tracé Bundeling Spoorlijn. <p>De voordelen die wij zien bij het tracé Bundeling Spoorlijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bundeling van verkeer 	
--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Bundeling van geluidsoverlast • Minder schade aan natuur • Instandhouding recreatiegebied zoals aangelegd door provincie Overijssel en gemeente Almelo de afgelopen jaren. <p><u>Overige punt</u> U refereert aan het coalitie akkoord “samen bouwen in Overijssel”, hierbij wordt aangegeven dat een nieuwe weg bijdraagt aan dit coalitie akkoord. Echter in hetzelfde coalitie akkoord wordt ook omschreven dat Vitaal landelijk gebied van belang is. Het gebied waar de eerste drie tracés doorheen lopen, zijn geen scenario’s die deze pijler goed zullen doen. Hierbij willen wij graag refereren aan bovengenoemde punten.</p> <p>Beleven, benutten en beschermen wordt genoemd als de identiteit van Overijssel, het aaneengesloten recreatie gebied dat de afgelopen jaren gerealiseerd is binnen het aangegeven plangebied is hier bij uitstek een prachtig voorbeeld van.</p> <p>Dit alles bij elkaar opgeteld zijn wij van mening dat de tracés, Bundeling A1/A35, Bundeling Bornerbroeksestraat en Bundeling Beekdal geen van allen acceptabele tracés zijn. Tot slot willen wij u er op wijzen dat er een technische reactie is gekomen of nog komt vanuit Belang Bornerbroek, wij zijn op de hoogte van deze reactie en zijn het in de hoofdlijnen eens met de inhoud hiervan. Wij hopen snel antwoord op onze vragen te krijgen en hopen verder in gesprek te kunnen met de gemeente Borne. In deze brief hebben wij de belangrijkste argumenten aangedragen waarom wij tegen de tracés zijn die het Essenlandschap doorkruisen, naast de genoemde hoofd argumenten, zijn er nog meer argumenten. Wij zijn bereid om mee te denken en om u het gebied, dat u misschien vooral van papier kent, te laten zien en u mee te nemen in onze (overige) argumenten.</p>	
--	--	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
44	<p>Namens de betreffende bewoners van de Kuipersweg, Retraitehuisweg en Bornerbroeksestraat in Azelo hebben wij unaniem onze visie op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Vloedbeltverbinding gegeven. Deze standpunten worden door ons volledig ondersteund.</p> <p>a) Gezien onze persoonlijke situatie en woonomgeving willen wij u graag het volgende mededelen: Wij pleiten ook voor het Tracé Bundeling Spoorlijn. Bij de keuze van het Tracé Bundeling A1/A35 of het Tracé Bundeling Bornerbroeksestraat worden wij als buurt en bewoners van de Bornerbroeksestraat zeer zwaar getroffen door de effecten van het vele zware verkeer dat ongetwijfeld voor dit Tracé zal gaan kiezen. Wij als bewoners van de Bornerbroeksestraat zullen dan geheel ingesloten raken door de snelweg en de nieuwe situatie van de Vloedbeltverbinding.</p>	a) Zie antwoord II.

Indiener	Reactie	Beantwoording
45	Ten aanzien van de notitie Reikwijdte en detail niveau vloedbeltverbinding d.d. 19/5/20 heb ik een aantal vragen: Hoe wordt	

<p>a)</p>	<p>vindt de afweging plaats tussen de verschillende varianten en wat is de wegingsfactor van de verschillende beoordelingskaders? Hoe is de kern Azelo (sociale cohesie) en de stem van de bewoners in het gebied geborgd? Zou ik mogen plaatsnemen in de klankbordgroep om de stem van de omgeving te vertegenwoordigen? Voor mij is het tracé spoorlijn de variant met de meeste voordelen en minste nadelen, als ik de verschillende onderdelen afweeg. Zou ik dit mogen toelichten?</p> <p>De aanleiding De juiste verkeersafwikkeling van de regionale, via provinciale naar Rijkswegen, passende in het landschap en sociale leefomgeving, is mijn grootste zorg. Als bewoner van Azelo heb ik plaatselijk kennis en ken de leefomgeving. Tevens heb ik kennis van zaken (civiele techniek werkzaam bij Waterschap, gemeente en Provincie). Vandaar dat ik kritisch kijk naar het proces en de technische oplossingen. Ik zou graag bijdrage willen leveren aan dit project door mijn kennis en ervaringen.</p> <p>Plannen van RWS, prorail en gemeentelijke wensen zichtbaar maken (integraal).</p>	<p>a) Er is sprake van een bestuurlijke afweging zonder vooraf vastgestelde wegingsfactoren. Het criterium "Sociale cohesie" wordt toegevoegd aan de beoordelingscriteria in het PlanMER.</p>
<p>b)</p>	<p>Ondanks dat de plannen van Rijkswaterstaat, Prorail en gemeente nog in ontwikkelingen zijn (nog niet geprogrammeerd), zijn de wensen en de denkrichtingen wel bekend. Zo</p> <ul style="list-style-type: none"> - zijn er wensen en plannen van RWS (verschillende oplossingen voor Knooppunt Azelo en Knooppunt Buren voor betere verkeersafwikkeling op de A1 en RW35. - heeft Prorail wensen ten aanzien van de ongelijkvloerse overgangen op de drukke spoorlijn. - Is er een zoektocht door de Provincie Overijssel ten aanzien van een fietssnelweg tussen Almelo en Hengelo (F35) en - zijn er verkeersafwikkelingen wensen van de gemeente Borne. <p>Als deze wensen ook worden ingetekend (als is het nog maar een schets), dan kan er een betere afweging worden gemaakt van de verschillende varianten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tracé bundeling A1-A35; - tracé beekdal, - tracé bornerbroeksestraat en - tracé spoordijk. I <p>Is het mogelijk deze informatie zichtbaar te maken? Tenslotte gaat het allemaal om maatschappelijk geld.</p>	<p>b) De door u genoemde plannen en ontwikkelingen worden in het PlanMER betrokken.</p>
<p>c)</p>	<p>Afweging variant Er vindt een afweging plaats tussen de verschillende varianten door een afweging van het beoordelingskader;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verkeer - Woon en leef milieu - Landschap, cultuur, historie en archeologische waarden - Ruimtelijke functies - Bodem en water - Duurzaamheid en klimaat 	<p>c) Zie antwoord IV. Het onderling wegen van de verschillende milieuaspecten maakt geen onderdeel uitmaakt van de PlanMER. (zie NRD).</p>

d)	<p>Deze zullen worden afgewogen. Een aantal is zichtbaar te maken middels cijfers (denk aan verkeersintensiteit, fijnstof, geluidshinder op de gevels). Een aantal beoordelingen zal worden zichtbaar gemaakt middels ++ en --. Maar hoe wordt de zwaarte en de rangorde bepaald? Is het mogelijk dit toe te lichten, zodat de omgeving begrijpt hoe de afweging wordt gemaakt die leidt tot de beste oplossing / keuze?</p> <p>Tracé spoorlijn beste variant</p> <p>Voor de kern Azelo, verkeersafwikkelingen, aansluiten op anderen ontwikkelingen (RWS, Prorail, gemeentelijke ontsluitingen) en ruimtelijke kwaliteit is de tracé spoorlijn de beste variant.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Een betere scheiding tussen stedelijke en landelijk - De beste verkeersafwikkeling vanuit Borne - Minder schade aan de waardevolle natuur - Bestaande doorsnijding van de Zenderense es, combineren met nieuwe weg, F35, zodat overige deel waardevol blijft voor natuur, wonen, recreatie en landbouw. - Bij de andere 3 varianten is niet zichtbaar gemaakt hoe de ontsluiting vanuit Borne zal worden uitgevoerd. 	d) Zie antwoord II.
----	---	---------------------

Indiener	Reactie	Beantwoording
46 a)	<p>Verbindingsweg langs snelweg A1/A35:</p> <p>Mijn voorkeur gaat uit op de verbindingweg langs de snelweg A1/A35. Ik denk daarbij aan een gelijke verkeerssituatie dan bij Meppel, waar je eerst op de snelweg rijdt en dan parallel met de snelweg Meppel in rijdt. Niet alleen door het geluid en al de vrachtwagens die naar Twence misschien moeten rijden en weer naar de snelweg maar ook het andere vrachtwagenverkeer en busjes van de verschillende installatie- en bouwbedrijven uit Albergen, die op dit moment steeds door Zenderen gaan. De dierentransporten van paarden, kuikens, varkens en koeien moeten tenslotte vanuit Albergen ook nog omgeleid worden en niet meer door het dorp gaan. En dan nog het veevoer wat dagelijks met vrachtwagens door het dorp gaat.</p> <p>Verbindingsweg langs spoorlijn: De mogelijkheid om de verbindingweg langs het spoor aan te leggen, is de slechtste mogelijkheid. Niet alleen de ijsbaan is dan niet meer bruikbaar langs een drukke weg met vrachtwagen. De kinderen die daar spelen en het verenigingsgebouw kan niet meer voor activiteiten worden gebruikt. Wie wil zijn kinderen onder uitlaatgassen van vrachtwagens laten spelen en de bewoners van Zenderen willen daar ook geen buitenactiviteiten meer doen. Bovendien komen daar de goederen- en gif treinen langs. Paar jaar geleden was al een grote treinramp daar gebeurd waar 1 week geen treinen meer konden rijden omdat de goederentrein was ontspoord. Dus te veel geluids- en stikstofoverlast voor de bewoners van Zenderen. Hier moet een geluidswal komen over het hele gebied langs het spoor en de verbindingweg. Bovendien moet dan het spoor en de verbindingweg net dan in Almelo verdiept worden aangelegd omdat</p>	a) Zie antwoord II en IV.

	<p>de gif treinen langs komen en al de vrachtwagen die grote overlast veroorzaken in geluid en stikstof voor Zenderen. Dit kan echter niet.</p> <p>Verbindingsweg langs de beek/ Beekdal: Dan de mogelijkheid van de verbindingsweg langs de beek. Dit lijkt me niet zo verstandig en even slecht dan langs het spoor omdat er veel natuur wordt beschadigd. Er zijn veel fietsers die door de omgeving tochten maken op dit moment. Maar ik ben benieuwd wanneer de mestfabriek staat of er überhaupt toeristen nog komen. Wie wil een kloosterwandeling of fietstochten langs de beek maken met stank- en geluidsoverlast van een fabriek en veel vrachtwagenverkeer? Niemand. Bovendien trekken ook nog de bewoners van Zenderen weg. Ons dorp is dan niet meer leefbaar onder deze stank- en geluidsoverlast.</p> <p>Verbindingsweg Bornebroeksestraat: De mogelijkheid langs de Bornebroeksestraat is dan wel nog een mogelijkheid. Maar de bewoners langs deze straat zullen ook niet blij zijn wanneer het verkeer verdubbeld of zelfs verdrievoudigd. Om Twence draaiend te houden moeten er vrachtwagen met mest op en af rijden van het terrein en die komen met name uit Hof van Twente en misschien zelfs nog uit Brabant omdat 400 varkensboeren stoppen en bij Twence wordt alleen varkensmest verwerkt anders hebben ze een probleem met de uitspraak van de Raad van State. Op dit moment mogen de vrachtwagens alleen vanuit Almelo komen wat door Twence bij de Raad van State is nog eens bevestigd. Daaraan moeten ze zich houden of er komen waarschijnlijk boetes bij overtreding. Dus geen verkeer van Twence door Zenderen.</p> <p>In elk geval is ook nog niet duidelijk wat met het oude gebouw van het AZC Azelo wordt. Komen daar woningen, hebben de bewoners dan ook veel overlast van geluid- en stikstofoverlast van al het vrachtwagenverkeer en busjes van bouwbedrijven.</p> <p>Vrachtverkeer in Zenderen: De grote vrachtwagens voor het kachelhuis of voor de sportvoeding en de horloges blijven toch door het dorp rijden. Er moet in elk geval een geluidswal komen langs de zuidelijke kant van Zenderen. Bij de Bornse Maten is dit ook gebeurd. Dan kan dit ook voor Zenderen worden gemaakt. In elk geval wordt het erg druk bij Twence. Vrachtwagens met mest en voor de stort, vrachtwagens met chemicaliën bijvoorbeeld ammoniak, kunstmest, komen op en af van het terrein. Iedereen hoopt natuurlijk dat de uitspraak van de Raad van State gunstig is voor Zenderen om de leefbaarheid te kunnen waarborgen. Zo'n mestfabriek met alle geluids- en stikstofoverlast wil niemand in Zenderen.</p> <p>Dan de verkeersveiligheid bij Twence. Fietsers die met e-bikes (30 tot 45 km/h) langs komen en op dit moment voorrang hebben en door racen, krijgen een gevaarlijke situatie met alle vrachtwagens van Twence die iedere 5-7 minuten komen en gaan. Het verkeer is nu al overbelast maar dan is de situatie niet meer veilig.</p>	
--	---	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
47	Gezien onze persoonlijke situatie wonende aan de Bornerbroeksestraat hebben wij bezwaar tegen de tracé bundeling Bornerbroeksestraat.	
a)	Nadelen tracé bundeling Bornerbroeksestraat: 1. Een nieuwe doorsnijding van het sociale eenheid gebied Azelo. 2. Parallel structuur Bornerbroeksestraat is heel vervelend voor aanwonenden. De meeste woningen komen op "eilandjes" tussen A35, Bornerbroeksestraat en de spoorlijn. 3. Grote toename van verkeer. Nu al veel geluidsoverlast van de A35. 4. Koude oversteken (niet afslaan, behalve bij Bloksteegweg en Braamhaarstraat). 5. Leefbaarheid in gebied komt onder druk. 6. Functie van het aangelegde streekoduct wordt teniet gedaan. 7. Het leef- en broed gebied van vele vogelsoorten, eekhoorns, reeën, amfibieën wordt ernstig verstoord. 8. Het toch al kleine natuurgebied tussen de A35 en de spoorlijn wordt opnieuw doorsneden.	a) Zie de antwoorden II en IV.
b)	Nut en Noodzaak: Wij vragen ons af of er geen goedkopere en leefbare oplossingen zijn voor de oplossing en afwikkeling van het verkeer in Zenderen. Er moet een goede afweging worden gemaakt over het nut en de noodzaak, alvorens dit ten koste gaat van de mooie natuur tussen de spoorlijn en de A35. Wij stellen daarom voor om onderzoek te doen in het kader van het "nulplusalternatief".	b) Zie antwoord I.
c)	De verkeersbelemmeringen zouden mogelijk kunnen worden opgelost. Suggesties zijn bijvoorbeeld de aanleg van een rotonde Albergerweg/N743, optimale afstemming verkeerslichtingen, aanleg wandel- / fietstunnel, aanleg rondweg vanaf de Albergerweg om Zenderen uitkomend op de N743 aan de zijde van de Vloedbelt dan wel aan de Bornse kant welke ook aansluit op een rotonde voor een optimale doorstroming van het verkeer. Mogelijk wordt er dan ook intensiever gebruik gemaakt van de Nijreessingel als verbinding met de A1/A35. Het "nulplusalternatief" kost een fractie van de aanleg van één van voorgestelde varianten en mogelijk kan de aanleg hiervan achterwege worden gelaten. Belangrijk lijkt ons ook dat Rijks Waterstaat eerst een onderzoek instelt om te beoordelen of knooppunt Azelo in de toekomst een klaverblad moet worden. Mocht bovenstaande niet leiden tot een oplossing dan willen wij u een aantal positieve voorstellen doen welke volgens ons kunnen worden verwezenlijkt in de variant: tracé Bundeling Spoorlijn.	c) Uw suggesties voor maatregelen binnen Zenderen worden betrokken in de ontwikkeling van het nulplusalternatief.
d)	Voordelen Variant Tracé Bundeling Spoorlijn t.o.v. overige tracés: 1. De rondweg kan eenvoudig strak, enigszins verdiept, parallel (ten noord/oosten) aan de spoorlijn gelegd worden en landschappelijk worden ingepast. Er zijn geen obstakels zoals bijv. hoogspanningsleidingen of viaducten. Evenmin wordt het gebied van de Azelose Beek verstoord. Door verdiept aan te leggen enigszins aan het zicht onttrokken en minder geluid- en lichtoverlast. 2. De fietssnelweg F35 is beoogd en voor een deel al gerealiseerd parallel aan die van de spoorlijn tussen Almelo en Borne. Tussen Borne en Hengelo ligt de F35 aan de noordkant van spoorlijn. Voorstel: Leg de F35	d) Zie antwoord II en IV.

e)	<p>aan in combinatie met de parallelweg ten noorden van het spoor in combinatie met de rondweg. Omdat zowel de F35 als de rondweg strak parallel aan de spoorlijn kunnen komen te liggen zal ook deze oplossing de minste inbreuk op het landschap hebben.</p> <p>3. Bij een calamiteit op de A1/A35 zal de rondweg naast het spoor als uitwijkmogelijkheid dienst kunnen doen.</p> <p>4. Prorail wil spoorovergangen minimaliseren. Met de aanleg van het tracé langs het spoor inclusief een parallelweg voor langzaam verkeer, gecombineerd met de F35, kunnen er spoorwegovergangen vervallen en toch een goede bereikbaarheid geven voor o.a. het landbouwverkeer ("F35, Auto Te Gast").</p> <p>5. Door de rondweg parallel aan het spoor te leggen is de landschap doorsnijding aanzienlijk minder dan bij de overige varianten. De andere varianten zullen landbouw gebieden/ natuurgebieden onnodig doorsnijden en versnipperen. Dit is niet op te lossen door verkaveling en gaat ten koste van boerenbedrijven. Bij de spoorvariant is er grotendeels sprake van grensverlegging en nagenoeg niet van doorsnijding van landerijen en/of weilanden.</p> <p>6. De gemeente Borne heeft het voornemen een tunnel aan te leggen onder het spoor. Mogelijk kan hier ook een combinatie plaatsvinden en aansluiting worden gevonden naar de F35.</p> <p>7. De gemeenschap van (groot) Azelo is al eerder doorsneden door de A1/A35. Deze (spoor)variant waarborgt de leefbaarheid in het gebied groot Azelo en blijft de hechte gemeenschap behouden. Wat ook de recreatie/ toerisme in dit gebied stimuleert. Dit karakteristieke 'noaberschap' / sociale binding is van enorme betekenis voor de leefbaarheid en houdt het verenigingsleven en de vitaliteit in stand.</p> <p>8. Door de spoorvariant aan te leggen met de daarbij behorende kunstwerken zal de fietssnelweg F35 sneller en makkelijker gerealiseerd kunnen worden tussen Almelo en Borne. Deze verbetering van de fietsinfrastructuur is een grote stimulans voor het fietsgebruik. Deze variant is de minst milieu onvriendelijke variant qua duurzaamheid en landschappelijke waarde. Van alle tracés zal deze de minst lengte (oppervlakte) aan asfalt vereisen en daarmee ook de minste natuur en landbouwgronden opeisen.</p> <p>9. Het Streekoduct behoudt haar waarde. Deze ecologische, landschappelijke en recreatieve passage verbinding is aangelegd op en om het viaduct Kuipersweg en vormt de verbindende schakel tussen De Groene Poort en het Nationaal Landschap Noordoost Twente en de landgoederenzone van Zuidwest Twente. Door de aansluitingen op het omliggende landschap is er een landschappelijke verbinding ontstaan, welke functie behouden blijft.</p> <p>10. De spoorvariant "beschermt" een vitaal en samenhangend stelsel van natuurgebieden (NNN (voorheen EHS) waaronder Natura 2000-gebieden en nationale Parken).</p>	<p>e) Zie antwoord IV.</p> <p>Het beoordelingskader in de NRD wordt uitgebreid met het criterium sociale cohesie.</p>
----	--	---

Indiener	Reactie	Beantwoording
48 a)	In mijn situatie gaat het over het deel wat betrekking heeft op een deel wat van de Albergerweg (N744) een doorsteek maakt naar de Almelsestraat (N743). Dit deel van de weg doorsnijdt een stukje natuur wat onnodig zal	a) Zie antwoord I. Dit betreft ook de

<p>b)</p>	<p>worden opgeofferd voor het verkeer. De reden waarom ik dit denk heeft te maken met al het verkeer wat uit de gemeente Tubbergen komt en naar Hengelo gaat. Het overgrote deel wat voor problemen zorgt is het verkeer uit de Gemeente Tubbergen, wat vervolgens naar Hengelo moet en weer terug. Deze mensen gaan in mijn ogen geen kilometers omrijden om straks naar Hengelo te gaan. Dit verkeer zal gebruik gaan maken van allerlei sluiproutes al dan niet over Weerselo, Het Weleveld en de Stroomesch om vervolgens in Hengelo uitkomen. In het verleden is er al eens een plan gepresenteerd waarbij de Nijreessingel (N349) bij Almelo richting het oude Heracles stadion door getrokken werd en een aansluiting zou krijgen op de Ootmarsumseweg (N349). Het voordeel van deze weg is dat je zowel Almelo maar ook Zenderen en Borne gaat ontlasten, mits men dan de N744 verkeersluw zou maken door hier bijvoorbeeld een 60 km/uur weg van te maken. Het verkeer uit de Gemeente Tubbergen komt dan rechtstreeks uit op de Nijreessingel en kan vervolgens via de Nijreessingel naar de A35 of aansluiting vinden op de Vloedbeltverbinding die vanaf Twence over de Vloedbelt richting de Bornerbroeksestraat gaat. Ik ben dan ook van mening dat het PlanMER Vloedbeltverbinding zich ook moet richten op het boven genoemde traject. Het is voor de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid van Zenderen, maar ook zeker van Borne en Almelo waaronder ook Mariaparochie valt, cruciaal dat ook het doorgaande verkeer vanuit Noord-Oost Twente wordt geweerd en omgeleid via dit nieuwe deel weg wat hierboven vermeld is.</p> <p>Gelijktijdig met de PlanMER procedure moeten de huidige wegen die fungeren als regionale verkeersaders door Zenderen worden afgewaardeerd door provincie en gemeente(n). Als dit deel ook gerealiseerd zou kunnen worden dan ligt er volgens mij voor een zeer groot deel van Noord-Oost Twente, Almelo, Borne en Hengelo een hele mooie weg vrij waarvan zowel het bedrijfsleven als de inwoners zeer lang kunnen profiteren. Ook dit mogelijke traject zal ten koste gaan van een mooi gebied, maar daar staat tegenover dat er een schitterende kans, voor de zowel de gemeentes als de Provincie ligt, om een zeer groot verkeersprobleem definitief op te lossen, maar ook om zeer veel nieuwe natuur te realiseren.</p> <p>Ook bij deze aanpassing van de infrastructuur in en om Zenderen blijven de bedrijven die zich er willen vestigen zoals de mestvergister, het crematorium, het nog te realiseren zorghotel en de mogelijke nieuwe functies in de voormalige Agnietenhof en AZC ook goed bereikbaar zonder dat de inwoners uit deze plaatsen hier overlast van gaan krijgen. Het ziekenhuis blijft mijns inziens zelfs beter bereikbaar voor de inwoners uit een zeer groot deel van Twente. Daarnaast wil ik u vragen om dan ook uitdrukkelijk te kijken naar het oplossend vermogen van de te kiezen voorkeursoplossing voor deze knelpunten. Tenslotte wil ik als inwoner van Zenderen hier zeker wel intensief betrokken bij blijven. Het zijn voor ons essentiële nieuwe ontwikkelingen die van zeer grote invloed zijn op de toekomst. Hier wil ik dan zeker wel aan meewerken zolang het maar geen éénrichtingsverkeer gaat worden! Laten wij er met elkaar voor zorgen dat het geen tijdelijke oplossing gaat worden, waarmee wij onze volgende generatie weer mee gaan opzadelen. Beter ten halve gekeerd, dan ten hele gedwaald!</p>	<p>passage noordelijk langs Zenderen. Het tot de PlanMER behorende verkeersonderzoek geeft aan of er op andere wegen sluiptverkeer gaat ontstaan.</p> <p>b) Deze verbinding is geen oplossing voor de verkeersknelpunten, waarvoor in de MER een oplossing wordt gezocht. De door u voorgestelde verbinding zorgt ervoor dat de intensiteit op de H. Roland Holstlaan nog fors zal toenemen. Deze verbinding kan de huidige verkeersdruk al niet aan. Gevolg is dat het verkeer alsnog het buitengebied tussen Almelo en Borne zal opzoeken om richting Hengelo/Enschede te rijden. Daarmee wordt een dure verbinding gerealiseerd die geen oplossend vermogen heeft. Daarnaast is de inpasbaarheid van de door u voorgestelde weg zowel vanuit landschappelijk als verkeerskundig oogpunt zeer gecompliceerd.</p>
-----------	---	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
49	<p>Hierbij sturen wij u onze reactie op de NRD Vloedbeltverbinding. Wij zijn sociaal gebonden aan Zenderen door sport, school, kinderopvang en sociale contacten. Wij maken dagelijks gebruik van de N743 en hebben de afgelopen decennia in Zenderen geen verkeerskundige aanpassingen gezien behalve de aanleg van rotonde bij de kerk. Wij zijn tegenstander van de aanleg van een N-weg door het plangebied en begrijpen de noodzaak voor de benoemde "Vloedbeltverbinding" niet om diverse redenen die wij in dit schrijven toelichten.</p>	
a)		a) Zie antwoord I.
b)	<p>Plangebied</p> <p>Naar ons inziens is het plangebied te smal omkaderd.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Alle mogelijke varianten rondom Borne en de Molenkamp staan niet meer in het te onderzoeken kader. 2. De kern Zenderen valt buiten het plangebied terwijl daar nu juist volgens het document het leidende knelpunt zit. Waarom moet dit probleem in het opgelost worden en kan dit niet in de kern zelf gebeuren? Daar verwijzen wij ook naar de Ladder van Verdaas. Volgens ons worden op deze ladder enkele stappen overgeslagen. Graag een toelichting op de toegepaste maatregelen voordat het plan van nieuw te leggen infrastructuur is ontwikkelt. 3. Het Noordoostelijke buitengebied van Zenderen valt buiten het plangebied terwijl dit juist de kortste route vanuit Albergen naar Borne kan zijn. En zowel de kern Zenderen als Borne ontlast. 4. Het plangebied loopt westelijk tot aan de Nijreessingel. Als je zorgvuldig onderzoek doet naar regionale verkeersproblematiek zouden naar onze mening ook de bestaande en zeer recent aangelegde goede ontsluitingsmogelijkheden hierin meegenomen moeten worden. <p>Onduidelijkheden</p>	<p>b) De kern Zenderen is onderdeel van het plangebied aangezien hier maatregelen in het kader van het nulplusalternatief worden onderzocht. Het oosten van Zenderen is daar niet in opgenomen omdat daar geen tracé alternatief ligt. Het studiegebied omvat een veel groter gebied en de omvang daarvan wordt bepaald door de milieueffecten.</p>
c)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wat is kwantitatief nu eigenlijk het verkeersprobleem in Zenderen? Wat zijn mogelijke oplossingen in de kern Zenderen om het probleem op te lossen en welke acties zijn hier in de laatste decennia in ondernomen? Enkele ideeën hierover vanuit onze kant: <ul style="list-style-type: none"> - Een brug of tunnel voor voetgangers en/of fietsers richting de basisschool. Door toepassing van een ongelijkvloerse kruising wordt de doorstroming van het verkeer door de kern Zenderen verbeterd (ladder Van Verdaas OV en Fiets). - Aanpassing van het kruispunt N744/743. Bv. een baan naar links en een baan naar rechts (voorsorteren). ((ladder Van Verdaas OV en Fiets Aanpassen bestaande infrastructuur) - Intelligente stoplichtafstelling middels bv. sensoren (naar onze mening nu onlogisch ingesteld). - Opheffen van tweerichtings fietsverkeer door Zenderen aan beide kanten van de N743. Wanneer de fietsers alleen aan de zuidkant zouden fietsen dan kan het fietsstoplicht bij de kruising N477/743 compleet komen te vervallen. Dit zorgt nu voor vertraging in de doorstroming van het verkeer vanuit en naar Albergen en voor gevaarlijke situaties. 	<p>c) Uw suggesties voor maatregelen binnen Zenderen worden betrokken in de ontwikkeling van het nulplusalternatief.</p>
d)	<ol style="list-style-type: none"> 2. In de brief en in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (referentienummer: SWNL0261274) wordt gesproken over de verkeersdruk 	<p>d) Deze relatie blijkt uit het uitgevoerde</p>

e)	<p>op de A1/A35. Wij zien niet hoe dit in relatie staat met de verkeersproblematiek in Zenderen en Borne. Graag hierop een toelichting.</p> <p>3. In de NRD wordt de spoorwegovergang op het Vlier benoemd als een gevaarlijke overweg. Deze overweg, die vlak bij ons huis ligt, is al jaren ongewijzigd. Het is een matig onderhouden, hoge overweg die puur voor zeer incidentele, seizoensgebonden agrarische doeleinden werd gebruikt. De aansluitende zandweg is zeer slecht en niet bedoeld voor veelvuldig gebruik door fietsers of wandelaars. Echter, door de aanleg van een zeer kort losstaand stukje rood asfalt dat veel gebruikt wordt om op het nieuwe fietspad langs de Doorbraak te komen, is het aansluitende zandweggetje ineens een veelgebruikt pad. Met als gevolg dat de overweg veel vaker wordt gebruikt. Veelal door personen die onbekend zijn met onbewaakte spoorovergangen. Dit heeft de afgelopen jaren geleid tot onveilige situaties. Er is een overduidelijke relatie tussen toename van het gebruik van de onbewaakte overweg en de onveilige situaties. De onbewaakte overgang Het Vlier is geen reden voor de aanleg van een N-weg door dit gebied. Dit is een compleet andere discussie en mag ons inziens niet worden gebruikt als argument voor de aanleg van een nieuwe weg. Tevens is een onbewaakte overweg prima te beveiligen maar hier wordt niet voor gekozen.</p>	<p>MIRT-onderzoek en wordt in het PlanMER nader toegelicht.</p> <p>e) De onveilige overgang is zoals u terecht stelt geen reden om een nieuwe verbinding aan te leggen. Daarnaast is ProRail in gesprek met de gemeente Borne over deze overweg die niet beveiligd is. Mogelijk wordt deze afgesloten als alle belangen zijn afgewogen.</p>
f)	<p>4. Waarom wordt het gebied ten Noordoosten van Zenderen niet als een mogelijk plangebied voor een ontsluitingsverbinding buiten Zenderen aangeduid? Als je zorgvuldig planonderzoek doet kun je deze optie naar onze mening niet negeren. Een verbinding van de N744 naar de N743 ten Noordoosten is kleiner dan 1 km. Daarbij komt dan ongeveer 1,4 km nieuwe weg over of langs industriegebied de Molenkamp in Borne. De voorgestelde tracés zijn ongeveer 6 km tot aan de snelweg, dus bijna een drievoud aan nieuw aan te leggen asfalt. Het kiezen voor een verbinding ten Nooroosten van Zenderen heeft de volgende pré's:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minder asfalt, dus minder stikstofuitstoot. - Minder aanlegkosten. - Minder impact op het landschap. - Sparen van de natuurgebieden Zenderense Esch en de Tusvelder Esch. - Gelijktijdig oplossen van ontsluitingsproblemen/spoorwegkruisingen in Borne waar al jaren lang politiek over gesteggeld wordt en al meerdere besluiten over genomen zijn. - En het behoudt van de ecologische verbinding tussen de landgoederen Twickel, Weleveld en Huize Almelo. <p>Natuurlijk zien wij de schoonheid van het landgoed Weleveld en deze mag en moet beschermd worden. Wat echter op de kaarten in het document niet goed zichtbaar is, is dat er tussen Zenderen en het Landgoed Weleveld nog voldoende ruimte is voor een weg die niet over het landgoed hoeft te lopen. Dit is de kortste variant met de minste impact. En geeft het meeste effect op de leefbaarheid in de kernen Borne en Zenderen.</p>	<p>f) Zie antwoord V.</p>
g)	<p>5. In hoeverre zijn de ingetekende tracés nauwkeurig vastgelegd? Betreft het schetsen of zijn deze al definitief en wat is de bandbreedte voor verschuivingen? Wij zien een duidelijke afwijking ten opzichte van de eerder geopperde 5b-variant (2013) en de lichtblauwe en donkerblauwe variant die nu ingetekend zijn.</p>	<p>g) Zie antwoord III.</p>

h)	<p>Afsluitend willen wij benadrukken dat de aanleg van een “Vloedbeltverbinding” een gigantische aanpassing in het prachtige Tusvelder Eschgebied zou betekenen. Het gebied wordt zeer veel gebruikt door sporters en recreanten vanwege haar schoonheid. Recentelijk zijn er mooie aanpassingen gedaan in het gebied met medewerking van de landeigenaren (aanleg van de Doorbraak en recreatief fietspad, diverse wandelpaden en rustpunten) om er heerlijk te kunnen genieten van de omgeving. Met de aanleg van een N-weg maak je dit in één slag kapot. Primair heeft geen N-weg over de Tusvelder of Zenderense Esch onze voorkeur. Problemen moeten opgelost worden waar ze ontstaan met zo min mogelijk impact op landschap, stikstofuitstoot, agrarische bedrijfsvoeringen, maatschappelijke kosten (belastinggeld) en leefbaarheid. Secundair stellen wij een ontsluiting via de Noordoostkant van Zenderen of Noordwestelijk en de bestaande Nijreessingel in Almelo voor. Wij zien uw reactie op onze vragen graag tegemoet en zijn altijd bereid om in een gesprek onze punten en vragen verder toe te lichten.</p>	h) Zie ook antwoord I en IV.
----	--	------------------------------

Indiener	Reactie	Beantwoording
50 a) b) c)	<p>Namens de betreffende bewoners van de Kuipersweg, Retraitehuisweg en Bornerbroeksestraat in Azelo hebben wij unaniem onze visie op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Vloedbeltverbinding gegeven. Deze standpunten worden door ons volledig ondersteund. [reactie 51]</p> <p>Gezien onze persoonlijke situatie en woonomgeving willen wij u graag het volgende mededelen:</p> <p>Nulplusalternatief</p> <p>Een goede oplossing voor de verkeersdrukke in Zenderen is essentieel. Echter wij zijn van mening eerst nader onderzoek te doen in Zenderen naar de verkeer belemmerende obstakels en deze weg te nemen zodat een betere verkeersafwikkeling van toepassing is icm mobiliteitsplan. Daarvoor is een goedé rondweg in Zenderen noodzakelijk vanaf de Albergerweg naar de Almelsestraat dan wel de Zenderensestraat. Een mogelijke optie is vanaf de Zenderensestraat voor een deel gebruik te maken van de spoorvariant welke het spoor doorkruist en aansluit op de aan te leggen rotonde bij het Arrestantencentrum Hosbakkeweg. (aangepast plan voorheen de Verbindingsweg).</p> <p>Negatieve aspecten Bundeling Bornerbroeksestraat tracé</p> <p>Wij zien niets in het plan deze weg vanaf de Almelsestraat door te trekken door het Flierenlandschap richting de Bornerbroeksestraat en dan vervolgens richting Borne. De .Zenderense problemen worden verplaatst. Onze woningen komen als het ware op een eiland te liggen tussen en in de directe nabijheid van de A35 en de geplande weg. De buurtschap Azelo wordt opnieuw doorsneden. Ten Noorden vd spoorlijn is men gericht op Zenderen én ten Zuiden vd spoorlijn is men georiënteerd en verbonden met Azelo. De A35 geeft nu al veel overlast van geluidshinder bij zuidwestenwind, lichtoverlast in het landschap en fijn stof. Nog een drukke weg erbij zal zeer negatief zijn voor de gezondheid en het woongenot en wederom geluidsoverlast. M.a.w. dan dus altijd ernstig geluidsoverlast gezien de korte afstanden. De impact van deze wegen op de omgeving is</p>	<p>a) Zie de beantwoording bij reactie 51.</p> <p>b) Zie antwoord I.</p> <p>c) Zie de antwoorden II en IV.</p>

<p>d)</p>	<p>gigantisch. Het is niet alleen de vereiste breedte van ongeveer 40 meter (hoofdrijbaan en parallelwegen). De impact op de omgeving is veel meer.</p> <p>De Bornerbroeksestraat is enige tijd geleden afgewaardeerd op meerdere plekken naar een 60 km weg. Ook heeft er een onderzoek plaatsgevonden naar lichtreductie. Uw plannen zijn dan ook onbegrijpelijk. Ook maken wij ons ernstig zorgen over de bereikbaarheid van het zware landbouwverkeer vd boeren en de loonwerkers tussen de vele fietsers en de recreanten Welke gebruik rnaken van de Bornerbroeksestraat. Daartussendoor moet het plaatselijk verkeer zich ook nog een weg zoeken. Wij voorzien dat er gevaarlijke situaties gaan ontstaan. Niet te vergeten de grote extra toename van verkeersdrukke en bewegingen van zwaar vrachtverkeer welke een mogelijke vestiging vd mestvergister met zich mee brengt" (toename trillingen). De omgeving Bornerbroeksestraat is of zal ook aanzienlijk veranderen, denk aan het Zorghotel, De Zwanenhof, het voormalig AZC en de Hondeborg allen gelegen in de nabijheid van het Azelose Beekdal met haar mooie wandel- en fietsgelegenheden. Dit wordt allemaal teniet gedaan !</p> <p>Wij zijn dan ook tegen deze variant vanwege:</p> <ul style="list-style-type: none"> - toename Geluidsoverlast gezien de korte afstand A35 en gepland tracé - Toename Lichtoverlast - Toename Trillingen - Verslechtering Luchtkwaliteit - Aantasting woongenot - Geringe afstand tot de huizen - Toename fijnstof - Slechte bereikbaarheid / ontsluiting geen erfaansluitingen - Kruispunten op grote onderlinge afstanden - Isolement - Belemmering eenvoudig gebruik van aangelegde fiets- en wandelpaden - Aantasting natuur en milieu - Aantasting functie Streekoduct (ecologische verbinding tussen Twickel en achterland) - Doorsnijding waardevol landschap en landschappelijke gebied/waarden - Aantasting leefbaarheid - Ontwrichting buurtschap - Belemmering contacten bereikbaarheid met de bureu - Doorsnijding / versnippering agrarische gebieden - De doodsteek vh voortbestaan van agrarische bedrijven - Gevaarlijke situaties: Afwikkeling landbouwverkeer icm o.a, fietsers en lokale verkeer via parallelweg (Hoofdrijbaan verboden voor langzaam verkeer) <p>Oplossing</p> <p>Terwijl er andere mogelijkheden aanwezig zijn zoals de nulplusalternatief en als tweede optie de Spoorvariant welke door veen breed wordt gedragen door o.a. Stichting Dorpsbelangén Bornerbroek, Tusveld, Aannemersbedrijf Bramer (eigenaar Zwanenhof en Zorghotel Azelo), Gemeenschapscentrum de Hoff en de OBS school Azelo en voor zover wij weten door alle bewoners Azelo en (post)Zenderen ten Zuiden van de spoorlijn. Dit zal de minst slechte oplossing zijn en de voordelen van deze spoorvariant zijn door ons ten opzichte van de andere varianten als</p>	<p>d) Zie antwoord II.</p>
-----------	--	----------------------------

	<p>gezamenlijke burens van het voormalig AZC aangegeven en aan u kenbaar gemaakt. De spoorvariant kan gefaseerd aan de Noordzijde van [et spoor enigszins verdiept worden aangelegd icm de F35 waarbij oa auto's te gast zijn. (dit ivm afsluiting van één of meer spoorovergangen).</p> <p>Misschien is het raadzaam dat ook in het kader van de nulplusalternatief nader onderzoek wordt gedaan naar een aftakking op het knooppunt Azelo, hetgeen een groot deel van alle varianten overbodig maakt.</p> <p>In uw aankondiging van uw flora- en faunaonderzoek schrijft u dat u als overheid een gedegen onderzoek gaat doen naar de mogelijke alternatieven en een zorgvuldige afweging maakt van ieders belangen. Ik vertrouw hierop. Het Nulplusalternatief met verbeterpunten icrn het mobiliteitsplan vd provincie zal hier ook deel van uitmaken. Een meter asfalt is zo gelegd maar voordat deze ooit weer is opgeruimd! Bezint eer ge begint!!!!</p>	
--	---	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
51	<p>Namens de betreffende bewoners van de Kuipersweg, Retraitehuisweg en Bornerbroeksestraat in Azelo geven wij unaniem onze visie op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Vloedbeltverbinding.</p> <p>Op 19 november 2019 hebben wij de gemeente Almelo, Borne en de provincie aangeschreven en onze zorgen kenbaar gemaakt.</p> <p>a) Nut en Noodzaak: Alvorens in te gaan op de mogelijke varianten vragen wij ons af of er geen goedkopere en leefbare oplossingen zijn voor de oplossing en afwikkeling van het verkeer in Zenderen zodat naast het financiële aspect de natuur en het milieu de grote winnaars zijn. Wij vragen u alvorens een keuze te maken een goede afweging te maken van het nut en de noodzaak, alvorens dit koste gaat van ons prachtige spaarzame essen-, maten-, flieren- en oude hoevenlandschap.</p> <p>b) Wij stellen voor onderzoek te doen in het kader van het "nulplusalternatief". De verkeersbelemmeringen zouden mogelijk kunnen worden opgelost. Suggesties zijn, bijvoorbeeld aanleg rotonde Albergerweg/N743, optimale afstemming verkeerslichten, aanleg wandel- i fietstunnel, aanleg rondweg vanaf de Albergerweg om Zenderen uitkomend op de N743 aan de zijde vd Vloedbelt dan wel aan de Bornse kant welke ook aansluit op een rotonde voor een optimale doorstroming van het verkeer. Mogelijk wordt er dan ook intensiever gebruik gemaakt van de Nijreessingel als verbinding met de A1/A35. De boog om Zenderen zal tzt toch moeten worden aangelegd. Wij stellen voor dit naar voren te halen en het resultaat te bestuderen. Eerst onderzoek instellen Rijk Waterstaat of knooppunt Azelo in de toekomst een klaverblad moet worden.</p> <p>Voorts stellen wij voor om de F35 op korte termijn te realiseren waardoor men eerder geneigd is de auto te laten staan, dit geheel passend in het mobiliteitsplan van de Provincie. Mogelijk heeft het Coronatijdperk en bewustwording ook invloed op de regionale mobiliteit. Dit kost een fractie van de aanleg van één van voorgestelde varianten en mogelijk kan de aanleg hiervan achterwege worden gelaten. Mocht vorenstaande niet leiden tot een oplossing dan willen wij u een aantal positieve voorstellen</p>	<p>a) Zie antwoord I.</p> <p>b) Uw suggesties voor aanpassingen in Zenderen worden betrokken in de ontwikkeling van het nulplusalternatief.</p>

<p>c)</p>	<p>doen welke volgens ons kunnen worden verwezenlijkt in de variant: tracé Bundeling Spoorlijn.</p> <p>Suggestie: Laat in dit voorstel de noordelijke aansluiting op de N743 vervallen. Dit voorkomt een extra doorkruising en extra aantasting van het landschap, het voorkomt sluipverkeer en in geen enkel ander tracé is deze verbinding opgenomen. Mocht er worden gekozen voor een boog om Zenderen aan de Bornse kant dan zal de noordelijk tak vd Spoorvariant behouden moeten blijven voor de afwikkeling van het verkeer naar de A1/435. Echter dan moet een studie plaatsvinden of überhaupt de spoorvariant door de Vloedbelt en langs het spoor moet worden aangelegd. De verbinding van de N743 naar de A1A35 zal mogelijk afdoende zijn.</p> <p>Op 17 oktober 2012 hebben wij het College van B&W van de gemeente Borne mede namens de ondernemers Molenkamp, buurt Prins Bernardlaan/Oonksweg, wijk t Olthof, Het Tusveld en de Stichting Dorpsbelangen Bommerbroek een gezamenlijk voorstel gedaan van destijds tracé 3 (§ verbonden met een variant ten Noordoosten van het spoor. Hiervoor was een breed draagvlak en komt grotendeels overeen met uw variant Tracé Bundeling spoorlijn.</p>	<p>c) Zie antwoord III.</p>
<p>d)</p>	<p>Voordelen Variant Tracé Bundeling Spoorlijn tov overige tracés:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) De rondweg kan eenvoudig strak, enigszins verdiept, parallel (ten noord/oosten) aan de spoorlijn gelegd worden en landschappelijk worden ingepast. Er zijn geen obstakels zoals bijv. hoogspanningsleidingen of viaducten. Evenmin wordt het gebied van de Azelose Beek verstoord. Door verdiept aan te leggen enigszins aan het zicht onttrokken en minder geluid- en lichtoverlast. 2) De fietsnelweg F35 is beoogd en voor een deel al gerealiseerd parallel aan de van de spoorlijn tussen Almelo en Borne, Tussen Borne en Hengelo ligt de F35 aan de noordkant van spoorlijn; Voorstel: Leg de F35 aan in combinatie met de parallelweg ten noorden van spoor in combinatie met de rondweg. Omdat zowel de F35 als de rondweg strak parallel aan de spoorlijn kunnen komen te liggen zal ook deze oplossing de minste inbreuk op het landschap hebben. 3) Bij een calamiteit op de A1A35 zal de rondweg naast het spoor als uitwijkmogelijkheid dienst kunnen doen. 4) Prorail wil spoorovergangen minimaliseren. Met de aanleg van het trace langs het spoor inclusief een parallelweg voor langzaam verkeer, gecombineerd met de F35, kunnen er spoorwegovergangen vervallen en ioch een goede bereikbaarheid geven voor o.a. het landbouwverkeer. ("F35, Auto Te Gast") 5) Door de rondweg parallel aan het spoor te leggen is de landschap doorsnijding aanzienlijk minder dan bij de overige varianten. De andere varianten zullen landbouw gebieden/ natuurgebieden onnodig doorsnijden en versnipperen. Dit is niet op te lossen door verkaveling en gaat ten koste van boerenbedrijven. Bij de spoorvariant is er grotendeels sprake van grensverlegging en nagenoeg niet van doorsnijding van landerijen en/of weilanden. 6) De gemeente Borne heeft het voornemen een tunnel aan te leggen onder het spoor. Mogelijk kan hier ook een combinatie plaatsvinden en aansluiting worden gevonden naar de F35. 	<p>d) Zie antwoord II en IV.</p>

	<p>7) De gemeenschap van (groot) Azelo is al eerder doorsneden door de A1/A35. Deze (spoor)variant waarborgt de leefbaarheid in het gebied groot Azelo en blijft de hechte gemeenschap behouden. Wat ook de recreatie/ toerisme in dit gebied stimuleert. Dit karakteristieke 'noaberschap' / sociale binding is van enorme betekenis voor de leefbaarheid en houdt het verenigingsleven en de vitaliteit in stand.</p> <p>8) Door de spoorvariant aan te leggen met de daarbij behorende kunstwerken zal de fietssnelweg F35 sneller en makkelijker gerealiseerd kunnen worden tussen Almelo en Borne. Deze verbetering van de fietsinfrastructuur is een grote stimulans voor het fietsgebruik.</p> <p>9) Deze variant is de minst milieu onvriendelijke variant qua duurzaamheid en landschappelijke waarde. Van alle tracés zal deze de minst lengte (oppervlakte) aan asfalt vereisen en daarmee ook de minste natuur en landbouwgronden opeisen.</p> <p>10) Het Streekoduct behoudt haar waarde. Deze ecologische, landschappelijke en recreatieve passage verbinding is aangelegd op en om het viaduct Kuipersweg en vormt de verbindende schakel tussen De Groene Poort en het Nationaal Landschap Noordoost Twente en de landgoederenzone van Zuidwest Twente. Door de aansluitingen op het omliggende landschap is er een landschappelijke verbinding ontstaan, welke functie behouden blijft.</p> <p>11) De spoorvariant "beschermt" een vitaal en samenhangend stelsel van natuurgebieden (NNN (voorheen EHS) waaronder Natura 2000-gebieden en nationale Parken)</p>	
--	---	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
52	<p>Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de Notitie "Reikwijdte en Detailniveau Vloedbeltverbinding" met de verschillende varianten voor de nieuw aan te leggen verbindingsroute.</p> <p>In een eerder stadium van het plan ben ik namens het waterschap betrokken geweest bij onderzoek naar de mogelijkheid voor een nieuwe westelijke rondweg om Borne via het bedrijvenpark Molenkamp. Echter bij de nu voorliggende varianten ben ik tot nu toe niet direct betrokken geweest.</p> <p>a) Het waterschap heeft als waterbeheerder belangen bij deze ontwikkeling. Zo hebben de voorliggende varianten in meer of mindere mate impact op het beekdal van de Azelerbeek die door ons in het verleden is heringericht tot een meanderende natuurvriendelijke beek, maar mogelijk ook op andere in het gebied aanwezige waterlopen.</p> <p>Wij worden graag betrokken bij de verdere ontwikkeling van de Vloedbeltverbinding. Voor de nieuw aan te leggen route zal ook de nodige waterberging worden gerealiseerd; een onderwerp waar wij wellicht een nuttige inhoudelijke bijdrage aan kunnen leveren. Verder zal er t.z.t, alvorens het plan gerealiseerd kan worden, naar alle waarschijnlijkheid een watervergunning nodig zijn.</p>	a) Zie antwoord II en IV.

Indiener	Reactie	Beantwoording
53	Graag willen wij reactie geven op PlanMER Vloedbeltverbinding.	

a)	- Wij trekken de nut en de noodzaak van de randweg in twijfel, en vinden dat er oplossingen binnen het huidige netwerk passend zijn.	a) Zie antwoord I.
b)	- Wij vinden het niet bedachtzaam om een variant aan te leggen die dwars door cultuurgrond en natuur heen gaat, en vinden het daarom wenselijk om de spoorsevariant aan te leggen.	b) Zie antwoord II.
c)	- Het is onberaden om een onderliggend wegennet aan te passen voordat men definitief weet hoe de rijkswegen gaan lopen (of veranderd worden), doelend op knooppunt Azelo.	c) Mogelijke aanpassingen op het Rijkswegennet worden betrokken in de analyse.

Indiener	Reactie	Beantwoording
54	<p>Graag zou ik in deze brief mijn suggesties en opmerkingen willen geven over de voorgestelde Vloedbeltverbindingen, zoals aangegeven in de rapportage van Sweco met referentienummer SWNL0261274 dd. 19-05-2020.</p> <p>Het is goed om te horen dat er eindelijk naar jaren van vergaderen er voorstellen liggen t.b.v. een ontsluitingsweg/verbindingsweg rondom Zenderen, dit om de verkeersdruk in Zenderen te verminderen.</p>	
a)	<p>Persoonlijk ben ik zelf geen voorstander van de in het rapport aangedragen voorstellen voor een verbindingsweg. Zelf zou ik liever zien dat er een noordelijke ontsluitingsweg rond om Zenderen zou worden aangelegd. Dit zal ik verderop in de brief proberen aan te geven.</p>	a) Zie antwoord II.
b)	<p>De door u aangegeven voorstellen:</p> <p>Bundeling A1/A35: Dit voorstel zou mijn voorkeur hebben, boven de andere opties. Het begin van de weg, gezien vanaf de afslag Borne-West vanaf de A1, komt parallel te lopen langs de A1 tot aan knooppunt Azelo. Dit zal de geluidsniveau richting de kern van Zenderen niet veel verhogen. Voor omwonenden van dit stuk van het tracé zou ik een geluidswal willen laten aanleggen. De weg loopt in dit voorstel tot aan knooppunt Azelo aan de zuidgrens van "De groene poort". De contouren van De Groene Poort zijn door de gemeente Borne aangegeven, en op 1 juli 2008 van kracht is geworden. (structuurvisie 2010-2030). Vanaf knooppunt Azelo loopt de nieuwe weg aan de westkant van De Groene Poort langs. Dit zou naar ook mijn voorstel hebben.</p>	b) Zie antwoord II en IV.
c)	<p>Echter vanaf de onderdoorgang bij het Vlier zou ik als voorstel de weg laten lopen langs de westkant van de vuilstort locatie. De grond voor dit tracé zijn in mijn voorstel ook al in bezit van Twence. Op de vuilstort locatie is deze grond nog niet gebruikt voor het storen van huisvuil, zodat deze grond geschikt zou kunnen zijn voor het aanleggen van het laatste stuk weg. Ten hoogte van de beoogde mestverwerkingslocatie zou hier dan een afslag kunnen worden gemaakt op de nieuwe weg. De aansluiting op de N743 zou ik doen doormiddel van een rotonde, en vanaf dit rotonde het laatste stuk weg doortrekken richting de N 744. De verbinding tussen de N743 en de N 744 kan hierdoor ongewijzigd blijven. Het aanleggen van het tracé langs de westkant van de vuilstort zou als voordeel hebben dat de weg verder af komt te liggen van de kern van Zenderen. Dit met alle voordelen van dien. In het verleden is er ten oosten van de vuilstort locatie een gedenkmonument aangelegd. Dit ter vervanging van oorlogsgraven die moesten wijken voor de vuilstort. Als de weg aan de oostkant van de</p>	c) Een tracé langs de westkant van Twence is niet overwogen omdat dit een veel langer tracé is dat tot veel meer ruimtebeslag en effecten in de omgeving leidt dan de voorgestelde tracés. Uw suggesties voor aanpassingen in Zenderen worden betrokken in de
d)		

	vuilstort locatie wordt aangelegd zou dit gedenkmonument weer moeten worden verplaatst. Dit zal weer, net als in het verleden, veel emotionele toestanden geven.	ontwikkeling van het nulplusalternatief. d) Zie antwoord IV.
e)	<p>Bundeling Bornebroeksestraat: Dit zou een goed alternatief kunnen zijn voor het eerste deel uit het tracé A1/A35. Het weggedeelte vanaf afslag Borne/-West tot aan de kruising bij het arrestantencentrum kan met enige aanpassingen geschikt worden gemaakt voor meer verkeer. Echter komen er vanaf de kruising Bornebroeksestraat/Hosbakkeweg tot aan de kruising Bornebroeksestraat/Braamhaarstraat aan de zuidkant van dit stuk weg een aantal woningen te liggen met een hogere geluidsdruk.</p>	e) Zie antwoord II en IV.
f)	<p>Bundeling Beekdal: Dit tracé heeft niet mijn voorkeur. Hier zou een geheel nieuw tracé moeten worden aangelegd, wat met name ten nadele van het voormalige bezinningscentrum Zwanenhof zou leiden. Het Zwanenhof is onlangs na een faillissement verkocht aan een partij die zal trachten om hier weer een gelijksoortige bestemming aan te geven. Bij het aanleggen van dit tracé zou dit erg ten nadele zijn van de plannen om het Zwanenhof weer op de kaart te zetten. Tevens zou hier een groot deel van De Groene Poort worden aangetast, met zijn wandelpaden, en de historische waarde van dit gebied.</p>	f) Zie antwoord II en IV.
g)	<p>Bundeling Spoorlijn: Dit voorstel heeft in zijn geheel niet mijn voorkeur! Bijna het gehele tracé moet worden aangelegd over en door archeologisch en cultuurhistorisch landschap. Voorstellen in het verleden voor het gebruiken van dit gebied voor woningbouw, industrie gebied of andere doeleinden zijn steeds terecht afgewezen. Het grootste deel loopt door het hart van De Groene Poort wat niet wenselijk is. Voor dit tracé moet de meeste gronden worden aangekocht. Het deel wat ten noorden van de spoorlijn Almelo-Borne loopt zal veel geluidsoverlast veroorzaken, voor met name de kern van Zenderen. Nu al heeft een groot deel van Zenderen geluidsoverlast van de vele passagiers- en goederen treinen die gebruik maken van deze spoorlijn. Dit zal bij aanleg van een weg langs het spoor alleen maar toenemen. Op de Zenderensche Es wordt in dit voorstel een kruising gemaakt met een nieuwe ontsluitingsweg die aangesloten wordt op de N743. Beter zou zijn om deze weg meer richting het bestaande industrieterrein aan te leggen. Zoals reeds eerder door de gemeente Borne is voorgesteld. Aanleggen van de weg langs het bestaande industrieterrein zal ook voordelen hebben voor de bereikbaarheid van dit deel van Borne.</p>	g) Zie antwoord II en IV.
h)	<p>Algemeen: Waar ook de beoogde nieuwe weg langs komt te liggen, er zullen hiervan altijd mensen gedupeerd worden, dit zal tot een aanvaardbaar niveau terug gebracht moeten worden. Denk hierbij geluidsschermen ect. Echter zal de verkeersdruk in de kern van Zenderen een hogere prioriteit hebben. In alle voorstellen zal er goed gekeken moeten worden naar het langzame verkeer, en met name de fietsers. Voor deze doelgroep zou ik op diverse punten tunnels/bruggen willen laten aanleggen wat de verkeersveiligheid kan verhogen.</p>	h) Zie antwoord c.

	Zelf ben ik geen expert in het aanleggen van nieuwe wegen, maar gezien de kosten lijkt mij een rondweg aan de noordkant van Zenderen een goedkopere oplossing (minder kilometers asfalt). Dit in combinatie met de gemeentelijke verbindingsweg langs Borne en een verbindingsweg tussen de N744 en de N743. (de verbindingsweg tussen de N744 en de N743 is al meegenomen in de plannen van de Vloedbeltverbindingen).	
--	---	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
55	Na het lezen van uw brief Consultatie PlanMER Vloedbeltverbinding van 9 juni en na het doornemen van de NRD blijf ik nog met een aantal vragen zitten. Ik zou deze graag beantwoord zien worden in publiek toegankelijke stukken of in de uiteindelijke MER. In hoofdlijnen gaat het om de volgende vragen:	a) In het PlanMER wordt op de aangegeven vragen ingegaan.
a)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wat is het probleem dat opgelost moet worden en wanneer is het opgelost? 2. Waarom wordt er in NRD alleen naar extra asfalt gekeken? 3. Waarom worden er op voorhand alternatieven uitgesloten? 4. Hoe wordt aanleg nieuwe infrastructuur afgewogen tegen landschapspijn? 	
b)	<p>1 Wat is het probleem dat opgelost moet worden en wanneer is het opgelost?</p> <p>Dit punt is volgens mij tevens het belangrijkste punt. Op basis van jullie schrijven en de stukken lijkt het of de stap beeldvorming grotendeels wordt overgeslagen. Het is mij in ieder geval niet duidelijk wat het probleem is waar dit plan een oplossing voor moet zijn. Er wordt verwezen naar een "eerder onderzoek", maar hier worden geen referenties naar gegeven. Ook staat er dat er meer informatie in het coalitieakkoord van Overijssel zou staan. Daar wordt Zenderen wel genoemd, maar zonder verdere inhoudelijke toelichting. In de brief wordt bijvoorbeeld gesproken over de leefbaarheid van de kernen Borne en Zenderen. Ik vind dat tamelijk generiek geformuleerd. Wat wordt hier nu precies mee bedoeld? Volgens mij gaat het voornamelijk om het verkeer, maar ik weet bijvoorbeeld niet precies wat het probleem is. Wil men betere doorstroming of simpelweg minder verkeer? En om wat voor aantallen hebben we het hier? Gaat het alleen om de spitsmomenten of om de gehele dag? Als ik naar de verkeersdrukke op Google Maps kijk, dan valt de drukke in Zenderen in het niet bij bijvoorbeeld die in Almelo. Ook lijkt het probleem voornamelijk in het gedeelte richting Albergen te zitten. Is er ook onderzoek gedaan naar de behoeften van het verkeer? Zonder een helder beeld van de overwegingen is het onmogelijk om een oplossing te beoordelen. Als er bijvoorbeeld veel verkeer vanuit Albergen naar Hengelo wil dan moet er een andere oplossing komen dan wanneer er verkeer vanuit Almelo naar Hengelo wil. Ook ben ik benieuwd wat de overwegingen zijn voor het verkeer om een andere route te nemen. Ik zou daarom graag een analyse van de huidige situatie zien.</p>	b) Zie antwoord I.
c)	In de NRD wordt ook gesproken over onvoldoende doorstroming op de A1/A35. Ondanks dat de aangeleverde stukken geen volledig beeld geven van de problemen, komt het op mij over alsof de doorstroming op de A1/A35 het kernprobleem (de root cause) is. Als dit klopt dat is het	c) Het verbeteren van de doorstroming op de A1/A35 is één van de doelstellingen. De

	<p>verbeteren van provinciale en lokale wegen een vreemde oplossingsrichting. Het zou in mijn ogen dan logischer zijn om eerst het kernprobleem aan te pakken. Kortom, in mijn ogen is de beeldvorming onvoldoende. Zonder heldere beeldvorming is het onmogelijk om een goed besluit te nemen. Om criteria te kunnen bepalen voor de verschillende alternatieven moet het duidelijk zijn wat nu precies het probleem is. Ik ben daarom erg benieuwd naar jullie analyse van de huidige verkeerssituatie en naar de gewenste situatie.</p> <p>2 Waarom wordt er alleen naar extra asfalt gekeken? In het NRD wordt gesproken van een ladderbenadering met als allerlaatste trede de aanleg van nieuwe infrastructuur. In het NRD worden echter enkel oplossingen in deze allerlaatste categorie beschreven. De aanleg van extra infrastructuur leidt uiteindelijk tot extra verkeer en niet tot minder verkeer. Is er serieus onderzoek gedaan naar alternatieven? En hoe scoren deze op de criteria die zijn opgesteld? Is bijvoorbeeld een drastische snelheidsverlaging op de snelweg overwogen? Of de aanleg van een extra rijstrook daar? Zijn verkeersbeperkende maatregelen in Zenderen en Borne overwogen?</p> <p>d) In het NRD lijkt het dat er al is besloten dat er een rondweg moet komen en niet wat nu precies het probleem is. Zoals het NRD er nu is, lijkt de hoofddoelstelling: waar moet de rondweg voor Zenderen komen? Misschien is dat ook wel hoe de situatie daadwerkelijk is, maar als dat zo is, dan zou dat helder verwoord moeten worden. Zonder goede analyse van het probleem komt het op mij meer over als een prestigeproject dan op een oplossing voor een probleem.</p> <p>Het nulplus alternatief uit het NRD dat gericht is op OV is in mijn ogen tamelijk zinloos. Voor welk percentage van het verkeer dat de problemen veroorzaakt is het OV of de fiets een serieus alternatief? En is de huidige invulling van het OV / de fiets dan een probleem? M.a.w. Heeft het enig nut om dit op te lossen? Dit punt kan alleen worden beantwoord als het probleem helder is beschreven. Is een gesprek met de grote werkgevers in de regio overwogen als alternatief? Menig organisatie zal de komende tijd meer gebruik gaan maken van thuiswerken. Is het daarom gegeven de omstandigheden nodig om te investeren in extra asfalt? Een groot nulalternatief dat ontbreekt is verbetering van de A1/A35. Op basis van het NRD lijkt dat het kernprobleem te zijn en de drukte in Zenderen is een afgeleid probleem. Ik zou maatregelen op de A1/A35 ook graag als serieus alternatief uitgewerkt zien, mede omdat dit lager op de "ladder" zit.</p> <p>e) 3 Waarom op voorhand alternatieve uitsluiten? In het NRD staat: "Vanwege de landschappelijke waarden (Landgoed Weleveld) is een tracé aan de oostzijde langs Zenderen bij voorbaat buiten beeld gelaten." (NRD, p. 22). Wat is de gedachtegang hier? Op basis van welke criteria is besloten dat landschap aan de oostzijde doorsnijden niet acceptabel is, maar het overige landschap wel? Als het doel is om een rondweg rond Zenderen te maken, waarom zijn de opties direct rond de kern van Zenderen (zowel Noordelijk als Zuidelijk of allebei) niet meegenomen? Door alternatieven op voorhand uit te sluiten</p>	<p>provincie Overijssel en de regiogemeenten in Twente trekken samen op in de lobby naar het Rijk, ten einde de minister te overtuigen van een noodzakelijke en snelle aanpak van deze corridor. Uit de cijfers van het verkeersmodel zal blijken hoeveel verkeer zich nog blijft afwikkelen over de in het studiegebied liggende wegen en waar wegen extra worden belast of sluiptverkeer ontstaat.</p> <p>d) Zie antwoord I.</p> <p>e) Zie antwoord V.</p>
--	---	--

f)	<p>is het onduidelijk wat de beweegredenen waren. Op mij als buitenstaander komt het over alsof er meer belangen spelen en dat er al invloed is uitgeoefend, zonder dat dat nu expliciet wordt beschreven.</p> <p>Om het proces transparant te maken is mijn voorstel om alle alternatieven (kort) op te nemen. En ook aan te geven waarom ze afvallen. Landschappelijke waarden zoals ze nu zijn genoemd zijn in mijn ogen te subjectief om een afweging te kunnen maken.</p> <p>4. Hoe wordt aanleg nieuwe infrastructuur afgewogen tegen landschapspijn?</p> <p>In het NRD staat "Ten aanzien van de inpassing van nieuwe randwegen heeft de provincie in haar omgevingsvisie ook opgenomen dat deze het leefmilieu moeten versterken en uitgevoerd moeten worden conform de bestaande gebiedskenmerken." (p.12) Ik vind dit erg vaag en ben benieuwd wat dit concreet betekent.</p> <p>Ik denk dat we zeer terughoudend moeten zijn bij de aanleg van nieuwe infrastructuur. Ik zou bij de doelstellingen daarom graag toegevoegd zien worden: "zonder het bestaande landschap aan te tasten." De huidige 3 doelstellingen suggereren dat er een probleem is dat opgelost moet worden met maatregelen. Het NRD lijkt echter alleen nieuwe infrastructuur te overwegen. In mijn ogen moet eerst de vraag worden beantwoord of aanleg van nieuw en landschap doorsnijdend asfalt wel de juiste oplossing is voor de genoemde problemen.</p> <p>Ook vraag ik me af of het nog wel gepast is om extra asfalt aan te leggen. Het aantrekkelijke aan dit gebied is het mooie essenlandschap. Een extra (grote) weg versnipperd het landschap enorm en ik vind dat het landschap een belangrijk aspect in de MER zou moeten zijn. Gebieden als Twente moeten in mijn ogen niet in dezelfde valkuilen stappen als de randstad. Ik ben zelf als hoogopgeleide kenniswerker niet in Twente komen wonen omdat de verbindingswegen zo denderend goed zijn. Nogmaals, meer asfalt en betere doorstroming leidt niet tot kortere reistijd of minder verkeer, maar uiteindelijk altijd tot meer verkeer.</p>	f) Op basis van de PlanMER vindt een bestuurlijke afweging plaats.
----	---	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
56	<p>bij deze wil ik graag mijn mening geven over de aanpak.</p> <p>a) Er zijn vier tracés voorgesteld, maar de meest logische route om van Borne naar het land achter Albergen te komen is er niet bij. Dit is naar mijn idee via een aan te leggen weg ten oosten van Zenderen. Het moet daar toch ook mogelijk zijn om een weg te realiseren, deels gebruikmakend van bestaande wegen?</p> <p>b) Van de vier voorgestelde tracés heeft het tracé bundeling spoorlijn de meeste voordelen: - aansluiting op de N743 - de minste aantasting van natuur en landschap</p>	<p>a) Zie antwoord V.</p> <p>b) Zie de antwoorden II en IV.</p>

Indiener	Reactie	Beantwoording
57	<p>Op uitnodiging van de gemeenten Borne en Almelo en de provincie Overijssel willen wij als dorp Zenderen graag onze opvattingen kenbaar maken over uw aanpak van de PlanMER Vloedbeltverbinding. Eindelijk gaan de overheden ons grote leefbaarheidsprobleem aanpakken. Ons dorp ervaart al decennia grote overlast van verkeer dat vanuit Noordoost Twente via Zenderen een weg zoekt naar de A1/A35. Dat geldt ook voor het verkeer tussen de Twentse steden dat zich via de N 744 door Zenderen wringt. Beide verkeersstromen met hun drukte, lawaai en uitstoot verpesten al jaren ons leefklimaat. Woonstraten worden als verkeersader gebruikt. De Hoofdstraat, Lidwinaweg, Albergerweg en Hertmerweg zijn ook nog eens onveilig: kinderen kunnen alleen onder begeleiding van hun ouders en verkeersregelaars naar school, ouderen komen moeilijk dit soort straten over. En de Hoofdstraat deelt als regionale hoofdverkeersader het dorp letterlijk in tweeën. Die barrière maakt de ontwikkeling van een dorpscentrum niet mogelijk, zelfs verblijf en ontmoeten is onaantrekkelijk en de leegstand neemt dan ook aanzienlijk toe. Ons dorp moet worden verlost van het doorgaande verkeer.</p> <p>a) En dus moet de PlanMER Vloedbeltverbinding zich ook uitstrekken tot de N744 Albergerweg. Het is voor de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid van Zenderen cruciaal dat ook doorgaand verkeer vanuit NO Twente wordt geweerd uit Zenderen en omgeleid via de nieuwe Vloedbeltverbinding.</p> <p>b) Gelijktijdig met de PlanMER procedure moeten de huidige wegen die fungeren als regionale verkeersaders door Zenderen worden afgewaardeerd door provincie en gemeente(n). Die afwaardering moet afgerond zijn als de nieuwe weg wordt opengesteld. Daarmee is letterlijk de weg vrij om - met de komende infra-investeringen als aanjager- aan een nieuwe toekomst voor Zenderen te bouwen. Wij willen samen overheden, ondernemers en inwoners werken aan een nieuw hart voor Zenderen. Via een nieuw op te zetten Toekomstvisie willen we de harde scheiding wegwerken tussen Zenderen noord en zuid, het dorp ruimtelijk als een hechtere eenheid herontwerpen en een dorpscentrum toevoegen. Daarmee zal de Hoofdstraat e.o. opbloeien als autoluw centrum,- en verblijfsgebied waar voorzieningen worden geconcentreerd en kunnen Lidwinaweg en Albergerweg worden heringericht als woonstraten.</p> <p>c) Bij de komende aanpassing van de infrastructuur in en om ons dorp vragen wij ook aandacht voor de verkeer aantrekkende werking van enkele bovenlokale of regionale voorzieningen die recentelijk nabij Borne/Zenderen zijn ontwikkeld. Ook daarover hebben wij zorgen. Dat betreft met name de mestvergister, het crematorium, het nog te realiseren zorghotel en de mogelijke nieuwe functies in de voormalige Agnietenhof en AZC. Zelfs is merkbaar dat het ziekenhuis in Almelo een belangrijker regionale functie heeft gekregen: het aantal ambulanceritten door Zenderen neemt toe. Wij vragen u dan ook</p>	<p>a) Zie antwoord I. Dat geldt ook voor de doortrekking naar de N744.</p> <p>b) Uit de cijfers van het verkeersmodel zal blijken hoeveel verkeer zich nog blijft afwikkelen over de N743. Dit is mede bepalend of verdergaande maatregelen op de N743 genomen kunnen worden. Wij willen voorkomen dat elders sluipverkeer ontstaat.</p> <p>c) De door u genoemde ontwikkelingen worden in de analyse betrokken.</p>

d)	<p>uitdrukkelijk te kijken naar het oplossend vermogen van de te kiezen voorkeursoplossing voor deze knelpunten.</p> <p>Wij zijn ons ervan bewust dat niet iedereen in en om Zenderen gelijke belangen heeft bij deze komende infrastructurele werken. Sommigen zullen hun woning of bedrijf moeten verlaten, voor de meesten neemt de overlast fors af, voor anderen neemt deze wellicht toe. Wij willen daarom een zorgvuldig proces van planvorming, inspraak en medezeggenschap juist om ook op te komen voor diegenen die in hun belangen worden geschaad. Tenslotte willen wij als voltallig dorp intensief en zorgvuldig betrokken worden bij deze voor ons essentiële nieuwe ontwikkelingen. Wij denken graag mee! En we zijn onze eigen overleg structuur aan het opbouwen zodat we snel en met veel steun en betrokkenheid kunnen reageren.</p>	d) Zie antwoord III en IV.
----	---	----------------------------

Indiener	Reactie	Beantwoording
58	<p>Vandaag hebben wij uw schrijven inzake de "Vloedveldverbinding" in onze brievenbus gevonden.</p>	
a)	<p>Wij hebben de volgende vragen inzake dit voorstel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Kunt u aangeven waar precies de aansluiting van de nieuwe weg op de N744 (Zenderseweg) gepland is ? Bij de informatiebrief is geen tekening of schets bijgevoegd, dus we kunnen hier alleen maar naar gissen. ➤ Is er een onderzoek geweest in hoeverre de nieuwe verbinding een toename of misschien een afname van verkeer op de Zenderseweg tot gevolg heeft ? ➤ Is het interessant voor "het achterland" om via deze nieuwe weg richting A 1 en A 35 te rijden ? <p>Wanneer u ons hierover mee informatie zou kunnen geven zouden wij dit zeer op prijs stellen.</p> <p>Wij kunnen ons dan ook een beter oordeel vormen over de positieve of negatieve effecten van de aanleg van de nieuwe weg.....voor ons.....!</p>	<p>a) Antwoorden op uw vragen komen aan de orde in het PlanMER. Uit de cijfers van het verkeersmodel zal blijken hoeveel verkeer gebruik maakt van de N744. Wij willen voorkomen dat deze route onevenredig zwaar wordt belast.</p>

Indiener	Reactie	Beantwoording
59	<p>Met grote zorgen lees ik zojuist de plannen om de zuidelijke randweg door te trekken naar de N743 en de N744.</p> <p>Wij wonen sinds 2 jaar aan de XXX in Borne. Zoals u wellicht kunt begrijpen is het laatste waar wij op zitten wachten een toename van verkeer vlak naast onze woning.</p>	
a)	<p>Beter nog, in een tijd waarin "groen" steeds belangrijker blijkt te zijn voor het menselijke welbevinden, vind ik het verbazingwekkend dat zowel de gemeente als de provincie ervoor kiest om te investeren in nog meer asfalt. Dat deze weg een betere doorstroming zou betekenen voor het verkeer lijkt mij een drogreden. Met de aanwezigheid van de A1 en de A35 en allerlei verbindingswegen daartussen lijkt het mij dat er voldoende wegen liggen om de verkeersdruk te kunnen reguleren.</p>	a) Zie antwoord I

	<p>Voor de duidelijkheid, ik weet dat het met name op de A1 in de spits druk is, maar ik kijk er niet naar uit om deze drukte straks te zien staan bij ons voor het huis. Dat is alleen maar een verplaatsing van het probleem met grote overlast als gevolg. Ik heb gezocht op de pagina die u in uw brief hebt gezet om te kijken waar deze weg precies zou moeten komen liggen. Ik kan dit echter niet vinden. Beter nog, op de genoemde pagina staat eigenlijk niet meer informatie dat u in uw brief hebt gezet.</p>	
b)	<p>Ik zou zodoende graag de NRD schriftelijk willen ontvangen. Ik ga er vanuit dat hierin ook een tekening is geplaatst waarin de voorgenomen weg is ingetekend.</p>	<p>b) De NRD is inmiddels aan u verzonden.</p>
c)	<p>Daarnaast wil ik nog een opmerking maken omtrent het voornemen om geen bijeenkomst te organiseren ivm de corona maatregelen. Het lijkt erop dat u de RIVM maatregelen wel erg in uw voordeel gebruikt om geen bijeenkomst te hoeven organiseren omdat u wellicht angstig bent voor tegenstand vanuit een grote groep. Een kleine groep is immers beter te hanteren dan een grote groep belanghebbenden. Ik zou u vriendelijk willen verzoeken om te kijken om wel een bijeenkomst te organiseren. Dit is naar mijn idee goed te organiseren binnen de huidige richtlijnen van het RIVM.</p> <p>Zoals u wellicht kan lezen ben ik absoluut niet blij met de voorgenomen plannen. Het zal u zodoende niet verbazen dat ik alles in het werk zal stellen om te voorkomen dat deze weg vlak naast ons huis zal komen te lopen. Ik hoop echter dat we samen tot een goede oplossing zullen komen, zodat wij hier nog vele jaren met veel plezier kunnen wonen, zonder dagelijks nog meer geluidsoverlast of nog meer fijnstof in en om onze woning.</p>	<p>c) Een publieksbijeenkomst is op dit moment vanwege de risico's van corona-verspreiding niet mogelijk.</p>