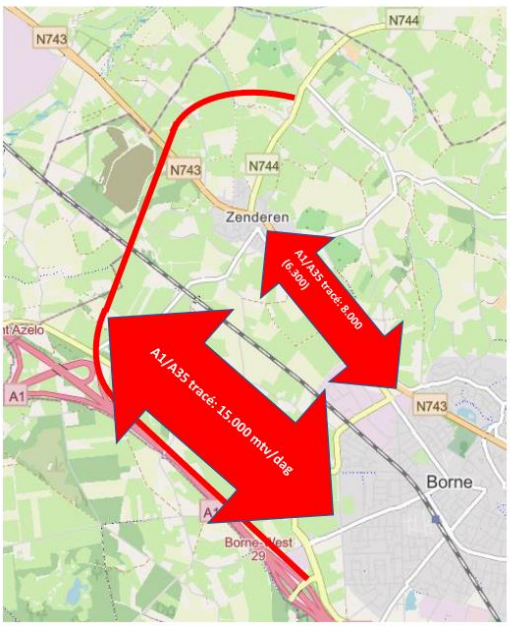
STICHTING DORPSBELANGEN BORNERBROEK

Zienswijze Stichting Dorpsbelangen Bornerbroek(SDB) t.a.v. PIP Vloedbeltverbinding 19-2-2023.

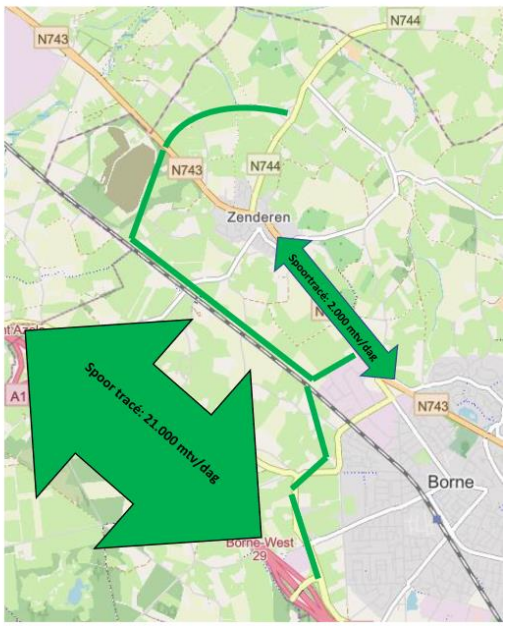
Samenvatting.

Stichting Dorpsbelangen Bornerbroek begrijpt dat er een oplossing voor de grote verkeersdrukte in de kom van Zenderen moet komen.
Uit de planMER kwam de A1-A35 bundeling als voorkeursvariant naar voren. Deze biedt voor de Vloedbeltverbinding, de kom van Zenderen en de verkeerstructuur in en rond Borne een veel mindere oplossing dan het door SDB aangedragen alternatief: het spoortracé.
Het A1/A35 tracé doorsnijdt ons waardevolle recreatief en landschappelijk gebied van Tusveld, Fleer en Haar-es, dat daardoor onherstelbaar wordt beschadigd. Het spoortracé volgt juist meer bestaande structuren zoals het spoor (zie bijlage 1: artikel Tubantia 17-2-2023).
Omdat het A1-A35 tracé te weinig van de problemen (doelstellingen) oplost en ons fraaie buitengebied ernstig verstoort, vindt SDB dat beide negatieve elementen rechtvaardigen om **dit tracé af te wijzen** en te gaan voor een (geoptimaliseerd) spoortracé of een meer lokale oplossing kort om Zenderen heen welke in 2019 samen met de GVW Borne al in de stijgers stond.
SDB vraagt om een nieuwe planMER te starten en de PIP te stoppen. Bij een nieuwe planMER wil SDB gaarne meedenken. Van 2012 tot heden hebben wij nooit het idee gekregen, dat er serieus naar onze goede argumenten geluisterd is. Ze werden telkens “weggeschreven”. Indien geen gehoor wordt gegeven aan onze verzoeken gaan wij in beroep bij de Raad van State.

Effect aanleg Vloedbeltverbinding: A1-A35 bundeling en spoorbundeling. Onttrekking verkeer aan omliggend wegennet.



A1-A35 bundeling: **15.000** motorvoertuigen/dag op nieuwe weg
Zenderen: **8.000** mtv/dag (6.300 in PIP op basis foute aanname).



Spoor-bundeling: **21.000** motorvoertuigen/dag op nieuwe weg
Zenderen: **2.000** mtv/dag

Correspondentieadres: Bolscherlanden 43, 7627 NP Bornerbroek
Email: dorpsbelangenbornerbroek@gmail.com *Internet: www.kulturhusbornerbroek.nl/dorpsbelangen*

Waarom is het spoortracé niet als eerste keus uit de planMER gekomen?

- Het (voor-)onderzoek is ons inziens niet objectief in de uitwerking en vergelijking van de tracés.
  Het A1-A35 tracé werd begunstigd.
- Belangrijke zaken in de omgeving m.n. voor de beoordeling van het spoortracé zijn niet meegenomen of uitgesloten van het planMER onderzoek.
- I.p.v. te onderzoeken welk aantal motorvoertuigen (mtv)/dag door Zenderen nog acceptabel was, kwam men met een tijdens een werkoverleg bedachte en op geen enkele manier onderbouwde en controleerbare norm van 30% verkeersreductie t.o.v. de prognose 2030 (verkeerscijfers waren toen al bekend). In de vergelijking werd een reductie tot 8.000 mtv/dag bij het A1-A35 tracé gelijkelijk beoordeeld als een reductie tot 2.000 mtv/dag in het spoortracé.

De doelstellingen en nut en noodzaak.

- In de door SDB ondersteunde zienswijze tegen de PIP van de Gemeente Almelo wordt daar uitgebreid op ingegaan.
- Een **belangrijk ijkpunt** had moeten zijn: **hoeveel verkeer trekt de Vloedbeltverbinding weg van het omliggende wegennet?** Dat ligt 50% hoger bij het spoortracé, dan bij het A1-A35 tracé. Juist dit verschil van 6.000 mtv/dag rijdt **niet** door Zenderen (kaarten vorige pagina). Hier ziet men in één oogopslag welk tracé de doelstellingen ruimschoots behaald.

Eindconclusie van een volgens SDB correctere vergelijking tussen spoortracé en A1-A35 tracé:

- Het spoortracé scoort het best én positief op de doelstellingen van de Vloedbeltverbinding.
- Het spoortracé gebruikt het publieke geld het meest efficiënt en ditzelfde geld zorgt tevens voor een optimaler en toekomstbestendiger oost-west wegennet in en rond Borne.

De uitwerking van deze samenvatting volgt hier na.

Leeswijzer:

Pag. 1	Samenvatting.
Pag. 3:	1. Doelstellingen, nut en noodzaak.
Pag. 3:	1a. verkeersreductienorm 30% in de kom van Zenderen onvoldoende.
Pag. 5:	1b. een reductie van 8.000 (planMER) naar 6.300 mtv/dag (PIP) in Zenderen door SWECO beredeneerd in de PIP is onjuist.
Pag. 5:	1c. Communicatie over en presentatie van de cijfers m.b.t. verkeersreductie.
Pag. 6:	1d. verschuiving lokaalverkeer naar de Vloedbeltverbinding 50% hoger in het spoortracé (kaart vorige pagina).
Pag. 6:	1 e. noodzaak van - de mogelijke “no regret” - aansluiting van knooppunt Azelo.
Pag. 7:	2 De vergelijking tussen de tracés in de planMER is ongelijkwaardig.
Pag. 8:	3. voorop gezetheid A1-A35 tracé
Pag. 9:	ondertekening en correspondentiemogelijkheden.
Pag. 10-18:	4. Onderbouwende teksten gehaald uit de documenten in de meegezonden bijlagen:

Uitwerking:

1. Doelstellingen, nut en noodzaak.

1a. Doelstelling: verkeersreductienorm 30% in de kom van Zenderen is onvoldoende.

De Vloedbeltverbinding is in eerste instantie tot stand gekomen n.a.v. de wens van de Zenderenaren die te veel verkeer, congestie en vervuiling ervoeren in de bebouwde kom. Op basis van verkeerstellingen van de Provincie is te herleiden, dat in de periode 2019-2021 ongeveer 11.100 mtv/dag tussen de rotonde en de afslag Albergen reden (tabel onder). Dit aantal werd door Zenderen rond 2019 als ernstige overlast ervaren. Met de aanleg van het A1-A35 tracé daalt dit naar 7.500 mtv/dag. T.o.v. 2019 gaat het om een daling van 3.600 mtv/dag, dat is een daling van 32%.

Dit is net binnen de planMER-norm van minimaal 30%.

In de planMER kijkt men echter niet naar het verkeer in de kom van Zenderen maar naar het verkeer tussen Zenderen en Borne. En dan op basis van de prognose van 2030: 16.900 mtv/dag. Daar is een afname na aanleg van het A1/A35 tracé te zien naar 8.000 mtv/dag. Maar dit is op een plek waar Zenderen weinig hinder ervaart en waarbij de referentiewaarde 2030 t.o.v. 2019-2021 met bijna 20% is gestegen. Door eerst meet 20% op te plussen (stijging verkeer 2019-2030) komt men dan tot een netto daling van 52% op de weg Zenderen naar Borne.

Verkeersintensiteiten bij aanleg Vloedbeltverbinding voor planMER: Document 351 uit WOB-verzoek Provincie Overijssel door SDB.
Verkeersintensiteit in de kom (tussen rotonde en Albergerweg) van Zenderen: thermometerpunt 10(komt in planMER niet voor). Daar alleen TP no.6 tussen rotonde en Borne.

ID	regio	route	onderdeel	benaming wegvak	referentie 2030	bundeling A1/A35	bundeling A1/A35, met aansluiting kneoppun t Azelo	bundeling Spoor	verschil bundeling A1/A35 met Referentie	%	verschil bundeling Spoor met Referentie	%	verschil bundeling A1/A35 met bundeling Spoor
38	Almelo		a	Almelo: Tusveld nabij Nijreesbos	900	600	1,000	600	-300	-33%	-300	-33%	0
26	Almelo		a	Almelo: Grote Bevenkeiweg	2,700	400	300	1,100	-2300	-85%	-1,600	-59%	-700
46	Almelo		b	Almelo: Tusveld, nabij Bornsestraat	3,600	1,900	1,400	1,700	-2,600	-72%	-1,900	-53%	-700
36	Almelo		c	Almelo: Bornsestraat, Braamhaarstraat - Tusveld	6,100	3,800	3,800	2,800	-2,300	-38%	-3,300	-54%	1,000
25	Almelo		d	Bornerbroek - Bornsestraat	3,200	3,400	2,800	2,900	200	6%	-300	-9%	500
34	Almelo		e	Bornerbroek - Bornsestraat nabij beb kom Bornerbroek	3,100	3,400	2,700	2,900	300	10%	-200	-6%	500
24	Almelo		f	Bornerbroek - Pastoor Ossestraaat	8,700	8,500	8,100	8,400	-200	-2%	-300	-3%	100
35	Almelo		g	Bornerbroek - Pastoor Ossestraaat nabij beb kom Almelo	8,500	8,300	8,000	8,200	-200	-2%	-300	-4%	100
42	Almelo	n349	o5	Almelo Ootmarsumsestraat (N349) Buitenhof - Van Rechteren Limpurgsingel	22,000	21,800	21,600	21,800	-200	-1%	-200	-1%	0
30	Almelo	n349	w1	Almelo: Nijreessingel (N349)	21,600	19,600	15,200	19,800	-2,000	-9%	-1,800	-8%	-200
8	Almelo	n349	w2	Almelo – Henriëtte Roland Holstlaan (N349)	42,400	40,200	34,800	40,000	-2,200	-5%	-2,400	-6%	200
36	Almelo	n349	w3	Almelo Henriëtte Roland Holstaan wegvak N741 - A35	44,900	43,000	37,500	42,700	-1,900	-4%	-2,200	-5%	300
31	Almelo	n349	wn1	Almelo Weezebeeksingel	19,700	19,600	19,300	19,600	-100	-1%	-100	-1%	0
37	Almelo	n349	wn2	Almelo Broekerheide	11,200	11,300	11,300	11,200	100	1%	0	0%	100
28	Almelo	vris	a	Almelo Van Rechteren Limpurgsingel, Bleskolksingel - Sluitersveldsingel (N349	18,400	18,700	18,700	18,700	300	2%	300	2%	0
41	Almelo	vris	b	Almelo Van Rechteren Limpurgsingel, Sluitersveldsingel - Hofstraat	26,300	26,700	27,000	26,800	400	2%	500	2%	-100
40	Almelo	vris	c	Almelo Van Rechteren Limpurgsingel, Hofstraat - Berkelstraat	28,600	29,400	30,000	29,400	800	3%	800	3%	0
29	Almelo	vris	d	Almelo Van Rechteren Limpurgsingel, Berkelstraat - Nijreessingel (N349 west)	25,400	26,900	27,800	26,800	1,500	6%	1,400	6%	100
29a	Almelo	vris	e	Almelo Van Rechteren Limpurgsingel, Nijreessingel - Drienemansweg	14,800	18,300	21,900	19,100	3,500	24%	4,300	29%	-800
47	Borne	borne	a	Borne (VBV) Kluft	18,400	26,600	20,200	24,100	8,200	45%	5,700	31%	2,500
18	Borne	borne	b	Borne, Amerikaaan	5,000	6,500	6,700	5,800	1,500	30%	800	16%	700
48	Borne	borne	c	Borne Hosbekkeweg	11,400	5,800	3,700	19,000	-5,600	-49%	7,600	67%	-13,200
22	Borne	borne	co	Borne Conksweg	8,400	5,800	7,100	4,600	-2,600	-31%	-3,800	-45%	1,200
5	Borne	borne	d	Borne Bornerbroeksestraat, wegvak Braamhaarstraat - Hosbekkeweg	4700	1400	n.v.t.	2,500	-2,600	-31%	-2,200	-47%	-1,100
55	Borne	borne	do	Borne Braamhaarsstraat	1,300	700	-	afgesloten	-600	-46%	afgesloten		
23	Borne	borne	e	Borne Weerselosestraat	4,000	4,400	3,900	4,200	400	10%	200	5%	200
14	N349	n349	o1	N349 Albergen - Flerringen	7,400	7,700	7,900	7,600	300	4%	200	3%	100
45	N349	n349	o2	N349 beb kom Albergen	9,200	9,500	10,000	9,500	300	3%	300	3%	0
13	N349	n349	o3	N349 Albergen - N746	7,300	6,700	6,800	6,600	-600	-8%	-700	-10%	100
27	N349	n349	o4	N349 wegvak N746 - Mariaparochie	16,500	16,100	15,900	16,200	-400	-2%	-300	-2%	-100
59	N741	n741	a	N741 wegvak Delden - Bornerbroek	5,900	5,800	5,600	5,600	-100	-2%	-300	-5%	200
39	N743	n743	a	N743 (VBV) Almelo Zenderen (na Drienemansweg)	13,100	19,100	23,600	20,400	6,000	46%	7,300	56%	-1,300
11	N743	n743	b	N743 (VBV) Almelo - Zenderen, nabij bebouwde kom Zenderen	13,000	19,100	23,500	20,400	6,100	47%	7,400	57%	-1,300
10	N743	n743	c	N743 beb kom Zenderen tussen N744 en rotonde Hertmenweg	13,100	7,500	10,900	1,300	-5,600	-43%	-11,800	-90%	6,200
6	N743	n743	d	N743 wegvak rotonde Hertmenweg - rotonde Prins Bernhardlaan	16,900	8,000	10,700	2,000	-8,900	-53%	-14,900	-88%	6,000
15	N743	n743	e	N743 Rondweg Borne,wegvak rotonde Prins Bernhardlaan - rotonde Weerselose	11,100	6,200	9,200	9,000	-4,900	-44%	-2,100	-19%	-2,800
21	N743	n743	f	N743 Rondweg Borne, wegvak rotonde Weerselosestraat - Grotestraat	14,800	10,900	12,800	12,800	-3,900	-26%	-2,000	-14%	-1,900
19	N743	n743	g	N743 Rondweg Borne, wegvak Grotestraat - Amerikalaan/Europalaan	31,800	27,900	29,200	29,700	-3,900	-12%	-2,100	-7%	-1,800
20	N743	n743	h	N743 Rondweg Borne, wegvak Amerikalaan/Europalaan - A1	27,900	28,300	27,400	28,500	400	1%	600	2%	-200
16	N743	n743	i	Hengelo, beb kom Hengelo, Bornsestraat	37,900	37,600	37,700	37,700	-300	-1%	-200	-1%	-100
43	N744	n744	a	Albergen Van Koersveldweg	6,800	7,100	7,700	7,000	300	4%	200	3%	100
44	N744	n744	aa	Albergen Zenderseweg	900	1,000	1,100	1,000	100	11%	100	11%	0
12	N744	n744	b	N744 Zenderen – Albergen, nabij Albergen	8,400	9,300	10,300	9,300	900	11%	900	11%	0
7	N744	n744	c	N744 Zenderen – Albergen, buiten bebouwde kom nabij Zenderen	8,500	9400	-	9,400	900	11%	900	11%	0
62	N745	n745	a	N745 Albergen - Tubbergen, Kloosteresweg	2,300	2,600		2,600	300	13%	300	13%	0
64	N746	n746	a	N746 Mariaparochie - Tubbergen, Almelosseweg	5,100	4,800		4,900	-300	-6%	-200	-4%	-100
2	Rijk	A1	o1	A1 knooppunt Buren - afslag Borne Zuid	83,100	85,300	82,800	84,000	2,200	3%	900	1%	1,300
17	Rijk	A1	o2	A1 wegvak afslag Borne - Hengelo Noord	68,500	68,300	68,200	68,400	-200	0%	-100	0%	-100
4	Rijk	A1	w1	A1,wegvak afslag Enter - knooppunt Azelo	73,600	73,600	75,100	73,700	0	0%	100	0%	-100
3	Rijk	A1/A35	a	A1/A35, knooppunt Azelo - afslag Borne West	123,300	121,200	114,700	120,800	-2,100	-2%	-2,500	-2%	400
32	Rijk	A35	n1	A35 wegvak Almelo West (N36) Almelo Zuid (n349)	50,200	50,100	50,600	50,300	-100	0%	100	0%	-200
9	Rijk	A35	n2	A35 wegvak Almelo Zuid - knooppunt Azelo	75,000	72,600	68,900	72,200	-2,400	-3%	-2,800	-4%	400
1	Rijk	A35	z1	A35 knooppunt Buren - afslag Hengelo West	96,500	97,400	97,300	97,000	900	1%	500	1%	400
33	Rijk	n36	a	N36 wegvak Wierdensestraat - A35	38,700	38,300	37,700	38,400	-400	-1%	-300	-1%	-100

In de planMER is uitgegaan van de situatie in 2030. Zenderenaren ervaren de overlast nu al met de huidige aantallen. Die zijn lager als in de prognose 2030. Daarom zijn deze toegevoegd en is het eerlijker om hier meer te rekenen, omdat er anders er al weer een groei van bijna 20% bij zit.

Bron is de verkeerstelling 2019 / 2021 van de Provincie Overijssel.

2021 Bron Provincie	Referentie 2030 toename	% toe-name
10.700	2400	22%
11.100*	2.000	18%
14.300	2.600	18%
6.400	2.100	32%

* berekend met zelfde % (18%) als van N743 rotonde- Borne.

Afname na aanleg van de Vloedbeltverbinding op het wegvak tussen de rotonde in Zenderen en de Albergerweg:
A1/A35 bundeling: 11.100 naar 7.500 mtv/dag : dat is een afname van 3.600 (32%)
Spoor-bundeling: 11.100 naar 1.300 mtv/dag : dat is een afname met 9.800 (88%)
PIP-getal A1/A35*: 11.100 naar 6.300 mtv/dag: dat is een afname met 4.800 (43%) * gebaseerd op onjuiste aanname.

Hoe had naar de mening van SDB een goed en objectief onderzoek plaats moeten vinden naar een acceptabele verkeersreductie?
Allereerst had **in de Notitie Reikwijdte Detailniveau (NRD) een maximum** moeten komen van het aantal motorvoertuigen/dag door Zenderen dat nog acceptabel was. Bijvoorbeeld 3.000 of 4.000 mtv/dag.
Vervolgens had men in de latere planMER met de verkeerscijfers uit het verkeersmodel kunnen kijken welk(e) tracé(s) hier het best aan voldeden.
Zo is het echter niet gegaan. De cijfers van het verkeersmodel waren bekend aan het eind van de planMER.
Het kernteam (bestaande uit projectleiders Provincie, ambtenaren van Gemeenten Almelo en Borne en SWECO) heeft met deze cijfers tijdens een overleg gebrainstormd, welke norm "geschikt" zou zijn.
Zonder enige onderbouwing van een richtlijn*, advies etc. is toen tot de norm van 30% besloten (bron: verklaring projectleider Lammers tijdens het WOB-beroep: zie bijlage 8 pag.4 en opname WOB-bezwaarzitting in ons bezit).
Vervolgens werd in de vergelijking tussen de tracés in de planMER een reductie tot 8.000 mtv/dag bij het A1-A35 tracé gelijkelijk beoordeeld als een reductie tot 2.000 mtv/dag in het spoortracé.
Merkwaardig is, dat zowel SWECO als de Provincie met hun expertise niets deden met de grote hoeveelheid "restverkeer" door Zenderen, die voor hen toch ook niet acceptabel kon zijn.
Op 22-2-2021 was de planMER definitief.
Tijdens het inspreken m.b.t. de planMER op 1-12-2021 – 9 maanden later – bracht SDB naar voren, dat een aantal van rond 8.000 mtv/dag door Zenderen na aanleg van het A1/A35 tracé te veel was voor de bewoners van Zenderen en dat de weg door het centrum dit aantal met een snelheid van 30km/u nauwelijks aan zou kunnen.
Dit werd uiteindelijk overgenomen door Gedeputeerde Boerman, in die zin, dat hij de oplossing van dit probleem, maar ook de verantwoordelijkheid voor dit wegvak doorschoof naar de Gemeente Borne. Tot op heden (februari 2023) is een oplossing vanuit Borne nog niet in zicht.
Gedeputeerde Boerman heeft wel beloofd aan de PS voordat zij instemmen met de uiteindelijke PIP met een oplossing voor dit probleem te komen.

Wij vragen ons af of het wel is toegestaan dat de Provincie deze verantwoordelijkheid afschuift zo lang zij nog steeds eigenaar is van de N743 door Zenderen. Daar maakt SDB dan ook bezwaar tegen. De huidige N743 is integraal onderdeel van de planMER en de voortzettingen daarvan.
Tevens vragen wij ons af wat de Gedeputeerde aan PS gaat meedelen, welke concrete maatregelen hij in gedachte heeft om het verkeer fors onder die 8.000 mtv/dag te krijgen.

Deze gegevens zijn nodig om te kunnen beoordelen of er wellicht toch een oplossing voor het vele “restverkeer” mogelijk is.

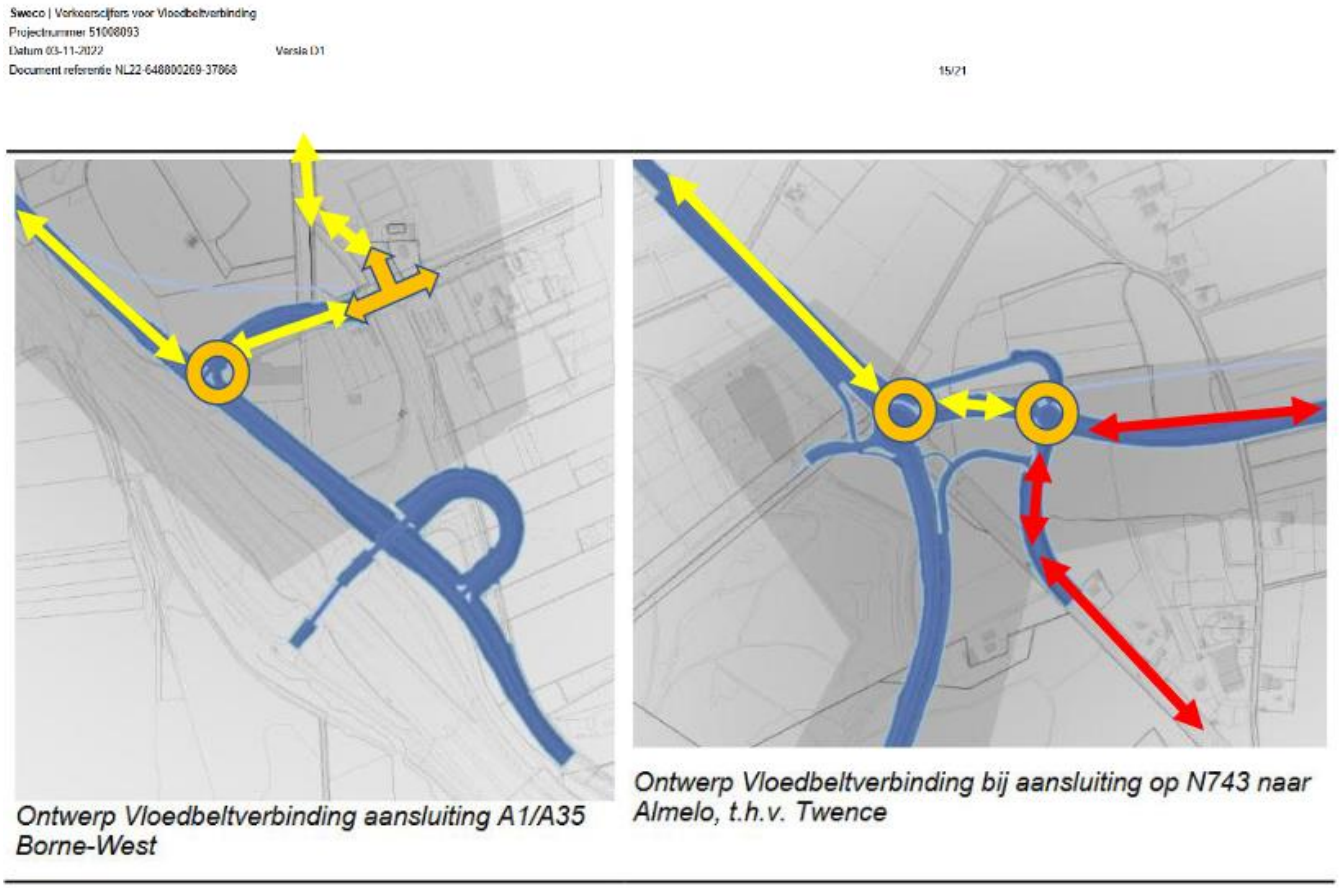
* voorbeeld een richtlijn van SWOV maximaal 5.000-6.000 mtv/dag op 30 km weg.

1b. een reductie van 8.000 (planMER) naar 6.300 mtv/dag (PIP) in Zenderen -beredeneerd in de PIP - is gebaseerd op een onjuiste aanname en klopt niet.

De redenering is gebaseerd op het feit dat de extra rotonde ten noorden van Zenderen zou zorgen voor deze vermindering van verkeer. Hier kan men al vraagtekens bij plaatsen. Maar de extra rotonde bij Borne-West met hetzelfde (tegengestelde) effect wordt daarbij gemakshalve vergeten (zie bijlage15).

Netto is het effect daarmee neutraal en blijft volgens SDB het aantal van 8.000 mtv/dag staan.

Dit zou SDB graag gecorrigeerd zien.



Ontwerp Vloedbeltverbinding aansluiting A1/A35 Borne-West

Ontwerp Vloedbeltverbinding bij aansluiting op N743 naar Almelo, t.h.v. Twence

1c. Communicatie over en presentatie van de cijfers m.b.t. verkeersreductie.

Provincie ,SWECO, Gemeente Borne e.a. presenteerden de cijfers over verkeersreductie niet erg duidelijk. Bv. de gunstige cijfers van het spoortracé werden op een hoop geveegd met de ongunstige uitkomsten voor het A1/A35 tracé, waardoor de laatste beter leken.

Met afwaardering van de N743 nemen de intensiteiten in Zenderen af met 50-90% af. De doelstelling voor Zenderen (afname minimaal 30%) wordt met een nieuwe verbinding gerealiseerd, mits wordt uitgegaan van het doorverbinden van de N743 naar de N744.

Pag. 31 planMER: 50% reductie in A1/A35 tracé en 90% in het spoortracé.

1d. verschuiving lokaal verkeer naar de Vloedbeltverbinding 50% hoger in spoortracé.

(zie kaarten op pagina 1).

Wanneer men kijkt hoeveel verkeer de Vloedbeltverbinding wegtrekt van het omliggende wegennet, dan ligt dat 50% hoger bij het spoortracé, dan bij het A1-A35 tracé. Juist dit verschil rijdt **niet** door Zenderen.

Hier ziet men in één oogopslag waar doelstellingen het best worden gehaald nl. het spoortracé.

1e. Noodzaak van - de mogelijke -"no regret" aansluiting van knooppunt Azelo op de Vloedbeltverbinding.

a. Rijkswaterstaat lijkt weinig prioriteit te geven aan wegvak Azelo-Buren. Er is nog geen begin gemaakt met de eerst stap van de MIRT een extra afrit bij Hengelo-Zuid.
b. Daarnaast is de kans groot, dat bij aansluiting het deel van het A1-A35 tracé tussen knooppunt Azelo en het spoor vrijwel volledig nieuw moet worden aangelegd.

Ingebracht door SDB tijdens inspreken 1-12-2021 Bij Provinciale Staten: Gedeputeerde Boerman geeft aan, dat desinvestering niet nodig is, als men een botonde aanlegt: maar past die verkeerstechnisch wel en is dat niet veel kostbaarder?

Gedeputeerde Boerman kwam n.a.v. dit door SDB op 1-12-2021 gepresenteerde feit met het idee van een botonde (dubbele rotonde) om de Statenleden gerust te stellen. Deze botonde is echter niet verder uitgewerkt en zal moeilijk in te passen zijn. Door de complexiteit zal de botonde naar alle waarschijnlijkheid veel duurder zijn als de

toekomstige verwijdering van het aan te leggen wegdeel in de Vloedbeltverbinding en mogelijk ook verkeerstechnische problemen -zoals extra files – veroorzaken.
In die zin vervalt het nut van de “no regret” aansluiting van het A1-A35 tracé grotendeels.

SDB ziet graag concreet de nadere uitwerking van de aansluiting van het knooppunt Azelo middels een botonde met een inschatting van de kosten in vergelijking tot het saneren en opnieuw aanleggen van het wegdeel van de Vloedbeltverbinding tussen knooppunt Azelo en het spoor.

2. De vergelijking tussen de tracés in de planMER is ongelijkwaardig.
In het voorjaar van 2020 is er gekozen voor een planMER met vier te onderzoeken tracés.
Vanaf het begin kregen niet alle tracés gelijke kansen:

a. Het Beekdaltracé is duidelijk op voorhand onacceptabel door verstoring van het beekdal.
b. Het Bornerbroeksestraat-tracé is de simpelere versie van het A1-A35 tracé .
c. Het Spoortracé: ongelijke kansen vanaf begin in de vergelijking met het A1/A35 tracé om de volgende redenen:
    1. Ladder van Verdaas: het spoortracé volgt bijna overal bestaande infrastructuren (= trede 6). Het A1/A35 tracé doorkruist de Groene Poort in de Stedenband (= trede 7).
    2. Tracédeel over de Zenderense Es bij industrieterrein Molenkamp niet langs maar midden over de Es getekend, waardoor iedereen kon weten dat dit op voorhand onacceptabel zou zijn, door de grote aantasting van de es.
    In eerdere onderzoeken en tekeningen Alternatievensessie april 2020 en Gemeentelijke Verbindingsweg (GVW) Borne 2017 zaten wel acceptabele tracés.
    Wij verwonderen ons ten zeerste dat deze kansrijkere tracés niet zijn opgenomen in het onderzoek.
    3. Geen aansluiting ’t Hag/Braamhaarstraat: in eerdere tekeningen en eerdere onderzoeken en Alternatievensessie van de NRD was er steeds een aansluiting. In de NRD en planMER is deze aansluiting vervallen.
    Bij de bezwaarzitting t.a.v. WOB-verzoek is gemeld dat hierover niet bij de Provincie is gesproken en ook niet met Prorail. Dus van die kant kan er geen bezwaar gemaakt zijn. Er waren zeker goede aansluitingsmogelijkheden voorhanden.
    Hierdoor scoort spoortracé veel minder op met name bereikbaarheid, recreatie.

4. In Het PVA staat dat de spooronderdoorgang in de Oonksweg niet mag worden meegenomen in NRD en planMER. Een spoortunnel in de Oonksweg is niet meer nodig bij aanleg van het spoortracé (net zoals dat gold voor de Gemeentelijke Verbindingsweg) en zorgt ervoor, dat door het spoortracé aan te leggen een besparing mogelijk is van zo'n € 20 miljoen t.o.v. A1-A35 tracé.
   Zowel Gemeente Borne, de Provincie als SWECO wisten dit: waarom moest dit deel er dan toch buiten blijven is de vraag. In het kader van maatschappelijk belang kiest men toch voor de meest functionele en rendabele oplossing! Hierdoor zou het spoortracé financieel en qua verbeterde verkeerstructuur van oost naar west Borne veel beter scoren dan het A1/A35 tracé.
   De spoorkruising Oonksweg niet meenemen in het onderzoek is wederom een ernstige omissie.
5. De beoordeling van verkeersreductie in Zenderen voor A1-A35 en spoortracé is gelijk. Dit terwijl de reductie bij het spoortracé 75% hoger is (niet 8000 maar 2000 mtv/dag), en die bij het A1-A35 tracé ver boven de richtlijnen ligt (zie bijvoorbeeld het rapport Witteveen en Bos / bij andere rondwegen zoals Weerselo van 10.000 naar 2500 mtv/dag). In de vergelijking van de doelstellingen (en voor de inwoners van Zenderen) zou dit een groot verschil hebben gemaakt ten gunste van de spoorvariant.
6. De rapporten over de Gemeentelijke Verbindingsweg staan niet in de offerte-opdracht aan de mogelijke adviesbureaus: hier was al veel informatie in het voordeel van het spoortracé voorhanden. Zoals het tracé zelf, voordelen en oplossing van mogelijke nadelen.
   Bijlage 17. haalbaarheidsonderzoek Gemeentelijke Verbindingsweg 15-1-2014 Goudappel.
   Bijlage 18: Railinfra MER beoordeling Verbindingsweg Borne 15 april 2019

3. Voorop gezetheid A1/A35 tracé:

Op 5 december 2019 werd tussen Provincie en Gemeente Borne al besloten tot het A1/A35 tracé, hetgeen bevestigd wordt in de memo van 17-12-2019 (bijlage 3), waar de Gemeentelijke Verbindingsweg (GVW) aan de kant werd geschoven. De GVW is voor een flink deel gelijk aan het spoortracé.

Ook op kaarten van het plangebied in januari 2020 werd het gebied van spoortracé niet meegenomen (bevestigd in WOB-bezwaar bijlage 8 punt 6.)

Vervolgens kwamen er i.v.m. de planMER toch meerdere onderzoek-tracés, maar die waren zodanig ingetekend, dat ze geen kans van slagen hadden.

Er is geen onderzoek gedaan naar wel/niet aansluiten van het Hag bij Zenderen: “was niet aan de orde” (in WOB-bezwaar bijlage 8 punt 3.). Waarom is niet duidelijk, maar dit zorgde er wel voor dat het spoortracé op een aantal punten zoals bereikbaarheid en recreatie veel slechter scoorde dan het A1/A35 tracé.
In de offerte-aanvraag voor het planMER onderzoek wordt de spoorkruising Oonksweg uitgesloten om mee te nemen: hierdoor gaat een van de grote voordelen van het spoortracé op voorhand verloren. Immers bij aanleg van het spoortracé is er geen tunnel in de Oonksweg nodig, en spaar je daarmee ten noorden van Borne één tunnel uit!
Waarom neemt men wel een aansluiting van knooppunt Azelo mee en niet deze combinatie-oplossing, die ook nog eens de verkeerssituatie in het centrum en noordkant van Borne sterk verbetert.
De aanpak van de laatste twee punten werkt helaas sturend richting A1/A35 tracé.
In de PIP wordt ineens een reductie van 8000 naar 6300 mtv/dag in Zenderen door SWECO tevoorschijn getoverd. Dit op basis van eenzijdige argumentatie. Een extra rotonde ten noorden van Zenderen zou zorgen voor deze vermindering, maar de extra rotonde bij Borne-West met hetzelfde (tegengesteld) effect vergeet men daarbij gemakshalve (zie bijlage15).
Bovengenoemde punten zijn in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

De volledige bijlagen worden separaat meegestuurd.
Hier in vindt u de oorspronkelijke documenten – waar onder die verkregen middels WOB verzoeken - van geselecteerde teksten.

Voor vragen of uitleg kunt u zich wenden tot ons secretariaat
dorpsbelangenbornerbroek@gmail.com of telefoon 06-11013490.

Stichting Dorpsbelangen Bornerbroek
J.W.A.M. Bartels (voorzitter).

H. Bakker (bestuurslid).

4. Onderbouwende teksten gehaald uit de documenten in de meegezonden bijlagen:

Ad 1: vooropgezetheid A1/A35 tracé:

- Bijlage 2: kort verslag bestuurlijk overleg Prov. Overijssel-Gemeente Borne 5-12-2019.

tijdsbestek van zeven jaar gerealiseerd zou kunnen zijn. Het vervolg moet zich focussen op uitwerking van 5b en niet opnieuw starten met een (her) overweging en vergelijking van meerdere mogelijke varianten. Bestaande onderzoeken en conclusies dienen (na een check op actualiteit) als basis voor het vervolgonderzoek voor 5b.

- **Spreekt voor zich: Boerman gaf aan, dat het om 5b. uit MIRT gaat, maar dat is in tegenspraak met alle verdere bijlagen.**

- Bijlage 3: bestuurlijk memo gemeente Borne 17-12-2019 stoppen GVW en alternatief spooronderdoorgang en Oonksweg. **Hier schrijft men het spoortracé feitelijk af, omdat dit hetzelfde tracé voor de helft volgt.**

Op het moment dat het in januari te verschijnen PvA daartoe voldoende houvast biedt, kan worden vastgesteld dat de Verbindingsweg niet meer noodzakelijk is, omdat regionaal verkeer in de nabije toekomst wordt afgewikkeld over de rondweg Zenderen;

Op basis daarvan bepalen dat de eerste spooronderdoorgang niet in de nieuwe Verbindingsweg komt, maar in de huidige Oonksweg, bedoeld voor een betere afwikkeling van het lokale verkeer;

- Bijlage 4: Natuur- en landschapskartering Zenderen tbv tracéstudie jan 2020 gebied **spoortracé-gebied ontbreekt**

Figuur 1.
Begrenzing van Zenderen.

[1] CultuurHistorischeWaardenkaart

Plangebied
Het plangebied is het gebied waarin de tracés van de verschillende alternatieven zijn gelegen.

Bijlage 5 (hier boven): Plan van aanpak Vloedbeltverb. 14-1-2020 plankaart tracés **zonder spoortracé-gebied.**

- Bijlage 6: Gemeenteraadsvergadering Borne 16-6-2020 transcript wethouder Velten over randweg. **Velten geeft aan dat kans op spoortracé bij Provincie vrijwel nihil is en dat dit *"er eigenlijk wel bij ingevoerd is"* : hij suggereert hiermee dat het spoortracé in de planMER is ingevoerd voor de vorm, zoals SDB al wel dacht> N.a.v. zijn opmerking kwamen wij met ons toenmalige zienswijze bij NRD getiteld "planMER of fake-MER´.**

  van 2.05.54 tot 2.06.23.

  Antwoord wethouder Velten: " U oppert de **hoop over de 3 + variant**. Een **soortgelijke variant heeft u op dit moment ook in studies bij de Vloedbeltverbinding** gezien. Op dit moment kan ik u wel vertellen dat daarvoor de **animo bij de Provincie nou vrijwel nihil is. En hij* is er eigenlijk wel bij ingevoerd is , maar dat de kans dat die er komt niet erg groot** is. De es** blijft wat dat betreft ook op dat gebied voor de Provincie heilig.

  *3+ variant = spoortracé

  **Zenderense Es noordoost van spoor tussen Zenderen en industrieterrein Molenkamp bij Borne.

- Bijlage 7: video Gemeenteraad Borne 16-6-2020 uitlatingen Velten.

- Bijlage 8: Provincie Overijssel 28-12-2022 reactie op WOB bezwaar - Vloedbeltverbinding kaart en 5b - geen document 30 km en aansluiting het Hag.

  7. Totstandkoming van de plangebieden voor de verschillende tracés en voor de Natuur- en Landschapskartering Zenderen van voorjaar 2020, waarbij een groot deel van het gebied van het spoortracé ontbreekt (2 documenten uit de WOB).
  De natuurkartering omvat het gehele plangebied van de 4 tracés uit de PlanMER. Zie figuur 1.1 uit de rapportage van Ecogroen "Natuur en Landschapskartering Zenderen" (bijlage bij de PlanMER) welke reeds aan u is toegestuurd. De documenten waar u naar verwijst zijn plaatjes uit het Plan van Aanpak van januari 2020, waar nog is uitgegaan van variant 5b uit het MIRT. Toen we gingen starten met de PlanMER is dit aangepast.

-

-

  De verkeersreductie norm van 30% op de N743

  U vraagt om documenten die onderbouwing bieden voor de verkeersreductie norm van 30% op de N743 voor de planMER. Deze documenten zijn er niet en kunnen derhalve niet aan u worden verstrekt.

-

De aansluiting van de Braamhaarstraat – het Hag
U wilt de stukken ontvangen waaruit blijkt dat er een omslag heeft plaatsgevonden ten aanzien van deze aansluiting. Met betrekking tot documenten ten aanzien van de aansluiting van de Braamhaarstraat – het Hag op de Vloedbeltverbinding spoortracé, merken wij het volgende op.

De kaarten zoals door u genoemd zijn inderdaad verschillend. Er hebben sessies met gemeenten en het kernteam plaatsgevonden waarbij de kaartjes zijn gebruikt en kruisende wegen zijn aangegeven. Wat tijdens de sessies is besproken is verwerkt, aantekeningen zijn niet bewaard.

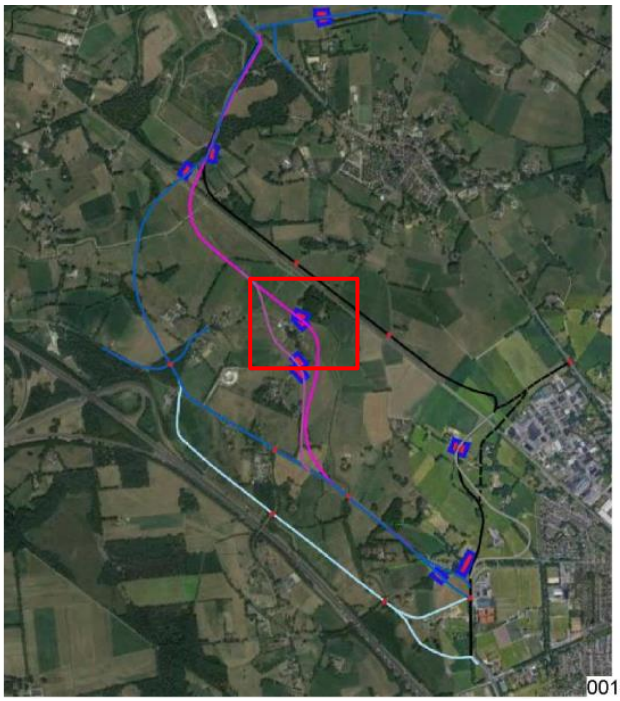
Verder hebben medewerkers van de provincie tijdens de hoorzitting uitgelegd dat een aansluiting van de Braamhaarstraat-het Hag op het spoortracé nooit een reële optie is geweest en dat daarover ook geen discussie heeft plaatsgevonden. Wij kunnen de door u gevraagde stukken niet verstrekken, omdat deze er niet zijn.

- Bijlage 9: PlanMer ALTERNATIEVENSESSIE 17-4-2020 pag.29 **Hier wel een acceptabel tracé spoor** kort langs de Molenkamp en aansluiting het Hag(rode rondje).

GIS-schermafdruk met de alle alternatieven

- GIS-applicatie: hier stand van zaken dd. 22 april. Hierin verwerkt zijn de opmerkingen uit de sessie van 17 april en deels ook al uit onze interne sessie; nadere verrijking/optimalisatie volgt in NRD

Legenda
knip
aansluiting (rotonde of VRI)



17134455 0016

- Bijlage 10.: nadere Offerteaanvraag PlanMER Vloedbeltverbinding **spoorkruising Oonksweg mag niet in onderzoek worden betrokken** + bij punt **beschikbare informatie ontbreekt die over de GVW**: twee nadelen voor spoortracé.

*Wat behoort in elk geval **niet** toe de inpassingsstudie?*
- Spoorkruising Oonksweg en verbinding naar de Vloedbeltverbinding;

-
-

Beschikbare informatie
- Startnotitie MER westelijke randweg Borne (2006); Richtlijnen MER westelijke randweg Borne (2006) en concept MER westelijke randweg Borne (2009)
- Verkeerskundig onderzoek Scenariostudie gemeente Borne (2011)
- Tracéstudie westelijke randweg Borne (2012)
- Structuurvisie Borne 2030 inclusief planMER (2015)
- Verkort MIRT onderzoek A1/A35 (2019)
- Ivm broedseizoen heeft de provincie een aparte opdracht verstrekt voor het karteren van flora en fauna in het gebied. Deze komt in oktober/november 2020 beschikbaar. Resultaten van dit onderzoek dienen te worden opgenomen in de MER.

Ad 2. **1e verkeersreductie A1/A35 geen 5% maar slechts 2% .**

- Bijlage 11. Inpassingsplan Vloedbeltverbinding_ontwerp_1_Toelichting pag. 11
  2% reductie autowegen A1/A35 en wederom **verhullende/misleidende tekst 50-90% afname** verkeer in Zenderen, waarbij 50% geldt voor het A1/A35 tracé en 90% geldt voor het spoortracé.

beperkt positief effect op de verkeerssituatie op de A1/A35 (2% bij een doelstelling van 5%) tot een robuuster wegennet en tot de beoogde afname van het verkeer door Zenderen (meer dan 30% bij een doelstelling van 30%). Voor de Rondweg Borne is dit 15-20%. Bij afwaardering van de N743 in Zenderen (naar 30 km/u) en tussen Zenderen en Borne (naar 60 km/u) nemen de intensiteiten af met 50-90% in Zenderen en 20-45% op de Rondweg Borne. Alle nieuwe tracés leiden tot negatieve effecten op de onderzochte milieuaspecten.

-

Feitelijk is geen enkel onderzocht tracé een gunstig qua milieuaspecten.
Vraag SDB: Waarom dan niet verder gezocht?

- Bijlage 13: beoordeling Sweco alternatief bundeling spoor zonder deel GVW:
  SWECO bevestigt hier dat nog **veel gebruik gemaakt zal worden van de N743 door Zenderen, waardoor de verkeersreductie tegen zal vallen: ook in A1/A35 tracé**.
- **SWECO was dus wel op de hoogte van het feit dat er door Zenderen nog veel verkeer zou gaan, dat geen gebruik zou maken van de Vloedbeltverbinding, maar deed er verder niet veel meer mee**, dan het min of meer wegschrijven.
- **Vraag: waarom is er weinig tot niets met deze informatie gedaan door SWECO en Provincie?**

- De variant van Bundeling Spoorlijn zonder de rood omcirkelde verbinding maakt dat verkeer vanuit en naar bestemmingen aan de noordoostzijde van Borne en mogelijk Hengelo (Ikea gebied) nog gebruik blijft maken van de N743 door Zenderen en is daarmee qua verkeerseffecten vergelijkbaar met de verkeerseffecten van bundeling A1/A35 en de andere onderzochte alternatieven (bundeling Bornerbroeksestraat en bundeling Beekdal)., Dat

- Bijlage 14: CROW- richtlijnen 30 km per uur: max. 5.000-6.000 mtv/dag
- *Binnen een 30-km/h-zone kan ter indicatie wel worden aangegeven dat een intensiteit van 5.000 / 6.000 mvt /etmaal (met een spitsuurpercentage van 10%) acceptabel is.*

- Bijlage 15. pag 28 planMER verkort verkeersintensiteit + 6300 mtv in PIP

SWECO

Code	Omschrijving
BAa	Bundeling A1/A35, zonder doortrekking tussen N743 en N744 ten noorden van Zenderen
BAb	Idem, met doortrekking tussen N743 en N744 ten noorden van Zenderen
BAb1	Als BAb, met afwaardering bestaande N743 door en tussen Borne en Zenderen
BAc	Als BAb, met aansluiting in knooppunt Azelo
BSa	Bundeling Spoorlijn, zonder doortrekking tussen N743 en N744 ten noorden van Zenderen
BSb	Idem, met doortrekking tussen N743 en N744 ten noorden van Zenderen
BSb1	Als BSb, met afwaardering bestaande N743 door en tussen Borne en Zenderen

Tabel 2.1 Intensiteiten op Selectie thermometerpunten voor 2030, afgeronde etmaalintensiteiten afgerond op honderdtallen

			Bundeling A1/A35				Bundeling Spoor		
ID	Locatie	Referentie	BAa	BAb	BAb1	BAc	BSa	BSb	BSb1
3	A1/A35	123.300	119.700	119.800	121.200	114.700	120.400	120.200	120.800
			-3%	-3%	-2%	-7%	-2%	-3%	-2%
5	Bornerbroeksestraat	4.700	1.000	1.200	1.400	4.200	2.600	2.400	2.500
			-79%	-74%	-70%	-11%	-45%	-49%	-47%
6	N743 Zenderen Oost	16.900	14.200	11.400	8.000	10.700	13.600	10.800	2.000
			-16%	-33%	-53%	-37%	-20%	-36%	-88%
10	N743 Zenderen west centrum	13.100	11.900	10.800	7.500	10.900	8.800	10.200	1.300
			-9%	-18%	-43%	-17%	-33%	-22%	-90%
11	N743 Zenderen West	13.000	19.500	20.700	19.100	23.500	19.500	21.000	20.400
			50%	59%	47%	81%	50%	62%	57%
12	N744 Zenderen – Albergen	8.400	8.500	9.500	9.300	10.300	9.200	9.400	9.300
			1%	13%	11%	23%	10%	12%	11%

planMER pagina 28.

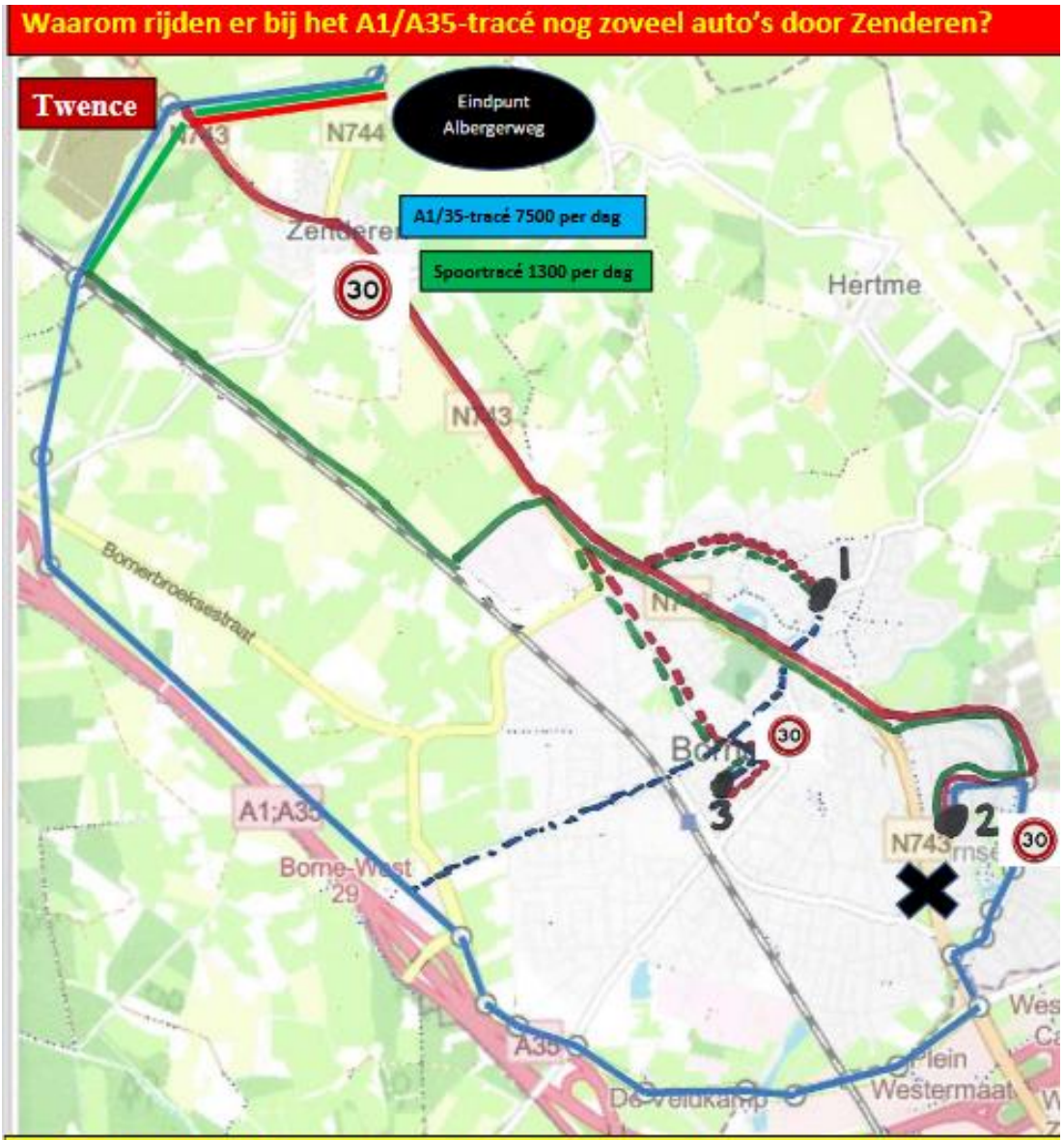
A1/A35 tracé
Paarse pijl: geen afwaardering weg (30km/u) 11.400 mtv
Rode pijl: wel afwaardering: 8.000 mtv (In PIP berekening wordt dit 6.300 mtv)

Spoortracé:
Groene pijl 2.000 mtv.

-

-

- Bijlage 16: lengte routes 3x Stroomesch/B. Maten/centrum naar Albergerweg + km's



Afstanden vanaf drie verschillende punten in Borne via drie routes :A1/A35 tracé, spoortracé en door de kom van Zenderen(wel via nieuwe verbinding N743-N744).

	A1/A35-tracé	spoortracé	door kom Zenderen 30 km/uur	A1/A35 t.o.v. kom spoortracé t.o.v. kom
1. Stroomesch	8,3 km	6,3 km	5,0 km	+ 3,3 km/ 1,3 km
2. Bornse Maten	10,6 km	8,1 km	6,8 km	+ 3,8 km/ 1,3 km
3. Centrum Borne	7,6 km	6,5 km	5,2 km	+ 2,4 km/ 1,3 km

-
-

- Bijlage 17: **foute aanname verkeersafname van 8.000 naar 6.300** en verkeersremming t.h.v. Twence ook remming bij Borne West in nieuw verkeersmodel 10-1-2023.
- Dit noemt men selectief winkelen.

6.1 Resultaten PIP vs PlanMER in het kort

- **Bebouwde kom Zenderen**

Veel grotere afname dan in de PlanMER, als gevolg van het ontwerp ten noorden van Zenderen met twee rotondes in plaats van een.

Hierbij wordt waarschijnlijk bedoeld dat verkeer uit Borne-Noord, Stroom-Esch en Bornse Maten meer gebruik zullen maken van de Vloedbeltverbinding, omdat twee rotondes meer reistijd vergen. Echter:

1. Ook naar de aansluiting van de Vloedbeltverbinding bij afslag Borne-West zijn er t.o.v. het oorspronkelijke plan uit de planMER twee verkeersstructuren nl. en een kruising en een rotonde. Dit nadeel geldt voor al het bovenstaande verkeer
2. Daarnaast gaat een groot deel van het verkeer door Zenderen bij de rotondes t.h.v. Twence richting Albergen, zodat ze maar met een rotonde te maken zullen hebben.

Met deze constatering vervalt het argument voor extra vermindering verkeer door Zenderen van 8.000 naar 6.300 mtv/etmaal..

Ad 2a: De vergelijking tussen de tracés in de planMER is unfair/ongelijkwaardig.

a. GVW plannen met argumentatie: het tracé en de motivering van de GVW vormen een groot deel van de spoorvariant en was al in een ver gevorderd stadium.
Vraag SDB: Waarom is dit niet meegenomen in de opdrachtverstrekking?

- Bijlage 18: bestemmingsplan **GVW 2019 voorontwerp**: al in vergevorderd stadium!
- Bijlage 19: haalbaarheidsonderzoek Gemeentelijke Verbindingsweg 15-1-2014 Goudappel pag. 16 en 45.

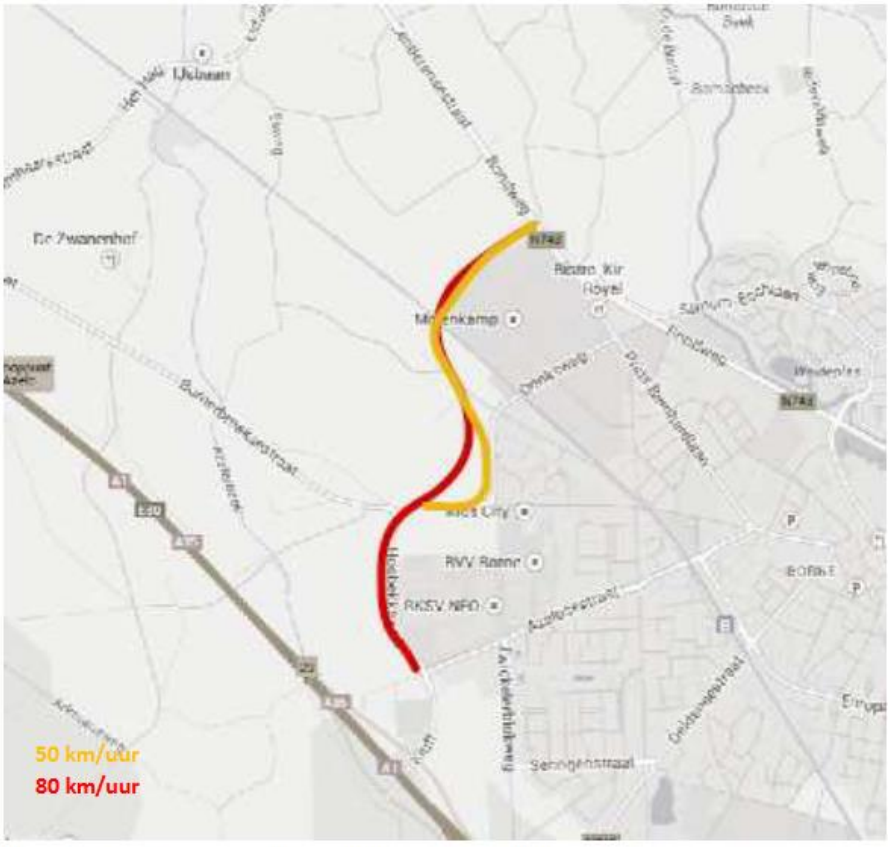
Conclusies:

- de GVW blijkt een aantrekkelijk alternatief te zijn voor de Oonksweg en de verbinding Oonksweg – N743;
- de GVW biedt een oplossing voor huidige verkeersdruk/ongewenste verkeerssituatie op Prins Bernhardlaan;
- de GVW biedt een oplossing voor de ongewenste verbinding tussen de provinciale weg N743 en de Rijksweg aansluiting 29 via het onderliggende gemeentelijke wegennet ("een 'provinciale weg' door Borne");
- de GVW draagt bij aan minder verkeersstromen door Borne en verminderd daarmee ook de negatieve gevolgen daarvan. Bovendien is deze route buiten

Borne, haalbaarheid verbindingsweg / Proj.nr. RM 001772 /15 januari 2014 / Movares 16/16

De aanleg van de GVW is op termijn niet strijdig (en in combinatie goed mogelijk) met het functioneren van gekozen tracé voor de westelijke randweg ('variant 5b') in combinatie met de knip van de Rondweg/N743 ter hoogte van Bornsche Maten. Het gebruik van de GVW blijft op acceptabel niveau (blijft duidelijk een functie houden als randweg voor de kern Borne, ook als basis voor toekomstig verkeersbeleid). Een knip in de Oonksweg versterkt het effect van de GVW en maakt de GVW ook als lange termijn maatregelen genomen zijn, een belangrijk onderdeel van de wegenstructuur van Borne. De GVW blijft een functie houden voor de kern Borne zoals deze hierboven (zie 'korte termijn') beschreven is.

Weerselosestraat te constateren. Er blijkt dat de GVW in een opgewaardeerde/robuuste versie kan dienen als alternatief voor de gekozen 'variant 5b'. De GVW gaat dan functioneren als de eerdere variant 3. Dit vergt wel een toekomstvaste aanleg waarbij de onderdoorgang en de wegvakken (de kruispunten nog niet) al worden voorbereid op een latere vormgeving met een snelheidsregime van 80 km/h.



Figuur 16: tracering gemeentelijke verbindingsweg 50 en 80 km/uur

- **Tracé zo minimaal mogelijk over de Zenderense Es kon wel in de GVW:**
- **Vraag SDB: waarom is dat ook niet zo getekend in het spoortracé?**

Bij de tracering van de gemeentelijke verbindingsweg is vanwege deze landschappelijke en cultuurhistorische waarden een tracé geschetst dat de aantasting van het landschap van de Groene Poort zoveel mogelijk beperkt.

- Aan de noordoostzijde van het spoor komt de weg strak langs de rand van bedrijventerrein Molenkamp te liggen.
- Aan de zuidwestkant buigt de weg zo snel mogelijk af in de richting van de bebouwingscontour van Borne, om ook hier de aantasting van het landschap tegen te gaan.

Op deze manier wordt doorsnijding van het landschap zoveel mogelijk vermeden. Het reliëf van de Zenderensche Esch wordt behouden en de historische erven Groot Olthof, Klein Olthof en Groot Nijhof blijven ongemoeid evenals de historische landschapselementen. Wel vormt het tracé een aansnijding van het landschap, waardoor het landschap wel wordt aangetast, maar omdat dit aan de rand is, is dit effect minder kwalijk dan bij een doorsnijding, waar het landschap in tweeën wordt gedeeld.

Op deze manier wordt voldaan aan het convenant dat de gemeente met Twickel heeft ondertekend, waarin voor het tracé van de verbindingweg de volgende

-

- Bijlage 20. Railinfra MER beoordeling Verbindingsweg Borne 15 april 2019
- **GVW Mer-beoordeling railinfra 15-4-2019 pag. 21 alinea 2. Deze beoordeling geldt dus ook voor flink deel van het spoortracé.**

Grote nadelige effecten ten aanzien van milieu ontbreken en met het treffen van passende maatregelen (onder andere in het kader van het bestemmingsplan), is de conclusie gerechtvaardigd dat een volledige m.e.r.-procedure, en daarmee het opstellen van een MER, niet nodig is.