

M.e.r.-beoordeling
Verbindingsweg Borne

Bestemmingsplan Verbindingsweg Borne

| referentie | projectcode | status |
|---------------------|------------------|---------------|
| | RIS717-WPE12-F02 | gecontroleerd |
| projectleider | projectdirecteur | datum |
| Ing. R.A.M. Huisman | | 15 april 2019 |

| autorisatie | naam | paraaf |
|-------------|---------------------|--------|
| | ing. R.A.M. Huisman | |

aan ongecontroleerde, dus niet goedgekeurde documenten kunnen geen rechten worden ontleend

| INHOUDSOPGAVE | blz. |
|---|-------------|
| 1. INLEIDING | 3 |
| 1.1. Aanleiding en doel van deze notitie | 3 |
| 1.2. Opbouw van deze notitie | 3 |
| 2. TOETSING AAN HET BESLUIT MILIEUEFFECTRAPPORTAGE | 4 |
| 3. PROCEDURE EN INHOUDELIJKE VEREISTEN VORMVRIJE M.E.R.- BEOORDELING | 7 |
| 4. KENMERKEN EN DE PLAATS VAN HET PROJECT | 8 |
| 4.1. De kenmerken van het project | 8 |
| 4.2. De locatie van de aanpassingen | 9 |
| 5. KENMERKEN VAN DE POTENTIËLE EFFECTEN | 10 |
| 5.1. Verkeer | 10 |
| 5.2. Geluid | 10 |
| 5.3. Trillingen | 11 |
| 5.4. Luchtkwaliteit | 11 |
| 5.5. Externe veiligheid | 11 |
| 5.6. Natuur | 12 |
| 5.7. Water en bodem | 13 |
| 5.8. Landschap cultuurhistorie en archeologie | 14 |
| 5.9. Ruimtelijke ordening en sociale verbondenheid | 16 |
| 6. CONCLUSIE | 17 |
| laatste bladzijde | 18 |

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding en doel van deze notitie

Gemeente Borne is voornemens een nieuwe weg, de 'Verbindingsweg' genoemd, aan te leggen aan de westzijde van Borne, tussen de N753 (Rondweg) en de Hosbakkeweg. Voor de nieuwe weg is een bestemmingsplanherziening noodzakelijk en daarvoor kan een m.e.r.- (beoordelings)procedure nodig zijn. Het doel van deze aanmeldingsnotitie is om te beschrijven wat de aard en omvang van de milieueffecten van deze ingreep zijn en of deze zodanig zijn dat een m.e.r.-procedure (het opstellen van een MER) nodig is. Op basis hiervan is het bevoegd gezag (college van B&W van gemeente Borne) in staat te beoordelen of zij voor de benodigde bestemmingsplanwijziging een m.e.r.-procedure nodig acht.

1.2. Opbouw van deze notitie

In deze notitie komen achtereenvolgens aan de orde:

- Toetsing aan het Besluit milieueffectrapportage (hoofdstuk 2);
- Procedure en inhoudelijke vereisten (hoofdstuk 3);
- Kenmerken en plaats van het project (hoofdstuk 4);
- Kenmerken van de potentiële effecten (hoofdstuk 5);
- Conclusie (hoofdstuk 6).

2. TOETSING AAN HET BESLUIT MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

Volgens het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het voor diverse nieuwe activiteiten verplicht om een milieueffectrapport (MER) op te stellen (m.e.r.-plicht) of een m.e.r.-beoordelingsnotitie (aanmeldingsnotitie) op te stellen (m.e.r.-beoordelingsplicht). In deze laatste wordt eerst de ernst van de mogelijke negatieve milieugevolgen van het voornemen ingeschat, op grond waarvan beoordeeld wordt of alsnog een volledig MER nodig is.

De m.e.r.- plicht wordt bepaald via twee 'sporen':

1. Via het gesloten spoor:
 - a. op basis van een lijst activiteiten in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit m.e.r., de zogeheten m.e.r.-plichtige activiteiten; en
 - b. op basis van een lijst activiteiten in onderdeel D van de bijlage, de zogeheten m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten; en
2. Via het zogeheten open spoor, op basis van mogelijk significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling van Natura 2000-gebieden; of
3. Op basis van genoemde activiteiten in de EU m.e.r.-richtlijn die (nog) niet zijn opgenomen in het Nederlandse Besluit m.e.r. of waarover jurisprudentie geen hard uitsluitel geeft.

Gesloten spoor

De verplichting tot een m.e.r.-(beoordelings)procedure via het gesloten spoor ontstaat als wordt voldaan aan drie criteria:

1. De voorgenomen activiteit is vermeld in het Besluit m.e.r.
2. De activiteit is in omvang groter dan de in het Besluit m.e.r. vermelde drempelwaarde.
3. De activiteit wordt mogelijk gemaakt met een in het Besluit m.e.r. genoemd plan of besluit.

Anders dan criterium 2 suggereert, geldt voor de beoordelingsplichtige activiteiten dat ook onder de drempelwaarde beoordeeld moet worden of een MER opgesteld moet worden. Hierbij geldt de 'vergewisplicht': het bevoegde gezag moet zich ervan vergewissen dat er geen belangrijke milieugevolgen zijn op grond waarvan een MER nodig is. Deze m.e.r.-beoordeling van activiteiten onder de drempelwaarde is vormvrij en kan in het moederbesluit (het bestemmingsplan in dit geval) worden opgenomen.

Criterium 1: Activiteit

Het Besluit m.e.r. bevat geen categorie voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van wegen die niet voldoen aan de omschrijving van de wegen in de categorieën C1.2, C1.3, D1.1 of D1.2: auto(snel)wegen en overige wegen met vier of meer rijstroken.

De voorgenomen activiteit betreft de aanleg van een 'gewone' weg met twee rijstroken. De weg voldoet niet aan de definitie van een autoweg uit het Besluit m.e.r. Er wordt namelijk landbouwverkeer toegelaten op de weg. Ook wordt de weg niet aangeduid met een 'G3-bord':



De activiteit is dus niet in het Besluit m.e.r. opgenomen.

Criterium 2: Drempelwaarde

Aangezien de activiteit niet in het Besluit m.e.r. voorkomt, is er geen sprake van een drempelwaarde.

Criterion 3: Besluit of plan

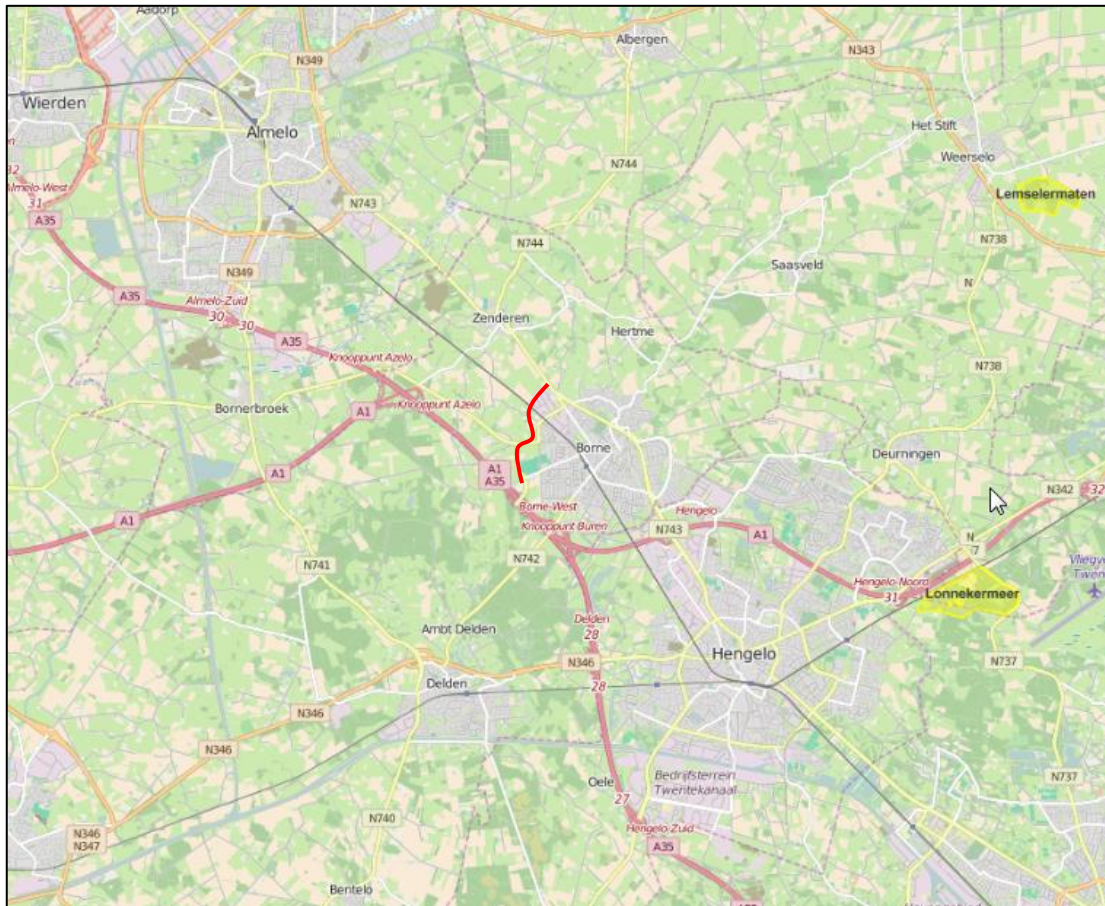
Een bestemmingsplan is een planvorm die m.e.r.-(beoordelings)plichtig kan zijn.

Conclusie gesloten spoor

Er geldt geen m.e.r.-(beoordelings)plicht.

Open spoor

Het dichtstbij gelegen Natura 2000-gebied, Lonnekermeer, ligt op circa 8 km ten oosten van de verbindingsweg: Lemselermaten ligt op een kleine 10 km¹. In Figuur 2-1 zijn deze gebieden weergegeven, samen met het indicatieve traject van de Verbindingsweg.



**Figuur 2-1 Natura 2000-gebieden (geel) en indicatief tracé Verbindingsweg (fel rood);
Bron: <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/googlemapszoek2.aspx>**

Directe effecten van het voornemen op dit gebied zijn vanwege de afstand uitgesloten. De enige kans op negatieve effecten is een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats als gevolg van de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) door extra verkeer nabij deze habitats. Beide Natura 2000-gebieden beschikken over dergelijke habitats.

¹ In de Natuurtoets (Natuurtoets Rondweg Borne, Railinfra Solutions, 15 maart 2017) wordt nog gesproken over het Beschermd natuurmonument Heidevelden Twickel. Op grond van de Wet natuurbescherming zijn de Beschermd natuurmonumenten per 1 januari 2017 van rechtswege vervallen. Omdat het Beschermd natuurmonument Heidevelden Twickel niet is opgegaan in een Natura 2000-gebied, is de beschermde status van dit gebied komen te vervallen en wordt deze in deze m.e.r.-beoordeling niet verder meegenomen.

In de aanvullende rapportage bij PlanMER Structuurvisie Borne (Royal HaskoningDHV, 16 feb 2015) zijn de effecten op onder andere Natura 2000 onderzocht van de situatie na realisatie van de Zuidelijke Randweg (een autonome ontwikkeling) en de Verbindingsweg.

De aanleg van de verbindingsweg zorgt op zichzelf voor nauwelijks meer verkeer, maar wel voor een wat andere verdeling in en in de directe omgeving van Borne. Over de Verbindingsweg zelf gaan in 2020 naar verwachting circa 11.400 motorvoertuigen/etmaal (mvtg/etm) rijden.

Dit verkeer is voor een groot deel afkomstig van routes in Borne waarvoor de Verbindingsweg straks een goed alternatief biedt. Op bijvoorbeeld de Oonksweg en de Prins Bernardlaan neemt het verkeer sterk af. Op enkele andere wegen richting de Verbindingsweg neemt het verkeer beperkt toe. Voor zowel de toe- als afnames gaat het om wegen uit alle windrichtingen. De veranderingen (meer of minder verkeer) op wegen op wat grotere afstand van de Verbindingsweg is nihil, zoals de wegen nabij de Natura 2000-gebieden (onder andere de A1 bij Lonnekermeer). Dit geldt ook voor de verdere toekomst.

De hiervoor beschreven effecten worden bevestigd in de quickscan / natuurtoets d.d. 18 oktober 2016, welke als bijlage bij het bestemmingsplan wordt opgenomen. Wel dient zekerheids-halve een scan te worden uitgevoerd vanwege de aanlegfase (voortoets).

Conclusie open spoor

Gezien de grote afstand zijn directe significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden op voorhand uitgesloten. Ook significante effecten van stikstofdepositie (zowel positief als negatief) zijn uitgesloten. Er treden namelijk geen noemenswaardige veranderingen op in de verkeersstromen die relevant zijn ten aanzien van stikstofeffecten op Natura 2000-gebieden. Er geldt geen verplichting tot een Passende Beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet en daarmee geen planm.e.r.-plicht via het 'open spoor'.

EU m.e.r.-richtlijn

Zoals hiervoor aangegeven bevat het Besluit m.e.r. geen categorie die op de aanleg van de Verbindingsweg van toepassing is. In Bijlage II van de Europese richtlijn is 'de aanleg van wegen' echter aangewezen als activiteit waarvoor beoordeeld moet worden of een milieueffectrapport moet worden gemaakt (categorie II.10e).

Hoewel er normaal gesproken van uit mag worden gegaan dat het Nederlandse Besluit m.e.r. de activiteiten uit de Europese m.e.r.-richtlijn 'toereikend implementeert', is het niet 100% zeker dat de Raad van State (onder andere bij de activiteit 'aanleg van wegen') bij een eventueel beroep zal oordelen dat er terecht geen (vormvrije) m.e.r.-beoordeling is uitgevoerd.

Om op voorhand in te spelen op deze onzekerheid wordt een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd.

Omdat er geen verplichtingen gelden op grond van de Nederlandse regelgeving kan deze beoordeling vormvrij worden uitgevoerd.

Conclusie

Op basis van het Nederlandse Besluit m.e.r. geldt geen verplichting tot een m.e.r. of m.e.r.-beoordeling.

Vanwege de activiteit 'aanleg van wegen' in Bijlage II van de Europese richtlijn en de niet 100% zeker 'toereikende implementatie' daarvan in het Nederlandse Besluit m.e.r., wordt voor het bestemmingsplan voor de Verbindingsweg echter wel een 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' uitgevoerd.

Deze aanmeldingsnotitie geeft het bevoegd gezag de informatie om deze beoordeling goed geïnformeerd te kunnen doen.

3. PROCEDURE EN INHOUDELIJKE VEREISTEN VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING

Een vormvrije m.e.r.-beoordeling kent weinig procedurevereisten. De m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden in een zo vroeg mogelijk stadium van de voorbereiding van het besluit dat genomen dient te worden, in dit geval de vaststelling van het bestemmingsplan voor de Verbindingsweg. De m.e.r.-beoordeling vindt plaats voor de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan.

Op basis van deze aanmeldingsnotitie is het bevoegd gezag (gemeente Borne) in staat te beoordelen of er sprake is van een m.e.r.-plicht. De beslissing om al dan niet een volledige m.e.r.-procedure te doorlopen wordt verwerkt in het ontwerp projectbesluit en wordt daardoor ook meteen ter inzage gelegd.

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling bestaan geen vereisten voor de vorm, maar wel voor de inhoud. Met betrekking tot de inhoud moet aandacht worden besteed aan alle criteria die zijn opgenomen in Bijlage III bij de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten', namelijk:

- De kenmerken van het project: omvang, cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder, risico van ongevallen (met name door gebruikte stoffen of technologieën);
- De plaats van het project (kwetsbaarheid van het omliggende milieu): bestaande grondgebruik, rijkdom, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen, opnamevermogen van het natuurlijke milieu (met name aandacht voor gebieden als wetlands, reservaten en natuurparken, speciale beschermingszones, gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid en landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang);
- De kenmerken van de potentiële effecten in samenhang met de kenmerken en plaats van het project: het bereik/grootte van het effect (afstand en getroffen bevolking), grensoverschrijdende effecten, complexiteit, waarschijnlijkheid, duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.

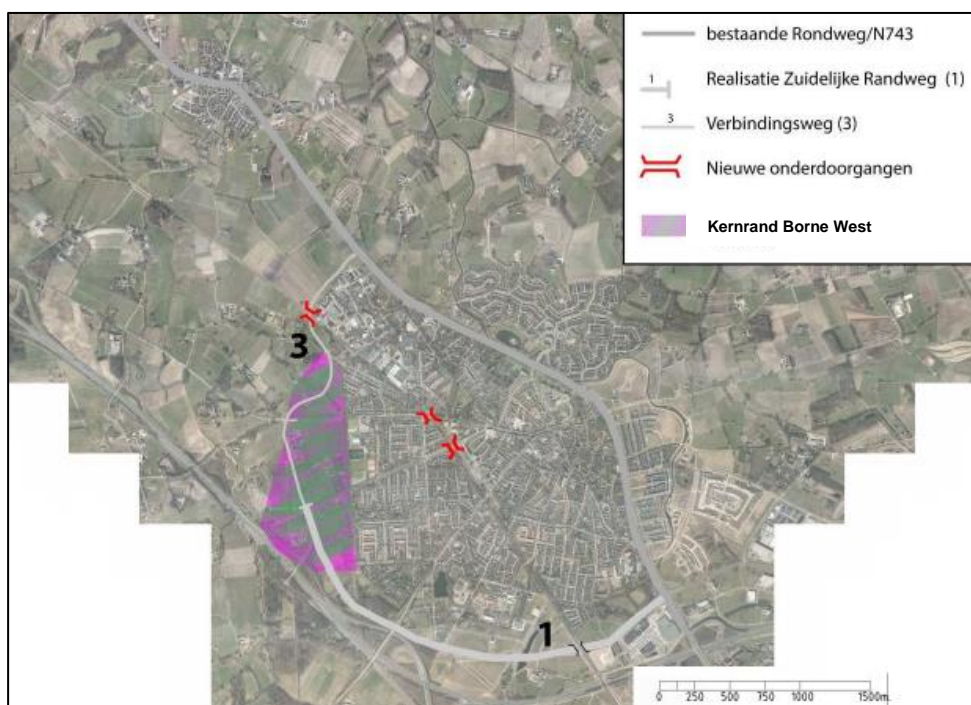
De kenmerken en de plaats van het project (criteria 1 en 2) worden eerst beschreven in hoofdstuk 4, gevolgd door de (kenmerken van de) potentiële effecten (hoofdstuk 5). Op basis daarvan wordt vervolgens bepaald of belangrijke nadelige milieugevolgen uit zijn te sluiten (hoofdstuk 6).

4. KENMERKEN EN DE PLAATS VAN HET PROJECT

4.1. De kenmerken van het project

Figuur 4-1 geeft een beeld van het project, in samenhang met andere ontwikkelingen uit de Structuurvisie Borne. Het gaat om een nieuwe weg langs de westrand van Borne, tussen (in het zuiden) de Azelosestraat/het uiteinde van de nu in aanbouw zijnde Zuidelijke Randweg en (in het noorden) de N743 (Rondweg). Verder betreft het naar huidig inzicht een weg met:

- Een totale lengte van circa 2 kilometer;
- Twee rijstroken: één rijstrook in beide richtingen;
- Een maximale toegestane snelheid van 70 km/uur;
- Een kruisig met het spoor (onderdoorgang);
- Een rotonde met aansluiting op het bedrijventerrein Molenkamp;
- Een aansluiting op de woonwijk 't Oldhof;
- Passage van de geprojecteerde doorgaande fietssnelweg F35 tussen Zenderen en Borne.



Figuur 4-1 Schetsmatige verbeelding Verbindingsweg Borne (nr. 3), samen met overige ontwikkelingen uit de Structuurvisie Borne; realisatie Zuidelijke Randweg (nr. 1) is een autonome ontwikkeling

Cumulatie met andere projecten

De nieuwe weg is eerder in samenhang beschouwd met andere ontwikkelingen in de gemeente in PlanMER Structuurvisie Borne en de aanvullende rapportage bij het planMER (Royal HaskoningDHV, 16 feb 2015). Naast bovenstaande ontwikkelingen in Figuur 4 1 gaat het daar onder andere om een (mogelijke) Westelijke Randweg, uitbreiding aan de randen van de kern en afhechting van die randen (goede overgang), revitalisatie van bestaand bedrijventerrein en een mogelijke 'knip' in de bestaande 'Rondweg' (N743) ter hoogte van de grote nieuwe woonwijk Bornsche Maten.

Het planMER is na aanvulling positief beoordeeld door de Commissie m.e.r.

Gebruik natuurlijke hulpbronnen

De aanleg van de weg legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen. Er is sprake van ruimtebeslag op landbouwgrond. De huidige productie-/natuurwaarde van deze oppervlakte verdwijnt.

Voor de aanleg van de weg is grondverzet nodig. Dit is vooral het geval bij de aanleg van de benodigde kunstwerken (onderdoorgang spoor en kruising met F35). Tijdens de gebruiksfase is elektriciteit, water en mogelijk gas nodig.

Productie van afvalstoffen

Tijdens de aanlegfase en gebruiksfase vindt er geen productie van stoffen plaats die leiden tot gevaarlijke of milieubelastende (afval)stoffen.

Verontreiniging en hinder

Bij zowel de aanleg als bij de ingebruikname van de weg, zijn ten aanzien van verontreiniging/hinder voornamelijk de aspecten geluid en luchtkwaliteit van belang. Deze aspecten worden nader beschreven in hoofdstuk 5 (kenmerken van de potentiële effecten).

Risico van ongevallen en veiligheid

De nieuwe weg zorgt niet voor een toename van risico's voor de omgeving. Er worden naar huidig inzicht geen extra gevaarlijke stoffen geproduceerd, opgeslagen of vervoerd nabij (grote) groepen van mensen. Ook wordt de verkeersveiligheid gewaarborgd in het wegontwerp. Zie verder hoofdstuk 5.

4.2. De locatie van de aanpassingen

Het plangebied beslaat een traject van ruim 2 kilometer, aan de westzijde van Borne. In de huidige (en autonome) situatie bestaat het plangebied met name uit weiland. Op een deel van het traject is nu al een weg aanwezig. Enkele aanwezige bomenrijen worden gekruist. Er is geen overlap met beschermde natuurgebieden.

De weg komt (met de oostzijde) voor een beperkt deel nabij een bestaande woonwijk van Borne te liggen. Andere functies op korte afstand van de oostzijde van de weg zijn een bedrijventerrein en sportvelden.

Er komt een aansluiting op het bedrijventerrein Molenkamp. Hiervoor wordt een woning gesloopt.

5. KENMERKEN VAN DE POTENTIËLE EFFECTEN

In het navolgende worden de potentiële effecten van het project aangegeven voor de milieuaspecten waarvoor mogelijk relevante milieueffecten optreden. Per aspect wordt in samenhang met de kenmerken en de locatie van het project bezien of zich bijzondere omstandigheden voordoen met betrekking tot potentiële milieueffecten.

5.1. Verkeer

Verkeersstructuur/bereikbaarheid

Zoals gezegd leidt de aanleg van de Verbindingsweg op zichzelf niet tot meer verkeer in en in de directe omgeving van Borne ten opzichte van de referentiesituatie, maar wel voor een wat andere verdeling in en in de directe omgeving van Borne.

Al met al neemt de hoeveelheid verkeer binnen de kern Borne in zijn geheel iets af. De problemen die in de autonome situatie ontstaan op de Europastraat, treden in de plansituatie niet op. Wegen in Borne met extra verkeer als gevolg van het plan kunnen dit verkeer goed aan (onder andere Bornsche Beeklaan).

Het huidige knelpunt bij de aansluiting Hengelo/Borne neemt licht af, maar dat is vooral te danken aan de aanleg van de Zuidelijke Randweg (verkeer verspreidt meer over twee aansluitingen). De kruisingen rond deze aansluiting blijven wel relatief druk. Daarnaast wordt de robuustheid van het regionaal wegennetwerk in het algemeen versterkt met de realisatie van de Zuidelijke Randweg in combinatie met de Verbindingsweg.

Daar tegenover staat een toename van verkeer op de Hoofdstraat in het westelijk gelegen dorp Zenderen. De bestaande problemen (barrièrewerking, verkeerscongestie) nemen toe. Dit is een serieus aandachtspunt wanneer het plan wordt gerealiseerd. Bestuurlijk is echter besloten om gelijktijdig met de voorbereiding van de verbindingsweg in overleg te treden met vertegenwoordigers van de Zenderse gemeenschap over (de haalbaarheid van) mitigerende maatregelen. In het initiatiefvoorstel dat nu is aangenomen door de gemeenteraad wordt ook onderzocht welke oplossing hiervoor moet komen.

Door de realisatie van een onderdoorgang onder het spoor maakt dat minder verkeer staat te wachten bij dichte spoorbomen. De oversteekbaarheid van het spoor wordt beter en nog belangrijker, de verkeersveiligheid wordt in verband met de ongelijkvloerse kruising maximaal verbeterd.

De ongelijkvloerse kruising met de Beerninksweg zorgt ervoor dat de wandel- en fietsstructuur niet wordt aangetast.

Verkeersveiligheid

De lagere intensiteiten op een aantal wegen binnen de kern van Borne hebben een positief effect op de verkeersveiligheid op deze wegen. De toename van verkeer op de Hoofdstraat in Zenderen heeft hier een negatief effect. De onderdoorgang onder het spoor heeft een positief effect op de veiligheid voor verkeer dat het spoor wil kruisen.

5.2. Geluid

Het verkeer in en rond Borne verdeelt zich enigszins anders na de aanleg van de Verbindingsweg. De toename van verkeer op bepaalde wegen en de aanleg van een onderdoorgang onder het spoor zijn relevant ten aanzien van geluidhinder bij gevoelige objecten (woningen, scholen etc.). Het zijn echter geen grote aantallen woningen die met een mogelijke toename van geluidhinder te maken krijgen. Het gaat hier alleen om de eerstelijns woningen van 't Oldhof en enkele vrijstaande woningen in het buitengebied. De weg komt verder weg te liggen van de bebouwing wat een gunstig effect heeft, de snelheid gaat van 50 naar 70 km/uur.

Er zijn diverse mogelijkheden denkbaar om een aanvaardbaar geluidniveau te behouden of te waarborgen, zowel aan de bron, bij de ontvanger als in de overdracht. Indien hogere waarden verleend moeten worden, wordt in het hogere waardenbesluit het effect van mogelijke cumulatie met de spoorlijn Almelo-Enschede, de A1 en de A35 meegenomen.

Op de Oonksweg, Prins Bernardlaan en Bornerbroeksestraat zorgt de afname van verkeer bovendien voor een substantiële en merkbaar hoorbare afname van de geluidbelasting.

5.3. Trillingen

De Verbindingsweg kruist de spoorlijn Almelo-Enschede. Deze kruising wordt ongelijkvloers uitgevoerd door de aanleg van een onderdoorgang onder het spoor door. Als gevolg van de aanleg van de spooronderdoorgang zal het trillingseffect als gevolg van het railverkeer mogelijk veranderen. De aanlegfase van de spooronderdoorgang zal eveneens een trillingseffect hebben. Het betreft maximaal een aantal bedrijven op bedrijventerrein Molenkamp.

Om het trillingseffect in beeld te krijgen wordt een nulmeting uitgevoerd ter plaatse van de bedrijven op bedrijventerrein Molenkamp die gelegen zijn aan het spoor in de nabijheid van de spooronderdoorgang. Aan de hand daarvan wordt onderzocht of trillingsknelpunten kunnen optreden.

Een oplossing voor mogelijke trillingsknelpunten dient gezocht te worden in bouwconstructieve oplossingen aan de spooronderdoorgang of aan de omliggende bebouwing.

5.4. Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit wordt beoordeeld aan de hand van de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Voor deze stoffen zijn eisen (grenswaarden) voor de maximaal toegestane concentratie opgenomen in Wet milieubeheer (Wm). De concentraties nemen toe bij een toename van verkeer (bij gelijkblijvende emissiewaarden per voertuig).

In de referentiesituatie liggen de concentraties NO₂ en PM₁₀ in en rond het plangebied ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden. Dit is na de aanleg van de verbindingsweg nog steeds zo, ook direct langs het tracé. In de toekomst nemen de concentraties af als gevolg van autonome verbeteringen in de emissie van motorvoertuigen (minder uitstoot door schonere technieken).

Een verslechtering van de luchtkwaliteit onder de grenswaarden is echter ook relevant en met name op locaties waar veel mensen wonen. Het tracé gaat door het buitengebied, maar een deel van het tracé ligt wel nabij een woonwijk, echter op grotere afstand. Dit leidt tot een zeer beperkte verslechtering van de plaatselijke luchtkwaliteit. Dit geldt in nog mindere mate voor de andere wegen (waaronder de N743 door Zenderen) met een (beperkte) verkeerstoename als gevolg van dit plan.

Daar tegenover staat de gemiddelde afname van de verkeersintensiteit op diverse andere wegen in Borne, waardoor op die plaatsen de luchtkwaliteit positief wordt beïnvloed.

5.5. Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van een risicovolle activiteit met gevaarlijke stoffen. In dit geval gaat het alleen om transport van gevaarlijke stoffen.

In en rond Borne zijn de A1, de A35 en De Kluit (tussen de afritten van de A1 en A35) 'officiële routes' voor transport van gevaarlijke stoffen. Daarnaast zijn er wegen die dienen als ontsluiting van enkele risicorelevante bedrijven in Borne richting de A1/A35. De omvang van het (beperkte) transport wijzigt niet, de routing in Borne hooguit enigszins. Gezien de ontheffingen die de gemeente verleent voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, ligt een verschuiving van het transport van gevaarlijke stoffen via de Rondweg naar de Zuidelijke Randweg niet voor de hand.

5.6. Natuur

Natura 2000

In hoofdstuk 2 is onderbouwd waarom er geen (significant) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden zijn te verwachten.

Natuurnetwerk Nederland (NNN; voormalig EHS)

De Verbindingsweg ligt hier niet binnen en leidt niet tot aantasting van NNN.

Flora en Fauna

De aanleg van de Verbindingsweg heeft mogelijk negatieve effecten op beschermde flora en (met name) fauna. Door aanlegwerkzaamheden worden leefgebieden van flora en fauna verstoord als gevolg van extra geluid en licht. Dit geldt ook voor de gebruiksfase. Tevens vormt de weg een barrière in het leefgebied van flora en fauna. Dit effect is wel beperkt aangezien de weg aan de oostzijde grotendeels grenst aan de bebouwde kom van Borne.

Nadelige effecten op flora en fauna kunnen worden voorkomen of gemitigeerd door:

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

Onderzoek

In het najaar van 2016 en het voorjaar van 2017 is een natuurtoets uitgevoerd, aanvullend hierop is in 2017 een aanvullend onderzoek gedaan naar vleermuizen (Onderzoek Vleermuizen Verbindingsweg Borne, NatuurInclusief, 25 oktober 2017). De belangrijkste conclusies van deze onderzoeken zijn:

Gebiedsbescherming:

- Significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden vanwege aanleg/materieelinzet niet op voorhand uit te sluiten. Derhalve wordt een Aerial-berekening uitgevoerd op het bouwlogistieke plan. Gezien de aard van de voorgenomen plannen en de afstand tot gevoelige Natura 2000-gebieden zijn significant negatieve effecten niet te verwachten. Indien uit de Aerial-berekening blijkt dat deze toch optreden, kan het bouwlogistieke plan worden aangepast.
- Significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden in gebruiksfase zijn uit te sluiten. Een voortoets is niet noodzakelijk;
- Geen effecten op NNN of Beschermde Natuurgebieden. Nader onderzoek is niet noodzakelijk.

Soortenbescherming:

- Effecten op vleermuizen: of het opstellen van een plan voor de compensatie van vlieg-routes en foerageergebied van vleermuizen of aanvragen van een ontheffing.
- Voor broedvogels en eekhoorns: zorgplicht / gedragscode;
- Overige: niet aanwezig of vrijstelling.

5.7. Water en bodem

Waterkwantiteit

De toename van verharding zorgt voor een afname van infiltratiemogelijkheden van hemelwater naar het grondwater. Hier moet rekening mee worden gehouden bij de uitwerking van het ontwerp. Ook worden mogelijk watergangen doorsneden.

De Verbindingsweg loopt grotendeels door landelijk gebied waardoor er genoeg ruimte is om te borgen dat er genoeg infiltratie van hemelwater plaats kan vinden. Dit kan bijvoorbeeld met berm passages of een infiltratiesloot.

Op het traject komen verdiepte weggedeelten voor. Daarbij kan het water niet via de berm geïnfiltreerd worden. Hier moet een passende oplossing gezocht worden voor het opvangen, eventueel zuiveren en lozen van het wegwater.

De gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) is op enkele punten dicht onder het maaiveld geconstateerd. Om voldoende ontwatering te waarborgen dient de weg tenminste 1 meter boven de GHG te worden aangelegd. De grondwaterstanden mogen als gevolg van de ingreep in principe niet verlaagd worden. Het aftoppen van de hoogste grondwaterstanden met drainage is een eventueel een oplossing.

In het kader van het bestemmingsplan wordt een watertoets uitgevoerd, zodat het 'waterbelang' wordt geborgd. In deze toets moet in overleg met het waterschap bepaald worden welke maatregelen exact getroffen moeten worden om de waterhuishouding op orde te houden. Aandachtspunt daarbij is de waterhuishouding rond de aan te leggen kunstwerken.

Oppervlaktewaterkwaliteit

De aanleg van de Verbindingsweg kan zorgen voor verwaaiing van opspattend wegwater en directe afstroming van wegwater (run off). Dit water kan in aanraking komen met het oppervlaktewater en daarmee kan de kwaliteit hiervan verslechteren.

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

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

Zoals gezegd kan het water bij verdiepte weggedeelten niet via de berm geïnfiltreerd worden. Voordat dit water wordt geloosd moet het water eventueel gezuiverd worden zodat het effect op de waterkwaliteit toelaatbaar is.

Ook de te treffen maatregelen voor waterkwaliteit moeten worden besproken met de waterbeheerder (in de watertoets). Met de watertoets wordt waterschap Vechtstromen in een vroegtijdig stadium op pro-actieve wijze betrokken bij de planvorming en ruimtelijke ontwikkelingen. Het

waterschap gebruikt de watertoets om de inrichting, het beheer en het onderhoud goed af te stemmen op de ruimtelijke functies.

De wettelijke regels die langs de waterkant gelden zijn opgenomen in de keur van waterschap Vechtstromen.

Bodem- en grondwaterkwaliteit

Het tracé van de Verbindingsweg kruist geen bekende locaties met bodem- of grondwaterverontreinigingen. De aanleg heeft zelf geen gevolgen voor de bodem- of grondwaterkwaliteit. Volgens de Bodemkwaliteitskaart van Borne (CSO Adviesbureau, 2011) heeft de bovengrond ter plaatse van het tracé kwaliteitsklasse 'Wonen met tuin' en de ondergrond 'schoon'. Met gebruikmaking van de regels van het Besluit bodemkwaliteit kan de te ontgraven grond binnen zones met dezelfde bodemkwaliteitsklasse (vooralsnog heel Borne) worden toegepast.

Tijdens (graaf)werkzaamheden dient men altijd alert te zijn op mogelijke aanwezige verontreinigingen en moeten bij het vermoeden van bodemverontreiniging de initiatiefnemer (gemeente Borne) en het bevoegd gezag Wet bodembescherming (provincie Overijssel) geïnformeerd worden, voordat de werkzaamheden verder gaan. Als er, in afwijking van de verwachting, tijdens de ontgraving van de grond bijmenging van bodemvreemde materialen of aanwijzingen voor de aanwezigheid van bodemverontreiniging worden waargenomen kan deze grond niet zonder aanvullend onderzoek worden ontgraven of toegepast.

Ten aanzien van de grondwaterkwaliteit wordt – voor zover zuivering überhaupt nodig is - afstromend wegwater gezuiverd in de berm en in de langs gelegen sloot/zakgreppel. Het water van de spooronderdoorgang wordt opgevangen in een pompput en vervolgens verpompt naar een droogvallende waterberging/bodempassage. Het water kan hierin wegzakken of wordt vertraagd afgevoerd naar het watersysteem.

Watersysteem

In het plangebied ligt één leggerwatergang, langs de Mr. Thienweg. Deze watergang watert af op het KRW-waterlichaam de Azelerbeek. Langs het spoor liggen greppels ten behoeve van de afwatering van de spoorbaan.

De bodem bestaat uit matig fijn zand, in het noordelijk deel is vanaf 1 tot 3 meter beneden maaiveld leem aangetroffen. De zandlagen zijn goed tot zeer goed doorlatend, de leemlagen zijn slecht tot matig doorlatend. De grondwaterstand varieert tussen de 13,25 en 16,00 meter boven NAP. Er is een GHG gesimuleerd die varieert van 14,45 en 16,26 meter boven NAP of van 13 tot 191 centimeter onder maaiveld. De regionale grondwaterstroming ter hoogte van de tunnel onder het spoor door is richting het westen. De lokale grondwaterstroming ter hoogte van de tunnel is richting de leggerwatergang.

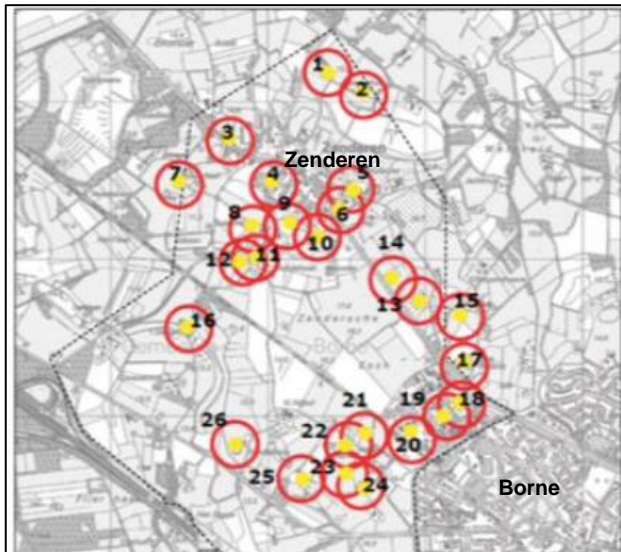
5.8. Landschap cultuurhistorie en archeologie

Landschap en cultuurhistorie

Het tracé van de Verbindingsweg wordt zo dicht mogelijk tegen de bebouwingscontouren van Borne aangelegd. De Verbindingsweg zorgt daardoor niet zozeer voor een doorsnijding, maar wel voor een beperkte aantasting van de Groene Poort (m.n. de Zendersche Es). Het tracé wordt zodanig ingepast dat de waardevolle elementen en waarden zoveel mogelijk worden gespaard.

De rand van de Groene poort wordt beperkt aangetast en dit betekent ook een beperkte aantasting van de waarde van het 'kransesdorp' ten westen van Borne. Een kransesdorp wordt gevormd door historische erven die rond de Zendersche Esch liggen. Zie Figuur 5-1 (uit PlanMER

Structuurvisie Borne). Het tracé van de Verbindingsweg raakt de loop van een oude Postweg (Mr. Thienweg).



Figuur 5-1 Cultuurhistorische erven (kransesdorp)

Landbouw vervult een belangrijke functie in het gebied. Weilanden en akkers komen veelvuldig voor, afgewisseld door struweel, houtwallen, bomenrijen en kleine bosschages. Woonhuizen en boerderijen staan verspreid in het gebied. Door de landschappelijke verscheidenheid is het gebied - naast de agrarische functie - een geliefd uitloop- en recreatiegebied.

Het tracé gaat o.a. over de Zendersche Es. Deze es is grootschalig, in vergelijking met de veelal kleine essen en kampen in dekzandgebieden, en heeft een hoge archeologische en landschappelijke waarde. De hogere terreingedeelten van de es waren als vanouds als bouwland in gebruik. Aan de randen van deze es bevindt zich een groot aantal historische erven welke als een krans om de es liggen (vandaar in de volksmond 'kransesdorp' genoemd). Een aantal van deze erven is nog zichtbaar aanwezig en ze zijn allen van archeologische betekenis. Eén van deze erven is verder aangewezen als Rijksmonument ('Erve Klein Oldhof', Loodijk 2). Enkele andere 'Twickelboerderijen' zijn beeldbepalend in het landschap.

De Verbindingsweg wordt zorgvuldig ingepast, zodat de negatieve invloed op beleving van de Groene Poort en de daar aanwezige waarden wordt beperkt. Zo komt de weg ondergeschikt in het landschap te liggen (geen begeleiding door laanbeplanting of verlichting, afronding van de es westelijk van de weg door het vormgeven van steilranden, realisatie van erfbossen oostelijk van de weg). Bestaande lijnstructuren en houtwallen worden zoveel mogelijk behouden. Historische erven (waaronder het Rijksmonument erve 'Klein Oldhof') worden zorgvuldig ingepast. Beplanting die van belang is voor vliegroutes voor vleermuizen worden behouden of verlegd.

De Verbindingsweg wordt ongelijkvloers gekruist met de Beerninksweg zodat de relatie van de Groene Poort met Borne goed behouden blijft. Daarnaast kan gedacht worden aan een groene inpassing (bomen, andere groenelementen, verhogingen) ter afscherming of juist als bewuste doorkijk vanaf de weg richting Groene Poort of vormgeving van andere elementen van de weg (verlichting, bebording, e.d.).

Archeologie

Als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen worden graafwerkzaamheden verwacht. Dit betekent dat mogelijk in aanraking wordt gekomen met archeologische waarden. Uit de archeolo-

gische verwachtingskaart van de gemeente Borne blijkt dat het tracé zowel gebieden met een hoge als middelhoge archeologische verwachtingswaarden doorkruist. Met name voor de zone van het kransesdorp (zie hiervoor Figuur 5-1) bestaat een hoge verwachtingswaarde.

Nader onderzoek (na de definitieve tracékeuze) moet inzicht geven in de exacte archeologische (verwachtings)waarden. Als aantasting/roering van waarden niet voorkomen kan worden, moeten de waarden met archeologisch veldwerk gedocumenteerd of opgegraven (en gearhiveerd) worden.

Eventueel kan men nog bepalen of de diepte van de ontgraving kan worden beperkt, waardoor de effecten kunnen worden voorkomen.

In alle gevallen waarbij archeologische materialen en/of sporen aangetroffen worden, dienen deze gemeld te worden bij de betreffende gemeente, conform de Monumentenwet.

5.9. Ruimtelijke ordening en sociale verbondenheid

Met de aanleg van de Verbindingsweg is sprake van ruimtebeslag op recreatiegebied, landbouwgebied, groen en bedrijvigheid. Het tracé van de Verbindingsweg tast zoals eerder aangegeven de rand van de Groene Poort aan. Dit is tevens een recreatie- en landbouwgebied.

Ten aanzien van recreatie kan de nieuwe weg een barrière vormen vanuit Borne en kan deze vanwege geluid en zicht als storend worden ervaren. De barrière wordt verminderd door de ongelijkvloerse kruising met de Beerninksweg.

Voor de landbouw is het relevant dat de nieuwe weg kavels doorsnijdt. Dit heeft tot gevolg dat de landbouw minder efficiënt kan worden uitgevoerd doordat kavels kleiner zijn en de bereikbaarheid van kavels wordt verslechterd. Ruilverkaveling kan als maatregel worden ingezet om het effect van de doorsnijding van landbouwpercelen te mitigeren.

De Verbindingsweg snijdt Groot Azelo (het zuiden van de Zendersche Esch Zuid, tussen de A35 en spoorlijn Almelo-Enschede) enigszins af van Borne. Dit kan negatief uitwerken op de sociale verbondenheid van dit gebied met Borne.

In paragraaf 5.8 is nader ingegaan op de aantasting van landschap en groen. Als gevolg van de aanleg van de Verbindingsweg, gaat groen verloren en kan versnippering van groen ontstaan. Eén van de ontwerpeisen voor de weg is dat versnippering van groen zoveel mogelijk tegengegaan dient te worden.

6. CONCLUSIE

Deze notitie gaat in op de vraag of er bijzondere omstandigheden zijn die aanleiding geven om een m.e.r.-procedure te doorlopen vanwege de aard van het voornemen (aanleg Verbindingsweg), de kenmerken van de omgeving of de impact van het voornemen op de omgeving.

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.

De aangegeven mogelijke negatieve effecten zijn grotendeels te mitigeren, te compenseren of anderszins op te lossen. Voor een aantal milieuaspecten is zeker aandacht nodig om de aanleg van de weg op een voor de ruimtelijke ordening en het milieu verantwoorde manier uit te voeren. Het gaat in ieder geval om effecten op:

- Verkeer: de effecten zijn vooral positief, maar de negatieve effecten in Zenderen (op de Hoofdstraat) zijn een serieus aandachtspunt wanneer het plan wordt gerealiseerd. De bestaande problemen (met name barrièrewerking en verkeerscongestie) nemen hier toe.
- Flora en fauna: om negatieve effecten op vleermuizen te voorkomen dient een plan voor de compensatie van vliegroutes en foerageergebied van vleermuizen opgesteld te worden of dient een ontheffing verkregen te worden. Er zijn meerdere wettelijk toegelaten maatregelen waarmee effecten op flora en fauna in algemene zin kunnen worden voorkomen of gemitigeerd.
- Natura 2000: Significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden vanwege aanleg/materieelinzet niet op voorhand uit te sluiten. Derhalve wordt een Aeries-berekening uitgevoerd op het bouwlogistieke plan. Gezien de aard van de voorgenomen plannen en de afstand tot gevoelige Natura 2000-gebieden zijn significant negatieve effecten niet te verwachten. Indien uit de Aeries-berekening blijkt dat deze toch optreden, kan het bouwlogistieke plan worden aangepast.
- Bodemkwaliteit: Tijdens (graaf)werkzaamheden dient men altijd alert te zijn op mogelijke aanwezige verontreinigingen en moeten bij het vermoeden van bodemverontreiniging de initiatiefnemer en het bevoegd gezag Wet bodembescherming geïnformeerd worden, voordat de werkzaamheden verder gaan. Als er, in afwijking van de verwachting, tijdens de ontgraving van de grond bijmenging van bodemvreemde materialen of aanwijzingen voor de aanwezigheid van bodemverontreiniging worden waargenomen kan deze grond niet zonder aanvullend onderzoek worden ontgraven of toegepast.
- Water: in het kader van het bestemmingsplan wordt een watertoets uitgevoerd, zodat het 'waterbelang' wordt geborgd. In deze toets moet in overleg met het waterschap bepaald worden welke maatregelen exact getroffen moeten worden om de waterhuishouding (inclusief waterkwaliteit) op orde te houden. Aandachtspunt daarbij is de waterhuishouding rond de aan te leggen kunstwerken.
- Landschap en cultuurhistorie: de Verbindingsweg dient zorgvuldig te worden ingepast in het kwetsbare landschap om de negatieve effecten op de rand van de Groene Poort zo veel mogelijk te beperken.
- Archeologie: nader onderzoek moet inzicht geven in de exacte archeologische (verwachtings)waarden bij de nadere uitwerking van het plan. Als aantasting/roering van waarden niet voorkomen kan worden, dienen de waarden met archeologisch veldwerk gedocumenteerd of opgegraven (en gearchiveerd) te worden. In alle gevallen waarbij archeologische materialen en/of sporen aangetroffen worden, dienen deze gemeld te worden bij de betreffende gemeente, conform de Monumentenwet.

- Ruimtelijke ordening en sociale verbondenheid: de barrière van de nieuwe weg wordt verminderd door de ongelijkvloerse kruising met de Beerninksweg, maar dit zal de gedeeltelijke 'afsnijding' van Groot Azelo van Borne niet opheffen. Een goede inpassing kan de negatieve invloed op de beleving van het gebied (ten behoeve van recreatie) beperken. Voor de landbouw kan ruilverkaveling als maatregel worden ingezet om het effect van de doorsnijding van landbouwpercelen te mitigeren.