

**Nota beantwoording zienswijzen**

**Ontwerp bestemmingsplan Zuidelijke Randweg**

1.

**Naam:** De heer ir. P.O. Cohn

**Adres:** Clematishof 38

**Postcode en woonplaats:** 7621 CW Borne

**Datum:** 11-03-2014

**Nummer:** 14ink01879

### **Samenvatting inhoud**

Inspreker betreurt het dat noch het College van B&W van Borne noch de gemeenteraad meetwaarden ten aanzien van de luchtkwaliteit in zijn woonwijk kunnen of willen publiceren. Maar vervolgens wel op basis van zeer sterk afwijkende "berekeningen" een overhaaste mening over een 80 km/u autoweg wil laten geven.

### **Reactie gemeente**

Zoals ook reeds opgemerkt bij de beantwoording van de inspraaknota zijn in het MER en het Bestemmingsplanonderzoek Luchtkwaliteit (bijlage 7 bij het ontwerp bestemmingsplan) de gevolgen van de Zuidelijke Randweg Borne op de luchtkwaliteit onderzocht. Daarbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Deze grenswaarden zijn vanuit Europa vastgesteld. Ook is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. Aangetoond is dat na de realisatie van de Zuidelijke Randweg voldaan kan worden aan de wettelijke normen en grenswaarden. Onder deze grenswaarden stelt de wetgever geen verdere eisen. Het aspect luchtkwaliteit is geen juridische belemmering in de planvorming.

### **Conclusie**

Zienschijze nr.1 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2.

**Naam:** De heer ir. P.O. Cohn  
**Adres:** Clematishof 38  
**Postcode en woonplaats:** 7621 CW Borne  
**Datum:** 31-03-2014  
**Nummer:** 14ink02491

### **Samenvatting inhoud**

Inspreker dient een aanvulling in op zijn zienswijze van 11 maart jl. met het verzoek de aanvulling, waarin recente RIVM-metingen zijn opgenomen van de luchtkwaliteit in postcodegebied 7621 die sterk afwijken van het Milieueffectrapportage (MER) Zuidelijke randweg, d.d. 3 juni 2013, met kenmerk 076387768:C – Definitief en projectnummer B02046.000004.0100, te sturen aan de leden van de nieuwe gemeenteraad.

Hij merkt daarbij op dat indien en zolang de gemeente Borne niet bereid of in staat is met gevalideerde metingen aan te tonen dat - in de autonome situatie - de luchtkwaliteit vanaf de A1/A35 tot zeer diep in de wijk Letterveld-Kerkedennen voldoet aan wettelijke eisen, hij de MER onjuist en dus de aanleg van een 80 km/u Zuidelijke Randweg tussen de A1/A35 en de wijk Letterveld-Kerkedennen illegaal acht.

### **Reactie gemeente**

Zoals ook reeds opgemerkt bij de beantwoording van de inspraaknota zijn in het MER en het Bestemmingsplanonderzoek Luchtkwaliteit (bijlage 7 bij het ontwerp bestemmingsplan) de gevolgen van de Zuidelijke Randweg Borne op de luchtkwaliteit onderzocht. Daarbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Deze grenswaarden zijn vanuit Europa vastgesteld. Ook is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. Aangetoond is dat na de realisatie van de Zuidelijke Randweg voldaan kan worden aan de wettelijke normen en grenswaarden. Onder deze grenswaarden stelt de wetgever geen verdere eisen. Het aspect luchtkwaliteit zal geen juridische belemmering zijn in de planvorming.

De genoemde RIVM concentraties zijn klaarblijkelijk bepaald en opgegeven per postcode. Het vergelijken van een dergelijke waarde met de conform de wettelijk voorgeschreven rekenmethodieken bepaalde concentraties ten behoeve van het MER is zonder nader context niet goed mogelijk. Zoals hierboven aangegeven zijn de berekeningen verricht volgens de wettelijke voorgeschreven rekenmethodes.

### **Conclusie**

Zienswijze nr. 2 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

### 3.

**Naam:** De heer H. Tijink, namens de heer F.I.M. Exterkate

**Adres:** De Bosweide 19

**Postcode en woonplaats:** 7497 LG Bentelo

**Datum:** 10-04-2014

**Nummer:** 14ink02485

#### **Samenvatting inhoud**

Betreft een pro forma zienswijze. De bezwaren hebben betrekking op het perceel kadastraal bekend gemeente Borne, sectie E, nummer 4520, groot 02.44.80 hectare. Inspreker geeft aan dat de onderhandelingen met de gemeente Borne tot nog toe niet tot resultaat hebben geleid. Nadere onderbouwing en motivering zullen op korte termijn worden toegezonden.

#### **Reactie gemeente**

Gemeente heeft inspreker schriftelijk (brief: 14uit06000) tot en met 23 april 2014 de gelegenheid geboden zijn zienswijze aan te vullen. Inspreker heeft van deze gelegenheid geen gebruik gemaakt.

#### **Conclusie**

Zienswijze nr. 3 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

#### 4.

**Naam:** E. Tolle en R. Emmens

**Adres:** Kerkedennen 45

**Postcode en woonplaats:** 7621 EB Borne

**Datum:** 10-04-2014

**Nummer:** 14ink02810

#### **Samenvatting inhoud**

##### **1. Geluid en luchtkwaliteit**

De onderbouwing en de berekening van geluid(soverlast) zijn niet juist tot stand gekomen. Daarnaast is in onvoldoende mate invulling gegeven aan het beperken van geluidsoverlast vanwege Deldenerstraat, A35, A 1 en geplande Zuidelijke Randweg.

De onderbouwing en de berekeningen die gemaakt zijn om de luchtkwaliteit te bepalen zijn niet juist. Daarnaast is in onvoldoende mate invulling gegeven aan het beperken van een slechtere luchtkwaliteit. Voor zowel geluid als luchtkwaliteit geldt dat de gemeente een zorgplicht heeft jegens haar burgers. Het met zeer beperkte voorzieningen aanleggen van deze weg gaat voorbij aan deze zorgplicht. Dit zeker daar wij als bewoners al zoveel overlast ervaren en ook hebben gezien de uitkomst van diverse onderzoeken op het gebied van geluid en luchtkwaliteit.

##### **2. Zicht op weg**

Onvoldoende rekening is gehouden met zichtoverlast van de Zuidelijke Randweg. Hier zijn nauwelijks tot geen voorzieningen voor getroffen .

##### **3. Probleemstelling**

In het MER wordt een onjuiste/ oneigenlijke probleemstelling geformuleerd die geen recht doet aan het waarom deze weg er moet komen. De probleemstelling is geformuleerd als leefbaarheidsproblematiek op de Europastraat en bereikbaarheid van industrieterrein de Veldkamp. In alle gesprekken die over het waarom van de aanleg van de Zuidelijke Randweg gaan wordt echter veelal de knip in de N743 genoemd in combinatie met de Veldkamp. Dit omdat "beloften" zijn gedaan aan (mogelijke) bewoners van de Bornsche Maten. De Europastraat is een problematiek die allang opgelost had moeten zijn en die grotendeels los staat van de Zuidelijke Randweg. Voor industrieterrein de Veldkamp geldt dat behoefte aan industriegrond op dit moment en op middellange termijn minimaal is en gezien de regionale mogelijkheden overbodig. Hierbij wordt tevens verwezen naar de MPG 2014 van de gemeente Borne die voor de raad geagendeerd staat voor april 2014.

Zoals al gesteld zijn overlast beperkende maatregelen noodzakelijk. Hierbij dient in ieder geval een adequate wal dan wel scherm opgetrokken te worden om het zicht en geluid van de Zuidelijke Randweg te beperken.

#### **Reactie gemeente**

##### **1. Geluid en luchtkwaliteit**

Ten aanzien van het aspect geluid wordt opgemerkt dat ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek is uitgevoerd waarbij op woningniveau de geluidseffecten en te treffen maatregelen zijn bepaald.

Uit het akoestisch onderzoek voor de Zuidelijke Randweg is gebleken dat de volgende maatregelen moeten worden toegepast:

- het toepassen van dunne deklagen op de Zuidelijke randweg over een lengte van 745 meter (voor de Twickelerblockweg 20 over een lengte van 195 meter en voor de woningen Bospoort 5 en Leemweg 2 elk over een lengte van 275 meter);
- het plaatsen van een 3 meter hoog scherm, ter hoogte van de Veldovenweg 29 en 31, langs de Zuidelijke randweg over een lengte van 51 m.

De toepassing van deze maatregelen is middels een voorwaardelijke verplichting, inhoudende dat gelijktijdig met de aanleg of in ieder geval voorafgaand aan de ingebruikname van de nieuwe randweg de maatregelen zijn toegepast, ook juridisch vastgelegd in artikel 9.5.2 sub b van de regels.

Dan het aspect luchtkwaliteit. Inspreker geeft aan dat de onderbouwing en de berekeningen die gemaakt zijn om de luchtkwaliteit te bepalen niet juist zijn, maar geeft vervolgens niet aan waarom de cijfers niet correct zouden zijn.

Opgemerkt wordt dat in het MER en het Bestemmingsplanonderzoek Luchtkwaliteit (bijlage 7 bij het ontwerp bestemmingsplan) de gevolgen van de Zuidelijke Randweg Borne op de luchtkwaliteit zijn onderzocht. Daarbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Deze grenswaarden zijn vanuit Europa vastgesteld. Ook is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. Aangetoond is dat na de realisatie van de Zuidelijke Randweg voldaan kan worden aan de wettelijke normen en grenswaarden. Onder deze grenswaarden stelt de wetgever geen verdere eisen. Het aspect luchtkwaliteit zal geen juridische belemmering zijn in de planvorming.

## **2. Zicht op weg**

Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen. De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), ongeveer 1,5 meter boven maaiveld, is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds worden gefilterd, doordat er wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment worden toegevoegd. Als gevolg van de aanleg van de wal in combinatie met het aanbrengen van de wintergroene inheemse struiken wordt lichthinder voor zover mogelijk voorkomen en wordt tevens het zicht op de weg verzacht als gevolg van het aanbrengen van de struiken op de wal.

## **3. Probleemstelling**

De gemeente Borne is initiatiefnemer van de Zuidelijke Randweg Borne. De Zuidelijke Randweg Borne heeft zowel een lokale als een regionale functie. Bij de doelstellingen voor de Zuidelijke Randweg is dan ook onderscheid gemaakt tussen lokale en regionale doelen. De prioriteit van de gemeente ligt bij de lokale doelen. De regionale bereikbaarheidsvraagstukken overstijgen de Zuidelijke Randweg. Wel kan de Zuidelijke Randweg Borne een bijdrage leveren aan het verbeteren van de regionale bereikbaarheid door het realiseren van een nieuwe schakel in het regionaal wegennet.

Lokale doelstellingen:

- Het verbeteren van de leefbaarheid (barrièrewerking, verkeersveiligheid, geluidhinder) ter hoogte van de Europastraat in Borne.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Veldkamp.

Regionale doelstellingen:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Westermaat Plein.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van het economisch kerngebied Hengelo Noordwest.
- Het bijdragen aan een bereikbare Innovatiedriehoek.
- Het bieden van een alternatieve route bij calamiteiten op de A1 tussen de aansluitingen Borne-west (29) en Borne/Hengelo (30).

Zoals ook reeds onder 1 en 2 is opgemerkt worden er zowel maatregelen getroffen om geluidoverlast te beperken en visuele hinder te voorkomen.

## **Conclusie**

Zienswijze nr. 4 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## 5.

**Naam:** Stichting de Twickelrand (dhr. mr. G.J. Sleumer)

**Adres:** Kerkedennen 89

**Postcode en woonplaats:** 7621 EC Borne

**Datum:** 08-04-2014

**Nummer:** 14ink02692

### **Samenvatting inhoud**

De Stichting de Twickelrand stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Oorspronkelijk aangeduid als een ontsluitingsweg voor het industrieterrein Veldkamp. Daarna nodig om de stagnatie op de A 1 bij de afslag Borne op te heffen om vervolgens een onlosmakelijke schakel te vormen om de knip in de N 743 mogelijk te maken. Nu tevens nodig ter ontlasting van het verkeer door het Centrum, in het bijzonder ter verhoging van de leefbaarheid aan de Europastraat, en laatstelijk gebombardeerd tot calamiteitenroute.

Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit op de Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen en daarmee de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg.

In de Klankbordgroep, in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg ( 2011 ), de zienswijze ontwerpstructuur Zuidelijke Randweg ( 2012), de zienswijze voorontwerp bestemmingsplan Zuidelijke Randweg ( 2013) en in de brief naar aanleiding van de kredietaanvraag ( 2014 ), heeft de Stichting een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. De weg en het verkeer moeten aan het zicht zijn onttrokken.
2. De geluidsoverlast moet tot een minimum worden beperkt.
3. De luchtkwaliteit dient binnen toelaatbare normen te blijven.
4. De weg moet de recreatieve verbindingen met Twickel niet belemmeren.

In het ontwerp bestemmingsplan is hoegenaamd niets terug te vinden van deze randvoorwaarden. In de uitgangspunten noch in de te behalen doelstellingen wordt aangegeven dat door de aanleg van de Zuidelijke Randweg de leefbaarheid van de bewoners niet negatief mag worden beïnvloed. Wel wordt de verbetering van de leefbaarheid van de Europastraat expliciet genoemd.

Ook de toezegging in de brief van 5 maart 2014 van het college van burgemeester en wethouders aan de Stichting waarin wordt aangegeven dat zij zich zullen inspannen om de invloed van de weg op de omgeving zoveel mogelijk te beperken, heeft niet tot enige concrete maatregel in het ontwerp bestemmingsplan geleid.

### **1. Zicht**

Het ontwerpbestemmingsplan gaat ervan uit dat het opwerpen van een verhoogde en dicht beplante houtwal van 1 meter hoog t.o.v. het wegdek niveau, ongeveer 1,5 meter boven maaiveld en 10 meter breed afdoende is om de weg en het verkeer aan het zicht te onttrekken. Gelet op de huidige vergelijkbare verhoging tussen de Twicklerblokweg en de A35 kan niet anders dan worden vastgesteld dat een dergelijke maatregel nauwelijks enig effect sorteert. Een goed voorbeeld van een effectieve oplossing is te zien aan de Torenlaan in Hengelo ter hoogte van de hockeyvelden. De Stichting begrijpt niet dat de gemeente blijft volharden in de wal van 1 meter en in het ontwerp niet een hogere wal heeft opgenomen, die tevens een geluidwerend effect zal hebben. Volgens een recente uitspraak van de verantwoordelijke wethouder is een hogere wal geen noodzakelijke voorziening en is in het budget daarin ook niet voorzien. Onbegrijpelijk, nu de Stichting voor de behandeling van de kredietaanvraag nog gepleit heeft voor een hogere wal en ook de wethouder kan weten, door simpelweg de situatie bij de A35 te bekijken, dat een wal van 1 meter niet afdoende is.

## **2. Geluid**

Hoewel de gemeente toegeeft dat de randweg zorgt voor een toename van de geluidsbelasting, houdt de gemeente vast aan de wettelijk toets, die bepaald dat het geluid van de A1/A35 niet opgeteld hoeft te worden bij dat van de randweg. Dat ondanks de wetenschap dat de cumulatie van het geluid van de A1/A35 en de randweg zorgen voor een geluidsbelasting die hoger is dan de toegestane norm.

In de nota geluidsbeleid Borne worden de geluidsambities van de gemeente beschreven. De prominente invloed van de A1 en A 35 hebben tot gevolg dat voor het gebied waar de randweg geprojecteerd is per definitie niet aan de ambitie kan worden voldaan. Toch gaat de gemeente over tot de aanleg van de randweg zonder afdoende geluid reducerende maatregelen. Wordt het leukste dorp van Overijssel nu een dorp waar de juridische normen het niveau van de leefbaarheid bepalen en de gemeente haar eigen geluidsambities niet meer nastreeft?

Ook de gehanteerde maximum snelheid van 80 km zorgt voor een extra geluidsbelasting. Het verlagen van de snelheid naar 50/60 km betekent een geluidsreductie van 5 dB t.o.v. het geluid bij 80 km.

De voorgestelde geluid reducerende asfaltdeklagen zorgen het eerste jaar weliswaar voor een geluidsreductie van ongeveer 4 dB, maar dat effect vermindert ieder jaar en is na 8 jaar geheel verdwenen. Bovendien wordt niet de gehele weg voorzien van geluid reducerende deklagen.

Als de gemeente doet wat zij moet doen dan respecteert zij haar eigen geluidsambities en spant zij zich echt in om de invloed van de randweg op de leefomgeving zo veel mogelijk te beperken. De in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen geluid reducerende maatregelen zijn ten ene male onvoldoende.

## **3. Luchtkwaliteit**

In het ontwerp wordt gesteld dat de concentratie stikstofdioxide en fijnstof binnen de wettelijk toelaatbare waarden blijven. De validiteit van de gehanteerde methode om tot deze conclusie komt wordt door ter zake deskundigen betwist. Bovendien zijn de vermelde concentraties (NO<sub>2</sub> 35, 77 en PM 10 21, 34) vele malen hoger dan de door de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO) gehanteerde norm van 20 µg/m<sup>3</sup>. De WHO streeft zelfs naar een norm van 10 µg/m<sup>3</sup>.

Ook hier speelt de snelheid van het verkeer een grote rol. Het verlagen van de snelheid van 80 km naar 50/60 km betekent een verlaging van de NO<sub>x</sub> emissie van 33% t.o.v. de emissie bij 80 km.

## **4. Recreatieve verbinding met Twickel**

In het ontwerp staat dat de randweg wordt voorzien van fietspaden. Volgens de tekeningen beperkt zich dat tot het traject Bospoort Deldenerstraat. Over een door de Stichting bepleit voetpad wordt niet gerept.

De Stichting vindt dat er in het ontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlastbeperkende maatregelen. De Stichting begrijpt dat de Gemeente de verkeersdruk en daarmee de overlast in het centrum wil beperken. Het gaat echter niet aan die lasten dan eenzijdig naar te leggen bij de bewoners in de directe omgeving van de Zuidelijke Randweg.

Overigens blijft de Stichting achter de door haar eerder genoemde argumenten staan waarmee zij de nut en noodzaak van de Zuidelijke Randweg betwist. De Gemeente heeft de Stichting nog steeds niet kunnen overtuigen van het tegendeel.

## **Reactie gemeente**

### **1. Zicht**

Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen. Zoals ook reeds in reactie op de inspraakreactie aangegeven ligt de houtwal verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), ongeveer 1,5 meter boven maaiveld, is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afscherpende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken.



Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst). Als gevolg van de aanleg van de wal in combinatie met het aanbrengen van de wintergroene inheemse struiken wordt lichthinder voor zover mogelijk voorkomen en wordt tevens het zicht op de weg verzacht als gevolg van het aanbrengen van de struiken op de wal.

## **2. Geluid**

Ten aanzien van het aspect geluid wordt opgemerkt dat ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek is uitgevoerd waarbij op woningniveau de geluidseffecten en te treffen maatregelen zijn bepaald. Uit het akoestisch onderzoek voor de Zuidelijke Randweg is gebleken dat de volgende maatregelen moeten worden toegepast:

- het toepassen van dunne deklagen op de Zuidelijke Randweg over een lengte van 745 meter (voor de Twickelerblockweg 20 over een lengte van 195 meter en voor de woningen Bospoort 5 en Leemweg 2 elk over een lengte van 275 meter);
- het plaatsen van een 3 meter hoog scherm, ter hoogte van de Veldovenweg 29 en 31, langs de Zuidelijke Randweg over een lengte van 51 m.

De toepassing van deze maatregelen is middels een voorwaardelijke verplichting, inhoudende dat gelijktijdig met de aanleg of in ieder geval voorafgaand aan de ingebruikname van de nieuwe randweg de maatregelen zijn toegepast, ook juridisch vastgelegd in artikel 9.5.2 sub b van de regels.

## **3. Fijnstofuitstoot**

In het MER en het Bestemmingsplanonderzoek Luchtkwaliteit (bijlage 4 bij het voorontwerp bestemmingsplan) zijn de gevolgen van de Zuidelijke Randweg Borne op de luchtkwaliteit onderzocht. Daarbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Deze grenswaarden zijn vanuit Europa vastgesteld. Ook is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. Aangetoond is dat na de realisatie van de Zuidelijke Randweg voldaan kan worden aan de wettelijke normen en grenswaarden. Onder deze grenswaarden stelt de wetgever geen verdere eisen. Het aspect luchtkwaliteit is geen juridische belemmering in de planvorming.

## **4. De weg moet de recreatieve verbindingen met Twickel niet belemmeren.**

In het ontwerp is rekening gehouden met de oversteekbaarheid en barrièrewerking door de fietsers op te nemen in de regeling bij de Steenbakkersweg en te voorzien in vrijliggende oversteekvoorzieningen. Bij De Veldkamp is daarnaast rekening gehouden met routes voor langzaam verkeer. Er zijn bestaande en enkele nieuwe fietsroutes opgenomen bij De Veldkamp die aansluiten op de bestaande fietsstructuur van Borne en Hengelo. In oost-west richting is voorzien in een vrijliggend fietspad in twee richtingen. In noord-zuid richting betreft het de doorgaande fietsroute in twee richtingen (de zogenaamde fietssnelweg) langs de spoorbaan. Aangezien de afstand te groot is wordt niet voorzien in een voetgangersroute naar De Veldkamp vanuit de kern van Borne.

Wat betreft de opmerking dat er in het ontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt en het nemen van afdoende overlastbeperkende maatregelen wordt voor de volledigheid nogmaals opgemerkt dat de effecten op de leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit) als gevolg van de aanleg van deze weg, ten behoeve van het MER en bestemmingsplan, volledig in beeld zijn gebracht. Hierbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Door hieraan te voldoen is geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van het woongenot. Er worden, ter beperking van de overlast, overlastbeperkende maatregelen toegepast, zoals bijvoorbeeld geluidreducerende maatregelen en de wijze waarop de weg landschappelijk wordt ingepast.

Aansluitend wordt nogmaals opgemerkt dat zoals in het MER is aangegeven, de leefbaarheidsproblematiek op de Europastraat in de kern van Borne door doorgaand verkeer en de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Veldkamp, de concrete aanleiding voor de Zuidelijke Randweg Borne vormen. Daarnaast vormt de weg een nieuwe schakel in het regionale wegennet met voordelen voor de regionale bereikbaarheid. De Zuidelijke Randweg Borne heeft dan ook zowel een lokale als een regionale functie.

## **Conclusie**

Zienswijze nr.5 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## 6.

**Naam:** Stichting Natuur- en milieuraad Hengelo

**Adres:** Postbus 805

**Postcode en woonplaats:** 7550 AV Hengelo

**Datum:** 09-04-2014

**Nummer:** PM

### **Samenvatting inhoud**

De Stichting Natuur- en milieuraad Hengelo sluit zich aan bij de zienswijze die is ingediend door de Stichting Wensink-Zuid. Daarnaast vragen zij aandacht voor de volgende zaken:

1. een goede en tijdige landschappelijke inpassing;
2. de verkeersveiligheid;
3. beperking geluidsoverlast;
4. fijnstof;
5. snelheid.

Deze zienswijze is tevens mondeling gegeven aan de heren B. van den Dolder en A. Otten van de gemeente Borne op 9 april 2014.

### **Reactie gemeente**

Voor de beantwoording van de zienswijze (nr. 9) van de Stichting Wensink-Zuid wordt verwezen naar de gemeentelijke reactie op deze zienswijzen. Ten aanzien van de overige argumenten wordt het volgende opgemerkt:

#### **1. Een goede en tijdige landschappelijke inpassing**

Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een verhoogde houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

#### **2. De verkeersveiligheid**

De huidige Amerikalaan is ingericht voor een maximum snelheid van 60 km/uur. Ook de tunnel onder de spoorlijn is ontworpen op deze snelheid. De kruising Amerikalaan / Het Plein is reeds voorzien van verkeerslichten. Voor het verlengde gedeelte van de Amerikalaan (na de tunnel tot aan de Steenbakkersweg) wordt momenteel onderzocht welke snelheid voor dit gedeelte passend en aanvaardbaar is. 80 km/uur is nu aangehouden om de maximale belasting in beeld te brengen.

#### **3. Beperking geluidsoverlast**

Ten aanzien van het aspect geluid wordt opgemerkt dat ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek is uitgevoerd waarbij op woningniveau de geluidseffecten en te treffen maatregelen zijn bepaald.

Uit het akoestisch onderzoek voor de Zuidelijke Randweg is gebleken dat de volgende maatregelen moeten worden toegepast:

- het toepassen van dunne deklagen op de Zuidelijke Randweg over een lengte van 745 meter (voor de Twickelerblockweg 20 over een lengte van 195 meter en voor de woningen Bospoort 5 en Leemweg 2 elk over een lengte van 275 meter);
- het plaatsen van een 3 meter hoog scherm, ter hoogte van de Veldovenweg 29 en 31, langs de Zuidelijke Randweg over een lengte van 51 m.

De toepassing van deze maatregelen is middels een voorwaardelijke verplichting, inhoudende dat gelijktijdig met de aanleg of in ieder geval voorafgaand aan de ingebruikname van de nieuwe randweg de maatregelen zijn toegepast, ook juridisch vastgelegd in artikel 9.5.2 sub b van de regels.

#### **4. Fijnstof**

In het MER en het Bestemmingsplanonderzoek Luchtkwaliteit (bijlage 7 bij het ontwerp bestemmingsplan) zijn de gevolgen van de Zuidelijke Randweg Borne op de luchtkwaliteit onderzocht.

Daarbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Deze grenswaarden zijn vanuit Europa vastgesteld. Ook is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. Aangevoerd is dat na de realisatie van de Zuidelijke Randweg voldaan kan worden aan de wettelijke normen en grenswaarden. Onder deze grenswaarden stelt de wetgever geen verdere eisen. Het aspect luchtkwaliteit is geen juridische belemmering in de planvorming.

#### **5. Snelheid**

De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur.

#### **Conclusie**

Zienswijze nr.6 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

7.

**Naam:** H. Horstman

**Adres:** Azelosestraat 120

**Postcode en woonplaats:** 7621 BC Borne

**Datum:** 05-03-2014

**Nummer:** 14ink01689

## **Samenvatting inhoud**

### **1. Woongenot**

In de gemeentelijke reactie op de inspraakreactie van insprekers ten aanzien van de ernstig verstoorde leefomgeving, volstaat de gemeente met de constatering dat aantasting van woongenot helaas niet te voorkomen is. Echter in die reactie laat de gemeente na om in te gaan op het argument dat er juist bij insprekers sprake is van cumulatie van verstoring van ons woongenot, door (met name) carpoolplaats, puinbreker Dusseldorp, Hosbekkeweg, uitbreiding sportvelden, mogelijke komst crematorium. Verzocht wordt ook dit aspect in de afweging mee te nemen.

### **2. Verkeersveiligheid**

Bij inrit van insprekers, die ook de inrit is van een gedeelte van het belendende sportcomplex, ontstaat een volstrekt onoverzichtelijke situatie door aanleg nieuw fietspad. Waarbij wordt opgemerkt dat de door de gemeente voorgedragen alternatieven alle slecht zijn.

### **4. Geluid en fijnstof**

Inspreker wijst er op dat de huidige praktijk aantoont dat de theoretische normen die voor geluid en fijnstof worden gehanteerd, onvoldoende zijn om de gezondheidsrisico's voor aan- en omwonenden weg te nemen.

## **Reactie gemeente**

### **1. Woongenot**

Dat de realisatie van de Zuidelijke Randweg in meer of mindere mate zal leiden tot een aantasting van het woongenot is helaas niet te voorkomen. Echter, zijn in juridische zin de effecten op de leefbaarheid ten behoeve van het MER en bestemmingsplan in beeld gebracht. Hierbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Door hieraan te voldoen is geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van het woongenot. Er worden, ter beperking van de geluidsoverlast, overlast beperkende maatregelen toegepast.

Aanvullend wordt ten aanzien van cumulatie van verstoring van het woongenot het volgende opgemerkt. Volgens de Wet geluidhinder dient cumulatie in beeld gebracht te worden indien er sprake is van het moeten verlenen van een hogere waarde. En zal beoordeeld moeten worden of dit niet leidt tot een onaanvaardbare geluidsbelasting. De wet geeft daarbij duidelijk aan dat het de gecumuleerde geluidsbelasting van de zogenoemde 'gezoneerde' geluidsbronnen betreft. Bovengenoemde bronnen, met uitzondering van de Hosbekkeweg zijn niet gezoneerd en zijn daarom niet meegenomen. De Hosbekkeweg is wel meegenomen.

### **2. Verkeersveiligheid**

Zoals ook reeds opgemerkt in reactie op de inspraakreactie van insprekers, heeft het ontwerp van de kruising Azelosestraat tot gevolg dat door de uitbreiding van de kruising inderdaad een deel van de benodigde infrastructuur op het perceel van inspreker is voorzien. Bij de inrichting van de kruising zijn de ontwerprichtlijnen op het gebied van een duurzaam veilige inrichting toegepast. Het 'fietspad' wordt ingericht als zogenaamde 'fietsstraat' (waar de auto ondergeschikt is aan de fiets) met voldoende ruimte voor fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer. Het gaat over een kort stukje parallel aan de weg waar op het moment dat er fietsers rijden de auto achter de fietser zal blijven. Daarnaast is er rekening gehouden met de benodigde zichtlijnen en is de fietsoversteek voorzien van voldoende opstellengte in de middenberm voor het geval een fietser de oversteek niet in één keer kan halen.

### **3. Geluid en fijnstof**

Ten aanzien van het aspect geluid wordt opgemerkt dat ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek is uitgevoerd waarbij op woningniveau de geluidseffecten en te treffen maatregelen zijn bepaald. Uit het akoestisch onderzoek voor de Zuidelijke Randweg is gebleken dat er een aantal maatregelen moeten worden getroffen. Deze maatregelen zijn echter technisch niet haalbaar of worden niet als doelmatig beschouwd en zijn dus niet van toepassing voor het perceel van inspreker.

Uit het reeds genoemde onderzoek is wel gebleken dat er ter plaatse van de woning van inspreker, gelegen aan de Azelosestraat 120, sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale waarde van 58 dB die zowel geldt voor nieuwe aanleg als reconstructie in buitenstedelijk gebied wordt niet overschreden. Deze hogere waarde zal worden vastgesteld voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

De toepassing van deze maatregelen is middels een voorwaardelijke verplichting, inhoudende dat gelijktijdig met de aanleg of in ieder geval voorafgaand aan de ingebruikname van de nieuwe randweg de maatregelen zijn toegepast, ook juridisch vastgelegd in artikel 9.5.2 sub b van de regels.

Dan het aspect fijnstof. In het MER en het Bestemmingsplanonderzoek Luchtkwaliteit (bijlage 7 bij het ontwerp bestemmingsplan) zijn de gevolgen van de Zuidelijke Randweg Borne op de luchtkwaliteit onderzocht.

Daarbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Deze grenswaarden zijn vanuit Europa vastgesteld. Ook is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. Aangevoerd is dat na de realisatie van de Zuidelijke Randweg voldaan kan worden aan de wettelijke normen en grenswaarden. Onder deze grenswaarden stelt de wetgever geen verdere eisen. Het aspect luchtkwaliteit is geen juridische belemmering in de planvorming.

### **Conclusie**

Zienswijze nr.7 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## 8.

**Naam:** Belangenvereniging Veldovenplassen

**Adres:** Deldensestraat 104

**Postcode en woonplaats:** 7621 EK Borne

**Datum:** 01-04-2014

**Nummer:** 14ink02508

### **Samenvatting inhoud**

Uit het ontwerp bestemmingsplan blijkt dat de Zuidelijke Randweg wordt gepromoveerd tot gebiedsontsluitingsweg waar 80 km/uur gereden mag worden om zo een logisch geheel te vormen met de Amerikalaan. Tussen deze Amerikalaan en het wegvak dat wordt behandeld in het voorliggende bestemmingsplan ligt bedrijventerrein De Veldkamp. In het vigerende bestemmingsplan wordt de maximum snelheid op dat deel van Zuidelijke Randweg beperkt tot 50 km/uur.

Bij de totstandkoming van het bestemmingsplan "Bedrijventerrein De Veldkamp" werd meermalen benadrukt dat de daar aan te leggen weg enkel en alleen de functie had van ontsluiting voor dit bedrijventerrein. De belangenvereniging hecht eraan de gemeente aan deze toezegging te herinneren en erop te wijzen dat doorstroming van verkeer op de A1/A35 niet de primaire zorg is voor het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Borne. Zij verwacht dan ook dat de gemeente opkomt voor de belangen van alle inwoners van Borne en dus ook voor de bewoners van het gebied rondom De Veldovenplassen.

De belangenvereniging vraagt om bevestiging van het gemeentelijk plan om de maximum snelheid op het bedrijventerrein op 50 km/uur te stellen. Is de gemeente voornemens zich te houden aan de belofte dat aangrenzende woonwijken geen enkele hinder zouden ondervinden van de aanleg van het bedrijventerrein en de weg daar door heen.

Voorts wordt erop gewezen dat er wel terdege recreatieve paden worden doorsneden bij de aanleg van de Zuidelijke Randweg en wordt een alternatief genoemd voor de aanleg van een nieuwe recreatieve weg.

### **Reactie gemeente**

De gemeente Borne is initiatiefnemer van de Zuidelijke Randweg Borne. In het MER zijn de doelen voor de Zuidelijke Randweg toegelicht. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen lokale doelen en regionale doelen. De prioriteit van de gemeente ligt bij de lokale doelen. Het bieden van een alternatieve route bij calamiteiten op de A1 betreft één van de regionale doelen waarmee de Zuidelijke Randweg een bijdrage kan leveren aan de regionale bereikbaarheid.

Daarnaast dient te worden opgemerkt dat de Zuidelijke Randweg een gebiedsontsluitingsweg betreft. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroomfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. De parallelstructuur op de Veldkamp is inderdaad 50 km/uur. Het tracé dat nu in het bestemmingsplan zit vanaf de rotonde wordt 80 km/uur.

Als laatste wordt voor de volledigheid nogmaals opgemerkt dat er geen recreatieve verbinding wordt doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg. De aanleg van een alternatieve recreatieve route wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

### **Conclusie**

Zienswijze nr.8 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## 9.

**Naam:** Stichting Wijkcomité Wensink-Zuid (Siny Boer)

**Adres:** Oude Hengeloseweg 114

**Postcode en woonplaats:** 7622 HZ Borne

**Datum:** 09-04-2014

**Nummer:** 14ink02756

### **Samenvatting inhoud**

Het bestuur van wijkcomité Wensink-Zuid heeft kennis genomen van het ontwerp bestemmingsplan Zuidelijke Randweg en merkt het volgende op:

#### **1. Nieuwe verkeersstromen**

Het is goed te vernemen dat de Twickelerblokweg niet ingericht wordt als eenrichtingsweg, omdat deze weg gezien wordt als een belangrijke aansluiting op de Zuidelijke Randweg. Het wijkcomité maakt zich echter wel zorgen over de genoemde mogelijke afwaardering van deze weg en het als gevolg hiervan optreden van extra verkeer op de toch al zeer drukke Europastraat.

#### **2. Geluidsoverlast**

De Zuidelijke Randweg zorgt voor meer lawaai. Het wijkcomité blijft aandringen op maatregelen die het lawaai daadwerkelijk verminderen.

#### **3. Verkeersveiligheid**

Gelukkig blijft de maximum 60 km/uur snelheid op de huidige Amerikalaan gehandhaafd. Voor het verlengde gedeelte (tunnel tot Steenbakkersweg) wil de gemeente 70 of 80 km/uur instellen. Het wijkcomité blijft aandringen op maximaal 60 km/uur omdat de weg hier door de bebouwde kom loopt.

#### **4. Inpassing in het landschap en luchtkwaliteit**

Het wijkcomité vindt het fijn te vernemen dat er ook wintergroene struiken worden opgenomen in de houtwal langs de Zuidelijke Randweg. De verslechtering van de luchtkwaliteit blijft volgens de toegepaste rekenmethode in het MER onder de wettelijke normen en vormt dus op dit moment geen juridische belemmering voor het plan. Alleen metingen ter plekke kunnen uitwijzen of dit ook werkelijk het geval is. Het wijkcomité blijft daar dan ook op aandringen.

### **Reactie gemeente**

#### **1. Nieuwe verkeersstromen**

In het kader van de MER is het verschil in intensiteiten (procentueel) tussen de autonome situatie en situatie met Zuidelijke Randweg uitgezocht en de invloed van de Zuidelijke Randweg op het omliggend wegennet beschreven. Hieruit blijkt dat de Zuidelijke Randweg verkeer wegtrekt van de (parallele) verbindingen A1/A35 en de Parallelweg/Europastraat (en verder richting aansluiting Hengelo/Borne op de A1).

#### **2. Geluidsoverlast**

Ten aanzien van het aspect geluid wordt opgemerkt dat ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek is uitgevoerd waarbij op woningniveau de geluidseffecten en te treffen maatregelen zijn bepaald.

Uit het akoestisch onderzoek voor de Zuidelijke Randweg is gebleken dat de volgende maatregelen moeten worden toegepast:

- het toepassen van dunne deklagen op de Zuidelijke Randweg over een lengte van 745 meter (voor de Twickelerblokweg 20 over een lengte van 195 meter en voor de woningen Bospoort 5 en Leemweg 2 elk over een lengte van 275 meter);
- het plaatsen van een 3 meter hoog scherm, ter hoogte van de Veldovenweg 29 en 31, langs de Zuidelijke Randweg over een lengte van 51 m.

De toepassing van deze maatregelen is middels een voorwaardelijke verplichting, inhoudende dat gelijktijdig met de aanleg of in ieder geval voorafgaand aan de ingebruikname van de nieuwe randweg de maatregelen zijn toegepast, ook juridisch vastgelegd in artikel 9.5.2 sub b van de regels.

Daar waar mogelijk zullen stille wegdekken, die overigens doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten, worden toegepast.

### **3. Verkeersveiligheid**

De huidige Amerikalaan is ingericht voor een maximum snelheid van 60 km/uur. Ook de tunnel onder de spoorlijn is ontworpen op deze snelheid. De kruising Amerikalaan / Het Plein is reeds voorzien van verkeerslichten. Voor het verlengde gedeelte van de Amerikalaan (na de tunnel tot aan de Steenbakkersweg) wordt momenteel onderzocht welke snelheid voor dit gedeelte passend en aanvaardbaar is. 80 km/uur is nu aangehouden om de maximale belasting in beeld te brengen.

### **4. Inpassing in het landschap en luchtkwaliteit**

#### *Inpassing in het landschap*

Om visuele hinder te voorkomen worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen. De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), ongeveer 1,5 meter boven maaiveld is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afscherpende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst). Als gevolg van de aanleg van de wal in combinatie met het aanbrengen van de wintergroene inheemse struiken wordt lichthinder voor zover mogelijk voorkomen en wordt tevens het zicht op de weg verzacht als gevolg van het aanbrengen van de struiken op de wal.

#### *Luchtkwaliteit*

In het MER en het Bestemmingsplanonderzoek Luchtkwaliteit (bijlage 7 bij het ontwerp bestemmingsplan) zijn de gevolgen van de Zuidelijke Randweg Borne op de luchtkwaliteit onderzocht. Daarbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Deze grenswaarden zijn vanuit Europa vastgesteld. Ook is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. Aangevoerd is dat na de realisatie van de Zuidelijke Randweg voldaan kan worden aan de wettelijke normen en grenswaarden. Onder deze grenswaarden stelt de wetgever geen verdere eisen. Het aspect luchtkwaliteit is geen juridische belemmering in de planvorming.

### **Conclusie**

Zienswijze nr. 9 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.



10.

**Naam:** J. Smit

**Adres:** Azelosestraat 109

**Postcode en woonplaats:** 7621 BA Borne

**Datum:** 08-04-2014

**Nummer:** 14ink02713

### **Samenvatting inhoud**

Indiener maakt zich grote zorgen over de verkeersveiligheid en de geluidsoverlast. Door de toename van de verkeersintensiteit op de Azelosestraat en de nieuwe, minder overzichtelijke situatie bij het oversteken van de weg naar het aan de andere kant liggende fietspad, zal het risico op ongelukken toenemen.

Om het gevaar ter plaatse te beperken zijn in een overleg met ambtenaren en buurtbewoners de volgende twee mogelijkheden besproken:

1. het aanleggen van een kort stukje fietspad van huisnummer 109 naar huisnummer 109a, zodat via de daar te creëren dubbele oversteek (middenberm van 2 tot 3 meter breed) relatief veilig met de fiets kan worden overgestoken;
2. het creëren van een achteruitgang naar de al aanwezige weg die mogelijk ook gebruikt gaat worden als toegangsweg voor het tuincentrum.

Daarnaast baart ook de verdere toename van de geluidsoverlast indiener zorgen. Waarover ook in het overleg dat heeft plaatsgevonden nadere afspraken zijn gemaakt.

### **Reactie gemeente**

Zoals ook reeds zelf door inspreker wordt opgemerkt regelt het bestemmingsplan alleen de bestemming "Verkeer" en niet ook al de nadere invulling van de bestemming. De mogelijkheden zoals besproken zullen zoals afgesproken bij de nadere invulling worden meegenomen. Nadere invulling zoals besproken waren: de tussenberm breder maken of een pad voor woning 109 langs, waardoor er in twee keer overgestoken kan worden via een middenberm.

Ten aanzien van het aspect geluid wordt opgemerkt dat ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek is uitgevoerd waarbij op woningniveau de geluidseffecten en te treffen maatregelen zijn bepaald. Uit het akoestisch onderzoek voor de Zuidelijke Randweg is gebleken dat er een aantal maatregelen moeten worden getroffen. Deze maatregelen zijn echter technisch niet haalbaar en dus niet van toepassing voor het perceel van inspreker.

Het toepassen van een stil wegdek ter hoogte van deze knelpuntwoningen is vanwege het kruispunt en de opstelvakken en vanwege de vele toeritten naar woningen, een parkeerplaats en een tankstation vanuit technisch oogpunt niet wenselijk. Stille wegdekken zijn doorgaans niet goed bestand tegen de wringende krachten van afremmend en optrekkend verkeer.

Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

### **Conclusie**

Zienswijze nr.10 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

11.

**Naam:** G. Steenberg  
**Adres:** Veldovenweg 31  
**Postcode en woonplaats:** 7621 GR Borne  
**Datum:** 04-04-2014  
**Nummer:** 14ink02593

### **Samenvatting inhoud**

#### **1. 80 km/uur weg**

Uit het plan komt naar voren dat de gemeente voornemens is om op de ontsluitingsweg een maximum van 80 km/uur te laten gelden. In de eerste plannen was er sprake van een maximum van 50 km/uur. Daarnaast is er altijd gesproken over een rotonde. Nu heeft de gemeente het over een kruispunt met verkeerslichten gesitueerd pal achter het huis van inspreker. Hier was in eerste instantie geen sprake van. Dit alles zal volgens reclamant beduidend meer geluidsoverlast geven dan hoe het plan in het begin tot stand is gekomen. Een kruispunt pal achter mijn huis van een ontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/uur geeft veel meer geluidsoverlast en vooral in mijn tuin dan een rotonde die +/- 50 meter verder van het huis van inspreker verwijderd ligt met een maximumsnelheid van 50 km/uur.

#### **2. Waarde woning**

Verder wil inspreker benadrukken dat deze plannen verregaande gevolgen hebben voor de waarde van de woning. De bebossing wordt in grote mate verwijderd. Een stuk natuurschoon gaat hiermee verloren. En als gevolg daarvan zal het geluid van de A1/A35 ook harder klinken.

#### **3. Geluidsoverlast calamiteitenroute**

Als derde argument voert inspreker aan dat het nu geldende argument is dat de weg gebruikt moet gaan worden voor de doorstroming van verkeer bij calamiteiten voor de A1/A35. Dit zal veel meer verkeer gaan geven dan voorzien in de eerste plannen. Ook zal dit een nadelig effect hebben op het aspect geluid.

### **Reactie gemeente**

#### **1. 80 km/uur weg**

De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroomfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur.

#### **2. Waarde woning**

Het is niet uitgesloten dat door realisatie van de Zuidelijke Randweg Borne schade zal worden geleden door bewoners en/of bedrijven.

Indien inspreker van mening is dat er sprake is van planschade in de zin van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening, dan kan hij daartoe een verzoek om planschade bij het college indienen nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

#### **3. Geluidsoverlast calamiteitenroute**

De gemeente Borne is initiatiefnemer van de Zuidelijke Randweg Borne. In het MER zijn de doelen voor de Zuidelijke Randweg toegelicht. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen lokale doelen en regionale doelen. De prioriteit van de gemeente ligt bij de lokale doelen. Het bieden van een alternatieve route bij calamiteiten op de A1 betreft één van de regionale doelen waarmee de Zuidelijke Randweg een bijdrage kan leveren aan de regionale bereikbaarheid.

Aanvullend kan ten aanzien van het aspect geluid worden opgemerkt dat ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek is uitgevoerd waarbij op woningniveau de geluidseffecten en te treffen maatregelen zijn bepaald.

Uit het akoestisch onderzoek voor de Zuidelijke Randweg is gebleken dat de volgende maatregelen moeten worden toegepast:

- het toepassen van dunne deklagen op de Zuidelijke Randweg over een lengte van 745 meter (voor de Twickelerblockweg 20 over een lengte van 195 meter en voor de woningen Bospoort 5 en Leemweg 2 elk over een lengte van 275 meter);
- het plaatsen van een 3 meter hoog scherm, ter hoogte van de Veldovenweg 29 en 31, langs de Zuidelijke Randweg over een lengte van 51 m.

De toepassing van deze maatregelen is middels een voorwaardelijke verplichting, inhoudende dat gelijktijdig met de aanleg of in ieder geval voorafgaand aan de ingebruikname van de nieuwe randweg de maatregelen zijn toegepast, ook juridisch vastgelegd in artikel 9.5.2 sub b van de regels.

Uit het reeds genoemde onderzoek is tevens gebleken dat er ter plaatse van de woning van inspreker, gelegen aan de Veldovenweg 31, sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale waarde van 58 dB die zowel geldt voor nieuwe aanleg als reconstructie in buitenstedelijk gebied wordt niet overschreden. Deze hogere waarde zal worden vastgesteld voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

### **Conclusie**

Zienswijze nr.11 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## 12.

**Naam:** Bloemenvereniging Floralia Borne  
**Adres:** Clematishof 31  
**Postcode en woonplaats:** 7621 CS Borne  
**Datum:** 07-04-2014  
**Nummer:** 14ink02656

### **Samenvatting inhoud**

Wanneer de bestemmingsplanwijziging "Zuidelijke Randweg" wordt doorgevoerd als opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan vervalt de huidige bestemming op de huidige locatie van Floralia en wordt een verplaatsing beoogd naar het zogenoemde Ericaterrein.

De bloemenvereniging merkt echter op dat hier thans met het gemeentebestuur nog geen overeenstemming over is bereikt en hoopt op een spoedige overeenstemming over de financiële vergoeding en de randvoorwaarden.

### **Reactie gemeente**

Met Floralia wordt inmiddels geruime tijd overlegd over verplaatsing van de vereniging naar het Ericaterrein. In het bestemmingsplan Zuidelijke Randweg is daar rekening mee gehouden door een vervangende locatie op te nemen. Op dit moment richten de gesprekken zich met name nog op de hoogte van de schadeloosstelling. De intentie van de gemeente is daarbij om hierover op korte termijn overeenstemming te bereiken.

### **Conclusie**

Zienschijf nr.12 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

13.

**Naam:** Mevrouw J. Oolbekkink

**Adres:** Veldovenweg 29

**Postcode en woonplaats:** 7621 GR Borne

**Datum:** 09-04-2014

**Nummer:** Onbekend, uitsluitend mondeling ingediend bij de heren B. van den Dolder en A. Otten van de gemeente Borne

### **Samenvatting inhoud**

#### **1. Geluidscherm (hoek Steenbakkerweg-Zuidelijke Randweg)**

Het geluidscherm (hoek Steenbakkerweg-Zuidelijke Randweg) is naar verwachting niet toereikend.

#### **2. Aantasting woongenot**

Door het verdwijnen van bos wordt het woongenot aangetast.

#### **3. Gronden tegenover woning inspreker**

Wat gaat er gebeuren met de grond tegenover de woning die de familie Oolbekkink al lange tijd in gebruik heeft?

#### **4. Extra verkeersoverlast op de Steenbakkersweg**

De Steenbakkersweg wordt een ontsluitingsweg voor een deel van Borne. Daardoor ontstaat er extra verkeersoverlast op de Steenbakkersweg.

#### **5. Planschade**

Wat zijn mogelijkheden voor planschade? Planschade tegen het vigerende bestemmingsplan De Veldkamp en tegen het voorliggende bestemmingsplan Zuidelijke Randweg.

#### **6. Aankoop woning**

Kan de woning niet worden aangekocht nu het woongenot opnieuw wordt aangetast (ook na aanleg bedrijventerrein De Veldkamp) en met het oog op toekomstige regeling voor woningen onder hoogspanningsleidingen?

#### **7. Verbreding Steenbakkersweg akoestisch onderzocht?**

Ter hoogte van de woning Veldovenweg 29 wordt de Steenbakkersweg verbreed. Hierdoor ontstaat ook extra overlast. Is daar wel rekening mee gehouden in het akoestisch onderzoek?

#### **8. Sociale veiligheid**

Veiligheid wordt minder. Voor dieven/inbrekers ontstaat een makkelijkere vluchtroute.

### **Reactie gemeente**

#### **1. Geluidscherm (hoek Steenbakkerweg-Zuidelijke Randweg)**

Uit het akoestisch onderzoek Zuidelijke Randweg dat als bijlage 5 bij het ontwerp bestemmingsplan is gevoegd is gebleken dat met het plaatsen van een 3 meter hoog scherm, ter hoogte van de Veldovenweg 29 en 31, langs de Zuidelijke Randweg over een lengte van 51 meter de hoogste geluidreductie wordt behaald.

Uit het reeds genoemde onderzoek blijkt tevens dat er na toepassing van het geadviseerde maatregelvoorstel nog voor een aantal woningen, waaronder de woning van inspreker, gelegen aan de Veldovenweg 29, een hogere waarde moet worden aangevraagd, omdat er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale waarde van 58 dB die zowel geldt voor nieuwe aanleg als reconstructie in buitenstedelijk gebied wordt niet overschreden. Deze hogere waarde zal worden vastgesteld voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

#### **2. Aantasting woongenot**

Dat de realisatie van de zuidelijke Randweg in meer of mindere mate zal leiden tot een aantasting van het woongenot is helaas niet te voorkomen. Echter, de effecten op de leefbaarheid zijn ten behoeve van het MER en bestemmingsplan in beeld gebracht. Hierbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden.

Door hieraan te voldoen is geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van het woongenot. Er worden, ter beperking van de overlast, overlastbeperkende maatregelen toegepast, zoals bijvoorbeeld ook reeds toegelicht onder punt 1.

Daarnaast kan nog worden opgemerkt dat ten aanzien van visuele hinder landschappelijke inpassingsmaatregelen worden genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

### **3. Gronden tegenover woning inspreker**

Deze gronden zijn bestemd als 'Groen' en onder andere bestemd voor groenvoorzieningen en landschappelijke inpassing.

De betreffende gronden zijn niet noodzakelijk voor de realisatie van de Zuidelijke Randweg. Of inspreker de betreffende grond nog kan blijven gebruiken, betreft een aangelegenheid die buiten de behandeling van het bestemmingsplan valt. Over dat gebruik zal nog contact worden opgenomen met inspreker.

### **4. Extra verkeersoverlast op de Steenbakkersweg**

Als gevolg van de aanleg van de Zuidelijke Randweg nemen de intensiteiten op onder andere de Steenbakkersweg toe. Het profiel van de Steenbakkersweg zal dan ook in het kader van De Veldkamp worden opgewaarderd om het extra verkeer te verwerken. De toename leidt overigens verder niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

### **5. Planschade**

Indien inspreker van mening is dat er sprake is van planschade in de zin van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening, dan kan hij daartoe een verzoek om planschade bij het college in te dienen nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

Wat betreft het bestemmingsplan voor het gebied De Veldkamp kan worden opgemerkt dat dit bestemmingsplan reeds op 16 februari 2006 is vastgesteld. Sinds 1 september 2005 is het echter wettelijk geregeld dat planschade verjaart. Een dergelijk verzoek dient derhalve binnen vijf jaren na het onherroepelijk worden van een planologische maatregel te worden ingediend. Na deze periode is verhaal van planschade, zoals in het onderhavige geval, niet meer mogelijk.

### **6. Aankoop woning**

De gemeente kan begrijpen dat inspreker de realisatie van de Zuidelijke Randweg, in vervolg op de aanleg van bedrijventerrein De Veldkamp, ziet als een extra aantasting van haar woongenot. Maar ook in de situatie van inspreker wordt binnen de wettelijke normen gebleven. Door inspreker is gewezen op de mogelijkheid om de woning te verkopen via een regeling voor woningen die onder hoogspanningsleidingen gelegen zijn. Op dit moment is nog weinig van deze regeling bekend. Verwachting is dat deze regeling in 2017 van kracht wordt. Indien inspreker daar prijs op stelt is de gemeente te zijner tijd bereid haar te ondersteunen bij de aanvraag in het kader van deze regeling.

### **7. Verbreding Steenbakkersweg akoestisch onderzocht?**

Ook voor de voorgenomen reconstructie van de kruising Steenbakkersweg – Amerikalaan en de reconstructie van de Burenweg is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd, dat als bijlage 6 bij het ontwerp bestemmingsplan is gevoegd.

Er is ter plaatse van 4 woningen sprake van reconstructie vanwege de Steenbakkersweg, namelijk 26, 26a, 28 en 30. In het uitgevoerde onderzoek is reeds rekening gehouden met het toepassen van de volgende maatregelen:

- het toepassen van dunne deklagen op de Zuidelijke Randweg over een lengte van 745 m;
- het plaatsen van een 3 m hoog scherm langs de Zuidelijke Randweg over een lengte van 51 m.

Gebleken is dat er na toepassing van het geadviseerde maatregelvoorstel voor de reconstructiewoningen nog een hogere waarde moet worden aangevraagd. Deze zijn getoetst aan de Nota geluidbeleid Borne en de Nota hogere grenswaarden.

Zoals ook reeds opgemerkt onder 1 dient, ook na toepassing van het geadviseerde maatregelvoorstel,

voor de woning van inspreker een hogere waarde te worden aangevraagd. Deze hogere waarde zal worden vastgesteld voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

## **8. Sociale veiligheid**

Aspecten als het voorkomen van criminaliteit en verbeteren van sociale veiligheid zijn geen aspecten die in het bestemmingsplan direct geregeld kunnen worden. Criminaliteit en sociale veiligheid hebben betrekking op openbare orde en veiligheid en vallen onder de Algemene Plaatselijke Verordening. Om die reden vallen criminaliteit en sociale veiligheid buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan.

Vanaf de Veldovenweg is er geen verbinding voor motorvoertuigen naar de Zuidelijke Randweg voorzien. Er is reeds een verbinding naar de Amerikalaan en de snelweg aanwezig. De gemeente heeft geen melding ontvangen dat de openstelling van deze weg tot meer criminaliteit heeft gezorgd. Op het moment dat de Zuidelijke Randweg is aangelegd zullen bedrijven mogelijk sneller op de Veldkamp komen, dit zorgt voor meer veiligheid. De gemeente Beschikt over BOA's die mogelijk in de veiligheid iets kunnen betekenen.

## **Conclusie**

Zienswijze nr.13 niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

14.

**Naam: L. Kroeze en F. Kroeze**

**Adres: Veldovenweg 26 en 28**

**Postcode en woonplaats: 7621 GR Borne**

**Datum: 09-04-2014**

**Nummer: 14ink02864**

### **Samenvatting inhoud**

#### **1. Afwijkende akoestische waarden**

De akoestische waarden in het akoestisch rapport wijken af van de eigen geluidmetingen.

#### **2. Aanvullende landschappelijke inpassing**

Gevraagd wordt om ook het deel van de randweg waar insprekers op uitkijken landschappelijk in te passen.

#### **3. Aantasting woongenot**

Door het verdwijnen van het bos en extra geluidsoverlast (verkeersoverlast) doordat verkeer van o.a. de Europastraat wordt verplaatst naar de woonomgeving van insprekers wordt het woongenot aangetast.

#### **4. Verkeersaantrekkelijke functies op De Veldkamp**

Bij de genoemde verkeersintensiteiten is geen of in ieder geval onvoldoende rekening gehouden met de mogelijke komst van verkeersaantrekkelijke functies op De Veldkamp (bijvoorbeeld perifere detailhandel).

#### **5. Verwijderen kruising Steenbakkersweg uit plannen**

Voorgesteld wordt de kruising Steenbakkersweg eruit te halen en het verkeer via de volgende rotonde naar De Veldkamp te laten gaan. Afwikkeling van verkeer op de Veldkamp zou over de huidige rotonde moeten zodat het kruispunt met de Steenbakkersweg niet zo zwaar vorm gegeven hoeft te worden.

#### **6. Schade als gevolg van trillingen**

Insprekers verwachten dat er door toename van trillingen extra schade zal optreden. Er is nu al sprake van zichtbare schade als gevolg van het verkeer op de A1 en de A35 en dit zal door de komst van de randweg verder toenemen.

#### **7. Planschadevergoeding**

Door de komst van de randweg zal om bovengenoemde redenen een waardevermindering van beide woningen plaatsvinden. Insprekers zullen daarom na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan een beroep doen op de planschadevergoeding.

### **Reactie gemeente**

#### **1. Afwijkende akoestische waarden**

De geluidbelasting in een nieuwe situatie wordt altijd met behulp van een rekenmodel berekend; metingen zijn in zo'n geval niet mogelijk. De berekeningen in het akoestisch onderzoek zijn uitgevoerd met het model Geomilieu (versie 2.02), deze berekeningen zijn in overeenstemming met de standaardrekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hierin is voorgeschreven dat met alle factoren die van belang zijn rekening gehouden wordt, zoals de samenstelling van het verkeer, wegdektype, afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping, helling- en kruispuntcorrecties, hoogteligging van de weg, enzovoorts. In hetgeen insprekers hebben aangevoerd, worden geen aanknopingspunten gezien voor de conclusie dat aan de betrouwbaarheid van het gebruikte rekenmodel moet worden getwijfeld.

Daarnaast wordt uit de reactie van insprekers niet duidelijk, door bijvoorbeeld wie, welk geluid er is beoordeeld en wanneer deze geluidsmetingen zijn verricht. Insprekers zal verzocht worden de geluidmetingen te overleggen aan de gemeente, zodat deze in relatie tot het akoestisch onderzoek alsnog kunnen worden beoordeeld.



## **2. Aanvullende landschappelijke inpassing**

Ten behoeve van de landschappelijke inpassing van de Zuidelijke Randweg is een separaat rapport opgesteld dat als bijlage 3 bij het ontwerp bestemmingsplan is gevoegd. De inpassingsvisie is gebaseerd op herkenbaar houden van de bestaande kwaliteiten van het gebied.

Als een van de uitgangspunten bij het ontwerp van het voorkeursalternatief voor de Zuidelijke Randweg Borne is dan ook als uitgangspunt gehanteerd dat de Zuidelijke Randweg landschappelijk wordt ingepast op basis van de in het gebied aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Deze waarden zijn nader geduid in paragraaf 2.2.1 van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan. De belangrijkste waarden zijn:

- het rechtlijnige verkavelingspatroon, de oude boscomplexen aan weerszijden van de Deldensestraat en de landschappelijke inpassing van de A1/A35;
- het verkavelingspatroon heideontginningen, Deldensestraat en Azelosestraat als oude radiale structuren en de oude boscomplexen aan weerszijden Deldensestraat.

Naar aanleiding van de reactie van insprekers heeft de gemeente het landschappelijk belang nogmaals afgewogen tegen het woongenot van insprekers. De gemeente hecht zeer veel waarde aan de aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Daartegenover staan echter de belangen van omwonenden en andere belanghebbenden in het gebied. Als gevolg waarvan een groot deel van de Zuidelijke Randweg reeds landschappelijk wordt ingepast. Het deel waar insprekers op uitkijken wordt in het ontwerpplan echter niet landschappelijk ingepast. Alles afwegende is de gemeente alsnog van mening dat in het onderhavige geval aan het belang van insprekers en omwonenden een groter gewicht moet worden toegekend en dat het door insprekers bedoelde deel alsnog, middels een wal met houtopstanden, landschappelijk wordt ingepast. De landschappelijke inpassing van dit deel tast de aanwezige landschappelijke- en cultuurhistorische waarden niet zodanig aan dat deze teniet gaan. Wel zal er uiteraard sprake zijn van een andere beleving van deze waarden. Ook zal de landschappelijke inpassing, vanwege de ontbrekende ruimte, minder breed zijn dan de rest van het tracé.

Voorgesteld wordt om de weg aan noordzijde helemaal landschappelijke in te passen. In dit geval wordt meer gewicht toegekend aan het belang van omwonenden. In aanvulling op bijlage 3 zal in de toelichting behorende bij het bestemmingsplan worden opgenomen dat de hele noordzijde landschappelijk wordt ingepast.

## **3. Aantasting woongenot**

Onderhavig ontwerp bestemmingsplan voorziet uitsluitend in de aanleg van de Zuidelijke Randweg. Ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn dan ook uitsluitend de effecten op de leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit) als gevolg van de aanleg van deze weg relevant. Deze zijn ten behoeve van het MER en bestemmingsplan volledig in beeld gebracht. Hierbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Door hieraan te voldoen is geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van het woongenot. Er worden, ter beperking van de overlast, overlastbeperkende maatregelen toegepast.

Ten aanzien van het aspect geluid wordt opgemerkt dat ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek is uitgevoerd waarbij op woningniveau de geluidseffecten en te treffen maatregelen zijn bepaald.

Uit het akoestisch onderzoek voor de Zuidelijke Randweg is gebleken dat de volgende maatregelen moeten worden toegepast:

- het toepassen van dunne deklagen op de Zuidelijke Randweg over een lengte van 745 meter (voor de Twickelerblockweg 20 over een lengte van 195 meter en voor de woningen Bospoort 5 en Leemweg 2 elk over een lengte van 275 meter);
- het plaatsen van een 3 meter hoog scherm, ter hoogte van de Veldovenweg 29 en 31, langs de Zuidelijke Randweg over een lengte van 51 m.

De toepassing van deze maatregelen is middels een voorwaardelijke verplichting, inhoudende dat gelijktijdig met de aanleg of in ieder geval voorafgaand aan de ingebruikname van de nieuwe randweg de maatregelen zijn toegepast, ook juridisch vastgelegd in artikel 9.5.2 sub b van de regels.

#### **4. Verkeersaantrekkende functies op De Veldkamp**

In het MER en in het uitgevoerde verkeersonderzoek, zoals beschreven in paragraaf 5.7 van de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan is reeds rekening gehouden met een plansituatie waarbij de Amerikalaan is opgewaardeerd. De verkeerscijfers wijzigen niet waardoor de effecten ook niet wijzigen.

#### **5. Verwijderen kruising Steenbakkersweg uit plannen**

Een tweede ontsluiting voor De Veldkamp is noodzakelijk, omdat anders bij een eventuele stremming van één van de aansluitingen op de Zuidelijk Randweg mogelijk een onwenselijke situatie ontstaat. De bereikbaarheid van De Veldkamp verbeterd als gevolg van de aanleg van twee aansluitingen, aangezien het verkeer zich dan over de twee aansluitingen verdeeld.

#### **6. Schade als gevolg van trillingen**

Conform de SBR-richtlijnen kan ten gevolge van wegverkeer tot een afstand van 30 meter van de weg trillinghinder/schade optreden. Op basis van deze afstand kan worden geconcludeerd dat de woningen van insprekers niet binnen een afstand van 30 meter tot de Zuidelijke Randweg zijn gelegen. Extra schade als gevolg van trillingen is dan ook niet te verwachten.

#### **7. Planschadevergoeding**

Indien inspreker van mening is dat er sprake is van planschade in de zin van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening, dan kan hij daartoe een verzoek om planschade bij het college in te dienen nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

#### **Conclusie**

Zienswijze nr.14 leidt wel tot aanpassing van het bestemmingsplan.

15.

**Naam:** Mevrouw M.G.J. Ensink-Hartgerink  
**Adres:** Twickelerblokweg 20  
**Postcode en woonplaats:** 7621 BK Borne  
**Datum:** 03-03-2014  
**Nummer:** 14ink01579

### **Samenvatting inhoud**

#### **1. Sociale veiligheid**

De beoogde wegaanleg gaat voor een gedeelte over de huiskavel van inspreker. Het perceel wordt daardoor vanaf de westzijde "opengelegd", waardoor ons perceel en daarmee ook onze woning voor kwaadwillenden vanaf die zijde te bereiken is. Inspreker is van mening dat dit aspect in het thans voorliggende ontwerpbestemmingsplan volstrekt onderbelicht gebleven is.

#### **2. Fijnstof**

In het recente verleden is één van de paarden van inspreker dood gegaan, volgens de dierenarts door fijnstof, dat meegegeten is met het gras. Evident is dat de thans voorliggende wegaanleg de druk van fijnstof op onze weilanden vergroot en dat is voor ons onacceptabel.

#### **3. Geluid**

Inspreker mist in het ontwerp bestemmingsplan een adequate weging van de extra geluidbelasting op de woning, bijbehorende opstallen en tuin van inspreker.

#### **4. Vertrouwen**

Het vertrouwen van inspreker in de gemeente Borne is ernstig geschaad door een ontwikkeling uit het verleden; het alsnog geen doorgang vinden van de verkoop van het perceel van inspreker, inclusief opstallen, nadat reeds een koopovereenkomst was gesloten. Inspreker ondervindt hiervan nog dagelijks de financiële als geestelijke problemen.

### **Reactie gemeente**

#### **1. Sociale veiligheid**

Aspecten als het voorkomen van criminaliteit en verbeteren van sociale veiligheid zijn geen aspecten die in het bestemmingsplan direct geregeld kunnen worden. Criminaliteit en sociale veiligheid hebben betrekking op openbare orde en veiligheid en vallen onder de Algemene Plaatselijke Verordening. Om die reden vallen criminaliteit en sociale veiligheid buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan.

Daarnaast wordt ten aanzien van de situatie ter plaatse opgemerkt dat de Zuidelijk Randweg een doorgaande weg betreft. Ter hoogte van het perceel van inspreker, gelegen aan de Twickelerblokweg 20, komen geen parkeerplaatsen. Voorts is tussen het perceel van inspreker en de weg een groenwal gepland. Het is derhalve niet aannemelijk dat door aanleg van de Zuidelijk Randweg de sociale veiligheid aanmerkelijk verslechterd.

Vanaf de Twickelerblokweg is reeds een verbinding naar de Amerikalaan en de snelweg aanwezig. De gemeente heeft geen melding ontvangen dat de openstelling van deze weg tot meer criminaliteit heeft gezorgd. Op het moment dat de Zuidelijke Randweg is aangelegd zullen bedrijven mogelijk sneller op de Veldkamp komen, dit zorgt voor meer veiligheid. De gemeente beschikt over BOA's die mogelijk in de veiligheid iets kunnen betekenen.

#### **2. Fijnstof**

In het MER en het Bestemmingsplanonderzoek Luchtkwaliteit (bijlage 7 bij het ontwerp bestemmingsplan) zijn de gevolgen van de Zuidelijke Randweg Borne op de luchtkwaliteit onderzocht.

Daarbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Deze grenswaarden zijn vanuit Europa vastgesteld. Ook is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. Aangetoond is dat na de realisatie van de Zuidelijke Randweg voldaan kan worden aan de wettelijke normen en grenswaarden. Onder deze grenswaarden stelt de wetgever geen verdere eisen. Het aspect luchtkwaliteit is geen juridische belemmering in de planvorming.

### **3. Geluid**

Ten aanzien van het aspect geluid wordt opgemerkt dat ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek is uitgevoerd waarbij op woningniveau de geluidseffecten en te treffen maatregelen zijn bepaald.

Uit het akoestisch onderzoek voor de Zuidelijke Randweg is gebleken dat de volgende maatregelen moeten worden toegepast:

- het toepassen van dunne deklagen op de Zuidelijke Randweg over een lengte van 745 meter (voor de Twickelerblockweg 20 over een lengte van 195 meter en voor de woningen Bospoort 5 en Leemweg 2 elk over een lengte van 275 meter);
- het plaatsen van een 3 meter hoog scherm, ter hoogte van de Veldovenweg 29 en 31, langs de Zuidelijke Randweg over een lengte van 51 m.

De toepassing van deze maatregelen is middels een voorwaardelijke verplichting, inhoudende dat gelijktijdig met de aanleg of in ieder geval voorafgaand aan de ingebruikname van de nieuwe randweg de maatregelen zijn toegepast, ook juridisch vastgelegd in artikel 9.5.2 sub b van de regels.

Uit het reeds genoemde onderzoek blijkt tevens dat er na toepassing van het geadviseerde maatregelvoorstel, het toepassen van een dunne deklaag over een lengte van 195 meter voor de Twickelerblockweg 20, een hogere waarde moet worden aangevraagd, omdat er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale waarde van 58 dB die zowel geldt voor nieuwe aanleg als reconstructie in buitenstedelijk gebied wordt niet overschreden. Deze hogere waarde zal worden vastgesteld voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

### **4. Vertrouwen**

Met inspreker is in het verleden onderhandeld over aankoop van de woning. Deze onderhandelingen werden primair gevoerd vanuit het voornemen, zoals neergelegd in het Structuurplan Uitbreiding Borne 2003, om in De Kluit Zuid – in welke gebied de woning van inspreker is gelegen – een bedrijventerrein te realiseren. In 2008 is ambtelijk overeenstemming bereikt over aankoop van de woning, waarbij expliciet een voorbehoud is gemaakt dat de koopovereenkomst moest worden goedgekeurd door het College van Burgemeester & Wethouders. Het College heeft – mede naar aanleiding van de destijds zich aftekende crisis op de vastgoedmarkt en de discussie binnen de Netwerkstad over overprogrammering van bedrijventerreinen – goedkeuring aan de overeenkomst onthouden. Hoewel de teleurstelling van inspreker over het niet doorgaan van de verkoop van de woning zich laat indenken, wordt gesteld dat – uit oogpunt van doelmatige besteding van overheidsmiddelen – de gemeente een verantwoorde keuze heeft gemaakt.

### **Conclusie**

Zienswijze nr.15 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

16.

**Naam:** De heer J.G. Hofstee  
**Adres:** Twickelerblokweg 12A  
**Postcode en woonplaats:** 7621 BK Borne  
**Datum:** 04-03-2014  
**Nummer:** 14ink02623

### **Samenvatting inhoud**

#### **1. Agrarische bestemming gronden**

Het College gaat voorbij aan de overeengekomen garantie van agrarische bestemming van de gronden tussen snelweg en Twickelerblokweg.

#### **2. Milieudruk**

De aanleg van de Zuidelijke Randweg legt extra milieudruk op de direct aanliggende woonwijk bovenop die van de snelwegen A1/A35, de Kardinaalshoek, het verkeersknooppunt Azelo en de overhangende hoogspanningsleiding. Hetgeen volgens inspreker wordt bevestigd door het ontwerpbesluit hogere grenswaarden Wet geluidhinder. Daarnaast wordt ook nog verwezen naar het verkeersplein voor op- en afrit A1/A35; "Geen prognose aantal verkeersbewegingen op dit plein per etmaal evenmin van milieudruk."

### **Reactie gemeente**

#### **1. Agrarische bestemming gronden**

Slechts voor de gronden gelegen tussen de snelweg en de Twickelerblokweg die noodzakelijk zijn voor de realisatie van de Zuidelijke Randweg en de landschappelijke inpassing van deze weg zal de bestemming "Agrarisch" komen te vervallen. De overige gronden, overwegend de gronden gelegen tussen de Twickelerblokweg en de nieuw aan te leggen Zuidelijke Randweg, behouden hun agrarische bestemming.

#### **2. Milieudruk**

##### *Geluid*

Ten aanzien van het aspect geluid wordt opgemerkt dat ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek is uitgevoerd waarbij op woningniveau de geluidseffecten en te treffen maatregelen zijn bepaald.

Uit het akoestisch onderzoek voor de Zuidelijke Randweg is gebleken dat de volgende maatregelen moeten worden toegepast:

- het toepassen van dunne deklagen op de Zuidelijke Randweg over een lengte van 745 meter (voor de Twickelerblokweg 20 over een lengte van 195 meter en voor de woningen Bospoort 5 en Leemweg 2 elk over een lengte van 275 meter);
- het plaatsen van een 3 meter hoog scherm, ter hoogte van de Veldovenweg 29 en 31, langs de Zuidelijke Randweg over een lengte van 51 m.

De toepassing van deze maatregelen is middels een voorwaardelijke verplichting, inhoudende dat gelijktijdig met de aanleg of in ieder geval voorafgaand aan de ingebruikname van de nieuwe randweg de maatregelen zijn toegepast, ook juridisch vastgelegd in artikel 9.5.2 sub b van de regels.

##### *Verkeersplein op- en afrit A1/A35*

Uit het MER blijkt dat de rijkswegen A1 en A35 zijn opgenomen in de geluidmodellen. Er is dus ook rekening gehouden met het effect van cumulatie met deze wegen. De resultaten van het uitgevoerde akoestisch onderzoek zijn reeds onder het kopje geluid toegelicht. Hiermee wordt ook in de situatie van inspreker binnen de wettelijke normen gebleven.

### **Conclusie**

Zienswijze nr.16 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

17.

**Naam:** De heer J. Heuvelman  
**Adres:** Twickelerblokweg 145  
**Postcode en woonplaats:** 7621 BJ Borne  
**Datum:** 09-04-2014  
**Nummer:** 14ink02757

### **Samenvatting inhoud**

Met betrekking tot de overlast van het geluid is, zoals reeds eerder bij het voorontwerp medegedeeld, alleen rekening gehouden met de te verwachten geluidsoverlast van het verkeer op de aan te leggen randweg. Met de geluidsoverlast van het verkeer op de A1 en RW 35 is en, behoeft volgens de reactie van het college van B en W, geen rekening te worden gehouden.

Inspreker vindt dat heel vreemd, omdat in het verleden bij een bestemmingsplan, waarbij woningen betrokken zijn toch ook met geluidsoverlast van reeds bestaande wegen rekening is gehouden en als gevolg daarvan geluidswallen tegen geluidsoverlast zijn aangelegd en wel zodanig dat de geluidsoverlast teruggedrongen werd tot de wettelijke normen.

Daarnaast kan het naar de mening van inspreker niet zo zijn, dat voor de woningen in het bestemmingsplan Zuidelijke Randweg en voor de woningen in de wijk Letterveld/Kerkedennen als gevolg van de toename van het verkeer van 20.000-25.000 voertuigen naar 90.000-100.000 voertuigen per etmaal en een snelheidstoename van 100 km/uur naar 120 km/uur, de geluidsoverlast niet zal zijn toegenomen.

Inspreker geeft aan dat de woningen in genoemde wijken reeds gedurende 25 jaar een onaanvaardbare geluidsoverlast ondervinden, waarvoor reeds veel eerder voorzieningen hadden moeten worden getroffen. Nu komt de Zuidelijke Randweg daar nog eens bij. Bovenstaande moet volgens inspreker toch wel reden genoeg zijn om in het bestemmingsplan Zuidelijke Randweg zodanige geluidswerende voorzieningen aan te leggen, dat de bestaande geluidsoverlast en de te verwachten meerdere geluidsoverlast wordt beperkt. Eventuele geluidswerende voorzieningen dienen volgens inspreker dan ook tegelijk met de aanleg van de randweg te worden aangebracht.

### **Reactie gemeente**

Ten behoeve van het ontwerp bestemmingsplan is akoestisch onderzoek (bijgevoegd als bijlage 5 en 6 bij het ontwerpbestemmingsplan) uitgevoerd waarbij op woningniveau, per weg afzonderlijk, de geluidseffecten en te treffen maatregelen zijn bepaald. Het gaat hierbij, zoals ook reeds in de reactie op de inspraakreactie van inspreker aangegeven, alleen om nieuw aan te leggen wegen of bestaande wegen die fysiek gewijzigd worden. De onderzoeksmethodiek volgt de wettelijke methodiek waarbij de geluidsbelasting per weg afzonderlijk berekend en getoetst wordt. Aanvullend zijn de gecumuleerde geluidsbelastingen berekend en getoetst aan het gemeentelijke geluidbeleid.

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Uit het akoestisch onderzoek voor de Zuidelijke Randweg is gebleken dat de volgende maatregelen moeten worden toegepast:

- het toepassen van dunne deklagen op de Zuidelijke Randweg over een lengte van 745 meter (voor de Twickelerblokweg 20 over een lengte van 195 meter en voor de woningen Bospoort 5 en Leemweg 2 elk over een lengte van 275 meter);
- het plaatsen van een 3 meter hoog scherm, ter hoogte van de Veldovenweg 29 en 31, langs de Zuidelijke Randweg over een lengte van 51 m.

De toepassing van deze maatregelen is middels een voorwaardelijke verplichting, inhoudende dat gelijktijdig met de aanleg of in ieder geval voorafgaand aan de ingebruikname van de nieuwe randweg de maatregelen zijn toegepast, ook juridisch vastgelegd in artikel 9.5.2 sub b van de regels.

### **Conclusie**

Zienswijze nr.17 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

18.

**Naam:** ir. Jas van den Oever en dr. ir. Mireille Claessens

**Adres:** Kerkedennen 89

**Postcode en woonplaats:** 7621 EC Borne

**Datum:** 10-04-2014

**Nummer:** 14ink02808

### **Samenvatting inhoud**

De voorgenomen Zuidelijke Randweg zal leiden tot een hogere geluidsproductie, een hogere totale uitstoot van schadelijke stoffen, een verslechtering van de gemeentefinanciën, een vermindering van landschaps- en natuurwaarde, ontwrichting van maatschappelijke structuren in Borne, een langere reistijd voor automobilisten, en bovenal een grote verslechtering van de leefbaarheid voor veel inwoners van Borne West. Het vereist moed van de lokale politiek om een project dat al zo lang loopt, te stoppen. Bij een objectieve herevaluatie van de situatie kan de conclusie echter niet anders zijn dan dat een eventuele Zuidelijke Randweg niet goed is voor Borne.

#### **1. Woongenot**

De woning van insprekers heeft direct zicht op de aan te leggen Zuidelijke Randweg. De woonlocatie is reeds onderhevig aan omgevingsfactoren die de gezondheid en het leefgenot significant negatief beïnvloeden. Een eventuele Zuidelijke Randweg zal nog meer negatieve omgevingsfactoren toevoegen .

#### **2. Gemeentelijke financiën**

Borne is een gemeente met een hoge schuld per inwoner en deze schuld is mede het gevolg van de aanleg en exploitatie van de Veldkamp. De schuld zal enkel stijgen als een plan met negatief rendement, zoals de Zuidelijke Randweg, niet wordt gestopt. De plannen voor de Zuidelijke Randweg zijn allang geleden gestart. De economische vooruitzichten zijn veranderd: investeren in de Zuidelijke Randweg is niet langer rendabel. Het is economisch niet rendabel en het is geen netto verbetering van de leefbaarheid voor de inwoners van Borne.

De financiën die nodig zijn om de schade veroorzaakt door de Zuidelijke Randweg aan gezondheid, leefbaarheid en sociale structuren te voorkomen of, via beleid of rechtspraak, te compenseren zijn hoog en worden momenteel niet goed meegenomen in de plannen.

#### **3. Mobiliteit**

De plannen voor de Zuidelijke Randweg benadrukken bedrijvigheid en mobiliteit. De bedrijvigheid zal amper positief worden beïnvloed door de Zuidelijke Randweg en de mobiliteit zal niet verbeteren . Automobilisten die vanuit Borne naar de A1 willen, zullen in de beschreven situatie eerst naar zuid Borne en dan om Borne moeten rijden in plaats van door de Europastraat en Bornsestraat De afgelegde afstand en de reistijd zullen toenemen. Door deze langere afgelegde afstanden, zal ook de totaal geproduceerde hoeveelheid geluid en uitlaatstoffen toenemen.

#### **4. Luchtvervuiling**

Meer asfalt betekent meer auto's en meer afgelegde kilometers en dus meer luchtvervuiling. De luchtkwaliteit bij de snelweg bij Borne is nu al de vuilste lucht van Overijssel. Deze onverantwoorde situatie zal door een eventuele Zuidelijke Randweg worden verergerd. De Zuidelijke Randweg zal zorgen voor een grotere totale uitstoot van fijnstof.

#### **5. Geluidsoverlast**

Geluid staat na 'fijn stof' op de tweede plaats in de lijst van milieufactoren die gezondheidsproblemen veroorzaken. In de huidige situatie ondervinden insprekers een permanente geluidsoverlast van met name de A1-A35 die zowel buiten als binnen de gevel de normen ver overschrijden. Actuele metingen buiten en binnen onze woning met een geijkte geluidsdrummeter tonen aan dat deze waarden de normen buitengewoon overschrijden. Deze waarden zijn ook veel hoger dan de waarden die in de gepubliceerde plannen zijn opgenomen. Een eventuele Zuidelijke Randweg zal deze geluidsdruk verergeren.

De berekende geluidswaardes in het MER rapport zijn veel te laag. De daadwerkelijk gemeten situatie is bij het huis van insprekers veel slechter dan de situatie die in het MER rapport wordt geschetst. Het is aan te nemen dat de opgevoerde waardes en berekeningen van geluidsoverlast voor meer getroffen woningen veel te laag zijn. De aangevraagde ontheffing voor geluidsoverlast zal, bij precieze metingen, onvoldoende blijken voor de huidige situatie en al helemaal voor de situatie met een eventuele Zuidelijke Randweg.

## **6. Natuurschade**

Het prachtige gebied tussen Kerkedennen en de A1/A35 is een van de weinige plekken in Borne waar je op korte loopafstand van groen landschap kunt genieten. In dit stukje buitengebied wandelen van vroeg tot laat inwoners van Borne. Het is een gebied waar mensen elkaar ontmoeten en van een mooi landschap kunnen genieten. Het gebied tussen de snelweg en Borne is van grote waarde in het welbevinden van de inwoners van het zuidwesten van Borne. De eventuele Zuidelijke Randweg zal dit gebied ernstig aantasten. Het oppervlak aan groen wordt veel minder en het zal decennia duren voor de huidige aantrekkelijke oase van groen enigszins hersteld is.

## **7. Maatschappelijke schadelijke**

De eventuele Zuidelijke Randweg zal de organisaties Bornse Tuin Vereniging , Floralia en Scouting aantasten. Deze drie organisaties zijn vlakbij de wijken Letterveld en Kerkedennen en zijn van grote maatschappelijke waarde. Deze organisaties bevorderen buitenactiviteiten en dat is in deze tijd hard nodig. Als deze organisaties verdwijnen, grond moeten inleveren of op grotere afstand van de wijken geplaatst worden dan zal hun ledenaantal afnemen. Dat betekent dat Bornenaren gemiddeld nog minder buiten komen en dat heeft, naast de negatieve invloed van geluid, electromagnetische straling en uitlaatstoffen, een slechte invloed op de gezondheid van deze mensen.

## **Reactie gemeente**

### **1. Woongenot**

Dat de realisatie van de Zuidelijke Randweg in meer of mindere mate zal leiden tot een aantasting van het woongenot is helaas niet te voorkomen. Echter, de effecten op de leefbaarheid zijn ten behoeve van het MER en bestemmingsplan in beeld gebracht. Hierbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Door hieraan te voldoen is geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van het woongenot. Er worden, ter beperking van de geluidsoverlast, overlast beperkende maatregelen toegepast.

Daarnaast kan nog worden opgemerkt dat ten aanzien van visuele hinder landschappelijke inpassingsmaatregelen worden genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

### **2. Gemeentelijke financiën**

De Zuidelijke Randweg Borne heeft zowel een lokale als een regionale functie. Bij de doelstellingen voor de Zuidelijke Randweg is dan ook onderscheid gemaakt tussen lokale en regionale doelen. De prioriteit van de gemeente ligt bij de lokale doelen. De regionale bereikbaarheidsvraagstukken overstijgen de Zuidelijke Randweg. Wel kan de Zuidelijke Randweg Borne een bijdrage leveren aan het verbeteren van de regionale bereikbaarheid door het realiseren van een nieuwe schakel in het regionaal wegennet.

Lokale doelstellingen:

- Het verbeteren van de leefbaarheid (barrièrewerking, verkeersveiligheid, geluidhinder) ter hoogte van de Europastraat in Borne.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Veldkamp.

Regionale doelstellingen:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Westermaat Plein.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van het economisch kerngebied Hengelo Noordwest.
- Het bijdragen aan een bereikbare Innovatiedriehoek.
- Het bieden van een alternatieve route bij calamiteiten op de A1 tussen de aansluitingen Borne-west (29) en Borne/Hengelo (30).



Zoals ook reeds onder 1 opgemerkt zijn de effecten op de leefbaarheid ten behoeve van het MER en bestemmingsplan in beeld gebracht. Daarnaast is ook de economische haalbaarheid van de aanleg van de Zuidelijke Randweg onderzocht en is in hoofdstuk 7 van de toelichting behorende bij het ontwerpbestemmingsplan opgenomen welke afspraken er door de gemeente met de provincie Overijssel en de regio Twente zijn gemaakt over de financiële dekking. Hiermee is de economische haalbaarheid voldoende onderzocht en zeker gesteld.

### **3. Mobiliteit**

De Zuidelijke Randweg leidt tot een verbetering van de verkeersstructuur doordat doorgaand verkeer weggetrokken wordt uit de kern van Borne. Doorgaand verkeer hoort hier namelijk niet thuis gezien de functie van de wegen in de kern van Borne (gebiedsontsluitingswegen). Op de Europastraat - Parallelweg neemt het doorgaand verkeer met 64% af van 2200 naar 800 voertuigen. Een verdere verbetering van de verkeersstructuur is dat het verkeer richting de A1 zich gaat verspreiden over de aansluitingen Borne-West (29) en Hengelo/Borne (30). Hierdoor wordt het bedrijventerrein De Veldkamp en het economisch kerngebied beter bereikbaar. Daarnaast wordt de robuustheid van het regionaal wegennetwerk versterkt doordat er na realisatie van de Zuidelijke Randweg een calamiteitenroute beschikbaar is voor de A1 tussen de aansluitingen Borne-West (29) en Hengelo/Borne (30).

Voor de reactie inzake het toenemen van de totaal geproduceerde hoeveelheid geluid en uitlaatstoffen wordt verwezen naar punt 4 en 5 van de beantwoording van deze zienswijze.

### **4. Luchtvervuiling**

In het MER en het Bestemmingsplanonderzoek Luchtkwaliteit (bijlage 7 bij het ontwerp bestemmingsplan) zijn de gevolgen van de Zuidelijke Randweg Borne op de luchtkwaliteit onderzocht. Daarbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Deze grenswaarden zijn vanuit Europa vastgesteld. Ook is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. Aangevoerd is dat na de realisatie van de Zuidelijke Randweg voldaan kan worden aan de wettelijke normen en grenswaarden. Onder deze grenswaarden stelt de wetgever geen verdere eisen. Het aspect luchtkwaliteit is geen juridische belemmering in de planvorming.

### **5. Geluidsoverlast**

Ten behoeve van het ontwerp bestemmingsplan is akoestisch onderzoek (bijgevoegd als bijlage 5 en 6 bij het ontwerpbestemmingsplan) uitgevoerd waarbij op woningniveau, per weg afzonderlijk, de geluidseffecten en te treffen maatregelen zijn bepaald. Het gaat hierbij, zoals ook reeds in de reactie op de inspraakreactie van inspreker aangegeven, alleen om nieuw aan te leggen wegen of bestaande wegen die fysiek gewijzigd worden.

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Uit het akoestisch onderzoek voor de Zuidelijke Randweg is gebleken dat de volgende maatregelen moeten worden toegepast:

- het toepassen van dunne deklagen op de Zuidelijke Randweg over een lengte van 745 meter (voor de Twickelerblockweg 20 over een lengte van 195 meter en voor de woningen Bospoort 5 en Leemweg 2 elk over een lengte van 275 meter);
- het plaatsen van een 3 meter hoog scherm, ter hoogte van de Veldovenweg 29 en 31, langs de Zuidelijke Randweg over een lengte van 51 m.

De toepassing van deze maatregelen is middels een voorwaardelijke verplichting, inhoudende dat gelijktijdig met de aanleg of in ieder geval voorafgaand aan de ingebruikname van de nieuwe randweg de maatregelen zijn toegepast, ook juridisch vastgelegd in artikel 9.5.2 sub b van de regels.

Wat betreft het MER kan worden opgemerkt dat ten behoeve van het MER de geluidseffecten zijn berekend ten gevolge van het volledige wegennet, inclusief rijkswegen. De genoemde metingen zijn niet bekend waardoor het vergelijken van deze waarden met de uitkomsten van de akoestische onderzoeken niet goed mogelijk is. De berekeningen voor het MER zijn verricht op basis van de voor het MER opgestelde verkeerscijfers (prognoses) en conform de wettelijke voorgeschreven rekenmethodieken.

In hetgeen insprekers hebben aangevoerd, worden dan ook geen aanknopingspunten gezien voor de conclusie dat aan de betrouwbaarheid van het gebruikte rekenmodel moet worden getwijfeld.

## **6. Natuurschade**

Ten behoeve van de landschappelijke inpassing van de Zuidelijke Randweg is een separaat rapport opgesteld dat als bijlage 3 bij het ontwerp bestemmingsplan is gevoegd. De inpassingsvisie is gebaseerd op herkenbaar houden van de bestaande kwaliteiten van het gebied. Als een van de uitgangspunten bij het ontwerp van het voorkeursalternatief voor de Zuidelijke Randweg Borne is dan ook als uitgangspunt gehanteerd dat de Zuidelijke Randweg landschappelijk wordt ingepast op basis van de in het gebied aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Deze landschappelijke inpassing is in de regels mogelijk gemaakt binnen de bestemming "Groen" alsmede de bestemming "Verkeer" middels de aanduiding 'specifieke vorm van natuur – landschappelijke inpassing'.

Daarnaast is in het kader van het MER en bestemmingsplan ook onderzoek uitgevoerd naar de aanwezige natuurwaarden in het gebied. De resultaten hiervan zijn terug te vinden in paragraaf 5.6 van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan. Hieruit kan worden geconcludeerd dat wanneer bij de uitvoering van het plan het opgenomen ecologisch protocol wordt gevolgd, er geen negatieve effecten van een zodanige omvang zijn te verwachten dat compensatie nodig is.

## **7. Maatschappelijke schadelijke**

Uitgezonderd Floralia kunnen de andere door insprekers genoemde organisaties blijven zitten. Met Floralia wordt inmiddels geruime tijd overlegd over verplaatsing van de vereniging naar het Ericaterrein. In het bestemmingsplan Zuidelijke Randweg is daar rekening mee gehouden door een vervangende locatie op te nemen. Op dit moment richten de gesprekken zich met name nog op de hoogte van de schadeloosstelling. De intentie van de gemeente is daarbij om hierover op korte termijn overeenstemming te bereiken.

## **Conclusie**

Zienschijde nr.18 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

19.

**Naam:** Mevr. J. Haakmeester (De Bruin Haakmeester), namens dhr. F. Weghorst, F.A. Weghorst Beheer B.V. en Hosbekkeweg BV.

**Adres:** Postbus 74

**Postcode en woonplaats:** 3740 AB Baarn

**Datum:** 11-04-2014

**Nummer:** 14ink02811 en 14ink03213

### **Samenvatting inhoud**

De Zuidelijke Randweg is voor een groot deel geprojecteerd op de gronden die bij voornoemde (rechts)personen in eigendom zijn. Vanaf september 2011 hebben insprekers aangedrongen op overleg ten behoeve van de aankoop van de gronden, juist om een procedure te voorkomen. Als gevolg van een koppeling door de gemeente van de gronden in privé eigendom en de gronden in eigendom van de BV zijn deze onderhandelingen op de lange baan geschoven. Vervolgens is op verzoek van de gemeente ten behoeve van de onderhandelingen een inrichtingsschets voor het tankstation met voorzieningen opgesteld. Echter, de gemeente beraadt zich nog over deze oplossingsrichting. Inmiddels is echter duidelijk geworden dat in de komende maanden de onteigeningsprocedure zal worden gestart.

Deze zienswijze heeft betrekking op alle delen van het bestemmingsplan die een negatief gevolg hebben voor de waarde van de eigendommen van voornoemde (rechts)personen.

#### **1. Financiële en feitelijk uitvoerbaarheid**

Het bestemmingsplan is financieel en feitelijk niet uitvoerbaar. De Zuidelijke Randweg ligt voor een groot deel over gronden die in eigendom zijn van insprekers geprojecteerd. Insprekers hebben kenbaar gemaakt bereid te zijn om te onderhandelen over de aankoop van de gronden. Er zijn vervolgens gesprekken gevoerd, inrichtingsschetsen opgesteld en alternatieven bedacht, maar tot op heden zonder resultaat. In dit bestemmingsplan wordt hun positie verder, zonder relevante redenen, beperkt.

Insprekers zijn van mening dat, nu de aankoop van de benodigde gronden voor de weg niet heeft plaatsgevonden, het bestemmingsplan financieel niet uitvoerbaar is. De kosten van onteigening zijn niet in de beoordeling van het plan en de financiële uitvoerbaarheid van het plan betrokken.

#### **2. Onderzoek bestemmingsplan en MER**

Insprekers weten dat de gemeente Borne op korte termijn zal gaan werken aan ofwel de verbindingsweg, ofwel de Westelijke Randweg rond Borne. Beide wegen zullen aansluiten op de Hosbekkeweg en de N 743. Gelet op de opwaardering van dit tracé wordt meer verkeer verwacht dat van de Zuidelijke Randweg gebruik zal maken. In oktober 2013 heeft de gemeenteraad het tracé voor de westelijke randweg vastgesteld en heeft daarnaast besloten tot ondertunneling van het spoor, door middel van een gemeentelijke verbindingsweg. Met het oog op een van de voorwaarden die aan de financiering is gesteld (start aanleg onderdoorgang op 1 maart 2015) acht de gemeente het van belang discussie en besluitvorming over de mogelijke maatregelen voortvarend af te wikkelen. Derhalve is besloten tot de aanleg van een tweede weg, de gemeentelijke verbindingsweg, die feitelijk een verlenging vormt van de Westelijke Randweg tot aan de N 743.

Een tweede verkeersmaatregel die op de middellange termijn van belang is voor de verkeersintensiteiten op de Zuidelijke Randweg, is een gedeeltelijke afsluiting van de N 743. Daardoor zal verkeer niet langer door Borne, maar onder meer over de Zuidelijke Randweg rijden. Dit zal een aanzienlijke toename van de verkeersstromen tot gevolg hebben.

Ondanks dat in ieder geval de aanleg van de gemeentelijke verbindingsweg, en daarmee de toename van het aantal verkeersbewegingen in de planperiode wordt verwacht, zijn deze verkeersbewegingen niet betrokken bij de beoordeling van de effecten van de Zuidelijke Randweg. Daardoor zijn de onderzoeken waarvoor de verkeersintensiteiten als input worden gebruikt (onder andere de onderzoeken naar luchtkwaliteit, geluid en de effecten op vogels) onvolledig en worden de effecten van de weg onderschat. Ook zijn de gevolgen van de verkeerstoename als gevolg van de aanleg van de Zuidelijke Randweg op de aangrenzende gebieden, waaronder de kernen Zenderen, Azelo en de wijk rondom de Oonksweg, niet in het onderzoek betrokken.

Ook zijn de overige gevolgen van de beide infrastructurele projecten niet in samenhang gezien. De beide projecten vertonen een dusdanige samenhang dat de effecten samen in één MER hadden moeten zijn verantwoord. Uit vaste jurisprudentie van de Afdeling blijkt dat daardoor sprake is van zodanige samenhang dat de beide wegen in het kader van de m.e.r plicht als één voorgenomen activiteit moeten worden aangemerkt.

Daarnaast sluit de gemeentelijke verbindingsweg vrijwel aan op de Zuidelijke Randweg. Deze vormt na de realisatie een onderdeel van de Zuidwestelijke Randweg rond Borne. Naar de mening van de indieners van de zienswijze had de gemeente ervoor moeten kiezen om dit in één bestemmingsplan op te nemen. Dit geldt des te meer nu de gemeentelijke verbindingsweg binnen de planperiode kan worden gerealiseerd en het tracé van de gemeentelijke verbindingsweg is vastgesteld.

Gezien het voorgaande is het MER en ook het bestemmingsplan uitgegaan van verkeerde gegevens en is het vaststellingsbesluit derhalve ondeugdelijk gemotiveerd.

### **3. Procedurele fouten bestemmingsplan**

Op grond van artikel 3.8, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening is op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb) van toepassing. Uit artikel 3:11, eerste lid, van de Awb volgt dat het bestuursorgaan het ontwerp van het te nemen besluit, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, ter inzage legt. Bij het ontwerpbestemmingsplan ontbreken de onderzoeken die betrekking hebben op de flora en fauna en Natuurbeschermingswet-gebieden. Nu deze stukken essentieel zijn voor de beoordeling van het bestemmingsplan en de stukken ook niet op een andere wijze inzichtelijk waren, dienen deze stukken alsnog ter visie te worden gelegd.

### **4. Hosbakkeweg BV**

Het meest noordelijke deel van de rondweg is geprojecteerd over de grond die eigendom is van Hosbakkeweg BV. Daarnaast is het plangebied van het bestemmingsplan ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan, verruimd. Het perceel waarop voorheen de bestemming motorbrandstofverkoop punt (met lpg) lag, ligt nu binnen de bestemmingsplangrenzen.

In het ontwerpbestemmingsplan is het perceel bestemd voor 'bedrijf', met de functieaanduidingen: 'garage' en 'motorbrandstofverkoop punt met lpg met daarbij behorende andere detailhandel en een autowasstraat'. Als gevolg van de aanleg van een randweg, dient er een stuk grond aan de gemeente te worden afgestaan, waardoor de mogelijkheid tot het oprichten van een motorbrandstofverkoop punt in gevaar komt. Daarnaast is de in het vigerende bestemmingsplan mogelijk gemaakte bedrijfswoning vervallen. Ook is het gehele perceel opgenomen in een 'Wetgevingszone-wijzigingsgebied'. Op grond van deze wijzigingsbevoegdheid kan het college de bestemming van de gronden wijzigen naar de bestemming 'Groen'.

#### *Bedrijfswoning*

Hosbakkeweg BV heeft aan de gemeente kenbaar gemaakt dat zij in het kader van de onderhandelingen over de aankoop van de grond eventueel de bedrijfswoning op het perceel zou willen laten vervallen, indien de woning op een andere locatie langs de Twickelerblokweg zou kunnen terugkomen. Ook de locatie is ter sprake geweest in deze gesprekken. Desondanks is in dit plan de bedrijfswoning wegbestemd en op de door Hosbakkeweg BV aangewezen locatie is, zonder het aanvoeren van ruimtelijk relevante redenen, geen nieuwe woning mogelijk gemaakt. Inmiddels heeft Hosbakkeweg BV besloten om de bedrijfswoning op de oude locatie alsnog te realiseren en deze woning aan de eerder ingediende inrichtingsschets toegevoegd. Verzocht wordt dan ook de bedrijfswoning alsnog in het nieuwe bestemmingsplan op te nemen, conform deze ingediende inrichtingsschets.

#### *Omvang en vorm van het bestemmingsplanvlak*

Gelet op de omvang en de vorm van het perceel, zoals opgenomen in het bestemmingsplan, is het onmogelijk om op het perceel een op- en afrit naar de Hosbakkeweg te realiseren. Doordat de naastgelegen gronden zijn bestemd voor Groen, zijn alternatieve ontsluitingen, bijvoorbeeld een uitrit op de Azeloseweg, onmogelijk.

Daarnaast is van belang dat Hosbekkeweg BV concrete plannen voor de ontwikkeling van het motorbrandstofverkoopspunt heeft. Zij heeft een schets voor de inrichting van het perceel bij de gemeente ingediend, deze schets wijkt af van het bestemmings- en bouwvlak zoals die in de verbeelding behorende bij het ontwerp bestemmingsplan zijn vastgelegd. In het bestemmingsplan dient derhalve ook het ontwerp uit deze inrichtingsschets mogelijk te worden gemaakt. Zo dient een grotere oppervlakte van het perceel voor bedrijfsdoeleinden te worden bestemd en het bouwvlak te worden vergroot.

Tot slot hebben de vorm van het perceel en de beperking van de oppervlakte aanzienlijk negatieve gevolgen voor Hosbekkeweg BV, terwijl geen ruimtelijk relevante reden is aangevoerd om deze keuze te onderbouwen. Hosbekkeweg BV verzoekt de gemeente de inrichtingsschets als uitgangspunt in het bestemmingsplan mogelijk te maken.

#### *Kruising Zuidelijke Randweg/Azelosestraat/Hosbekkeweg*

Tijdens de inspraakfase is namens Hosbekkeweg BV aangevoerd dat de kruising wordt beveiligd met verkeerslichten, waardoor het motorbrandstofverkoopspunt moeilijk bereikbaar zal worden. Uit onderzoek en ervaring bij andere motorbrandstofverkoopspunten blijkt dat de bereikbaarheid een directe relatie met de bezoekersaantallen heeft. Zodra de bereikbaarheid vermindert, mijdt het verkeer het motorbrandstofverkoopspunt

Om die reden heeft de heer Weghorst in eerdere overleggen verzocht om af te zien van het plaatsen van verkeerslichten en op deze kruising een rotonde aan te leggen. In de Nota van Beantwoording van de inspraakreactie wordt gesteld dat beide varianten voor- en nadelen hebben en dat is gekozen voor een Verkeersregelininstallatie (VRI) vanwege de geschiktheid voor hulpdiensten. Deze afweging is niet opgenomen in de plantoelichting.

Daarnaast is van belang dat de Zuidelijke Randweg zal aansluiten op de gemeentelijke verbindingsweg naar de N 743. In ieder geval een deel van de hulpdiensten zal ook via deze gemeentelijke verbindingsweg zijn weg vervolgen. In deze gemeentelijke verbindingsweg liggen maar liefst 2 rotondes en een verdiepte spooronderdoorgang; deze blijven gehandhaafd. Ook op een andere route, richting het centrum van Borne, treffen hulpdiensten een groot aantal rotondes aan, bijvoorbeeld op de kruising Azeloseweg/ Parallelweg en Azelosestraat, Bornebreeksestraat en Grotestraat. Voor deze rotondes zullen dezelfde voorwaarden ten aanzien van de geschiktheid voor hulpdiensten gelden, desondanks worden deze rotondes gehandhaafd. Niet valt in te zien waarom de situatie voor de kruising Azeloseweg/ Hosbekkeweg zo afwijkend is, dat daarvoor een andere keuze moet worden gemaakt.

Ook blijkt uit het Integraal verkeers-en vervoersplan dat de bereikbaarheid van hulpdiensten een belangrijke overweging is geweest bij de keuze van een rotonde voor de kruising Parallelweg/ Deldensestraat Stationsstraat. Te lezen valt op pagina 35: "Voorkeur heeft de variant met rotonde en éénrichtingverkeer in de Deldensestraat. De verkeersveiligheid neemt toe, de afwikkeling bij zowel open als gesloten spoorbomen is optimaal en de bereikbaarheid van de hulpdiensten is gegarandeerd."

Hosbekkeweg BV handhaaft haar standpunt dat de gekozen optie haar belangen aanzienlijk schaadt. Nu dit in de belangenafweging niet kenbaar en derhalve niet verifieerbaar is, is het besluit ondeugdelijk gemotiveerd.

#### *Wijzigingszone*

De opgenomen wijzigingsregeling ('Wetgevingszone- wijzigingsgebied') is niet uitvoerbaar. Hosbekkeweg BV, eigenaar van de betreffende gronden, heeft concrete plannen voor de realisatie van een motorbrandstofverkoopspunt ter plaatse.

Insprekers zijn van mening dat, nu de aankoop van de benodigde gronden voor de weg niet heeft plaatsgevonden, het bestemmingsplan financieel niet uitvoerbaar is. De kosten van onteigening zijn niet in de beoordeling van het plan en de financiële uitvoerbaarheid van het plan betrokken.

## **5. F.A. Weghorst (privé) en F.A. Weghorst Beheer BV**

F.A. Weghorst (privé) en F.A. Weghorst Beheer BV zijn eigenaar van een deel van de grond die moet worden verworven voor de realisatie van de weg. De gronden zijn bestemd voor 'verkeer' en deels voor 'specifieke vorm van natuur -landschappelijke inpassing'.

Het plangebied voor de Zuidelijke Randweg wordt gekenmerkt door kleinschalig cultuurlandschap waarin bebouwing en agrarisch land worden afgewisseld met bosschages. Veel wegen en percelen zijn omgeven door bomensingels of houtwallen. Deze bosschages, singels en houtwallen bepalen voor een belangrijk deel de natuurwaarden in het gebied. Uit de notitie over de landschappelijke inpassing van de Zuidelijke Randweg blijkt dat de landschappelijke inpassing van groot belang wordt geacht. Het bestemmingsplan voorziet in de aanleg van de landschappelijke inrichting, maar deze aanleg is niet verzekerd door middel van een voorwaardelijke verplichting. Gelet op vaste jurisprudentie dient de aanleg, maar ook de instandhouding van een landschappelijke inpassing, in het bestemmingsplan te worden verzekerd door middel van een voorwaardelijke verplichting.

### *Woning Twickelerblokweg 12*

De heer F.A. Weghorst is eigenaar van de woning gelegen aan de Twickelerblokweg 12 en aangrenzende percelen. Deze woning zal als gevolg van deze intensivering aanzienlijke geluidsoverlast ervaren, last krijgen van inschijnende koplampen en beperking van privacy. Dit alles zorgt voor een aantasting van het woon- en leefklimaat in en om de woning. Daarnaast heeft de aanleg van de weg aanzienlijke gevolgen voor de in het gebied aanwezige en foeragerende flora en fauna. Deze belangen hebben in de belangenafweging onvoldoende gewicht gekregen, en zijn voorts onvoldoende onderzocht. Het woon- en leefklimaat in en om de woning is onvoldoende verzekerd en voorts is het onderzoek naar de aanwezige flora en fauna onvoldoende onderzocht.

## **Reactie gemeente**

### **1. Financiële en feitelijk uitvoerbaarheid**

De gemeente is al geruime tijd in overleg met insprekers over de verwerving door de gemeente van de voor de realisatie van de weg benodigde gronden die in eigendom zijn bij insprekers. Tot op heden hebben partijen hierover geen overeenstemming bereikt. De gemeente heeft de insteek om de gesprekken op constructieve wijze voort te zetten. Ten einde de realisatie van de weg te waarborgen zal kort na vaststelling van het bestemmingsplan en parallel aan het minnelijke traject de onteigening van de betreffende percelen worden ingezet. De aan insprekers toe te kennen schadeloosstelling is meegenomen in de voor het project vrijgemaakte financiering. Overigens heeft de gemeente inmiddels bericht aan F.A. Weghorst, F.A. Weghorst Beheer B.V. en Hosbeekweg B.V. dat zij de benodigde gronden ook afzonderlijk wenst te verwerven.

### **2. Onderzoek bestemmingsplan en MER**

Insprekers merken op dat er door de gemeente op de korte dan wel middellange termijn een tweetal verkeersmaatregelen genomen zullen worden die van belang zijn voor de verkeersintensiteiten op de Zuidelijke Randweg. Het betreft op korte termijn, de aanleg van verbindingsweg, ofwel de Westelijke Randweg rond Borne en voor de middellange termijn, een gedeeltelijke afsluiting van de N 743. Beide infrastructurele projecten zijn niet in samenhang met de Zuidelijke Randweg gezien en vertonen een dusdanige samenhang dat de effecten samen in één MER hadden moeten worden verantwoord, zo blijkt uit vaste jurisprudentie van de Afdeling, aldus insprekers.

Zowel de Zuidelijke Randweg, de Westelijke Randweg en de gemeentelijke verbindingsweg kunnen worden aangemerkt als infrastructuur. Daarnaast kan allereerst ten aanzien van de Westelijke Randweg worden opgemerkt, dat zoals ook uit paragraaf 4.3 van het MER (Scenario Westelijke Randweg) blijkt, deze wel degelijk in het MER is meegenomen: "Naast de Zuidelijke Randweg wil de gemeente Borne op termijn ook de Westelijke Randweg realiseren. Met de aanleg van een 80 km/uur Westelijke en Zuidelijke Randweg om Borne (inclusief knip in de N743) en het centrumgebied verder in te richten als verblijfsgebied met 30 km/uur, wordt het doorgaand verkeer omgeleid en de kern van Borne ontlast. De Westelijke Randweg Borne maakt geen onderdeel uit van de referentiesituatie in het MER omdat er nog geen bindend ruimtelijk plan voor deze Randweg is vastgesteld. Er is immers voorrang gegeven aan de Zuidelijke Randweg. Wel wordt er rekening gehouden met de mogelijke komst van de Westelijke Randweg door qua ontwerp en snelheidsregime (gebiedsontsluitingsweg 80 km/uur) hierop aan te sluiten. Daarnaast wordt inzichtelijk gemaakt wat de effecten van de Westelijke Randweg zijn op de lokale doelen voor de Zuidelijke Randweg.

Daarbij is aandacht besteed aan:

- De mate waarin de verkeersintensiteiten zullen wijzigen op de verkeershoofdstructuur van Borne zoals de Azelosestraat, Parallelweg, Europastraat, Amerikalaan, Westelijke Randweg en N743 en daarmee de barrièrewerking en andere leefbaarheidsproblemen;
- De mate waarin de (dan complete) Randweg de regionale functie (provinciale N-route) van de oude rondweg / huidige N743 overneemt.

Voor de Westelijke Randweg is een aantal varianten onderzocht. Voor dit MER is gebruik gemaakt van de worst case variant om de maximale effecten inzichtelijk te maken. Verder is met een dynamisch verkeersmodel onderzocht wat het effect van de Westelijke Randweg op de verkeersafwikkeling van de Zuidelijke Randweg is.”

Daarnaast worden in paragraaf 4.3.1 van het MER de effecten van de realisatie van de Westelijke Randweg in meer detail beschreven aan de hand van verkeersintensiteiten en verplaatsing van doorgaand verkeer binnen de verkeersstructuur.

De gemeente bestrijdt dan ook dat beide projecten een dusdanige samenhang vertonen dat de effecten samen in één MER hadden moeten worden verantwoord. Daarvan zou sprake kunnen zijn, zo blijkt uit jurisprudentie van de Afdeling, indien er sprake is van zodanige samenhang tussen in dit geval de betreffende wegen dat in het kader van de m.e.r plicht deze als één voorgenomen activiteit moeten worden aangemerkt. Daarvan is in het onderhavig geval geen sprake, zoals in ieder geval blijkt uit de doelstellingen van de Zuidelijke Randweg en de Westelijke Randweg/ /N743 en de gemeentelijke verbindingsweg, zoals deze onderstaand op een rij zijn gezet.

#### *Doelstellingen van de Zuidelijke Randweg*

De Zuidelijke Randweg Borne heeft zowel een lokale als een regionale functie. Bij de doelstellingen voor de Zuidelijke Randweg is dan ook onderscheid gemaakt tussen lokale en regionale doelen. De prioriteit van de gemeente ligt bij de lokale doelen. De regionale bereikbaarheidsvraagstukken overstijgen de Zuidelijke Randweg. Wel kan de Zuidelijke Randweg Borne een bijdrage leveren aan het verbeteren van de regionale bereikbaarheid door het realiseren van een nieuwe schakel in het regionaal wegennet.

Lokale doelstellingen:

- Het verbeteren van de leefbaarheid (barrièrewerking, verkeersveiligheid, geluidhinder) ter hoogte van de Europastraat in Borne.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Veldkamp.

Regionale doelstellingen:

- Het verbeteren van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Westermaat Plein.
- Het verbeteren van de bereikbaarheid van het economisch kerngebied Hengelo Noordwest.
- Het bijdragen aan een bereikbare Innovatiedriehoek.
- Het bieden van een alternatieve route bij calamiteiten op de A1 tussen de aansluitingen Borne-west (29) en Borne/Hengelo (30).

#### *Westelijke Randweg/N743*

Ten oosten van Borne vindt de realisatie van de nieuwe woonwijk Bornsche Maten plaats. Door de gemeente Borne is aangegeven dat een belangrijk uitgangspunt voor de Bornsche Maten is, dat het één geheel met de bestaande kern Borne moet gaan vormen. De Rondweg (N743) vormt daarbij echter een barrière. Deze weg vervult in de huidige situatie een belangrijke verkeersfunctie voor doorgaand verkeer en er is een beperkt aantal aansluitingen op de Rondweg (N743). Als de Rondweg (N743) de huidige belangrijke verkeersfunctie blijft vervullen, kan Bornsche Maten geen geheel vormen met de kern Borne. Het uitgangspunt is dat de N743 wordt geknipt, zodat op dit wegvak geen doorgaand verkeer meer mogelijk is. Deze knip kan was worden gerealiseerd als een alternatieve route in de vorm van een westelijke randweg is gerealiseerd. Er is geen direct verband tussen de knip in de N743 en de aanleg van de zuidelijke randweg. Aangezien er besloten is om voorrang te geven aan de Zuidelijke Randweg, dient er bij het ontwerp van de Zuidelijke Randweg rekening gehouden te worden met aansluiting van de Westelijke Randweg. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Er is nog geen juridisch plan waarmee de aanleg van de de Westelijke Randweg mogelijk wordt gemaakt. Daarnaast kan de economische uitvoerbaarheid niet worden aangetoond.

Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Uit bovenstaande blijkt dat er wel samenhang bestaat tussen de Zuidelijke Randweg en de Westelijke Randweg maar dat de Zuidelijke Randweg een op zichzelf staande activiteit is. De doelstellingen van de Zuidelijke Randweg zijn hierboven beschreven. Die doelstellingen zijn anders dan die van de Westelijke randweg. Het belangrijkste achterliggende doel van de van de Westelijke Randweg is dat de knip in de N743 ter hoogte van de Bornsche Maten kan worden gerealiseerd.

#### *Gemeentelijke verbindingsweg*

De gemeentelijke verbindingsweg is een alternatief voor de Prins Bernhardlaan/Oonksweg. Door de aanleg van de gemeentelijke verbindingsweg zal het verkeer op de Oonksweg en de Prins Bernhardlaan afnemen waardoor daar de leefbaarheid toeneemt. De gemeentelijke verbindingsweg heeft geen relatie met de zuidelijke randweg aangezien de verbindingsweg de functie van bestaande wegen over neemt en zal worden aangesloten op het bestaande tracé van de Hosbakkeweg. Over de verbindingsweg heeft de raad (principe)besluiten genomen op basis waarvan momenteel de haalbaarheid wordt onderzocht.

### **3. Procedurele fouten bestemmingsplan**

De aspecten flora en fauna en natuurbeschermingswet zijn beschreven in paragraaf 5.6 van de toelichting behorende bij het bestemmingsplan. In sub paragraaf 5.6.2 zijn de resultaten van het uitgevoerde onderzoek op een rij gezet. Hieruit blijkt tevens dat vanaf oktober 2010 t/m december 2013 (zie voor datum december "Aanvulling MER Zuidelijke Randweg Borne) meerdere veldbezoeken en inventarisaties hebben plaatsgevonden. Aangezien ook de genoemde aanvulling van het MER als bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan is gevoegd, kan gesteld worden dat er onderzoek heeft plaatsgevonden en dat de resultaten van deze onderzoeken ook reeds als onderdeel van het ontwerp bestemmingsplan ter inzage hebben gelegen.

### **4. Hosbakkeweg BV**

#### *Bedrijfswoning*

De bedrijfswoning is wegbestemd omdat deze naar de huidige regelgeving niet meer bestemd kan worden. Met de heren Weghorst is overleg gevoerd over het creëren van de mogelijkheid om aan de Twickelerblokweg een woning mogelijk te maken op grond van de heer F.A. Weghorst. Het toevoegen van een woning op deze plek is in strijd met de vigerende Woonvisie.

Ruimtelijk is toevoeging van een woning op deze plek niet zonder meer gewenst omdat de openheid van het slagenlandschap hierdoor wordt verminderd. De heren Weghorst hebben de suggestie gedaan om de bedrijfswoning te compenseren door een nieuwe woning aan de Twickelerblokweg. De gemeente heeft deze suggestie niet overgenomen.

#### *Omvang en vorm van het bestemmingsplanvlak*

Het nog vigerende bestemmingsplan Buitengebied – Weghorst, dat dateert van 1982, maakt op de percelen van Hosbakkeweg B.V. de navolgende bestemmingen mogelijk: Autoservicestation, bedrijfswoning, tuin, achtertuin, groensingel en verkeersdoeleinden. Weghorst heeft ervoor gekozen om zo'n dertig jaar geen gebruik te maken van de genoemde bestemmingen om ter plekke een autoservicestation, een bedrijfswoning en bijbehorende voorzieningen te realiseren. Desondanks zijn de mogelijkheden om een autoservicestation te realiseren overgenomen in het bestemmingsplan Zuidelijke Randweg, met dien verstande dat het plangebied is verschoven en de mogelijkheid om een bedrijfswoning te realiseren is vervallen. Ontsluiting is nog steeds mogelijk. In de bestemming Groen zijn in- en uitritten toegestaan. Binnen de bestemming Bedrijf kan een eenzelfde tankstation worden gerealiseerd als op de oorspronkelijke plek.

Weghorst heeft een verzoek gedaan om medewerking te verlenen aan uitbreiding van de bestemming tankstation. Hij heeft daartoe een schetsplan ingediend. Het schetsplan gaat uit van toevoeging van de bestemming horeca, vergaderruimten etc. Voorts betreft het een bouwplan dat de huidige bouwmogelijkheden in grote mate overstijgt (twee lagen, grotere voetprint). Bij brief heeft de gemeente aan Hosbakkeweg B.V. bericht waarom het voorgenomen bouwplan en de daarin toegevoegde functies niet wenselijk is.



Voorts is deze ontwikkeling voor een groot deel op grond gepland die in eigendom is van de gemeente. De gemeente heeft al vrij snel nadat Weghorst zijn plannen concreet gemaakt heeft, te kennen gegeven dat deze plannen zowel qua programma, volume en landschappelijke inpassing onaanvaardbaar zijn. In genoemde brief heeft de gemeente overigens wel te kennen gegeven met inspreker in overleg te willen over aanpassing van het bouwplan en daarbij de randvoorwaarden genoemd waaraan het bouwplan dient te voldoen. Voor zover dit overleg alsnog leidt tot overeenstemming over een acceptabele ontwikkeling dan zal hiervoor een aparte planprocedure doorlopen moeten worden.

#### *Kruising Zuidelijke Randweg/Azelosestraat/Hosbekkeweg*

Zoals ook reeds opgemerkt in het kader van de inspraakreactie van inspreker is in het MER naast een met verkeerslichten geregelde kruising (VRI, voorkeursvariant) een rotonde als variant voor de kruising van de Zuidelijke Randweg met de Azelosestraat/Hosbekkeweg onderzocht. Uit de beoordeling blijkt dat beide varianten voor- en nadelen hebben. De betere inpasbaarheid van de VRI en de regelbaarheid van een VRI bij de inzet van de weg als calamiteitenroute, hebben de doorslag gegeven bij de keuze voor een VRI. Deze afweging, is zoals ook toegezegd in de Nota van Beantwoording, reeds opgenomen in paragraaf 4.6 (Tracékeuze) van de toelichting.

#### *Wijzigingszone*

Zie beantwoording onder punt 1 voor wat betreft de financiële uitvoerbaarheid van het plan. Aanvullend kan ten aanzien van de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid worden opgemerkt dat inspreker dertig jaar lang geen initiatief heeft getoond om de bestemming in het vigerende bestemmingsplan te realiseren. Door de bouw mogelijkheden in het bestemmingsplan Zuidelijke Randweg op te nemen, stelt de gemeente inspreker nog steeds in staat de bestemming te realiseren. Gezien de plannen voor de omgeving – kernrand Borne west – acht de gemeente een bestemming Groen het meest gewenst. Indien inspreker derhalve opnieuw nalaat een tankstation ter plaatse te realiseren, wenst de gemeente de mogelijkheid te houden om de bestemming tankstation te wijzigen naar de bestemming Groen.

### **5. F.A. Weghorst (privé) en F.A. Weghorst Beheer BV**

#### *Landschappelijke inpassing*

Zoals ook door inspreker wordt aangegeven wordt het plangebied voor de Zuidelijke Randweg gekenmerkt door kleinschalig cultuurlandschap waarin bebouwing en agrarisch land worden afgewisseld met bosschages. Hetgeen ook blijkt uit de inpassingsvisie, die als bijlage 3 bij het ontwerp bestemmingsplan is gevoegd, met als basis het herkenbaar houden van de bestaande kwaliteiten van het gebied. De vereiste landschappelijke inpassing is in de regels mogelijk gemaakt binnen de bestemming "Groen" alsmede de bestemming "Verkeer" middels de aanduiding 'specifieke vorm van natuur – landschappelijke inpassing'. Van een voorwaardelijke verplichting is inderdaad geen sprake. Ook de vereiste landschappelijke inpassing (het aanleggen en in stand houden van de wal met houtopstanden langs de Zuidelijke Randweg) zal, voor zover het betreft de noordzijde van de Zuidelijke Randweg, als een voorwaardelijke verplichting worden opgenomen in het vast te stellen bestemmingsplan.

#### *Woning Twickelerblokweg 12*

##### *Geluid*

Ten aanzien van het aspect geluid wordt opgemerkt dat ten behoeve van het bestemmingsplan akoestisch onderzoek is uitgevoerd waarbij op woningniveau de geluidseffecten en te treffen maatregelen zijn bepaald.

Uit het akoestisch onderzoek voor de Zuidelijke Randweg is gebleken dat de volgende maatregelen moeten worden toegepast:

- het toepassen van dunne deklagen bij op de Zuidelijke Randweg over een lengte van 745 m;
  - het plaatsen van een 3 m hoog scherm langs de Zuidelijke Randweg over een lengte van 51 m.
- De toepassing van deze maatregelen wordt middels een voorwaardelijke verplichting, inhoudende dat gelijktijdig met de aanleg of in ieder geval voorafgaand aan de ingebruikname van de nieuwe randweg de maatregelen zijn toegepast, ook juridisch vastgelegd in artikel 9.5.2 sub b van de regels.

#### Lichthinder

Om visuele hinder en lichthinder te voorkomen worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen. De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), ongeveer 1,5 meter boven maaiveld, is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afscherpende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst). Als gevolg van de aanleg van de wal in combinatie met het aanbrengen van de wintergroene inheemse struiken wordt lichthinder voor zover mogelijk voorkomen en wordt tevens het zicht op de weg verzacht als gevolg van het aanbrengen van de struiken op de wal.

#### Flora en fauna

Zie beantwoording onder punt 3.

#### Woon- en leefklimaat/beperking van privacy

Dat de realisatie van de Zuidelijke Randweg in meer of mindere mate zal leiden tot een aantasting van het woongenot is helaas niet te voorkomen. Echter, de effecten op de leefbaarheid zijn ten behoeve van het MER en bestemmingsplan in beeld gebracht. Hierbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Door hieraan te voldoen is geen sprake van een onaanvaardbare aantasting van het woongenot. Er worden, ter beperking van de overlast, overlastbeperkende maatregelen toegepast, zoals ook reeds toegelicht onder de kopjes geluid en lichthinder.

Indien inspreker van mening is dat er sprake is van planschade in de zin van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening, dan kan hij daartoe een verzoek om planschade bij het college in te dienen nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

#### **Conclusie**

Zienswijze nr. 19 leidt wel tot aanpassing van het bestemmingsplan.