



Reactienota zienswijzen

Ontwerp provinciaal inpassingsplan
Vloedbeltverbinding

projectnummer 0477142.100
revisie 00
29 januari 2024

Reactienota zienswijzen

Ontwerp provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding

projectnummer 0477142.100
definitief revisie 00
29 januari 2024

Auteurs

AK

Opdrachtgever

Provincie Overijssel
Luttenbergstraat 2
8012 EE ZWOLLE

Gecontroleerd:

SH

datum	beschrijving	vrijgave
29 januari 2024	definitief	PK

Inhoudsopgave

Blz.

Samenvatting	2
1 Inleiding	3
1.1 Vloedbeltverbinding	3
1.2 Provinciaal inpassingsplan	3
1.3 Ter inzage periode en ontvankelijkheid zienswijzen	4
1.4 Leeswijzer	4
2 Hoofdpunten uit de zienswijzen	5
2.1 Inleiding	5
2.2 Verschil in verkeerscijfers PlanMER en PIP/Verkeersanalyse	5
2.3 Concrete doelstelling reductie A1/A35 niet gehaald	5
2.4 Stikstofonderzoek en Verdrag van Aarhus	6
2.5 Snelfietsroute F35	7
2.6 Ladder van Verdaas	7
2.7 Verdrag van Zenderen	8
2.8 Landschapsplan en compensatieplan	8
2.9 Gedeeltelijke afsluiting van de N743 in Borne – De Knip	9
2.10 Grondverwerving	9
2.11 Financiële uitvoerbaarheid	9
2.12 Planschade en nadeelcompensatie	10
2.13 Reactie op de individuele zienswijzen	10
2.14 Vervolg van de procedure	10
Bijlagen	
1. Reactienota individuele zienswijzen - ontwerp provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding (versie 24 januari 2024)	
2. Aanpassingen na de zienswijzeperiode	

3. Document Sweco: 51008093, d.d. 16-01-2024 - Reactie op notitie Witteveen+Bos, zijnde de reactie op rapport Witteveen+Bos, d.d. 17 februari 2023, behorend bij de zienswijze van de gemeente Almelo.

De informatie die in dit document is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit document is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit document ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Samenvatting

Het ontwerp van het provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding (hierna: PIP) heeft van 11 januari tot 22 februari 2023 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon iedereen een zienswijze geven. Er zijn in totaal 56 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen worden in de reactienota van een inhoudelijke reactie van Provinciale Staten voorzien. De zienswijzen zijn afgewogen bij het vaststellingsbesluit over het PIP.

Omdat er een aantal hoofdonderwerpen uit deze zienswijzen naar voren komen wordt in deze reactienota eerst in zijn algemeenheid ingegaan op deze hoofdonderwerpen. Vervolgens is in de bijlage 1 op elke individuele zienswijze ingegaan. Beide maken onderdeel uit van de reactienota zienswijzen.

1 Inleiding

1.1 Vloedbeltverbinding

De Vloedbeltverbinding is een nieuwe provinciale weg tussen de aansluiting Borne-West op de A1/A35 en de N743 tussen Almelo en Zenderen inclusief een korte boog naar de N744. De weg moet een bijdrage leveren aan het verminderen van de filedruk op de A1/A35, het robuuster maken van het regionale wegennet tussen Almelo en Hengelo en het verminderen van het verkeer op de N743 in de bebouwde kom van Zenderen en door Borne.

De grote hoeveelheden verkeer in het gebied in combinatie met de structuur van het wegennet is de belangrijkste oorzaak van het grote aantal ongevallen op de A1/A35, de verkeersinfarcten rondom de samenloop van de A1/A35 en de files op de N743, met bijbehorende verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten door en in de bebouwde kom van Zenderen en Borne. Daarom heeft de Vloedbeltverbinding drie concrete doelstellingen:

1. *Minder verkeer op A1/A35*

Het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A1/A35, met minder congestie tot gevolg en minder kans op ongevallen die op hun beurt weer nieuwe congestie veroorzaken. De doelstelling is een reductie van de intensiteiten op de A1/A35 met 5%. Hiermee wordt het aantal files met een substantieel groter percentage (20-30%) beperkt.

2. *Een robuuster wegennet*

Het versterken van de robuustheid van het regionale wegennet, waardoor verstoringen opgevangen kunnen worden en het lokale wegennet zo min mogelijk wordt belast. Ook het risico op een verstoring wordt kleiner. De doelstelling is kwalitatief.

3. *Minder verkeer op N743*

Het verminderen van het verkeer op de N743 door Borne en de kern Zenderen, waardoor daar het woon- en leefmilieu verbeterd. De doelstelling is een reductie van het verkeer door Zenderen met minimaal 30%. Het verkeer op de N743 door Borne neemt dan evenredig af. Een randvoorwaarde is dat de te nemen maatregelen niet leiden tot grote negatieve effecten voor de leefbaarheid en de afwikkeling van het verkeer in het achterliggende gebied.

1.2 Provinciaal inpassingsplan

De Vloedbeltverbinding is een nieuwe provinciale weg die in de geldende bestemmingsplannen van de gemeente Borne (bestemmingsplan Buitengebied Borne d.d. 3-10-2017) en Almelo (bestemmingsplan Buitengebied Almelo d.d. 26-09-2012 en bestemmingsplan De Doorbraak d.d. 17-03-2005) nog niet is bestemd als 'Verkeer'. Om de aanleg van de weg in één keer goed te bestemmen en mogelijk te maken is een Provinciaal inpassingsplan (PIP) opgesteld. Het inpassingsplan zorgt ervoor dat alle bestemmingsplannen in één keer aangepast worden zodat planologisch een weg gerealiseerd kan worden.

Het Provinciaal inpassingsplan (PIP) is een bestemmingsplan van de provincie dat het grondgebied van meerdere gemeenten beslaat. In de Wet ruimtelijke ordening (Wro), artikel 3.26 is de mogelijkheid van dit plan opgenomen als er sprake is van provinciale belangen. De aanleg van de nieuwe provinciale weg is zo'n belang dat een Provinciaal inpassingsplan mogelijk maakt.

Voor de ruimtelijke procedure van het plan tot aanleg van een provinciale weg in twee gemeenten is het Provinciaal inpassingsplan (PIP) een passend instrument.

Op basis van een PIP hebben en houden burgers, belanghebbenden en andere overheden de mogelijkheid om bij een loket hun

zienswijzen in te dienen en eventueel in beroep te gaan tegen de plannen of onderdelen daarvan. GS van de provincie Overijssel hebben deze werkwijze aan Provinciale Staten (PS) voorgesteld. PS van Overijssel heeft hier op 15 december 2021 mee ingestemd. Ook hebben Provinciale Staten besloten dat op basis van het PlanMER Vloedbeltverbinding het voorkeursalternatief het tracé 'Bundeling A1/A35' is en dat dit tracé met een provinciaal inpassingsplan planologisch mogelijk wordt gemaakt.

zienswijzen gereageerd wordt. In bijlage 1 bij deze notitie is op elke zienswijze individueel een reactie gegeven. Naar aanleiding van de zienswijzen en ook ambtshalve worden er een aantal aanpassingen gedaan aan het vastgestelde PIP. Deze aanpassingen worden beschreven in hoofdstuk 3

1.3 Ter inzage periode en ontvankelijkheid zienswijzen

Voor de procedure van het ontwerp PIP zijn de volgende stappen gezet. De publicatie van de ter inzage legging van het ontwerp PIP is op 4-01-2023 geplaatst op de website

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl>. In deze publicatie is aangegeven dat het ontwerp PIP ter inzage is gelegd van 11 januari tot 22 februari 2023. Het ontwerp provinciaal inpassingsplan was digitaal vindbaar op www.ruimtelijkeplannen.nl en tevens fysiek ter inzage gelegd op het provinciehuis en de gemeentehuizen van Borne en Almelo. Ook is er midden in de ter inzageperiode op 25 januari 2023 een inloopbijeenkomst georganiseerd in Erve Hondenburg, Eshuisweg 1 in Zenderen.

Zienswijzen

Gedurende de periode dat zienswijzen gegeven konden worden zijn er 56 zienswijzen binnengekomen. Deze zienswijzen zijn allemaal binnen de daarvoor gestelde periode ingediend en ontvankelijk. Op deze zienswijzen wordt in deze reactienota een inhoudelijke reactie door Provinciale Staten gegeven en ze zijn inhoudelijk allemaal betrokken bij het vaststellingsbesluit.

1.4 Leeswijzer

De reactienota beschrijft in hoofdstuk 2 een aantal hoofdonderwerpen van de Vloedbeltverbinding waarop in de

2 Hoofdpunten uit de zienswijzen

2.1 Inleiding

In de ingekomen zienswijzen zijn over een aantal onderwerpen meerdere zienswijzen binnengekomen. Daarom geeft de provincie hier in algemene zin aan hoe die gewogen zijn tijdens de totstandkoming van het definitieve PIP. In de reactie op de individuele zienswijzen wordt specifiek ingegaan op deze onderwerpen. Daarnaast wordt uiteraard op elk punt uit die zienswijzen individueel ingegaan door Provinciale Staten.

2.2 Verschil in verkeerscijfers PlanMER en PIP/Verkeersanalyse

Er wordt in diverse zienswijzen gewezen op verschillen in de verkeerscijfers van het planMER en het PIP. Voor het planMER zijn de cijfers gebruikt van het Verkeersmodel RVM Twente. Er zijn in 2022 echter nieuwe cijfers beschikbaar gekomen met het Regionaal Verkeersmodel Overijssel 2022 (RVMO 2022). Dit model wordt door alle gemeenten in de provincie gebruikt als het gaat om verkeersberekeningen. Het RVMO 2022 gaat uit van de meest actuele cijfers en prognoses (ontwikkelingen en demografie) en is met inbreng van alle gemeenten opgesteld en bestuurlijk geaccordeerd. Inzicht in de verschillen van beide modellen is opgenomen in de toelichting bij het ontwerp-PIP in bijlage 5, Verschilanalyse verkeer PlanMER – PIP.

Voor het Provinciaal inpassingsplan is het vereist dat een zo actueel mogelijk verkeersmodel inclusief de verwachtingen naar de toekomst (2030 en 2040) wordt gebruikt. Daarom is ook voor het ontwerp-PIP dit nieuwe verkeersmodel gebruikt om berekeningen voor de jaren 2030 en 2040 uit te voeren.

Het meest actuele verkeersmodel is nodig om aan te kunnen tonen hoeveel verkeer van de Vloedbeltverbinding gebruik zal maken en welke toe- en afnames op de andere wegen zullen plaatsvinden.

In bijlage 16, Verkeersanalyse Vloedbeltverbinding is onderzocht of bestaande kruispunten en wegvakken, zowel in gemeente Almelo en Borne het verkeer kunnen afwikkelen.

2.3 Concrete doelstelling reductie A1/A35 niet gehaald

Meerdere zienswijzen wijzen ons op het feit dat we de reductie van 5% op de A1/A35 niet halen en daarmee doelstelling 1 niet.

Zoals in de toelichting van het PIP aangegeven leidt een nieuwe verbinding tot minder verkeer op de A1/A35 (circa 2.150 mvt/etm, 2%, jaar 2030). De geformuleerde doelstelling in de PlanMER van 5% afname wordt inderdaad niet gehaald. Andere onderzochte alternatieven uit de PlanMER om het parallelle onderliggende wegennet aan de noordoost kant van de A1/A35 te versterken tonen (echter) geen grotere afname. De afname van verkeer op de A1/A35 is bij alle onderzochte varianten vergelijkbaar en daarmee niet doorslaggevend als het gaat om de keuze voor een variant. Alhoewel de doelstelling niet wordt gehaald zal de afname van verkeer op dit wegvak er wel toe bijdragen dat er minder files ontstaan en het aantal ongevallen afneemt.

Extra reductie kan ontstaan bij een aansluiting op knooppunt Azelo maar op dit moment heeft Rijkswaterstaat als wegbeheerder deze aanpassing nog niet geagendeerd, omdat andere projecten een hogere prioriteit kennen.

Provinciale Staten hebben kennisgenomen van het niet volledig halen van deze doelstelling, maar hebben op 15 december 2022 wel besloten om de ruimtelijke procedure te starten middels het Provinciaal Inpassings Plan. Overigens wordt de doelstelling van minder verkeer in de kern Zenderen en door Borne ruimer gehaald dan de beoogde 30%.

2.4 Stikstofonderzoek en Verdrag van Aarhus

Bij het ontwerp-PIP was een stikstofdepositieberekening toegevoegd als bijlage 15. Dit onderzoek was alleen gebaseerd op de gebruiksfase. In meerdere zienswijzen wordt erop gewezen dat dit onderzoek onvoldoende is om het PIP te kunnen vaststellen. Voor de vaststelling van het PIP is de bijlage 15 vernieuwd met een up-to-date stikstofonderzoek voor de bouw- en gebruiksfase met de nieuwste versie van het Aeries rekenmodel (2023.1).

Samenhangend hiermee is een aantal indieners van mening dat dit nieuwe onderzoek op grond van het Verdrag van Aarhus eerst ter inzage gelegd moet worden voordat er een vaststellingsbesluit genomen kan worden door provinciale staten. In dit onderdeel van de zienswijzen wordt met name gereageerd op par. 4.10.2.3 en 4.10.2.4 van de plantoelichting bij het ontwerpplan. Daarin is het volgende vermeld:

“4.10.2.3 Stikstofdepositieberekeningen

Aan de hand van de door het verkeersmodel berekende verkeersintensiteiten zijn de wegvakken met een relevante toe- of afname geselecteerd en bij het stikstofonderzoek betrokken. De eerste indicatieve rekenresultaten gaven aan dat er geen significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden te verwachten zijn (zie Bijlage 15). Op basis daarvan is het ontwerp ter inzage gelegd.

Dit zijn voorzichtige bewoordingen omdat de gehanteerde rekenversie van AERIUS Calculator vervangen ging worden door een nieuwe. Deze actualisatie was in eerste instantie aangekondigd voor begin oktober, later is deze verschoven naar 22 november en daarna aangekondigd dat deze nieuwe versie beschikbaar kwam in de week van 24 januari 2023.

Voor het definitief vaststellen van het provinciale inpassingsplan zijn met behulp van de nieuwe versie (2023.1) van AERIUS Calculator

berekeningen uitgevoerd die aan dat definitieve besluit ten grondslag zijn gelegd.

4.10.2.4 Recente ontwikkelingen stikstofdepositie

Tot voor kort was voor de realisatiefase een zogenoemde bouwvrijstelling van toepassing. Eventuele stikstofdepositie veroorzakende activiteiten tijdens de aanleg mochten buiten de beoordeling worden gelaten. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in een uitspraak (project Porthos) aangegeven dat er geen gebruik meer gemaakt mag worden van de zogenoemde bouwvrijstelling. Net als bij de gebruiksfase zijn berekeningen met behulp van de nieuwe versie van AERIUS Calculator uitgevoerd voor de definitieve vaststelling van het provinciaal inpassingsplan’.

In de zienswijzen hierover wordt onder andere gesteld dat de hiervoor besproken handelwijze in strijd zou zijn met een effectieve en doeltreffende inspraak als bedoeld in het Verdrag van Aarhus, in het bijzonder artikel 6. Wij kunnen ons daar niet in vinden. Er kan door de indieners van de zienswijzen geen rechtstreeks beroep op artikel 6 van het Verdrag van Aarhus worden gedaan.

Indien dit al anders zou zijn, dan merken wij op dat wij door toepassing te geven aan afdeling 3.4 van de Awb effectieve en doeltreffende inspraak hebben geboden aan eenieder. Daarmee is een correctie implementatie gegeven van artikel 6, derde lid van de Habitatrichtlijn en handelen wij ook in overeenstemming met artikel 6, derde lid van de Habitatrichtlijn. Indieners hebben ook van de geboden inspraakmogelijkheid gebruik gemaakt door een zienswijze in te dienen. Doormiddel van het houden van inspraak kan het publiek ons op eventuele gebreken in onze ontwerp besluitvorming wijzen. Wij hebben de door de indieners geconstateerde gebreken, daar waar volgens ons ook sprake is van een gebrek, gerepareerd door onder meer rekening te houden met de eerste Porthos-uitspraak, waaruit volgt dat de regelgeving over de zogenoemde bouwvrijstelling onverbindend is. Daarnaast dienen wij bij het

vaststellen van het provinciaal inpassingsplan rekening te houden met de meest recente versie van AERIUS-calculator.

Op dit moment is dat AERIUS-calculator versie (2023.1) van toepassing en ook gebruikt voor de berekeningen van de aanleg- en gebruiksfase. De berekeningen van de stikstofdepositie (gebruiksfase minus referentiesituatie alsmede realisatiefase minus referentiesituatie) geven aan dat er per saldo nergens op een Natura 2000-gebied een bijdrage aan de stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jaar wordt berekend.

Het PIP is daarmee uitvoerbaar voor de Wnb. Indien een indiener het daarmee niet eens is, dan kan beroep ingesteld worden tegen het besluit tot vaststelling van het PIP. Hiermee wordt effectieve en doeltreffende inspraak op onze besluitvorming gegeven.

De Awb verzet zich er niet tegen dat aanvullende onderzoeksrapporten worden uitgebracht na de periode dat een ontwerpbesluit met de daarop betrekking hebbende stukken ter inzage heeft gelegen en dat deze aanvullende stukken ten grondslag worden gelegd aan een te nemen besluit. De omstandigheid dat de actualisatie van het stikstofonderzoek (pas) is opgesteld na de periode dat het ontwerpbesluiten ter inzage heeft gelegen, niet ter inzage heeft gelegen, leidt dus niet tot het oordeel dat artikel 3:11, eerste lid, van de Awb is geschonden. Het stuk was immers niet beschikbaar ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerp.

2.5 Snelfietsroute F35

Een aantal zienswijzen wijst op de toekomstige snelfietsroute F35 die tussen Borne en Almelo aangelegd moet gaan worden. Over de toekomstige snelfietsroute F35 zijn bestuurlijk nog geen besluiten genomen als het gaat om de exacte ligging van een tracé.

De provincie is groot voorstander van de aanleg van de F35 en andere snelfietsroutes. De aanleg van dit deel van de F35 en de

aanleg van de Vloedbeltverbinding zijn afzonderlijke projecten met eigen budgetten en procedures.

De provincie heeft bij de spooronderdoorgang ruimte opgenomen om de F35 hier zowel het spoor als de Vloedbeltverbinding ongelijkvloers te laten kruisen. Fietzers maken hiertoe gebruik van de parallelweg in de spooronderdoorgang. De fietsers moeten dan weliswaar een lus maken van en naar de onderdoorgang maar dit is acceptabel zolang er geen ander en beter alternatief beschikbaar is. Indien het project F35 besluit om de F35 niet op deze plek het spoor te laten kruisen, is er sowieso een logische oplossing voor het ongelijkvloers kruisen van de Vloedbeltverbinding.

De aanleg van de F35 en extra inzet op een beter openbaar vervoer is opgenomen in de verkeersprognoses maar levert maar een zeer kleine bijdrage aan het verminderen van de automobiliteit. Met andere woorden: de nu aanwezige knelpunten worden niet opgelost en de Vloedbeltverbinding blijft noodzakelijk voor een goede en veilige bereikbaarheid van de regio.

2.6 Ladder van Verdaas

Ladder van Verdaas & STOMP

In relatie met de F35 wordt ook vaak de 'Ladder van Verdaas' aangehaald in de zienswijzen en het STOMP-principe. De ladder van Verdaas (zie ook tabel 1.1) gaat uit van zeven stappen waarbij de laatste trede pas is het toevoegen van nieuwe infrastructuur. Ook het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service en ten slotte Priveauto) gaat ervan uit dat nieuwe infrastructuur als laatste ontwerpprincipe aan bod komt.

De provincie is voorstander van duurzame mobiliteit en zet daarin ook concrete stappen. Voor de borging van een veilige en vlotte bereikbaarheid van de regio is het vanuit economie en wonen noodzakelijk dat het weggennet voldoende capaciteit houdt om in die behoefte te voorzien. Het onvoldoende op capaciteit houden van

hoofdwegen maakt dat het verkeer verdrongen wordt naar lokale wegen, waardoor daar de veiligheid en leefbaarheid onder druk komt te staan.

De provincie is van mening dat met name het verkeersprobleem in Zenderen niet opgelost kan worden zonder nieuwe infrastructuur. Al de overige maatregelen blijven toepasbaar maar zonder nieuwe infrastructuur zal het verkeersprobleem dat nu door Zenderen rijdt niet opgelost worden. In het MIRT-onderzoekdat voorafging aan het planMER zijn de aspecten die hier genoemd zijn, afgewogen en beoordeeld. De Vloedbeltverbinding betreft de uitwerking van één van de maatregelen uit het adaptieve pakket dat uit het MIRT-onderzoek naar voren kwam. Voor deze maatregel Vloedbeltverbinding wordt dit PIP in procedure gebracht.

Tabel 1.1: de ladder van Verdaas.

De treden van de Ladder van Verdaas:

1. *Ruimtelijke ordening. Bouw compact, zodat reisafstanden kort zijn. Bouw dicht bij openbaar-vervoer knooppunten, zodat autogebruik niet nodig is.*
2. *Prijsbeleid. Met betaald parkeren en een passageheffing de stad in wordt de keuze van de automobilist beïnvloed.*
3. *Mobiliteitsmanagement en fiets. Telewerken, carpoolen, telefonisch vergaderen..*
4. *Openbaar vervoer en fiets. Zorg voor goed openbaar vervoer en uitmuntende fietsroutes.*
5. *Verbeter de efficiëntie van bestaande wegen. Bij 80 km/uur kan er veel meer verkeer over een weg dan bij 130 km/uur. Daardoor ontstaan er minder files en is, oh wonder, iedereen toch eerder op zijn bestemming! De wegcapaciteit is het grootst bij 50 tot 60 km/uur.*
6. *Pas de huidige wegen aan. Pas als alle bovenstaande punten onvoldoende zijn komt wegverbreding in beeld.*
7. *Nieuwe infrastructuur. Volledig nieuwe wegen aanleggen is het laatste dat je doet.*

2.7 Verdrag van Zenderen

De provincie Overijssel is één van de ondertekenaars van het Verdrag van Zenderen. Het verdrag is in 2019 ondertekend door onder andere de bestuurders van de provincie, gemeenten, Landschap Overijssel en heeft tot doel het behouden van het landschap en de ontwikkeling van landschapselementen als houtwallen. In de zienswijzen wordt er op gewezen dat de provincie in strijd handelt met dit verdrag dat de provincie mede heeft ondertekend.

Het klopt dat er met de komst van de Vloedbeltverbinding een klein deel van een houtwal aangetast wordt en ook het bestaande landschap zal veranderen. Het is niet mogelijk om de weg aan te leggen en daarbij alle houtwallen en het volledige bestaande landschap te sparen.

Bovendien is er een landschapsplan opgesteld door experts waarbij de aantasting van het landschap zo beperkt mogelijk gehouden wordt en waar mogelijk gecompenseerd/versterkt wordt.

2.8 Landschapsplan en compensatieplan

Zoals hierboven beschreven zal de Vloedbeltverbinding niet aangelegd worden zonder dat het bestaande landschap doorsneden wordt. Daarom zijn door landschapsexperts en ecologen een landschapsplan en een compensatieplan opgesteld. Het compensatieplan is als bijlage aan het PIP toegevoegd. Het landschapsplan is een bijlage bij de Toelichting op het PIP. Het compensatieplan is gekoppeld met een voorlopige voorziening aan de regels van het PIP. Op grond van de regels is met een voorwaardelijke verplichting ook geborgd dat het compensatieplan gerealiseerd moet worden binnen 3 jaar na de aanleg van de weg.

Door de provincie wordt gestreefd dat deze inpassing zoveel mogelijk tegelijkertijd met de aanleg van de weg gerealiseerd wordt maar dat

is niet voor alle maatregelen mogelijk. Daarom is een termijn van drie jaar opgenomen.

2.9 Gedeeltelijke afsluiting van de N743 in Borne – De Knip

Een aantal zienswijzen gaat over een mogelijke knip in de N743 in de gemeente Borne. In het geldende bestemmingsplan *‘Algemene herziening Borne, Hertme, Zenderen’ (vastgesteld op 16-06-2020)* is een gebiedsaanduiding opgenomen (wetgevingszone – wijzigingsgebied 2) om de bestaande bestemming Verkeer onder voorwaarden aan te passen in de bestemming Wonen of Tuin. Het gebied ligt ten westen van de woonwijk Bornsche Maten aan de oostkant van Borne. De N743 is nu een doorgaande provinciale weg tussen Hengelo en Almelo die door Borne heen gaat. De door omwonenden gewenste aanpassing van de infrastructuur wordt ‘De Knip’ genoemd.

Indieners van de zienswijze vragen om hier gebruik van te maken of geven aan dat als hier gebruik van gemaakt wordt er een nieuwe verkeerssituatie ontstaat.

Op dit moment zijn er door de gemeente Borne geen besluiten genomen over een eventuele Knip waar rekening mee gehouden kan worden in dit PIP.

De provincie zal bij de overdracht van deze weg, na realisatie van de Vloedbeltverbinding, aan de gemeente eisen stellen aan het openhouden van deze weg omdat deze weg ook in de toekomst een rol blijft spelen in de ontsluiting van het gehele gebied. Bovendien maakt dit gebied geen onderdeel uit van de begrenzing van het PIP.

2.10 Grondverwerving

Een privaatrechtelijke belemmering kan een rol spelen bij bestuursrechtelijke aangelegenheden. Een privaatrechtelijke

belemmering kan bijvoorbeeld een eigendomskwestie zijn. Enkel wanneer een privaatrechtelijke belemmering ook ‘evident’ is, kan een dergelijke belemmering in de weg staan aan de vaststelling en uitvoerbaarheid van een inpassingsplan. Eigendomsverhoudingen zijn uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening niet van doorslaggevende betekenis. Alleen als privaatrechtelijke verhoudingen van zo’n evident belemmerende aard zijn, dat in verband daarmee de realisering van het inpassingsplan niet aannemelijk is, kan hieraan betekenis toekomen. Er is geen sprake van een evidente belemmering, omdat de provincie in het uiterste geval zal overgaan tot onteigening wanneer er geen minnelijke afspraken kunnen worden gemaakt over het verwerven van de gronden of het ruilen van gronden.

2.11 Financiële uitvoerbaarheid

In 2021 is het project op € 50 miljoen geraamd. Deze raming is geactualiseerd en geïndexeerd tot prijspeil 2027 en komt uit op € 77 miljoen. Dit is € 27 miljoen duurder, € 7 miljoen ten behoeve van noodzakelijke maatregelen aan de ongelijkvloerse aansluiting bij Borne West en veilige fietsinfrastructuur en € 20 miljoen als gevolg van kostenstijgingen en inflatie. De € 7 miljoen kan worden opgevangen uit het beschikbare projectbudget, een bijdrage van de gemeente Borne en een bijdrage uit het budget voor de niet actief bewaakte spoorovergang het Vlier.

In het coalitieakkoord ‘Schouder aan Schouder’ heeft GS aangegeven aanvullende financiële middelen te reserveren om de kostenstijgingen en inflatie voor infrastructurele werken te zullen compenseren. GS doet de Staten het voorstel om de indexatie van € 20 miljoen daaruit te dekken.

2.12 Planschade en nadeelcompensatie

In de zienswijzen wordt een aantal keren aangekondigd dat indieners van zienswijzen waardevermindering van hun opstellen kunnen krijgen (planschade). Daarnaast kan er in individuele gevallen sprake zijn van nadeelcompensatie. Om te kunnen bepalen of er sprake is van planschade of nadeelcompensatie laat de provincie een onafhankelijk extern bureau onderzoek doen.

De wet maakt verschil tussen een verzoek om nadeelcompensatie en een verzoek om vergoeding van planschade. Om schade (gedeeltelijk) vergoed te krijgen, moet een aanvrager aan alle wettelijke voorwaarden van nadeelcompensatie of planschade voldoen. Op de site van de provincie is hier meer informatie over te vinden. De site is via onderstaande link te bereiken:

https://regelen.overijssel.nl/Producten_en_diensten/Bezwaar_klacht_informatie_schade/Verzoek_om_planschade_of_nadeelcompensatie

2.13 Reactie op de individuele zienswijzen

Op de 56 ingekomen zienswijzen is in bijlage 1 van deze reactienota door Provinciale Staten van een inhoudelijke reactie voorzien en zijn betrokken bij het besluit omtrent vaststelling van het PIP.

2.14 Vervolg van de procedure

De volgende stap in de procedure is een vaststellingsbesluit van Provinciale Staten (PS) van de provincie Overijssel. Indieners van de zienswijzen krijgen voorafgaand aan de behandeling in Provinciale Staten de conceptstukken toegestuurd. Ook krijgen zij de mogelijkheid om in de commissievergadering tijdens de

Statencommissiedag in te spreken. Bij de vergadering van PS is geen inspreekmogelijkheid.

Met inbegrip van alle zienswijzen en deze reactienota neemt PS een vaststellingsbesluit. Daarbij kan het plan op onderdelen gewijzigd worden. Het voorstel welke wijzigingen gedaan moeten worden staat in bijlage 2 beschreven.

Tegen het vaststellingsbesluit staat de mogelijkheid van beroep open bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Daarvoor wordt het plan zes weken ter inzage gelegd zodat beroep ingesteld kan worden. Ook kan in deze periode een verzoek om voorlopige voorziening gedaan worden om de inwerkingtreding van het PIP uit te stellen. Als er geen voorlopige voorziening wordt aangevraagd treedt het PIP in werking de eerste dag na deze periode van zes weken. Het PIP is pas onherroepelijk na een uitspraak van de Raad van State waarbij een vernietiging van het vaststellingsbesluit uiteraard betekent dat het PIP niet onherroepelijk is.

De indieners van de zienswijzen zullen persoonlijk op de hoogte gebracht worden van het moment waarop een vastgesteld PIP ter inzage gelegd wordt.

Bijlagen

1. Reactienota individuele zienswijzen - ontwerp
provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding (versie
25 juli 2023)
2. Aanpassingen in het vast te stellen PIP
3. Document Sweco: 20231005 - Reactie op notitie
Witteveen+Bos, zijnde de reactie op rapport
Witteveen+Bos, d.d. 17 februari 2023, behorend bij de
zienswijze van de gemeente Almelo.

Bijlage 1: Reactienota zienswijzen

Bijlage 1: Reactienota zienswijzen (versie 29-01-2024)

In onderstaande tabel zijn de ingekomen zienswijzen van een reactie van Provinciale Staten voorzien. De zienswijzen zijn volledig weergegeven en het kopje beantwoording geeft de reactie van Provinciale Staten weer. In de laatste kolom staan eventuele aanpassingen aan het PIP die mede naar aanleiding van de zienswijzen zijn doorgevoerd. Tevens is in deze kolom aangegeven waar er sprake is van ambtshalve aanpassingen. Het gaat daarbij vooral om de geactualiseerde omgevingsonderzoeken.

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
1	Wij zijn in gesprek geweest met de gemeente Borne en Provincie Overijssel omtrent onze percelen met kadastrale aanduiding: Borne E 6329 & Borne E 6322, waar wij de mogelijkheid hebben een motor brandstoffen verkooppunt te realiseren. Daarnaast hebben wij aangegeven dat het gepresenteerde tracé onze voorkeur en ondersteuning verdient. Wij vragen uw aandacht voor de volgende punten:	De gesprekken voor de realisatie van een nieuw motorbrandstoffenpunt staan los van de procedure van dit inpassingsplan en de planologische mogelijkheden die dit PIP biedt.	Nee
1a	In overleg met Stichting Twickel zijn wij aan het onderzoeken of het te realiseren tankstation met alternatieve energiedragers verplaatst kan worden naar de rotonde bij de A1.	Met de rotonde A1 wordt bedoeld de rotonde in de Vloedbeltverbinding ter aansluiting van de Azelosestraat. Langs deze rotonde en aansluitende wegvakken wordt een landschappelijke wal aangelegd en wordt het aansluitende terrein heringericht met beplanting, een en ander volgens afspraak met het crematorium, de omgeving en de eigenaar Stichting Twickel. Uw wens om ter plaatse een verkooppunt van motorbrandstoffen op te richten en aan te sluiten op de nieuwe Vloedbeltverbinding is ten eerste uit oogpunt van doorstroming en verkeersveiligheid ongewenst. Vooral omdat linksafbewegingen naar uitwegen niet zijn toegestaan op dit type weg. Ten tweede is het strijdig met de bovenstaande landschappelijke maatregelen en afspraken daarover. In dit PIP zal geen ruimte geboden worden voor het realiseren van een verkooppunt van motorbrandstoffen vanwege de verkeersveiligheid en landschappelijke inpassing ter plekke.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
1b	Voor het huidige tracé is er een hoek van ons perceel nodig voor de realisatie.	Op basis van het huidige ontwerp is ongeveer 370 m ² grond benodigd van het perceel kadastraal bekend sectie E nummer 6322 in de gemeente Borne. Aan de zijde van de Hosbakkeweg is het mogelijk deze oppervlakte te compenseren. De grondaankoper(s) die door de provincie zijn aangesteld proberen in overleg tot overeenstemming te komen over aankoop. Op basis daarvan wordt ervan uitgegaan dat de gronden door middel van een (koop)overeenkomst vooraf in eigendom kunnen komen. Mocht dit via minnelijk overleg toch niet lukken dan zal de provincie in het uiterste geval overgaan tot onteigening om het plan uitvoerbaar te maken.	Nee
1c	Graag komen wij op korte termijn met u in gesprek over de herinrichting en verplaatsing van de verschillende functies in deze hoek.	Over de wens voor herinrichting en verplaatsing zoals gevraagd vindt al overleg plaats met de gemeente Borne. Verplaatsing van een verkooppunt zal samen met de gemeente onderzocht moeten worden omdat deze gronden geen onderdeel uitmaken van het PIP. De gemeente Borne zal hiervoor een eventuele planologische procedure moeten starten. In het PIP worden hiervoor geen mogelijkheden geboden.	Nee
	<u>CONCLUSIE</u>	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
2	Door uw publicatie heb ik kennisgenomen van het voornemen het bestemmingsplan voor de rondweg provinciale weg N743 zg. Vloedbeltverbinding te wijzigen. Ik ben nogal geschrokken van de omvang van de wijziging. In de eerste gesprekken met de Provincie werd er alleen geschetst dat er een rondweg rond Zenderen zou komen om het dorp te ontlasten, maar nu in deze variant zal het verkeer in Zenderen hoogstwaarschijnlijk afnemen. De nieuwe situatie van de Provinciale weg N743 ter hoogte van de Van Rechteren Limpurgsingel "Bavinckel" en de daarbij aangrenzende woonpercelen van mij, waar ik overigens al vele jaren	De woning Bavinksweg 2 ligt op circa 65 meter afstand uit de as van de provinciale weg N743 ter hoogte van de Drienemansweg. De in uw eigendom zijnde woningen Bornsestraat nr 376 en nr 378 liggen langs deze provinciale weg, eveneens ter hoogte van het kruispunt Drienemansweg. Op dit punt vinden in het kader van het ter visie liggende ontwerp PIP geen werken plaats waarvoor een ruimtelijke procedure moet worden gevolgd. Wel is er op dit wegvak een toename van verkeer als gevolg van de aanleg van de Vloedbeltverbinding. Vanwege deze toename van verkeer is in het kader van geluid en luchtkwaliteit onderzoek uitgevoerd naar de effecten. Ingevolge artikel 99 lid 2 van de Wet geluidhinder dienen bij wijzigingen op of aan een weg ook andere wegen te worden onderzocht, waar naar verwachting een toename van 2 dB of meer zal optreden als gevolg van de wijzigingen op of aan de wegen die fysiek worden aangepast. Het betreft hier de zogenaamde 'uitstraling van de reconstructie'. Toetsing aan de normering van de Wet geluidhinder behoeft voor deze wegen	Ambtshalve

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	met veel plezier woon, werk en leef krijgt te maken met heel veel meer hinder en de overlast gaat toenemen door deze nieuwe geschetste situatie.	niet plaats te vinden als er bij deze wegen geen fysieke wijzigingen plaatsvinden. Er bestaat geen harde plicht op grond van de Wet geluidhinder om maatregelen te treffen vanwege de geluidtoename. Wel is er de (beleidsmatige) "plicht" om de gegevens uit het akoestisch onderzoek in de besluitvorming te betrekken. Het kan een reden zijn om toch maatregelen te overwegen ten behoeve van woningen die zich niet bevinden langs de te reconstrueren weg of wegdeel. Uit het akoestisch onderzoek volgt, dat er ter plaatse van de Bavinkweg 2 en Bornsestraat nrs 376 en 378 een toename van circa 1 dB op treedt als gevolg van de toename in de verkeersbewegingen. Deze toename blijft daarmee binnen de normstelling van de Wet geluidhinder, zoals van toepassing voor de reconstructie van wegen en deze toename kan op grond van de Wet geluidhinder als aanvaardbaar worden beschouwd.	
2a	Woongenot en leefklimaat wordt ernstig geschaad door de nieuwe te verwachten geluidshinder.	In het akoestisch onderzoek is ook aandacht besteed aan (geluid)uitstraling naar het omliggende wegennet. Ingevolge artikel 99 lid 2 van de Wet geluidhinder dienen bij wijzigingen op of aan een weg ook andere wegen te worden onderzocht, waar naar verwachting een toename van 2 dB of meer zal optreden als gevolg van de wijzigingen op of aan de wegen die fysiek worden aangepast. Het betreft hier de zogenaamde 'uitstraling van de reconstructie'. Toetsing aan de normering van de Wet geluidhinder behoeft voor deze wegen niet plaats te vinden als er bij deze wegen geen fysieke wijzigingen plaatsvinden. Er bestaat geen harde plicht op grond van de Wet geluidhinder om maatregelen te treffen vanwege de geluidtoename. Wel is er de (beleidsmatige) "plicht" om de gegevens uit het akoestisch onderzoek in de besluitvorming te betrekken. Het kan een reden zijn om toch maatregelen te overwegen ten behoeve van woningen die zich niet bevinden langs de te reconstrueren weg of wegdeel. Uit het akoestisch onderzoek volgt, dat er ter plaatse van de Bavinkweg 2 en Bornsestraat nrs 376 en 378 een toename van circa 1 dB op treedt als gevolg van de toename in de verkeersbewegingen. Deze toename blijft daarmee binnen de normstelling van de Wet geluidhinder, zoals van toepassing voor de reconstructie van wegen en deze toename kan op grond van de Wet geluidhinder als aanvaardbaar worden beschouwd.	Ambtshalve
2b	Er ontstaan meer uitstootgassen en fijnstof.	In het kader van het PIP is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan staan beschreven in paragraaf 4.8.2 van de toelichting en de bijbehorende bijlage 14 van de toelichting. Hieruit volgt dat langs het nieuwe tracé sprake is van een toename in concentraties fijn stof. De voornaamste conclusie is echter dat ondanks de beperkte toename op alle beoordelingspunten ruimschoots wordt voldaan aan de op het betreffende punt te toetsen grenswaarden ten aanzien van de concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (zowel PM10 als PM2,5). Uit het luchtkwaliteitsonderzoek volgt dat er ter plaatse van de woning Bavinksweg 2 en de woningen Bornsestraat 376 en 378 ruimschoots aan de normen voor luchtkwaliteit wordt voldaan.	Ambtshalve
2c	Afname van verkeersveiligheid door al het extra verkeerstoename. Door u is geschetst dat het uitsluitend het verkeer is dat wat van Albergen komt deze route zal nemen zoals is berekend. Uit rondvraag, ervaring en expertise zal straks blijken dat niet alleen het verkeer afkomstig uit Albergen deze route zal gaan nemen om via Almelo zuid te gaan rijden alsmede ook het gehele achterland (lees: gemeente Tubbergen en gemeente Dinkelland) deze route zal gaan gebruiken daar deze nu stevig oponthoud ondervindt in Almelo Noord-Oost en zijn weg vindt naar de Nijreessingel /Almelo Zuid.	Voor alle verkeerscijfers in dit PIP is gebruik gemaakt van het 'Regionaal Verkeersmodel Overijssel' dat in 2022 is vrijgegeven (RVMO 2022). Dit model gaat uit van de meest recente cijfers (anno 2022) en verwachtingen ten aanzien van de verkeersontwikkelingen in de provincie. In de PIP staan de hoeveelheden en de toe- en afname van het verkeer beschreven. Op het deel van de N743 langs uw woningen Bornsestraat 376 en 378 is er een toename van verkeer op de hoofdrijbaan. Het verkeersmodel geeft aan hoeveel verkeer op de verschillende wegvakken rijdt. Daaruit valt af te leiden dat door aanleg van de Vloedbeltverbinding het verkeer vanuit Tubbergen en omgeving naar Enschede/Hengelo/Deventer(v/v) vaker de route kiest via de korte boog en de Vloedbeltverbinding naar de afslag Borne West op de A1/A35. Uw veronderstelling dat al dit verkeer via de zuidelijke ring N349 rijdt wordt niet ondersteund door het verkeersmodel	Ambtshalve
2d	Het afsluiten van de parallelwegen en fietspaden en het omleggen hiervan bevordert zeker niet onze bereikbaarheid en komt ook niet de veiligheid ten goede	Bereikbaarheid De bestaande parallelwegen blijven hun functie behouden voor de ontsluiting van aanliggende percelen/woningen en de ontsluiting van de zijwegen. In sommige gevallen moet er iets verder gereden	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
		worden naar het dichtstbijzijnde aansluitpunt. Minder kruisingen geeft ook minder risico op ongelukken en dat verbetert de verkeersveiligheid. Uw bereikbaarheid wordt niet ingrijpend gewijzigd en aansluiting op de wegen blijft bestaan. Veiligheid De bestaande verbindingen van de parallelweg met de hoofdrijbaan worden verwijderd, zodat er geen conflicten ontstaan met verkeer tussen hoofdrijbaan en parallelweg. Hierdoor zal er een kleine toename zijn van lokaal verkeer op de parallelweg. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is dit aanvaardbaar en ontstaat er per saldo een veiliger situatie.	
2e	Feitelijk valt deze ontwerpherziening gezien de kwaliteit van de te realiseren rondweg, die ons inziens niet bij draagt aan de ruimtelijke kwaliteit en landschappelijk karakter en door meer het te verwachten geluidsoverlast, onveilige en slecht verlichte situaties en meer uitstootgassen/ fijnstof.	Ruimtelijke kwaliteit en landschap Voor de inpassing van de nieuwe weg is een landschapsplan opgesteld. Daarin is, op basis van een landschapsanalyse, een aantal maatregelen beschreven om de landschappelijke inpassing te kunnen behouden en versterken. De landschappelijke inrichting wordt uitgevoerd, zoals beschreven in paragraaf 3.4 van de toelichting en in het document Vloedbeltverbinding Landschapsplan, dat als bijlage 6 bij de toelichting is gevoegd. De maatregelen die van belang zijn voor een goede landschappelijke inpassing dienen ook als natuurcompensatie. De aanleg en instandhouding van deze maatregelen zijn geborgd via een voorwaardelijke verplichting in de regels (artikel 12.4). Het landschap zal ten opzichte van nu veranderen maar met de hierboven beschreven maatregelen is er sprake van een goede landschappelijke inpassing. Geluid Voor de opmerkingen over geluid en luchtkwaliteit (fijnstof) verwijzen we naar onze beantwoording onder 2a en 2b. Veiligheid Zie bovenstaand antwoord 2c. Openbare verlichting Uit oogpunt van duurzaamheid, zuinig omgaan met elektriciteit en materialen, en het beschermen van de duisternis heeft de provincie Overijssel het beleid om in het buitengebied geen aaneengesloten verlichting te plaatsen langs haar wegen, wanneer dit vanuit verkeersveiligheid en sociale veiligheid aanvaardbaar is. Op basis van dat beleid en die voorwaarden staat er geen openbare verlichting langs de parallelweg. Uit onderzoek bij vergelijkbare projecten is gebleken dat dit niet leidt tot meer ongevallen of andere incidenten. Mocht in de toekomst blijken dat er langs het tracé toch verlichting noodzakelijk is dan biedt artikel 2.29 van het Besluit bouwwerken leefomgeving de mogelijkheid om deze voorzieningen zonder omgevingsvergunning te realiseren. Meer uitstootgassen / fijnstof Zie bovenstaand antwoord 2b.	Ambtshalve
2f	Zoals al eerder aangegeven zijn in het huidige buitengebied bij de afwijkingsbevoegdheid voor het aanleggen van een nieuwe rondweg een groot aantal randvoorwaarden aangegeven. Ten aanzien van onderstaande criteria is er strijdigheid: <i>er sprake is van een landschappelijke inpassing, waartoe een inpassingsplan dient te worden opgesteld; er geïnvesteerd wordt in het versterken van de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving; in de nabijheid gelegen functies en waarden niet in onevenredige mate in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden geschaad; de belangen van de eigenaren en/of gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden niet onevenredig worden geschaad; beschermde planten- en</i>	Er wordt voor de totstandkoming van dit plan geen gebruik gemaakt van de in de zienswijze genoemde afwijkingsbevoegdheid. De genoemde criteria zijn dus niet direct toetsingskader voor de inhoud van dit PIP. De Vloedbeltverbinding is tot stand gekomen na uitvoeren van diverse onderzoeken en op basis van een zorgvuldige afweging. In hoofdstuk 4 van het PIP is ingegaan op de effecten van het PIP op de omgeving. Hierbij is getoetst aan geldende wet- en regelgeving en is beoordeeld of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Hieruit volgt dat nabijgelegen functies en waarden niet in onevenredige mate in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden geschaad. Ook de belangen van de eigenaren en/of gebruikers van betrokken en nabijgelegen gronden worden niet onevenredig geschaad.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	<i>diersoorten en biotopen niet onevenredig worden geschaad; met betrekking tot (spoor)wegverkeersgeluid een aanvaardbaar met betrekking woonklimaat wordt gerealiseerd;</i>	Er is natuuronderzoek gedaan naar de effecten op beschermde gebieden en soorten. Uit het onderzoek blijkt dat er geen significante effecten zijn op de natuur met de te nemen maatregelen. In het kader van de soortenbescherming is mogelijk een ontheffing nodig in het kader van de Wet natuurbescherming (nu: omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteiten onder de Omgevingswet). In het natuuronderzoek is gemotiveerd dat er in onderhavige situatie zicht is op ontheffing, omdat aan de voorwaarden voor het kunnen verlenen van de ontheffing wordt voldaan. Benodigde maatregelen m.b.t. het realiseren van nieuw leefgebied met daarbinnen nest-, rust- en verblijfplaatsen en foerageergebied kunnen worden getroffen op gronden binnen het plangebied met de bestemming Natuur. De te treffen maatregelen vanwege verlies aan houtopstanden (herplantplicht bomenrij, bos, houtwal en struweel) zijn geborgd in het compensatieplan Vloedbeltverbinding inclusief natuurtoets (Ecogroen, januari 2024), waarvan de uitvoering en de instandhouding ervan is geborgd in de planregels. Voorafgaand aan het vellen van de houtopstanden zal op grond van het Besluit activiteiten leefomgeving een melding worden gedaan. Ten aanzien van stikstof is een nieuw onderzoek gedaan naar de aanleg en gebruiksfase. De berekeningen van de stikstofdepositie (gebruiksfase minus referentiesituatie alsmede realisatiefase minus referentiesituatie) geven aan dat er per saldo nergens op een Natura 2000-gebied een bijdrage aan de stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jaar wordt berekend. Het nieuwe onderzoek is als bijlage 15 aan de toelichting gekoppeld. Het stikstofonderzoek is in de planregels met regels geborgd. In het akoestisch onderzoek is het plan getoetst aan de Wet geluidhinder. In dat kader is inzicht gegeven in de geluidgevolgen van de aanleg van de Vloedbeltverbinding. Het gaat daarbij om de geluidgevolgen van de nieuw aan te leggen Vloedbeltverbinding en de parallelweg en tevens de geluidgevolgen vanwege de aan te passen bestaande wegen. Hieruit volgt dat aan de wetgeving wordt voldaan en er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. In het PIP is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die het akoestisch onderzoek borgt in de planregels (waar nodig toepassen van specifiek type wegdekverharding en de realisatie en het in stand houden van grondwallen en geluidscherm.	
2g	De in de nabijheid gelegen functies worden wel degelijk in hun ontwikkelingsmogelijkheden geschaad. De belangen van de eigenaren van aangrenzende percelen worden wel degelijk geschaad. Te denken valt hierbij aan de aantasting van het woongenot door verkeershinder en het bijgaande lawaai wat dat met zich meebrengt, en de waardevermindering van de diverse opstallen op aangrenzende percelen.	Voor het aspect geluidhinder wordt verwezen naar onze beantwoording van onderdeel 2a en 2f. Voor het onderdeel verkeershinder naar onderdeel 2c. Inkomstenderving en planschade is een onderwerp dat volgens de procedure uit de Planschadeverordening Overijssel 2012 wordt afgehandeld. Een verzoek kan worden ingediend bij het onherroepelijk worden van het provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding. In de inleiding van deze reactienota is in paragraaf 2.11 beschreven hoe dat moet.	Ambtshalve
2g1	Bij het verbouwen van de woningen Bavinksweg 2 in de jaren 80 en Bornsestraat 376 en 378 midden jaren negentig en is destijds uitvoerig besproken met de Provincie en de Gemeente voor het wel en wee qua uitvoer van het isolatie voorzieningen. Tevens ligt de dubbele woonboerderij t.o.v. het huidige wegdek al veel te laag en ondervinden wij hiervan erg veel last van water en zijn dan ook bang voor nog meer ophoging van het wegdek t.o.v. de huidige situatie zodat deze dan nog meer nadelige gevolgen voor ons zal hebben.	De N743 wordt niet heringericht als gevolg van de Vloedbeltverbinding en de hoogte wordt niet aangepast. Uw opmerking over wateroverlast is doorgegeven aan de onderhoudsdienst.	Nee
2h	Mijns inziens is onvoldoende onderzoek verricht naar beschermde plant- en diersoorten. Ook is het bestemmingsplan doorbraak verouderd en zouden de beheersmatige aspecten van flora en fauna in een nieuw bestemmingsplan beter gewaarborgd moeten worden.	Voor de totstandkoming van het ontwerp-PIP zijn diverse natuuronderzoeken gedaan en als bijlage opgenomen bij de toelichting van het PIP. Hieruit blijkt dat het plan uitvoerbaar is. Daarnaast zijn eind 2023 updates van de eerder uitgevoerde onderzoeken en aanvullende onderzoeken uitgevoerd en verwerkt in een nieuw compensatieplan (compensatieplan Vloedbeltverbinding inclusief natuurtoets (Ecogroen, januari 2024)). Ook	Ambtshalve

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	Het onderzoeksgebied in het natuurwaardenonderzoek beperkt zich slechts tot het plangebied!	hieruit is gebleken dat het plan uitvoerbaar is vanuit de Wet natuurbescherming. Dit onderzoek is als bijlage 1 bij de regels toegevoegd.	
2h1	Er wordt teveel onderbouwd op het feit dat er op de Almelsestraat naar de Van Rechter Limpurgsingel N743 en tevens aangrenzend op de Bornsestraat sprake is van een drukke bestaande weg waar min of meer automatisch kan worden aangesloten. Geenzins kan hieraan het recht ontleend worden om hier met een forse afwijkingsprocedure Wet Geluidhinder gebruik van te maken. Vanuit de ruimtelijke beleving is deze situering komend vanuit Zenderen in de beleving van het open landschap met de ecologische Doorbraak absoluut ongewenst!!!	Zie bovenstaande beantwoording over geluid (2a).	Ambtshalve
2h2	Mocht de ontheffing hogere grenswaarde in procedure worden gebracht dan kunt u deze zienswijze tevens aanmerken als een bezwaar hiertegen!!	De geluidsbelasting op het perceel voldoet aan de geldende wet- en regelgeving. Er is hier geen hogere waardenbesluit nodig.	Nee
2h3	Conclusie: Ik besef dat ik nog niet vrij uitvoerig op de ontwerpherziening met bijlagen ben ingegaan en mogelijk soms in herhaling ben vervallen maar het zal U duidelijk zijn dat ik alle middelen zal aangrijpen om de thans voorgestelde ontwikkelingen tegen te gaan tot aan het hoogste bestuurlijke rechtsorgaan. Zoals al eerder aangegeven worden mijn belangen zowel particulier als zakelijk geschaad. Sterke aantasting van mijn woongenot vanuit het woonhuis aan de Bavinksweg 2, Bornsestraat 376 en 378, waar het woongedeelte zich grotendeels aan de straatzijde bevindt. Door de nieuwe ontwikkelingen zal de waarde van al mijn onroerend goed, Bornsestraat 376 en 378 dubbele woonboerderij met volumineus bijbehorend bouwwerk die thans door mij wordt verhuurd en de villa Bavinksweg 2 waar ik zelf woon met bijbehorend bouwwerk gelegen aan de N743 aanmerkelijk gaan dalen. Ik ga er vanuit dat U begrip kunt opbrengen voor mijn reactie op het ontwerpplan en ben uiteraard bereid e.e.a. nog eens mondeling toe te lichten. Het is niet zo dat ik alle ontwikkelingen op de rondweg wil tegengaan, maar dan wel op een zodanige wijze dat de impact naar mijn percelen zeer beperkt blijft.	Wij hebben begrip voor de inhoud van elke zienswijze. Ten aanzien van onderhavig perceel zijn wij in bovenstaande beantwoording ingegaan op de effecten die betrekking hebben op een goed woon- en leefklimaat. Mocht u desondanks van mening zijn dat dat niet zo is dan kan er beroep ingesteld worden en tevens een verzoek om tegemoetkoming van eventuele waardedaling gedaan worden.	Nee
	CONCLUSIE	Ambtshalve zijn geactualiseerde omgevingsonderzoeken toegevoegd. De zienswijze zelf heeft niet geleid tot aanpassing van het PIP.	
3a	Vloedbeltverbinding veroorzaakt aantasting landschap. Het door u ter inzage gelegde PIP met een "oplossing" voor een aantal (deels vermeende) problemen in de gemeente Borne in de vorm van de Vloedbeltverbinding zorgt voor een onomkeerbare aantasting van het nog waardevolle noordwestelijk deel van het fijnzinnige kralensnoer van de stedenband Twente. Het kralensnoer was tot 1985 opgebouwd uit de, door fraaie open gebieden gescheiden,	Uw zienswijze richt zich met name op ruimtelijke ontwikkelingen die in het verleden tot stand zijn gekomen en volgens u het landschap hebben aangetast. Uitgangspunt van de beoordeling van de effecten op de landschappelijke kwaliteit van voorliggend plan is de bestaande landschappelijke situatie. In de PlanMER is een zorgvuldige afweging gemaakt op alle milieuaspecten, waaronder de effecten op het landschap. Op basis van die weging heeft Provinciale Staten (PS) gekozen voor de variant bundeling A1/A35. Die variant is in voorliggende PIP planologisch-juridisch vastgelegd. De wijze waarop de Vloedbeltverbinding landschappelijk wordt ingepast is uitgebreid beschreven in paragraaf 4.3 en het Landschapsplan Vloedbeltverbinding, dat als	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	kernen Almelo, Zenderen, Borne, Hengelo en Enschede. De noordwest – zuidoost lopende lijnen in de vorm van de oude verbindingsweg, de spoorlijn Almelo – Enschede en de (toen nieuwe) A 35 vormden de verbindende snoeren van onze fraaie regio. Het valt op dat de dwarsverbindingen (trein en weg) in de kernen lagen, het landschap tussen de kernen bleef daardoor ongerept (kaart bijlage 1.). Met de aanleg van de A1 (knooppunt Buren – Duitse grens) in de open ruimte tussen Borne en Hengelo werd het unieke ruimtelijk concept van de stedenband aangetast. Nu, vijfendertig jaar later, zijn de gevolgen duidelijk; Borne en Hengelo zijn aan elkaar gebakken tot één vormeloos stedelijk gebied. De Vloedbeltverbinding, zal op termijn hetzelfde desastreuze effect hebben op het tussengebied Almelo – Borne, als de A1 had op het tussen gebied Borne – Hengelo. Het nietsontziende wegtracé doorsnijdt een ongerept en grotendeels stil gebied. Het voortwoekerende gezwel (XL park) met enorme dozen ten zuiden van Almelo, een leegstaand hotel (De Zwanenhof), bedrijven met zwaar transport aan de Grote Bavenkelsweg, het complex van de Noorse Broeders, de “Heuvel der Schaamte” (Ashok Bhalotra) 42 hectare ontoegankelijk gebied met een mestvergistingsfabriek (met bijbehorende stank) en zonnevelden zijn de eerste aanzetten van dit proces. Met de Vloedbeltverbinding geeft u daar definitief een klap op (kaart bijlage 2.). “Landschapspijn” (Jantien de Boer); waardevol open landschap en natuurwaarden in de tussengebieden worden letterlijk en figuurlijk opgeofferd aan de vuilnisbelten van Twente.	bijlage 6 bij de toelichting is gevoegd. De inpassing heeft primair betrekking op de nieuwe weg, de nieuwe kruispunten en aansluitingen en de directe omgeving (omwonenden) van de nieuwe weg. Secundair richt het zich op een bredere omgeving en dan met name waar landschappelijk gezien of ten behoeve van de flora & fauna structuren hersteld of versterkt kunnen worden. Hierbij gaat het om de directe zone, de zone naast de obstakelvrije zone langs het wegprofiel en om de landschappelijke structuren in de directe omgeving van de weg, die bij doorsnijding, verwijdering en/of aantasting gecompenseerd moeten worden. De uitvoering van de compensatie is geborgd via een voorwaardelijke verplichting in de planregels. De te herstellen landschappelijke structuren hebben betrekking op: • de opgaande elementen, zoals bosschages, bomenrijen, bomenlanen, solitaire bomen, houtwallen, -singels, struweel etc. • de kruising met de waterpartijen Azelerbeek en de Kleine Doorbraak • het herstellen, aanbrengen of verlengen van ecologische verbindingen (in ieder geval op het aan te passen viaduct bij de Kuipersweg, de bruggen over de spooronderdoorgang) en onder de duikerbruggen bij de Kleine Doorbraak en de Azelerbeek • De kenmerkende hoogteverschillen in het gebied: beekdal en es Het landschapsplan (Sweco, januari 2024) en het compensatieplan Vloedbeltverbinding inclusief natuurtoets (Ecogroen, januari 2024) beschrijven de maatregelen die in een later stadium nader worden uitgewerkt. Met deze maatregelen wordt een goede landschappelijke inpassing bereikt. In het PIP is ook aangegeven op welke wijze rekening wordt gehouden met de landschappelijke kwaliteiten, zoals benoemd in het provinciale beleid (lagenbenadering met gebiedskenmerken). Maatregelen die hieruit voortvloeien zijn: • Behoud van bestaand reliëf door de weg op maaiveldniveau en deels verdiept aan te leggen zodat het landschap niet wordt aangetast; • Compensatie en versterking van de loop van de Azelerbeek; • Inpassing van de weg door middel van hagen die passend zijn in het landschap en het versterken van houtwallenstructuren en het aanzetten van de randen. Tevens volgt de Vloedbeltverbinding zoveel mogelijk de bestaande (hoofd)routes (A1/A35) om landschappelijke aantasting te voorkomen. In verband met het voorkomen van de aantasting van het landschap is tevens gekozen voor een ligging direct tegen en over de zuidzijde van de stortlocatie Twence en een zo rechtstreeks mogelijke route naar knooppunt Azelo. Tot slot geldt dat de realisatie en instandhouding van de landschappelijke inpassing en compensatie is geborgd via een voorwaardelijke verplichting in de regels van het PIP. Het landschap zal ten opzichte van nu veranderen maar met de hierboven beschreven maatregelen is er sprake van een goede landschappelijke inpassing.	
3b	Redenen voor aanleg zijn alleen genoemd om een lokaal probleem op te lossen. Dat kan ook anders worden opgelost. Uw motieven voor de aanleg van de Vloedbeltverbinding zijn; - Het verminderen van het verkeer op de N743 door Zenderen. - Het verminderen van de filedruk op de A1/A35. - Het robuuster maken van het regionale wegennet tussen Almelo en Hengelo. - Het verminderen van het verkeer op de N743 door Borne.	Het PIP heeft op basis van de doelstelling niet alleen een lokaal karakter maar ook een regionaal karakter en kan niet worden bestempeld als het oplossen van lokale knelpunten. De weg levert een bijdrage aan het verminderen van de filedruk op de A1/A35, het robuuster maken van het regionale wegennet tussen Almelo en Hengelo en het verminderen van het verkeer op de N743 in de bebouwde kom van Zenderen en door Borne. De grote hoeveelheden verkeer in het gebied in combinatie met de structuur van het wegennet zijn de belangrijkste oorzaken van het grote aantal ongevallen op de A1/A35, de verkeersinfarcten rondom de samenloop van de A1/A35 en de files op de N743. Een en ander met bijbehorende verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten door en in de bebouwde kom van Zenderen en Borne.	Nee
3c	Ad a. De hinder van het doorgaande verkeer door Zenderen is een legitiem lokaal probleem dat in of direct rond het dorp kan worden	De hinder van het doorgaande verkeer door Zenderen op de N743 is een lokaal probleem met een regionale oorzaak, dat niet met alleen lokale maatregelen kan worden opgelost. Door de aanleg van de	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	opgelost, de Vloedbeltverbinding is hiervoor “de olifant die de mug doodslaait”.	Vloedveldverbinding neemt het verkeer op de N743 in Zenderen met minimaal 63% af. Daarbij komt dat de aanleg van de Vloedbeltverbinding niet alleen is bedoeld voor het oplossen van de problematiek in Zenderen, maar ook als doel heeft het verkeer op de A1/A35 te verminderen, een robuuster regionaal wegennet te realiseren en het verkeer op de N743 door Borne te verminderen.	
3d	Ad b. De filedruk op de vervlochten A1/A35 is een relatief probleem, deze weg komt niet voor in de file top 10 A-wegen van de ANWB. https://www.anwb.nl/verkeer/nieuws/nederland/2022/december/files-terug-van-weggeweest	Uit de verkeersanalyse die als bijlage bij het PIP is gevoegd blijkt, dat er wel degelijk sprake is van een fileprobleem op de A1/A35 in zowel de ochtend- als de avondspits. Dit volgt uit figuren 3.4 en 3.5 waar in de autonome situatie in 2030 en 2040 de I/C-waarde (de verhouding tussen intensiteit en capaciteit) ruim boven de 0,9 ligt, hetgeen betekent dat er structureel congestie zal ontstaan op deze wegen. De provincie vindt het daarom belangrijk dat er maatregelen worden getroffen ter voorkoming van files en ongevallen op de corridor A1/A35 en heeft daarvoor dit PIP in procedure gebracht.	Ambtshalve
3e	Twente werkt al meer dan tien jaar aan de F35, juist een goede snelle fietsroute van Nijverdal naar Enschede die zal bijdragen aan het verminderen van filedruk op de autowegen. De Vloedbeltverbinding werpt een grote belemmering op voor een effectieve doorgaande F35. Bij de spoorkruising van de Vloedbeltverbinding, ten westen van Zenderen, geeft de provincie het autoverkeer prioriteit. De fietser moet hier in een lus 1150 meter, met helling, omrijden (toelichting Vloedbeltverbinding figuur 3.3). Deze fietssnelweg geeft geen bijdrage aan de vermindering van de automobilititeit. De provincie is ook voorstander van een zo kort mogelijke verbinding. Hoe korter de verbinding des te groter de bijdrage aan vermindering van de automobilititeit.	Er zijn nog geen besluiten genomen over de exacte ligging van een F35 fietsverbinding. Daarom kan daar in het kader van dit PIP nog geen rekening mee gehouden worden. De Vloedbeltverbinding maakt de komst van de F35 niet onmogelijk en de spoortunnel kan hiervoor gebruikt worden om ongelijkvloers de spoorlijn te kruisen. Het tracé van de fietssnelweg F35, zoals opgenomen in het masterplan (2013), heeft de status van voorontwerp. Er zijn richtinggevende keuzen gemaakt in de kansrijke verbindingen (met onderscheid in hoofdroute en zijtakken) en de ligging van het tracé (langs de weg, het spoor of via een vrij tracé). Belangrijke ontwerpkeuzen, bijvoorbeeld ten aanzien van de mogelijkheden voor ongelijkvloerse kruisingen met (spoor)wegen of een verhoogde ligging van het tracé, zijn nog niet gemaakt. Dit moet gebeuren in de definitieve ontwerpen (DO) per deeltracé. Bij voorliggend deeltracé van de F35 moet rekening gehouden worden met de Vloedbeltverbinding en een gedeeltelijke ligging aan de noordkant van de spoorlijn en een gedeeltelijke ligging aan de zuidkant van de spoorlijn. Een uitgangspunt bij het ontwerpen van de F35 is de realisatie van een vrijliggende fietsroute, die drukke auto- en spoorroutes ongelijkvloers kruist en daardoor bijdraagt aan een reductie van het aantal fietsverkeersslachtoffers. Om een veilige verbinding te maken tussen het noordelijk en zuidelijk deel van de fietssnelweg kan gebruik gemaakt worden van de tunnel van de Vloedbeltverbinding. De verlenging van het tracé van de fietssnelweg wordt als acceptabel beschouwd, mede omdat dit een veilige oversteek van de spoorweg betekent. Vanaf spoorniveau op de onderdoorgang uitkomen vergt hier voor de fiets inderdaad het maken van een lus. De optie om de fiets op dit punt spoorniveau aan de zuidzijde houden is in het F35-project nog niet uit beeld. Dat zou hier voor de fiets een veel directere oplossing, bovendien zonder hellingen, opleveren. Maar voor al deze opties geldt dat deze in een aparte planologische procedure mogelijk gemaakt moet worden waarbij de Vloedbeltverbinding dit niet onmogelijk maakt. De provincie is ook voorstander van een zo rechtstreeks mogelijke verloop van de F35. Hoe korter de fietsafstand, hoe groter de bijdrage aan het verminderen van de automobilititeit.	Nee
3f	De filedruk op de A1 / A35 tussen de knooppunten Azelo en Buren, mede veroorzaakt door de aansluiting Borne West, is zo nodig op te lossen door verbreding en herprofilering van het wegvak. Er is geen enkele noodzaak om verkeer af te leiden via de Vloedbeltverbinding naar de N743.	In het MIRT-Overzicht 2023 (Rijkswaterstaat) is aangegeven dat de A1/A35 tussen de knooppunten Azelo en Buren een druk bereden wegvak is. Bij het Notaoverleg (NO) MIRT in december 2017 is een motie aangenomen om te komen tot een structurele oplossing voor het knelpunt A1/A35 tussen Azelo en Buren. In het kader van het in 2019 uitgevoerde MIRT-Onderzoek A1/A35 is door rijk en regio een pakket van maatregelen voorgesteld om de problematiek die samenhangt met de problemen op de A1/A35 op te lossen. Na afronding van dat verkorte MIRT-Onderzoek A1/A35 is op het BO MIRT 2020 besloten om over te gaan tot de aanleg van een weefvak op de A35 tussen de toerit Delden en de afrit Hengelo-Zuid. Hoewel de regio er bij het Rijk op aandringt om deze maatregel uit te voeren, is bekend dat dit niet op korte termijn (10 tot 15 jaar) door het Rijk wordt opgepakt, in verband met beperkt budget en prioriteiten elders in het land. Onderdeel van het	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
		maatregelenpakket is ook een nieuwe regionale verbinding om Zenderen heen in het verlengde van de Zuidelijke randweg langs Borne (Amerikalaan, Kluft). De provincie Overijssel pakt met de realisatie van de Vloedbeltverbinding haar aandeel in dit pakket op. Dit leidt ook tot een robuuster regionaal netwerk en een verbetering van de leefbaarheid van Zenderen en Borne. De Vloedbeltverbinding wordt dus niet alleen aangelegd om een bijdrage te leveren aan de problematiek (congestie en ongevallen) van de A1/A35.	
3g	Met robuuster maken van wegennet tussen Almelo en Hengelo door middel van de Vloedbeltverbinding wordt de N36, vanaf aansluiting Almelo-Noord, verbonden met de aansluiting Borne-West en (beoogd) met het knooppunt Azelo (hoofdstuk 3.3 de toelichting van het PIP). Met deze kortsluiting wordt de dodenweg doorgetrokken dwars door de bebouwde kom van Almelo. De N36 figureert wel in de top tien N-wegen van de ANWB, u gaat in de berekende effecten op de oostelijke ring van Almelo geheel voorbij aan het effect van deze dagelijkse “kurk” in de N36 tussen Almelo en Wierden.	Uit de resultaten van het verkeersmodel (prognose 2040) blijkt dat er maar een zeer kleine toename van verkeer is vanaf de N36 (100 mvt/etmaal = < 1 %) vanwege verkeer dat kiest voor de route vanaf aansluiting Almelo Noord via “oude N36” door Almelo. De Vloedbeltverbinding heeft nauwelijks effect op het verkeer op de N36 en vice versa.	Nee
3h	Het verkeer op de N743 in Borne is een relatief probleem. Borne heeft er zelf voor gekozen om aan de andere kant van de rondweg de Stroom Esch en de Bornse Maten te bouwen. De rondweg is daarvoor voorzien van fietstunnels en rotondes. De situatie is niet anders dan die van de naoorlogse wijken buiten de Ring in Almelo (Windmolenbroek, Nijrees, Kollenveld en Schelfhorst). Wanneer Borne spijt heeft van haar ruimtelijke keuze is het ongepast om Almelo hiervoor te laten boeten.	Het verkeer op de N743 in Borne heeft zijn voornaamste herkomst en bestemming in Almelo. De Vloedbeltverbinding zorgt voor een afname van dit verkeer. Het klopt dat door de ruimtelijke keuzes in Borne de behoefte is ontstaan om de verkeersdruk op de N743 te verminderen. Zoals u zelf ook aangeeft komt dat vaker voor bij uitbreidingen van woonwijken. Wij delen uw opvatting niet dat als gevolg van de aanleg van de Vloedbeltverbinding er onoverkomelijke nadelige effecten ontstaan in Almelo.	Nee
3i	Het echte probleem in noordelijk Twente is dodenweg N36. Jaar in jaar uit vallen op de N36 doden (artikel Volkskrant 8 juni 2022). Schenk prioriteit aan de problemen op de N36. De Vloedbeltverbinding biedt hiervoor het tegendeel van een oplossing.	De aanleg van de Vloedbeltverbinding staat los van de problemen op de N36. Ook deze hebben de nadrukkelijke aandacht van de provincie.	Nee
3j	De Vloedbeltverbinding is een toonbeeld van falend regionaal ontwerp voor Twente. Het sectorale verkeerstechnische plan veroorzaakt veel meer problemen dan het oplost. De veiligheid van velen in Twente wordt door Overijssel opgeofferd voor schijnproblemen in het dorp Borne en vermeende fileproblematiek op de A1/A35. De Vloedbeltverbinding stimuleert een verdere verloedering van het gebied tussen Almelo en Borne. Reclamant verzoekt de provincie Overijssel, te stoppen met dit monstroom. Stop met het sectoraal ontwerpen, nodig de beste ontwerpers (verkeerskundigen, landschapsarchitecten en stedenbouwkundigen) met wortels in Twente uit om een passende oplossing (in schaal en effect) te ontwerpen als onderdeel van een ruimtelijk plan voor geheel Zenderen.	De N743 is een belangrijke ontsluitingsweg van en naar Almelo en faciliteert een goede bereikbaarheid van de bedrijven en het centrum van Almelo (> 80% van het verkeer heeft een bestemming in of komt uit Almelo). Dit verkeer is de oorzaak van de overlast in Zenderen en Borne. De Vloedbeltverbinding is geen sectoraal plan maar het resultaat van een multidisciplinaire afweging (zie de PlanMER). Wij delen uw opvatting niet en zien op basis van uw zienswijze geen reden om af te zien van de aanleg van de Vloedbeltverbinding.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	<u>CONCLUSIE</u>	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
4	Wij verzoeken u om in het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan de aanleg van een 15 tot 20 meter brede houtwal op te nemen, om ons zicht vanuit onze woning op de toekomstige rondweg te beperken. Dit kan makkelijk en simpel door de bestaande houtwallen die ten zuiden van de toekomstige korte boog aanwezig zijn te verbreden. Door de bestaande houtsingel te verbreden, het uitzicht wordt door de verbreding beperkt, geluidsoverlast zal zeker in de zomer manden behoorlijk worden teruggedrongen, de overlast wat veroorzaakt wordt door de uitstoot van fijnstof wordt terug gedrongen en daarnaast draagt deze verbreding aan bij het leefmilieu van de aanwezige dieren en dan met name de vleermuizen, die veel gebruik maken van deze houtsingel als vliegroute. Tevens kan door het verbreden van deze singel ook een deel van het groen wat elders zal verdwijnen hiermee gecompenseerd kunnen worden. Het huidige Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan zoals er nu ligt tast ons woongenot behoorlijk negatief aan, hierbij wordt onvoldoende rekening gehouden met onze belangen	Uw woning bevindt zich aan de Elhorsterweg op ongeveer 145 meter uit de as van de nieuw aan te leggen weg. We merken op dat tussen de Vloedbeltverbinding en uw woning reeds bomen en houtwallen aanwezig zijn die het zicht vanuit de woning op de Vloedbeltverbinding zowel in noordelijke als in westelijke richting reeds beperken. Daarbij blijft de houtwal aan de zuidkant van de korte boog deels gehandhaafd en wordt een deel verplaatst. Het gedeelte aan de westkant van de woning krijgt een soortgelijke inrichting. De provincie zal in overleg treden met grondeigenaren over mogelijk extra landschappelijke inpassing, teneinde tegemoet te komen aan uw wens. Deze extra inpassing zal niet worden meegenomen in het PIP, omdat deze niet noodzakelijk is voor de uitvoerbaarheid van het plan. Voor wat betreft de geluidhinder volgt uit het akoestisch onderzoek, dat als bijlage bij het PIP is gevoegd, dat de geluidbelasting bij uw woning vanwege zowel de N743 en N744 niet meer bedraagt dan de voorkeurswaarde van 48 dB. Hiervoor zijn geen aanvullende maatregelen nodig. Meer in het algemeen geldt dat in het PIP een voorwaardelijke verplichting is opgenomen die het akoestisch onderzoek borgt in de planregels (waar nodig toepassen van specifiek type wegdekverharding en de realisatie en het in stand houden van grondwallen en geluidscherm.	Ambtshalve
	<u>CONCLUSIE</u>	Ambtshalve is het akoestisch onderzoek geactualiseerd. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
5	Tijdens de vorige bespreking (07-09-2022 te Erve Hondeborg te Borne) is ons al verteld dat het uitrit van Reinten Infra B.V. verlegd zou worden en hiervoor de bestaande 2 rijbanen (aan de kant van Reinten) van de huidige rondweg gebruikt gaat worden. Door ons is aangegeven dat d.m.v. de nieuwe inrit de vrachtwagens van Reinten (Dusseldorp) het (fijn)stof weer doen opwaaien en het geluidsoverlast verergeren. Hierbij is er door de vertegenwoordiger van de Provincie aangegeven, dat de uitrit van Reinten niet meer dan 6 meter breedte is (2 rijbanen), zodat er van de huidige 5 baansweg een stuk van 3 rijbanen + middenberm + huidige zijberm (naast de carpool) over blijft voor bebossing. Er is door ons aangegeven, dat het niet meer dan logisch is, dat de oude houtwal/bos (van vroeger uit) weer terug komt, nu de situatie daartoe kansen biedt mede om het zicht, (fijn)stof en geluid te verminderen vanaf Reinten (Dusseldorp) naar de bebouwde kom. In het Landschaps- en compensatieplan (versie C5) is in paragraaf 2.10 "Aansluiting Azelosestraat tot en met aansluiting Borne-West" te zien dat er een houtwal/bos in is getekend, maar de uitrit van Reinten een stuk dichtter naar de bebouwde kom is ingetekend (rijbanen het dichtst tegen de bebouwde kom aan) waardoor er slechts ruimte is voor een zeer smalle rij aan bomen/bos.	De provincie en de gemeente Borne zijn in gesprek met Reinten Infra BV over de herinrichting van het terrein en een deugdelijke afscherming. Daarbij is nadrukkelijk aandacht voor de eventuele overlast voor omwonenden en hoe die zoveel mogelijk kan worden beperkt. Er is in ieder geval een strook langs de bestaande weg in eigendom gehouden van de gemeente, zodat in deze strook extra beplanting kan worden aangebracht. Voor de herinrichting van het terrein wordt een aparte planologische procedure doorlopen en wordt een nieuwe omgevingsvergunning aangevraagd. In deze procedures kunnen de belangen van de omgeving worden ingebracht. De gronden waar in de zienswijze op gedoeld wordt maken geen onderdeel uit van de begrenzing van het PIP.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	In tegenstelling wat er tegen ons is verteld op 07-09-2022). In bijgevoegde bijlage is aangegeven hoe de nieuwe uitrit van Reinten Infra B.V. er volgens ons uit moet komen te zien (grijs) en de bebossing tussen dit uitrit en de carpoolplaats (groen) met twee rijbanen (6 meter) uitrit voor Reinten Infra B.V. en daarnaast bebossing tot aan de carpoolplaats. Daarnaast lijkt het ons logisch om de oversteek van het fietspad aan de andere kant van de kruising te maken, zodat er ook direct een (fiets)pad naar de carpoolplaats kan komen (oranje). 		
	<u>CONCLUSIE</u>	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
6a	Door de komst van de Vloedbeltverbinding zullen gebieden beter en sneller bereikbaar zijn voor brandweervoertuigen. Het -indien van toepassing- afwaarderden in rijsnelheid van de bestaande wegen zoals de Oonksweg, Albergerweg, N743 en De Bieffel kan leiden tot een vertraging van de aanrijdtijd. Deze wegen bevinden zich rondom de brandweerkazerne Borne aan de Bieffel. Wij adviseren u om de consequenties voor de opkomsttijden mee wegen bij de besluitvorming en rekening te houden met mogelijke maatregelen om de vertraging te beperken. Brandweer Twente kan de consequenties hiervan (rekenkundig) inzichtelijk maken en wij adviseren u om ons hier tijdig bij te betrekken.	Het PIP wijzigt de bestaande wegenstructuur niet en zorgt voor een extra mogelijkheid. Aanrijtijden over de bestaande wegen veranderen niet en worden door deze nieuwe verbinding mogelijk zelfs sneller.	Nee
6b	Het tracé wordt gerealiseerd in de nabijheid van diverse risicobronnen, zoals de route gevaarlijke stoffen over de weg (A35), hogedruk aardgastransportleidingen en het spoortracé Almelo – Hengelo waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Deze risicobronnen zijn in de toelichting in kaart gebracht en zijn geen belemmeringen in het kader van externe veiligheid. Desondanks doorkruist de Vloedbeltverbinding deze risicobronnen. De werkzaamheden nabij deze risicobronnen vergroot de kans op incidenten. Tijdens de aanleg van de Vloedbeltverbinding wordt de kans op incidenten bij bestaande risicobronnen vergroot. Wij adviseren u	De provincie voert reeds overleg over de realisatiefase met de Gasunie en Tennet in verband met de aanwezigheid van de gasleiding en het hoogspanningsnet. Ook hebben we overleg met Prorail en Rijkswaterstaat. Graag betrekken wij ook u en de veiligheidsregio bij deze risicoanalyse en eventuele fysieke maatregelen die tijdelijk nodig zijn om veilig te kunnen werken en ook het omliggende gebied bereikbaar te houden. Realisatie van projecten bij voorzieningen van genoemde instanties kunnen veilig uitgevoerd worden en hebben geen betrekking op de planologische mogelijkheden van dit PIP.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	om bij werkzaamheden nabij deze risicobronnen aanvullende maatregelen te treffen om de kans op incidenten te minimaliseren.		
6c	Nabij de Vloedbeltverbinding bevindt zich een hoogspanningstracé die invloed kan hebben op de bestrijding van incidenten. Het kan nodig zijn om 'ruim uit te schakelen'. Dit heeft consequenties op het elektriciteitsnetwerk. Wij adviseren u om deze consequenties in beeld te (laten) brengen en daarvoor afstemming te zoeken met TENNET (en Brandweer Twente), om te bezien of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.	De provincie voert overleg met Tennet in verband met de aanwezigheid van het hoogspanningsnet. Voor de realisatie van het werk zal een risicoanalyse worden uitgevoerd, waarbij we rekening houden met de gemelde risico's. Graag betrekken wij u en de veiligheidsregio bij deze risicoanalyse.	Nee
6d	Door de Vloedbeltverbinding aan te wijzen als route gevaarlijke stoffen kan het vervoer van gevaarlijke stoffen door de dorpen Borne en Zenderen worden verminderd. Dit kan bij een mogelijk incident met gevaarlijke stoffen een positief effect hebben op het slachtofferbeeld. Wij adviseren u om de mogelijkheden nader te onderzoeken en af te stemmen met de betrokken gemeenten (Borne en Almelo).	Op de Vloedbeltverbinding geldt in principe geen beperkingen voor vervoer van gevaarlijke stoffen. De gemeente is bevoegd gezag als het gaat om het verbieden van transport van gevaarlijke stoffen over wegen in de gemeente. Na overleg met de gemeente is duidelijk geworden dat er geen aanleiding is om een verbod in te stellen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op de Vloedbeltverbinding.	Nee
6e	Voor zowel de bestaande wegenstructuur als de toekomstig aan te leggen Vloedbeltverbinding geldt dat moet worden voldaan aan de Handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid 2019 (uitgave Brandweer Nederland). Aandachtspunten zijn: - Door de aanleg van de Vloedbeltverbinding worden gebieden doorkruist, waardoor (lange) doodlopende wegen kunnen ontstaan met mogelijke verdere doodlopende vertakkingen. Indien hier sprake van is zullen aanvullende maatregelen getroffen moeten worden om de bereikbaarheid voor hulpdiensten te borgen. - Het voorlopige ontwerp bestaat uit twee rijstroken en een middenberm. Op basis van dit ontwerp verwachten wij dat de passeerbaarheid voor hulpdiensten niet voldoet. Wij adviseren u om dit aspect in het ontwerp mee te nemen. - Door aanleg van de Vloedbeltverbinding worden drinkwaterleidingnetten mogelijk afgekoppeld. Dit kan invloed hebben op de capaciteit van de primaire bluswatervoorziening (brandkranen op drinkwaterleidingnet). Wij adviseren u om dit nader te onderzoeken en daar waar nodig aanvullende maatregelen te treffen.	Er ontstaan door de aanleg van de Vloedbeltverbinding geen doodlopende wegen. Het achterland zal goed bereikbaar zijn en blijven en deze verbinding kan een aantal gebieden ook sneller ontsluiten. Voor de passeerbaarheid wordt langs de rijbaanverharding een halfverharding aangebracht, waardoor het aanwezige verkeer kan uitwijken en hulpdiensten kunnen passeren. Er worden bij de aanleg door de provincie geen drinkwaternetten afgekoppeld.	Nee
6f	Wij adviseren u onderstaande aspecten mee te nemen in de overwegingen en er zorg voor te dragen dat deze aspecten in het provinciaal inpassingsplan of op een andere wijze worden geborgd. Voor alle aspecten geldt dat wij graag willen meedenken in mogelijke oplossingen en adviseren u om ons tijdig bij de verdere uitwerking van het ontwerp en de uitvoering te betrekken.	Het is niet nodig alle door u genoemde aandachtspunten te borgen in het PIP; het zijn overwegend uitvoeringsaspecten. Deze zijn natuurlijk wel van belang tijdens en na de realisatie. Voor die fase gaan we met uw dienst in overleg en betrekken wij u en de veiligheidsregio bij de nadere uitwerking van de plannen in het kader van de uitvoering. De uitvoering van het compensatieplan is geborgd in de planregels via een voorwaardelijke verplichting.	Nee
	<u>CONCLUSIE</u>	De veiligheidsregio zal bij de concrete veiligheidsmaatregelen tijdens de realisatie betrokken worden. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP.	

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
7a	De weg, dient in zijn geheel te gaan door perceel kadastraal bekend onder F 1305 Borne.	Het tracé kan niet zo worden aangepast dat de weg met bermen (tussen de houtwallen) op het perceel F1305 komt te liggen. Dit is niet mogelijk vanwege de eisen die gesteld worden aan de opeenvolging van krappe bogen op een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/u, een en ander zodat bestuurders van voertuigen niet uit koers raken en/of het risico op frontale botsingen vergroot wordt. De weg moet bovendien aansluiten op de brug over de Bornse beek, waarbij ook het gemeentelijk monument Albergerweg 17 moet worden gespaard en een aansluiting moet worden gemaakt op de N743. Tussen die punten en in overleg met de grondeigenaren en gebruikers is het tracé van de Vloedbeltverbinding uitgewerkt, rekening houdend met perceelsgrenzen, landschap, flora en fauna en de in eerste alinea vermelde richtlijnen voor het wegontwerp.	Nee
7b	De argumenten voor de zienswijze genoemd onder 7a zijn dat daardoor de eeuwenoude authentieke houtwallen beide intact blijven en het kappen van 3 á 4 meer dan 100-jarige eiken wordt voorkomen.	Het perceel F1305 heeft een lengte van ongeveer 300 meter. De zuidelijke houtwal blijft geheel intact. Bij de uitwerking van de plannen worden maatregelen getroffen om de noordelijke houtwal zoveel mogelijk te sparen. Dit betekent dat ongeveer 90 meter van de oorspronkelijke wal moet worden gekapt. De houtwal wordt over dat deel weer nieuw aangelegd, met gebruikmaking van de bestaande lage beplanting, zodat over enkele jaren het landschapsbeeld is hersteld. In zowel het Landschapsplan als het Compensatieplan Vloedbeltverbinding inclusief natuurtoets is deze ingreep meegenomen en afgewogen. De uitvoering is geborgd via een voorwaardelijke verplichting in de planregels met het compensatieplan.	Nee
7c	Door het verleggen van de weg wordt het kappen van het jaren geleden aangelegde compensatiebosje in de N.O.hoek van perceel F1305/Azelerbeek voorkomen.	Het bosje heeft een oppervlakte van ongeveer 30 x 15 meter en moet wijken voor het tracé. Compensatie vindt plaats langs de bestaande Albergerweg ter hoogte van Albergerweg nr. 17. Een en ander zoals in het compensatieplan Vloedbeltverbinding inclusief natuurtoets (Ecogroen, januari 2024) is aangegeven (zie bijlage 1 van de regels van het PIP) en is geborgd via een voorwaardelijke verplichting.	Nee
7d	De nieuwe weg, wordt direct door de authentieke houtwallen ingekleed in het landschap en als zodanig onttrokken aan gezicht en geluid, voor zowel bewoners ten noorden als ten zuiden van F1305.	Aan de zuidzijde van de weg zal de bestaande houtwal de weg aan het zicht onttrekken. Aan de noordzijde wordt de weg zichtbaar vanuit de omgeving en worden verspreid in de berm bomen geplant. Het in stand houden van de bestaande houtwal en de aanleg van bomen is geborgd via een voorwaardelijke verplichting.	Nee
7e	Er vindt minder versnippering van percelen plaats, zowel ten westen als ten oosten van de Azelerbeek.	Het tracé in het PIP heeft iets meer versnipperde percelen aan de oostzijde van de Elhorsterweg. Aan de westzijde van de Elhorsterweg blijven de kavels minder versnipperd en beter exploitabel, dan wanneer de weg over het perceel F 1305 zou lopen.	Nee
7f	De aansluitingen op de rotonde (ten westen) en de Albergerweg(ten oosten) zijn veilig en technisch goed uitvoerbaar.	Zoals onder 7a is aangegeven kan het tracé niet zo worden aangepast dat de weg met bermen (tussen de houtwallen) op het perceel F1305 komt te liggen. Aangezien het tracé niet kan worden gewijzigd is er ook geen wijziging op de aansluiting op de rotonde en de Albergerweg.	Nee
7g	De verbinding is directer, iets korter en daardoor goedkoper uit te voeren.	Dat de verbinding korter en daarmee ook iets goedkoper zal zijn is op zich een terechte constatering. Echter op basis van de onder 7a genoemde overwegingen is het aanleggen van de weg op perceel F1305 niet mogelijk.	Nee
7h	Bovenstaande aanleg voldoet aan het “Verdrag van Zenderen 2021”, waarbij is overeengekomen, dat bestaande authentieke houtwallen niet zullen worden aangetast. Dat ondanks, het “Verdrag van Zenderen 2021” in de Reactienota Scopedocument Voedbeltverbinding, hiervan wordt afgeweken, is voor mij een reden te meer om mijn zienswijze in te dienen en vraag mij tegelijkertijd af: Hoe betrouwbaar is de overheid?	Het 'Verdrag van Zenderen' is een belofte voor het behoud van het landschap en de ontwikkeling van landschapselementen als houtwallen die ook door de provincie is ondertekend. Bij de aanleg van een provinciale weg kan echter niet voorkomen worden dat er houtwallen aangetast worden. Houtwallen worden zoveel mogelijk gespaard en waar dat niet mogelijk is gecompenseerd. Daarbij worden tevens extra houtwallen aangelegd. Het algemene belang van een veilige infrastructuur maakt het dat hier toch aantasting van bestaande houtwallen zal ontstaan. Mede daarom is er een compensatieplan opgesteld dat zorgt voor compensatie en op plekken voor versterking van natuurwaarden. Dit plan is juridisch bindend vastgelegd door en voor de provincie in de regels van dit PIP (art 12.4, voorwaardelijke verplichting). De maatregelen in het compensatieplan Vloedbeltverbinding inclusief natuurtoets (Ecogroen, januari 2024) zorgen ook voor een	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
		goede landschappelijke inpassing. Daarmee zijn wij van mening dat er sprake is van een goede landschappelijke inpassing waarbij zoveel mogelijk rekening gehouden wordt met het 'Verdrag van Zenderen'. We hebben bij het ontwerpen van de Vloedbeltverbinding zoveel mogelijk rekening gehouden met dit verdrag en het landschap/de houtwallen. Hierbij zijn bestaande houtwallen zoveel mogelijk gerespecteerd en worden wanneer het verwijderen onontkoombaar is ter compensatie nieuwe houtwallen aangelegd en worden ook extra houtwallen gerealiseerd. De landschappelijke inpassing maakt onderdeel uit van een veel bredere afweging die de provincie gemaakt heeft en diverse omgevingsonderzoeken voor de Vloedbeltverbinding. Daaruit is dit ter inzage gelegde PIP naar voren gekomen.	
	CONCLUSIE	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
8	Tot ontsteltenis van cliënte is het tracé in het ontwerp-PIP een totaal ander wegontwerp dat tijdens het gesprek op 25 mei 2022 werd toegelicht. Gelet op het wegontwerp in bijlage 3 bij de toelichting op het ontwerp-PIP, blijken Gedeputeerde Staten (hierna: 'GS') in korte tijd ineens van mening geworden dat de aansluiting van de op-/afrit Borne-West op de Amerikalaan moet worden aangepast met een zogeheten 'lus', in plaats van de oorspronkelijke ovale rotonde (zie afbeelding 3), waarbij de Hosbekkeweg en de Kluft aansluiten op de Azelosestraat. Ter verduidelijking van de nieuwe 'lus' in de Vloedbeltverbinding, verwijs ik naar onderstaand wegontwerp. In tegenstelling tot de huidige situatie en het oorspronkelijke wegontwerp kan verkeer vanaf de A1/A35 niet meer de Azelosestraat oprijden via de Kluft. In de nieuwe situatie komt namelijk een nieuwe weg achter Dusseldorp langs, die rechtstreeks aansluit op de kruising van de Amerikalaan met afslag Borne-West. Op het punt van de zogeheten 'lus', iets ten oosten van waar nu het kruispunt Kluft-Amerikalaan ligt, begint de nieuwe weg. Hierdoor is het tankstation van cliënte niet meer bereikbaar via de Kluft, maar enkel via de nieuwe weg die achter Dusseldorp gaat langslipen. De nieuwe situatie heeft tot gevolg dat afrijdend verkeer vanaf de A1/A35 eerst langs het perceel van AVIA Weghorst gaat rijden. Hiermee wordt niet alleen de mogelijkheid aan AVIA Weghorst geboden om een tankstation te realiseren op haar perceel, maar wordt dit ook opeens uitermate aantrekkelijk voor AVIA Weghorst. Naar verwachting zal AVIA Weghorst daarom van de mogelijkheid gebruik gaan maken een tankstation en een garage te realiseren op het moment dat het ontwerp-PIP onherroepelijk is geworden. Dit betekent dat het perceel van cliënte, in vergelijking met de huidige situatie, op een (voor een tankstation) waardeloos stuk grond komt te liggen. Cliënte kan als toekomstig overbodig worden aanbieder van motorbrandstoffen enkel toekijken hoe AVIA Weghorst het afrijdend verkeer vanaf de A1/A35 voor de neus van cliënte weg zal gaan weghalen.	Pol BV heeft een autobedrijf en verkooppunt van motorbrandstoffen aan de Azelosestraat 101 te Borne op ongeveer 200 m van het kruispunt De Kluft/Azelosestraat. Zoals ook in eerdere gesprekken met de heer Pol is aangegeven heeft de wijziging in het ontwerp (de "lus") verkeerskundig voordeel vanwege de daardoor ontstane rechtstreekse verbinding met de zuidelijke randweg Borne en de directere aansluiting op de A1/A35, afslag Borne West. In die afweging heeft een mogelijke vestiging van een nieuw tankstation geen rol gespeeld. Wel is bekend dat volgens het vastgestelde bestemmingsplan de fa AVIA Weghorst op het perceel langs de Hosbekkeweg een verkooppunt van motorbrandstoffen kan oprichten. Als een tankstation wordt gebouwd, moet deze worden aangesloten op de Hosbekkeweg, omdat het verkeerskundig en landschappelijk ongewenst is dit station aan te sluiten op het deel van de Azelosestraat tot aan de Vloedbeltverbinding. Er is geen wijziging in de voorgenomen ontwikkeling op de locatie waar Avia vanuit het bestemmingsplan de mogelijkheid heeft een verkooppunt van motorbrandstoffen op te richten. Bovendien liggen beide locaties die genoemd worden in deze zienswijze niet binnen de plangrenzen van het PIP.	Nee

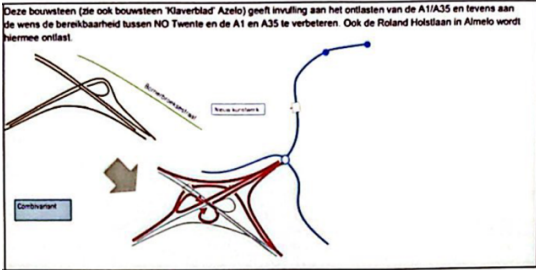
	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	De realisatie van de Vloedbeltverbinding, in combinatie met de verwachte realisatie van het tankstation AVIA Weghorst aan de Azelosestraat, zou het einde betekenen van het voortbestaan van cliënte. Zij kan de verwachte derving van inkomsten wegens de slechte bereikbaarheid tijdens de bouwfase, in combinatie met de verwachte derving van inkomsten door de komst van concurrent AVIA Weghorst aan de Azelosestraat, niet opvangen. De realisatie van de Vloedbeltverbinding zou daarom het einde betekenen van het mooie familiebedrijf aan de Azelosestraat 101 in Borne.		
	CONCLUSIE	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
9a	Wij zijn als bewonersvereniging allerminst overtuigd van het nut en de noodzaak van de Vloedbeltverbinding zoals u die voor ogen heeft. Wij vrezen door de aanleg van deze verbinding een stormachtige toename van verkeer op de Van Rechteren Limpurgsingel. Meer verkeer vanuit de richting Vriezenveen richting de snelweg A1 zal straks door de aanleg van de Vloedbeltverbinding gebruik maken van deze singel.	De Van Rechteren Limpurgsingel ligt in het verlengde van de N743 (Almlosestraat) waarop de Vloedbeltverbinding bij Almelo zal aansluiten. De zorg dat veel verkeer vanuit Vriezenveen (N36) via de Vloedbeltverbinding en Van Rechteren Limpurgsingel naar de A1 rijdt wordt niet ondersteund door de uitkomsten van berekeningen met het verkeersmodel. Ter hoogte van de wijk Hofkamp stijgt de verkeersintensiteit op de Van Rechteren Limpurgsingel in het prognosejaar 2040 met ongeveer 350 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) tot een totaal van 26.650 mvt/etm. Dit is een stijging van 1,3%. De toename op het gedeelte tussen de Nijreessingel en Berkelstraat is 1.300 mvt/etm en tussen de Berkelstraat en Hofstraat 300 mvt/etm. Deze toename wordt vooral veroorzaakt door interne verschuivingen binnen Almelo voor verkeer richting de Vloedbeltverbinding. Verkeerskundig houden de kruispunten voldoende capaciteit. Voor verkeer van en naar de N36 Vriezenveen is de Vloedbeltverbinding ten opzichte van de A1 geen aantrekkelijker alternatief. De A1 blijft sneller (ook met congestie) ten opzichte van de Vloedbeltverbinding en de weg door Almelo.	Ambtshalve
9b	Als bewonersvereniging zijn wij nu al in gesprek met de gemeente Almelo over de toename van (sluip)verkeer in woonstraten van onze wijk. Verkeer dat eigenlijk gebruik moet maken van de Van Rechteren Limpurgsingel maar nu al vanwege de drukte besluit door de wijk te gaan. Dit brengt diverse gevaren met zich mee, vooral voor de schoolgaande jeugd. Onze woonwijk De Hofkamp telt twee basisscholen. Het komen en gaan van de (fietsende) schooljeugd gaat door straten die nu al als sluiproute worden gebruikt. Vaker komt het voor dat kinderen daardoor noodgedwongen over het trottoir moeten fietsen. U begrijpt dat wij bang zijn voor ongelukken. Nu al. Die angst wordt groter als u straks beslist de Vloedbeltverbinding aan te leggen. De kans op ongelukken in onze woonwijk neemt daardoor navenant toe. Wie kan als goed en betrokken bestuurder deze ontwikkeling verantwoorden?	De Hofkampstraat heeft een afname van verkeer. De Bornsestraat heeft een geringe toename van verkeer. Dit is het gevolg van het feit dat door de aanleg van de Vloedbeltverbinding het verkeer naar en vanuit het centrum de nieuwe oostelijke route kiest in plaats van een westelijke route over de Henriëtte Roland Holstlaan. Bestaand sluipverkeer door een woonwijk is een aangelegenheid van de gemeente Almelo. Omdat het sluipverkeer niet veroorzaakt wordt door de Vloedbeltverbinding en al bestaand is zal de gemeente moeten afwegen of maatregelen nodig zijn. Op de Bornsestraat en Berkelstraat zal er wel een lichte toename van het verkeer plaatsvinden van ongeveer 450 mvt/etm op de Bornsestraat en 650 mvt/etm op de Berkelstraat door deze verbinding. De wegen hebben voldoende capaciteit om deze toename te kunnen verwerken.	Ambtshalve
9c	Komt daarbij ook nog het landbouwverkeer dat straks mogelijk door onze woonwijk rijdt, als straks de Van Rechteren Limpurgsingel door de aanleg van uw Vloedbeltverbinding moet worden aangepast. Dit alles gaat de verkeerde kant op. Want landbouwverkeer en kinderen op de fiets, dat lijkt ons geen goede mix.	De gemeente Almelo is bevoegd gezag voor de Van Rechteren Limpurgsingel. Het is ons niet bekend dat deze weg in de toekomst een andere functie krijgt, waarbij het landbouwverkeer een route door uw wijk moet volgen. De realisatie van de Vloedbeltverbinding zorgt er niet voor dat landbouwverkeer in Almelo een andere route moet nemen.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
9d	Problemen met doorgaand verkeer in een wijk of dorp zijn volgens ons het beste op te lossen in de directe straal van dit probleemgebied. Niet door een extra snelweg aan te leggen.	Bij het onderzoeken van de verkeersproblematiek in Zenderen en Borne, alsmede op de A1/A35 is gebleken dat alleen een ingrijpende maatregel voldoende effectief is. De Vloedbeltverbinding is geen nieuwe "snelweg". De huidige gebiedsontsluitingsweg, de provinciale weg N743, wordt vanaf de aansluiting Twence verlegd en volgt dan het tracé van de Vloedbeltverbinding.	
	CONCLUSIE	Ambtshalve is het verkeersonderzoek geactualiseerd. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
10	De aanleg van de Vloedbeltverbinding en de daaruit voortvloeiende sterke afname van het verkeer door het dorp, is essentieel voor een goede toekomst van Zenderen. De dorpsraad ondersteunt derhalve het nu voorliggende PIP. Het huidige Zenderen ziet een uittocht van jongeren omdat voor hen geen huizen beschikbaar zijn. Voor ouderen zijn evenmin geschikte (levensloopbestendige) woningen voorhanden. Ook bedrijven vertrekken naar elders. Er zijn nauwelijks of geen voorzieningen in het dorp. Ook en vooral wordt het dorp nog steeds doorsneden door een drukke provinciale weg. Dit alles is van zeer nadelige invloed op de leefbaarheid alhier. Indien geen maatregelen worden genomen dreigt die leefbaarheid in een neerwaartse spiraal te geraken en wellicht zelfs tot een sterfhuisconstructie te leiden. Het dorp (dat al in de tiende eeuw wordt genoemd) van 1400 actieve en betrokken inwoners, verdient beter. De aantrekkelijkheid als vestigingsplaats voor zowel (kleinschalige) bedrijven als woningzoekenden dient te worden verhoogd. Ons is gebleken dat die behoefte er inderdaad is. Met behulp van een provinciale subsidie heeft de dorpsraad een landschapsadviesbureau gevraagd om een expertvisie te geven op hoe Zenderen zich zou kunnen ontwikkelen. Daarbij wordt ook al rekening gehouden met duurzaamheidseisen, groenvoorziening, waterbeheer etc. Op 2 november (2022) en op 18 januari (2023) is deze zogenoemde Dorpsambitie voorgelegd aan de inwoners van Zenderen. Tijdens de beide drukbezochte avonden bleken zij zeer enthousiast: er is een breed draagvlak voor de Dorpsambitie. De vele constructieve commentaren zijn nu in de Dorpsambitie verwerkt. Inmiddels is ook het Bornse College van B&W geïnformeerd. De dorpsraad zal de verdere uitwerking en implementatie van de Dorpsambitie in nauw overleg met hen ter hand nemen. De Dorpsambitie van Zenderen zal te gelegener tijd worden opgenomen in de nieuwe Omgevingsvisie van Borne. De initiële kernpunten in de Dorpsambitie zijn het bouwen van woningen voor starters en voor ouderen, het versterken van de centrumfunctie en het herinrichten van de huidige provinciale weg door Zenderen. De laatste willen wij inrichten als dorpsstraat, met veel minder autoverkeer en veel meer groen, zodanig dat daarmee ook de centrumfunctie wordt versterkt. De dorpsraad Zenderen onderschreef eerder al het besluit van de provincie om de Vloedbeltverbinding aan te leggen. Wij zijn zeer verheugd dat in het nu voorliggende PIP de verwachte hoeveelheid	De zienswijze onderschrijft het belang van de aanleg van de Vloedbeltverbinding vanuit het dorp Zenderen om daar de verkeerssituatie en leefbaarheid te verbeteren. Dit is één van de doelen van de provincie met de aanleg van deze nieuwe verbinding.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	restverkeer door Zenderen (o.m. door aanleg tweede rotonde en door toepassing van het nieuwe provinciale verkeersmodel met actuele landelijke prognoses) nog veel meer afneemt dan eerder in het MER was berekend. Het in de PIP genoemde reductiedoel van ten minste 30 % wordt daarmee inderdaad behaald. De nu verwachte reductie is zelfs ruim 60 % Overigens is die doelstelling van 30 % nooit door ons voorgesteld of geaccordeerd: de dorpsraad streeft naar een wezenlijke reductie van het verkeer, juist voldoende voor eigen inwoners en voor vindbaarheid en bereikbaarheid van huidige en toekomstige lokale bedrijven. De gemeente Borne wordt na aanleg van de Vloedbeltverbinding beheerder van de nu nog provinciale weg door Zenderen. Wij zijn blij dat zij bereid is eventueel aanvullende maatregelen te treffen - afhankelijk van de daadwerkelijke reststromen. Goede zaak dat de gemeente zich al op korte termijn zal buigen over die verkeersstromen en -maatregelen, zodat tijdig een goede afstemming van provinciale en gemeentelijke plannen kan plaatsvinden, ook om te voorkomen dat het verkeer alsnog zijn weg weet te vinden door Zenderen. Dit alles faciliteert de voornemens uit de Dorpsambitie in hoge mate. De Dorpsraad Zenderen en de Stichting Zenderen Filevrij ondersteunen derhalve het besluit om de Vloedbeltverbinding aan te leggen op basis van het nu voorliggende PIP. Het niet of veel later aanleggen van de Vloedbeltverbinding zou onze voorgenomen Dorpsambitie volledig tenietdoen. Zenderen wordt daarmee dan veroordeeld tot de huidige situatie, met alle nadelige gevolgen voor de (over-) leefbaarheid van dien		
	<u>CONCLUSIE</u>	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
11	Voor mijn zienswijze inzake de geoogde aanleg van de weg van Zenderen naar de A1/A35 verwijs ik naar het artikel in Tubantia van vrijdag 17 februari 2023 waarin door de schrijver wordt gesteld dat de Vloedbeltverbinding ruimtelijk wanbeleid is. Dat is me uit het hart gegrepen en ik stel me dan ook volledig achter dit artikel en beschouw het hier als ingelast. Het prachtige natuurlandschap bij De Doorbraak, waar je heerlijk kunt wandelen en fietsen, moet behouden blijven. Ook verwijs ik naar de enorme toename van verkeer in Almelo waar door de schrijver op wordt gewezen. Ik vraag dan ook met klem om te stoppen met het Provinciaal Inpassingsplan betreffende de Vloedbeltverbinding (nr. 6770389).	Er wordt verwezen naar een artikel in de Tubantia van een omwonende die ook een zienswijze heeft ingediend in lijn met dit artikel. Daarom verwijzen wij naar onze reacties die onder volgnummer 3 gegeven zijn in deze zienswijzennota. Deze zienswijze leidt niet tot het stopzetten van deze procedure zoals gevraagd wordt.	Nee
	<u>CONCLUSIE</u>	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
12a1	Het plan zoals het nu voorligt is niet uitvoerbaar. Wij pleiten dan ook primair voor een geheel ander tracé van de Vloedbeltverbinding, op ruime afstand van onze eigendommen. Ter nadere onderbouwing het volgende:	Uw opstallen en woningen bevinden zich op ong. 300 m ten noorden van de nieuwe weg. Uw percelen kadastraal bekend Ambt Almelo, sectie P, nrs 407, 408 en 1142 worden doorsneden of liggen deels onder de nieuwe weg (ong. 2960 m2) en de percelen sectie P nrs 1141 en 1142 worden doorsneden en liggen onder het te verleggen recreatieve fietspad langs de Kleine Doorbraak (ong 840 m2). Daarnaast zijn in het ontwerp PIP de	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
		resthoeken van de percelen nrs 407 en 408 bestemd als natuur (ong. 5460 m2). De totaal aan te kopen oppervlakte bedraagt ongeveer 9260 m2. Zie verder de beantwoording hieronder.	
12a	Realisatie natuur buiten plangrens: Op het zuidelijke gedeelte van het genoemde percelen zijn als nieuwe bestemmingen 'Verkeer' en 'Natuur' ingetekend. Het betreft in totaal een oppervlakte van circa 1.375 m². Het PIP is hiermee niet uitvoerbaar.	In het PIP is de begrenzing voor natuurcompensatie opgenomen die nodig is voor compensatie van het verlies aan natuur door de komst van de nieuwe verbinding. Het landschapsplan en het compensatieplan zorgt voor een goede inpassing van de nieuwe verbinding en daarmee is er sprake van een goede ruimtelijke ordening. De realisatie en het in stand houden van het compensatieplan is in de planregels geborgd via een voorwaardelijke verplichting. De provincie streeft ernaar om de gronden minnelijk in eigendom te krijgen. Mocht dat niet lukken dan zal de provincie uit oogpunt van algemeen belang overgaan tot onteigening van de betreffende percelen. Daarmee is het PIP uitvoerbaar.	Ambtshalve
12b	Als extra bezwaarlijk geldt dat het fiets- en voetpad zoals hier ingetekend onze percelen doorkruisen. Dit met de nodige landbouwkundige beperkingen tot gevolg. Het doet bovendien afbreuk aan de landelijke kwaliteit. Juist het fietsen langs de beek van de (kleine) Doorbraak wordt als kwalitatief hoogwaardig ervaren. Het spreekt voor zich dat wij niet aan deze inrichting zullen meewerken.	Het fietspad volgt de kavelgrens van perceel sectie P, nr 1141 en steekt dan haaks over naar Het Vlier. Voor dit deel van het fietspad is de PIP grens aangepast, zodat het fietspad duidelijk herkenbaar is in het plan. Het ter weerszijden van het fietspad gelegen perceel blijft bereikbaarheid door het aanbrengen van een dam met hekwerk in de afrastering langs het fietspad.	Nee
12c	Stikstof In paragraaf 4.10 van de toelichting (stikstofdepositie) wordt aan de orde gesteld de invloed van de aanleg en het in gebruik nemen van de Vloedbeltverbinding op Natura 2000-gebieden. Daartoe wordt het rekenprogramma AERIUS Calculator genoemd. De aanname in paragraaf 4.10.2.2 dat de Vloedbeltverbinding "in beginsel" geen ontwikkeling is die een grote zelfstandige verkeersstroom veroorzaakt, is arbitrair en niet houdbaar. Immers, een wijziging van de verkeersafwikkeling leidt tot toename van verkeersbewegingen op de locatie van het tracé. De eenduidige conclusie is dat er door toename van verkeer op de Vloedbeltverbinding voor Natura 2000-gebieden sprake zal zijn van negatieve gevolgen ten aanzien van stikstof. Dat die in het ontwerp PIP als niet-significant worden geduid is een vooringenomen standpunt.	Voor het PIP is met de meest recente versie van Aeries een berekening gemaakt voor de aanleg- en gebruiksfase. In bijlage 15 van de toelichting is dit rapport opgenomen. De berekeningen van de stikstofdepositie (gebruiksfase minus referentiesituatie alsmede realisatiefase minus referentiesituatie) geven aan dat er per saldo nergens op een Natura 2000-gebied een bijdrage aan de stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jaar wordt berekend.	Ja, mede naar aanleiding van de zienswijze is het stikstofrapport geactualiseerd.
12d	Verwijzing naar artikel 12.3 van de Regels Anders dan bij de voorwaardelijke verplichting inzake de natuurcompensatie is aan deze voorwaarde(n) geen termijn gekoppeld. Daarmee is niet gegarandeerd dat de bestemmingen zoals die zijn opgenomen in het ontwerp-PIP binnen de planperiode van 10 jaar kunnen worden gerealiseerd. Daarmee wordt niet voldaan aan artikel 3.26 jo. Art. 3.1 lid 2 Wro.	Artikel 12.3 van de regels van het ontwerp was opgenomen omdat er nog geen berekening gemaakt was van de aanlegfase. Omdat er voor de vaststelling van het PIP een nieuwe berekening is gedaan voor de aanleg- en gebruiksfase wordt dit artikel herschreven in de planregels. Het plan is vanuit het onderwerp stikstofdepositie uitvoerbaar zodat artikel 12.3 in de planregels is herschreven. Voor de borging van het stikstofonderzoek zijn in de planregels van artikel 12.3 regels opgenomen.	Ja, artikel 12.3 is mede naar aanleiding van de zienswijze herschreven
12e	Waterhuishouding Op onze perceelsgedeelten die in het ontwerp-PIP zijn bestemd voor 'Natuur' is in de verplichte natuurcompensatie opgenomen dat er "nat bos" wordt aangeplant. Zonder nader onderzoek naar de invloed van dit natte bos op de waterhuishouding ter plaatse van	Nat is in het landschapsplan tussen aanhalingstekens geplaatst. Het gaat om de boomsoorten die passen bij de wat nattere omgeving van de beek en daar in het gebied voorkomen, te weten wilgen en elzen. Het peil in de Kleine Doorbraak ondervindt geen wijziging als gevolg van dit plan en een nulmeting is om die reden niet nodig. Wel wordt in verband met de realisatie van de spooronderdoorgang een nulmeting verricht naar de grondwaterstanden in directe omgeving.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	onze landbouwkundige percelen kan het PIP niet worden vastgesteld. Daarom dient voorafgaand aan realisatie een nulmeting te worden verricht waaruit blijkt wat de huidige waterstanden zijn. Alleen op die manier kan later worden beoordeeld of de realisatie van de Vloedbeltverbinding heeft geleid tot nadelige wijziging van de waterstanden zodat de schade als gevolg daarvan vergoed kan worden.		
12f	Spoorkruising Ter hoogte van het spoor Zwolle- Enschede, nabij onze percelen, komt een verdiepte spooronderdoorgang. Uit het PIP en de daarbij behorende stukken blijkt niet wat de effecten van deze onderdoorgang zijn met betrekking tot: • Geluidsoverlast • De grondwaterstanden in relatie tot het landbouwkundige gebruik • Ondergrondse (vervuilde) stromingen vanaf de vuilstortplaats Elhorst-Vloedbelt Ook hier vergt een goede besluitvorming een nulmeting vooraf en goede monitoring om te verzekeren dat er geen sprake is van ongewenste effecten. Die zorgvuldigheid is nu niet geborgd in het voorliggende ontwerp-PIP. Ook blijft onduidelijk hoe de kwalitatieve inpassing van de spoorkruising vorm zal worden gegeven.	De geluideffecten vanwege het wegverkeer zijn voor het gehele tracé onderzocht, hierbij is rekening gehouden met de onderdoorgang van het spoor inclusief verdiepte ligging en eventuele reflecties van geluid van het wegverkeer tegen de tunnelwand en nieuwe verharde oppervlaktes. De woningen Zeilkerweg 3, 3a en 5 zijn gelegen buiten de wettelijke zone van 250 meter van de weg waarvoor geluidonderzoek moet worden uitgevoerd als er een nieuwe weg wordt aangelegd. Deze woningen hoeven op grond van de Wet geluidhinder niet te worden onderzocht. Wel is er een algemene, kwalitatieve beschouwing gedaan van de verandering van het geluid als gevolg het spoor door veranderingen in de omgeving (sectie 5.12 in het akoestisch onderzoek). Hieruit is gebleken dat de tunnelbak en extra verharding bij het spoor geen waarneembaar effect zal hebben op het geluid afkomstig van het spoor op de nabijgelegen woningen. Meer in het algemeen geldt dat in het PIP een voorwaardelijke verplichting is opgenomen die het akoestisch onderzoek borgt in de planregels (waar nodig toepassen van specifiek type wegdekverharding en de realisatie en het in stand houden van grondwallen en geluidscherm. Aan de noordkant van de tunnel bedraagt de opstuwing op het diepste punt van de onderdoorgang maximaal 13 cm en neemt de opstuwing af naar 0 cm bij het begin van de tunnelbak. Dit geldt omgekeerd voor de verlaging van de grondwaterstand aan de zuidzijde van de tunnelbak. Gezien de beperkte lengte en diepte van de tunnel zijn er geen effecten zijn op grondwaterstromen of de hoogte van het grondwaterpeil op uw percelen. Bij het PIP is een watertoets toegevoegd als bijlage. In deze bijlage wordt specifiek ingegaan op de aanleg van de tunnelbak onder het spoor door in paragraaf 4.3.1. De eventuele grondwaterstromen vanaf de vuilstort zijn niet aanwezig, omdat eventueel vervuild water wordt opgevangen in hun eigen systeem. Ten behoeve van het bewaken van eventuele vervuiling in de omgeving zijn peilbuizen aanwezig. Die verplichting is reeds gesteld aan Twence, zodat in dit plan geen beheersmaatregelen zijn opgenomen. Ter weerszijden van de onderdoorgang wordt een scheerheg aangeplant met een breedte van 2 tot 3 meter en hoogte van maximaal 1 m. Voor de bouw van de spooronderdoorgang met bruggen wordt na vaststelling van het PIP een bouwaanvraag met beeldkwaliteitsplan ingediend bij de gemeente.	Ambtshalve
12g	Afwijking van MIRT In het ontwerp-PIP wordt afgeweken van het voorgestelde MIRT-plan uit 2019. In het MIRT is door een breed gedragen afvaardiging van experts gekeken naar de verkeerproblematiek. Er is daar een zorgvuldige afweging gemaakt. In het ontwerp-PIP wordt de rotonde Braamhaarstraat (het verkeerskruispunt) veel westelijker gesitueerd. Onderstaande afbeeldingen geven dit weer, met eerst een afbeelding uit het ontwerp-PIP en daarna een afbeelding met de situering zoals voorgesteld in het MIRT-plan uit 2019.	In het kader van het MIRT onderzoek naar de corridor A1/A35 zijn schetsen gemaakt van een mogelijke aansluiting nabij knooppunt Azelo. Dit heeft geresulteerd in de globale schets in het MIRT-plan. Daarna is in het kader van de PlanMER en de variant bundeling A1/A35 overleg gevoerd met de kennisgroep wegontwerp van RWS Oost Nederland. Op basis van dat overleg en de ontwerpplannen van RWS is de ligging van de rotonde en de Vloedbeltverbinding tot stand gekomen. Dat heeft geleid tot de in het PIP opgenomen ontwerp. Indien de spooronderdoorgang meer richting Borne wordt gesitueerd heeft de Vloedbeltverbinding een veel groter negatief effect op nabijgelegen andere woningen en doorkruist het een groter oppervlakte bosgebied ten zuiden van Twence.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	 Deze bouwsteen (de ook bouwsteen 'Klaverblad' Azelo) geeft invulling aan het ontlasten van de A1/A35 en tevens aan de wens de bereikbaarheid tussen NO Twente en de A1 en A35 te verbeteren. Ook de Roland Holstlaan in Almelo wordt hiermee ontlast.  Het is ruimtelijke logischer om de spooronderdoorgang meer richting Borne te situeren, conform de conclusies van de experts in 2019. In het voorliggende ontwerp-PIP is onvoldoende onderbouwd waarom er wordt afgeweken van eerdere — breed gedragen — plannen. Het alternatief dat er voor terugkomt is slechter.		
12h	Participatie In de toelichting van het ontwerp-PIP is in hoofdstuk 7.2 aandacht besteed aan de participatie van belanghebbenden bij de procedure van totstandkoming van het plan tot nu toe. De passage over de keukentafelgesprekken bevreemdt ons zeer. Het gestelde komt niet overeen met de ervaringen in de praktijk. Slechts één keer heeft er een gesprek plaatsgevonden. Dit was een uitermate oppervlakkig gesprek. Ook vinden er veel personele wijzigingen plaats en is er sprake van slechte verslaglegging. De keukentafelgesprekken zijn op deze wijze niet waardevol en zeker niet prettig. Anders dan u hier doet voorkomen is er geen sprake van een breed gedragen plan waarover op een prettige manier met de omgeving wordt gecommuniceerd.	Wij delen uw mening en het beeld wat door Tubantia is geschetst niet. Los van de keukentafelgesprekken zijn er meerdere informatiebijeenkomsten georganiseerd. Het was tevens ook mogelijk om op het scopedocument en de NRD te reageren of om een gesprek aan te vragen op locatie. Al deze input heeft geleid tot het ontwerp PIP dat ter inzage gelegen heeft. In dat ontwerp PIP moet inzicht gegeven worden in de participatiemomenten en dat hebben we feitelijk beschreven in paragraaf 7.2.	Nee
12i	Tot slot: wij hopen dat u onze zienswijze op het ontwerp-PIP serieus in behandeling zult nemen. In dagblad Tubantia van 11 januari 2023	Wij nemen alle ingediende zienswijzen serieus in behandeling. Het door u aangehaalde artikel in de Tubantia van 11 januari 2023 is wat ons betreft niet juist. De 32 ingekomen reacties zijn allemaal zorgvuldig beantwoord.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	is vermeld dat de 30 veelal afwijzende reacties op het scopedocument ten aanzien van de Vloedbeltverbinding tot nu toe tot <u>geen enkele</u> aanpassing hebben geleid. Dit geeft de indruk dat de inspraakronde(s) worden gehouden voor “de bühne” en niet om te komen tot een daadwerkelijk breed gedragen oplossing.	Dit heeft wel degelijk tot een aantal aanpassingen van het ter inzage gelegde PIP geleid. Voorafgaand aan het opstellen van het scopedocument zijn er meerdere informatiemomenten gehouden die ook tot aanpassingen aan het plan hebben geleid. Provinciale Staten heeft uiteindelijk gekozen voor het tracé langs de A1/A35.	
12j	Onze conclusie: a. Dat afgezien moet worden van het onderhavige tracé van de Vloedbeltverbinding; b. Subsidiair, dat voorafgaande aan de vaststelling van het PIP met ons adequate afspraken gemaakt worden over de gevolgen die dit tracé heeft voor het landbouwkundig gebruik van onze percelen.	a. Wij delen uw mening niet dat er moet worden afgezien van het gekozen tracé en zijn van mening dat er zorgvuldig met alle belangen wordt omgegaan en de realisatie van de Vloedbeltverbinding noodzakelijk is vanwege de verkeerssituatie in het gebied. b. Op grond van het ontwerp PIP is duidelijk aangegeven welke werken er worden gerealiseerd en welke ruimte deze innemen. Voor verwerving van gronden is inmiddels overleg met u gepleegd. Uw percelen zullen ook na realisatie van de Vloedbeltverbinding bereikbaar zijn en blijven.	Nee
	<u>CONCLUSIE</u>	De voorwaardelijke verplichting van artikel 12.3 is mede naar aanleiding van deze zienswijze herschreven. Ambtshalve is het stikstofrapport geactualiseerd. Voor het overige geeft de zienswijze geen aanleiding tot aanpassing van het PIP.	
13a1	Wij zijn de eigenaren en gebruikers van het vastgoed aan de Albergerweg 17 te Zenderen, bestaande uit woning en agrarische opstallen. Wij hebben kennisgenomen van het thans ter inzage liggende ontwerp Provinciaal Inpassingsplan voor de Vloedbeltverbinding (hierna: “het PIP”) en wij worden door dit plan heel direct getroffen. Ten eerste wordt, als dit plan de eindstreep zou halen, een gedeelte van onze opstallen "geraakt", in die zin dat die zullen moeten worden afgebroken voor het tracé van de Vloedbeltverbinding.	De aanleg van de nieuwe weg raakt uw eigendommen en doorkruist uw percelen. Eén van de schuren zal moeten worden afgebroken. Vanwege de ontwerpseisen aan deze provinciale weg is het niet mogelijk om uw schuur te behouden. Dit is niet mogelijk vanwege de eisen die gesteld worden aan de opeenvolging van krappe bogen op een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/u, een en ander zodat bestuurders van voertuigen niet uit koers raken en/of het risico op frontale botsingen vergroot wordt. Door de ligging van de rotonde bij Twence en de brug over de Bornse beek is verschuiving niet mogelijk en gaat de aanleg van de Vloedbeltverbinding ten koste van één van uw opstallen.	Nee
13a2	Daar komt bij dat wij een groot deel van ons huisperceel zouden verliezen en op het overblijvende woonperceel zullen worden geconfronteerd met geluid-, licht-, zicht- en fijnstofoverlast. Bovendien zou ons agrarische perceel worden doorsneden waardoor twee praktisch onbruikbare delen zullen ontstaan. Een deel van dat perceel is bovendien in het PIP bestemd als natuur. Uiteraard zou dat voor ons zeer bezwaarlijk zijn. Wij pleiten dan ook primair voor een geheel ander tracé van de Vloedbeltverbinding, op ruime afstand van ons vastgoed. Verder worden wij onevenredig getroffen in ons woongenot:	Het perceel gemeente Borne, sectie A, nr. 1889, totaal groot 47.600 m2 wordt doorsneden door de nieuwe weg. Het huidige huisperceel (woning met opstallen en tuin heeft een oppervlakte van ongeveer 2.400 m²). In de nieuwe situatie hebt u de mogelijkheid om het huisperceel, woning met opstallen en tuin in te delen met een totale oppervlakte van ongeveer 4.200m². De agrarische kavel ten noorden en zuiden van de nieuwe weg houdt een oppervlakte van ongeveer 34.735 m2. De aan te kopen oppervlakte bedraagt ongeveer 8665 m². Voor wat betreft de onderdelen van uw zienswijze die betrekking hebben op geluid-, licht-, zicht- en fijnstofoverlast verwijzen we naar onze beantwoording bij uw zienswijze 13b. Naar aanleiding van uw bezwaar om een deel van het perceel aan te wijzen als natuur hebben wij het landschapsplan en compensatieplan aangepast. De bestemming Natuur is er afgehaald en de PIP grens is gewijzigd. U blijft daardoor eigenaar van het restperceel en het gebruik wordt niet gewijzigd.	Nee
13b1	1. In tabel 4.5 van de toelichting bij het PIP (overzicht vast te stellen hogere waarden) is aangegeven dat bij ons een hogere waarde geldt van 53 dB daar waar de voorkeurgrenswaarde 48 dB is. Het is zelfs zo dat in die tabel melding wordt gemaakt van een gecumuleerde geluidsbelasting van 55 dB. Wij veronderstellen voldoende bekend dat een overschrijding de grenswaarde van 48 dB met 7 dB tot 55 dB moet worden gezien als zeer ernstig.	De Wet geluidhinder gaat uit van een ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (voorkeurgrenswaarde) van 48 dB en een maximaal vast te stellen hogere waarde van 58 dB. Uit de beoordeling en toetsing van de weg blijkt dat de voorkeurgrenswaarde op uw woning met 5 dB wordt overschreden, maar de maximaal vast te stellen hogere waarde, in dit geval 58 dB, wordt niet overschreden. Geluidreducerende maatregelen nabij de woning blijken onvoldoende doelmatig of stuiten op overwegende bezwaren. Bovendien is er bij de woning sprake van een afname van geluid ten opzichte van de autonome situatie. Bovenstaande vormt de onderbouwing om voor uw perceel een hogere grenswaarde vast te stellen.	Ambtshalve

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
		In het PIP is een voorwaardelijke verplichting is opgenomen die het akoestisch onderzoek borgt in de planregels (waar nodig toepassen van specifiek type wegdekverharding en de realisatie en het in stand houden van grondwallen en geluidscherm. De provincie is er op grond van artikel 111b, tweede lid, van de Wet geluidhinder toe verplicht maatregelen te treffen aan de woningen waarvoor een hogere waardenbesluit wordt genomen om te bevorderen dat de binnenwaarde in de woning ten hoogste 33 dB zal bedragen. Dit biedt de bewoners bescherming tegen onaanvaardbare geluidhinder.	
13b2	Duidelijk moge zijn dat ons woongenot qua geluid onevenredig wordt aangetast, in die zin dat er geen aanvaardbaar woongenoot resteert. Dit geldt des te meer omdat wij in onze situatie vrezen voor een piekbelasting van verkeer dat afremt en optrekt vanwege de bocht in het tracé ter hoogte van ons eigendom, terwijl in de theoretische berekeningen Wet Geluidhinder uitgegaan wordt van een gemiddelde situatie. Daarbij wordt opgemerkt dat ten aanzien van de binnenwaardes van de geluidbelasting nog geen inschatting is gemaakt. Deze maken ook geen onderdeel uit van het geluidonderzoek dat bij het ontwerp PIP is gevoegd. Dat is met name klemmend vanwege de status van de woning Albergerweg 17. Vanwege de status als gemeentelijk monument is nu onvoldoende duidelijk of er maatregelen kunnen worden genomen die een voldoende woon- en leefklimaat in de woning garanderen. Vaststelling van het PIP zonder nader onderzoek naar de binnenwaardes en het woon-en leefklimaat is in strijd met een goede ruimtelijke ordening ex artikel 3.26 ex 3.1 lid 1 Wro.	De nieuwe weg kent een vloeiend verloop, met boogstralen passend bij een maximumsnelheid van 80 km/u. Er is geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat er sprake is van remmend en optrekkend verkeer als gevolg van het rijden door de boog. De berekeningen voor de Wet geluidhinder zijn en kunnen worden uitgevoerd voor 80 km op normale wegvakken. Voor uw woning is een hogere grenswaarde vastgesteld. Voor woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld dient door middel van een gevelgeluidweringsonderzoek te worden bepaald in hoeverre de geluidbelasting in de woning aan de wettelijke geluidgrenswaarde voor het binnenniveau voldoet. Indien de binnenwaarde niet aan de wettelijke eisen voldoet, zal worden gekeken met welke maatregelen wel aan de binnenwaarde van 33 dB kan worden voldaan.	Ambtshalve
13b3	Een goede ruimtelijke ordening vraagt primair een heroverweging van de locatie van de Vloedbeltverbinding op verdere afstand van ons vastgoed, vanwege onaanvaardbare geluidsbelasting. Secundair geldt dat als het huidige tracé gehandhaafd wordt er maatregelen moeten worden genomen om de geluidbelasting terug te dringen. Gegarandeerd moet worden dat deze maatregelen uitvoerbaar zijn.	Indien een geluidgevoelig object waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld ook in de wettelijke geluidzone van één of meerdere andere geluidbronnen ligt, dan kunnen wij alleen een hogere waarde vaststellen als de gecumuleerde geluidbelasting naar ons oordeel aanvaardbaar is. Er is in de Wet geluidhinder geen kwantitatieve norm of grenswaarde voor de beoordeling van cumulatie opgenomen. Voor uw woning is de gecumuleerde geluidbelasting voor de plansituatie berekend op 55 dB exclusief aftrek ex art 110g van de Wet geluidhinder. Uit het onderzoek volgt dat voor uw woning de geluidbelasting vanwege de N744 bepalend is voor de gecumuleerde geluidssituatie. Voor de nieuw aan te leggen weg bedraagt de maximaal vast te stellen hogere waarde 58 dB. De gecumuleerde geluidbelasting bedraagt op deze woning ten hoogste 55 dB en is daarmee lager dan de maximaal vast te stellen hogere waarde van 58 dB. Doordat de nieuw aan te leggen N744 op grotere afstand van de woning komt te liggen dan het geval is voor de bestaande N744, en opstallen op het perceel de N744 deels afschermen (de woning wordt in de plansituatie van een andere zijde aangestraald) zal de gecumuleerde geluidbelasting na realisatie van de nieuwe N744 op deze woning ten opzichte van de autonome situatie 5 dB lager zijn. Het project heeft daarmee voor uw woning een verbetering in de gecumuleerde geluidssituatie tot gevolg. Ten aanzien van de huidige situatie gelden er geen wettelijke verplichtingen om de geluidbelasting terug te dringen.	Ambtshalve
13c	De in de toelichting bij het ontwerp-PIP genoemde conclusie 4.7.3 ten aanzien van luchtkwaliteit wekt verbazing. Omdat "op nagenoeg alle locaties" binnen het plan de WHO-advieswaarden niet gehaald worden, is de conclusie in het ontwerp PIP dat verdere verslechtering "dus" geen probleem is. Dat is een onaanvaardbare doelredenering, die ons opzadelt met extra gezondheidsrisico's.	In het kader van de ruimtelijke planprocedure voor het provinciaal inpassingsplan ten behoeve van het tracé is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Daarbij zijn de concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10 en PM2,5) uitgerekend op een groot aantal beoordelingspunten in en rondom het plangebied (zie bijlage 14 van het PIP). Op nagenoeg alle locaties wordt binnen het plan en de referentie, voor de stoffen NO2, PM10 en PM2,5 niet voldaan aan de WHO-advieswaarden. De toegestane grenswaarden worden bepaald door de Wet milieubeheer. Er geldt een wettelijk verplichting om aan deze grenswaarden te toetsen en uit het	Ambtshalve

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
		onderzoek blijkt dat hier voor het PIP ruimschoots aan wordt voldaan. Er is geen wettelijke verplichting om te voldoen aan de advieswaarden die worden genoemd door de WHO. De WHO-advieswaarden hebben geen dwingende status en uit jurisprudentie volgt dat de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State ook geen reden ziet om deze advieswaarden aan te merken als een ieder verbindende verdragsbepalingen in de zin van artikel 94 van de Grondwet. Er is daarom geen aanleiding om te oordelen, dat de provincie door de WHO aanbevolen maximale waarden voor luchtkwaliteit moet hanteren, met terzijdestelling van de op grond van de Wet milieubeheer vastgestelde grenswaarden.	
13d1	In paragraaf 4.10 van de toelichting (stikstofdepositie) wordt aan de orde gesteld de invloed van de aanleg en het in gebruik nemen van de Vloedbeltverbinding op Natura 2000-gebieden. Daartoe wordt het rekenprogramma AERIUS Calculator genoemd. De aanname in paragraaf 4.10.2.2 dat de Vloedbeltverbinding "in beginsel" geen ontwikkeling is die een grote zelfstandige verkeerstoename veroorzaakt, is arbitrair en niet houdbaar. Immers, een wijziging van de verkeersafwikkeling leidt tot toename van verkeersbewegingen op de locatie van het tracé. De eenduidige conclusie is dat er door toename van verkeer op de Vloedbeltverbinding voor Natura 2000-gebieden sprake zal zijn van negatieve gevolgen ten aanzien van stikstof. Dat die in het ontwerp PIP als niet-significant worden geduid is een vooringenomen standpunt.	Ten aanzien van stikstof is een onderzoek gedaan naar de aanleg en gebruiksfase. De berekeningen van de stikstofdepositie (gebruiksfase minus referentiesituatie alsmede realisatiefase minus referentiesituatie) geven aan dat er per saldo nergens op een Natura 2000-gebied een bijdrage aan de stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jaar wordt berekend. Het nieuwe onderzoek is als bijlage 15 aan de toelichting gekoppeld. Ter borging van het stikstofonderzoek in het PIP zijn er regels opgenomen in de planregels.	Ja, mede naar aanleiding van de zienswijze is het stikstofrapport geactualiseerd.
13d2	Terecht wordt aangegeven dat het rekenprogramma AERIUS Calculator 2021 binnenkort zal worden aangepast. In dit verband is relevant dat in weekblad Boerderij 11 januari 2023 op blad 23 wordt geschetst dat er goede argumenten zijn voor het stellen dat de AERIUS niet goed bruikbaar is, in elk geval niet nauwkeurig genoeg is voor het berekenen van de depositie op een bepaald natuurgebied. Het gehanteerde rekenmodel geeft dus onvoldoende zekerheid over de vraag of de ontwikkeling Natura 2000-gebied(en) niet zal aantasten. Het PIP kan zonder nadere onderbouwing op dit punt dan ook niet worden vastgesteld. Immers, de stelling dat toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden "niet-significant" is, is hiermee een niet voldoende onderbouwde stelling. Nader onderzoek is benodigd.	Het gebruik van het AERIUS-model bij stikstofonderzoek is in de Regeling natuurbescherming wettelijk voorgeschreven. Uit de recente uitspraken van de Rechtbank De Haag d.d. 21 maart 2023 (ECLI:NL:RBDHA:2023:3601) en de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 5 april 2023 (ECLI:NL:RVS:2023:1299) volgt dat het AERIUS-model bruikbaar blijft voor het doen van stikstofberekeningen. Het onderzoek is in januari 2024 geactualiseerd met toepassing van het nieuwe AERIUS-model (2023.1). Dit nieuwe onderzoek is vanwege jurisprudentie uitgevoerd voor zowel de aanleg- als gebruiksfase. Hieruit blijkt dat het plan uitvoerbaar is.	Nee
13e	Tot slot: wij hopen dat u onze zienswijze op het ontwerp-PIP serieus in behandeling zult nemen. In dagblad Tubantia van 11 januari 2023 is vermeld dat de 30 veelal afwijzende reacties op het scopedocument ten aanzien van de Vloedbeltverbinding tot nu toe tot <u>geen enkele</u> aanpassing hebben geleid. Dit geeft de indruk dat de inspraakronde(s) worden gehouden voor "de bühne" en niet om te komen tot een daadwerkelijk breed gedragen oplossing.	Wij nemen alle ingediende zienswijzen serieus in behandeling. Het door u aangehaalde artikel in de Tubantia van 11 januari 2023 is wat ons betreft niet juist. De 32 ingekomen reacties zijn allemaal zorgvuldig beantwoord. Dit heeft wel degelijk tot een aantal aanpassingen van het scopedocument en inhoud van het uiteindelijk ter inzage gelegde PIP geleid. Voorafgaand aan het opstellen van het scopedocument zijn er meerdere informatiemomenten gehouden die ook tot aanpassingen aan het plan hebben geleid. Provinciale Staten heeft uiteindelijk gekozen voor het tracé langs de A1/A35.	Nee
13f	Onze conclusie: a. Dat afgezien moet worden van het onderhavige tracé van de Vloedbeltverbinding; b. Subsidiair, dat voorafgaande aan de vaststelling van het PIP met ons adequate afspraken gemaakt worden over	a. Wij delen uw mening niet dat er moet worden afgezien van het gekozen tracé en zijn van mening dat er zorgvuldig met alle belangen wordt omgegaan en de realisatie van de Vloedbeltverbinding noodzakelijk is vanwege de verkeerssituatie in het gebied.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	de gevolgen die dit tracé heeft voor het landbouwkundig gebruik van onze percelen.	b. Op grond van het ontwerp PIP is duidelijk aangegeven welke werken er worden gerealiseerd en welke ruimte deze innemen. Voor verwerving van gronden is inmiddels overleg met u gepleegd. Uw percelen zullen ook na realisatie van de Vloedbeltverbinding bereikbaar zijn en blijven.	
	CONCLUSIE	De zienswijze heeft mede geleid tot aanpassing van het stikstofonderzoek. Ambtshalve is het akoestisch onderzoek geactualiseerd. De zienswijze geeft verder geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
14a1	A_Waardevol landschap/ verstedelijking Het ter inzage gelegde PIP in de vorm van de Vloedbeltverbinding zorgt voor een onomkeerbare beschadiging van ons waardevolle gebied met een zeer mooie afwisseling van landschappelijke kwaliteiten zoals het maten- en flierenlandschap, het essenlandschap en het oude hoevenlandschap.	De aanleg van een nieuwe weg en de keuze waar die komt te liggen is in de Plan MER uitgewerkt. Deze uitwerking en de weging van milieueffecten heeft er toe geleid dat PS op 15 december 2021 hebben besloten om voor het tracé uit het PIP de ruimtelijke procedure te starten.	Nee
14a2	In de landschapsanalyse van de Gemeente Borne (ruimtelijke analyse & waardering d.d.13 november 2020, Vilsteren) staat als "Vertretpunt: "De gemeente Borne heeft een prachtig kleinschalig buitengebied met hoge landschappelijke, cultuurhistorische belevingskwaliteit, maar is tegelijkertijd erg kwetsbaar door de ligging tussen de oprukkende steden Almelo en Hengelo . <u>Juist om die reden</u> is het belangrijk dat Borne de <u>kwaliteiten van het buitengebied borgt</u> en blijft aansturen op ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit bij nieuwe ontwikkelingen". Door de aanleg van de Vloedbeltverbinding is onze angst dat dit een begin is van een verdere verstedelijking van het gebied tussen Almelo en Borne. Volgens de landschapsanalyse is dit ook de angst van de Gemeente Borne.	Het plan wijzigt alleen bestemmingen binnen de PIP grens. Het borgen van de kwaliteiten van het buitengebied is de bevoegdheid van de gemeente en voor wijzigingen dient planologische procedure te worden doorlopen waarbij de gemeente haar plan dient te toetsen aan de provinciale omgevingsverordening, waarin het belang van het landschap in Overijssel wordt beschermd.	Nee
14a3	Ik verzoek de provincie Overijssel op grond van het bovenstaande om A_ Te stoppen met dit plan zoals het nu ter inzage ligt. Zoek naar een oplossing ter plaatse voor de lokale problematiek. Borg de kwaliteiten van ons buitengebied en ga de verstedelijking van ons mooie afwisselende landschap tegen.	Uw zienswijze geeft geen aanleiding om de planprocedure stop te zetten. Het is niet mogelijk het probleem van de hinder van het doorgaande verkeer op de N743 door Borne en Zenderen, wat een regionale oorzaak heeft, op te lossen met alleen lokale maatregelen. Oplossing ter plaatse Zo'n oplossing is het nulplus alternatief in de PlanMER. Uiteindelijk heeft PS besloten om het voorliggende ontwerp in procedure te brengen, omdat uit de PlanMER bleek dat deze variant, alle aspecten beschouwd de minst negatieve milieuaspecten heeft. Daarbij zijn in het landschapsplan maatregelen getroffen om het landschap zoveel mogelijk te beschermen en waar mogelijk te compenseren. Dat neemt niet weg dat de situatie zal veranderen ten opzichte van hoe het nu is. In het antwoord op zienswijze 3 zijn we ook ingegaan op de effecten voor het landschap en de oproep om verstedelijking tegen te gaan. Korthedshalve verwijzen we u naar dat antwoord.	Nee
14b	B_Parallelweg/ventweg nabij Kuiperweg/viaduct Ter hoogte van de kuipersweg (nabij huisnummer 1) staat een doodlopend parallelweg/ ventweg getekend. Omdat deze weg uit het zicht onttrokken is, maken wij ons zorgen dat er handelingen plaats zullen vinden die volgens de wet niet toegestaan zijn. Een voorbeeld daarvan is het dumpen van (drugs)afval.	De door u bedoelde parallelweg/ventweg, door u rood gearceerd in uw zienswijze, is een bestaande openbare weg die dient om de aanliggende agrarische percelen te kunnen bereiken. Zoals eerder met u besproken hebben we na overleg met de gemeente Borne besloten om een groot deel van deze weg op te heffen en dat deel van de weg in te planten. Een klein deel van de weg moet behouden worden voor de bereikbaarheid van het agrarische perceel (zie landschapsplan).	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	Ik verzoek de provincie Overijssel op grond van het bovenstaande om B_ De ventweg(rood gemarkeerd in afbeelding hieronder) naast de Vloedbeltverbinding ter hoogte van de kuipersweg te verwijderen. Graag zien wij dat dit gedeelte ingeplant wordt met bomen en struiken(net als bij het crematorium).		
14c1	C_Schadelijke stoffen Omdat de verkeersbewegingen intensiever en dichterbij onze woon- en leefomgeving komen, verwachten wij dat de schadelijke (fijn)stof aanzienlijk zal toenemen. Daarbij komt dat je per 1 januari 2035 geen nieuwe auto's op benzine, diesel of gas meer kunt kopen. Hierdoor zal het aantal elektrische voertuigen toenemen. Elektrische voertuigen produceren meer (drie tot acht procent) fijnstof dan vergelijkbare auto's met een verbrandingsmotor. Fijnstof kan voor luchtwegaandoeningen zorgen, men heeft een grotere kans op hart- en vaatziekten en verhoogt de kans op overlijden.	In het kader van de ruimtelijke planprocedure voor het provinciaal inpassingsplan ten behoeve van het tracé is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Daarbij zijn de concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10 en PM2,5) uitgerekend op een groot aantal beoordelingspunten in en rondom het plangebied (zie bijlage 14 van het PIP). De toegestane grenswaarden worden bepaald door de Wet milieubeheer. Aan die grenswaarden wordt voldaan. Uw stelling dat elektrische voertuigen meer (drie tot acht procent) fijnstof produceren dan vergelijkbare auto's met een verbrandingsmotor is waarschijnlijk afkomstig uit het rapport van de OESO (Non-exhaust Particulate Emissions from Road Transport, 2020). De OESO heeft het in haar rapport niet over motorgerelateerd fijnstof. Als fijnstof dat wel gerelateerd is aan de motor in de vergelijking wordt meegenomen komen elektrische voertuigen vaak beter uit de test dan hun equivalent met verbrandingsmotor (Bron: HNL Drive). Het Europees Milieuagentschap (EMA) heeft in 2022 een nieuw TERM-rapport (Transport and Environment Reporting Mechanism) uitgebracht. De voornaamste conclusie wat betreft luchtkwaliteit is dat elektrische auto's duidelijk te verkiezen zijn boven benzine en diesel. Daarnaast wordt bij de berekeningen van de luchtkwaliteit rekening gehouden met de emissies van het wagenpark. Hier zijn ook elektrische voertuigen onderdeel van.	Nee
14c2	Ik verzoek de provincie Overijssel op grond van het bovenstaande om C_ In overweging te nemen om de aansluiting van de vloedbeltverbinding op knooppunt Azelo bij de A1/A35 voor te trekken en te realiseren. Zodat het gedeelte van de vloedbeltverbinding vanaf knooppunt Azelo tot afslag Borne-west niet meer uitgevoerd hoeft te worden.	Uw voorstel om nu al de Vloedbeltverbinding aan te sluiten op het knooppunt Azelo is niet mogelijk. Het Rijk moet dit prioriteren en uitwerken. Afgezien van die aansluiting is de provincie van mening dat de Vloedbeltverbinding dient aan te sluiten op de zuidelijke randweg in Borne in verband met de grote vervoersbehoefte tussen Almelo en Borne/Hengelo en de te beperkte capaciteit op het wegvak tussen knooppunt Azelo en het knooppunt Buren.	Nee
14d	D_Woongenot/ waardedaling Zoals de gemeente Borne schrijft in haar zienswijze zorgt deze weg voor een sterke verbetering van de leefbaarheid in zowel Zenderen als de KERN van Borne. Maar wij verwachten in onze woonomgeving een zeer <u>sterke vermindering</u> van onze leefbaarheid in het buitengebied van Borne Daarnaast zal de waarde van ons onroerend goed dalen. Ik verzoek de provincie Overijssel op grond van het bovenstaande om D_ Indien dit plan voor de vloedbeltverbinding alsnog wordt goed gekeurd (aangenomen), bied ons dan een reële schadevergoeding. Zodat wij zelf onze maatregelen kunnen nemen tegen de sterke vermindering van onze leefbaarheid en de waardedaling van ons onroerend goed.	In het kader van de leefbaarheid is in het PIP aangegeven dat onder de verbetering mede de toegankelijkheid van voorzieningen in het landelijk gebied wordt verstaan. De aanleg van de Vloedbeltverbinding leidt mede tot een robuuster regionaal wegennet, waardoor de toegankelijkheid van voorzieningen door bewoners van het buitengebied wordt versterkt. Uit het PIP volgt dat de effecten vanwege de Vloedbeltverbinding op het gebied van geluid, luchtkwaliteit, trillingen, landschap en natuur niet tot onevenredige aantasting daarvan leiden en voldoet aan de wet- en regelgeving daaromtrent. De situatie ter plekke van de indiener van de zienswijze zal veranderen ten opzichte van de situatie zoals die nu is maar alle belangen afwegend is de provincie van mening dat er sprake is van 'goede ruimtelijke ordening'. Er komt ten opzichte van nu een extra weg ten zuiden van het perceel bij maar daar ligt nu ook al de A1. Van een rustige woonomgeving ten aanzien van verkeer is nu ook al geen sprake. Door de Vloedbeltverbinding dicht tegen de A1/A35 aan te leggen ontstaat ter plekke zo min mogelijk overlast. Inkomstenderving en planschade is een onderwerp dat volgens de procedure uit de Planschadeverordening Overijssel 2012 wordt afgehandeld. Een verzoek kan worden ingediend nadat het PIP onherroepelijk is geworden en op basis van het PIP de Vloedbeltverbinding ook echt aangelegd kan worden.	Nee
	CONCLUSIE	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	

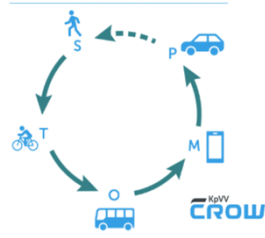
	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
15a1	Middels deze zienswijze willen wij u aangeven dat wij ons aansluiten bij de zienswijze van Stichting Dorpsbelangen Bornebroek (SDB) waarin goed beschreven staat waarom er een nieuw planMer gestart zou moeten worden en de PIP gestopt moet worden.	We verwijzen naar onze beantwoording van de zienswijze van Stichting Dorpsbelangen Bornebroek zoals opgenomen onder nummer 47 van deze reactienota op de zienswijzen.	Nee
15a2	Ook wij begrijpen de wens voor minder verkeer door de kern van Zenderen op de spitstijden. Echter de wijze waarop dit nu zou moeten gebeuren keuren wij af. Naast de sterke argumenten van SDB willen wij nogmaals het draagvlak voor de keuze A1/A35 van de inwoners in Zenderen in twijfel brengen.	U twijfelt over het draagvlak in Zenderen. De inwoners in het gebied en ook in Zenderen hebben kennis kunnen nemen van het project en de te maken keuzes. Wij hebben geen enkele zienswijze van een bewoner uit Zenderen ontvangen waarin kritiek is geuit op het Ontwerp-PIP. Wij verwijzen u naar de zienswijze van de Dorpsraad Zenderen waarin zij adhesie betuigen aan het ter visie liggende plan.	Nee
15b1	Op 1 december is door Mv. Oude Weernink, als inwoonster van Zenderen, een beroep op het college van Gedeputeerde Staten gedaan om het spoortracé een eerlijke kans te geven, mede gezien de grote onwetendheid die er over het spoortracé bestaat bij de inwoners van Zenderen bestaat. Er werd na dit betoog 1 kritische vraag gesteld door een gedeputeerde aan een afgevaardigde namens de werkgroep van Zenderen. De vraag van de gedeputeerde was hoeveel inwoners in Zenderen er eigenlijk achter de door hen sterk aanbevolen A1/35 variant staan. De reactie van de afgevaardigde van de Dorpsraad was geen antwoord op de gestelde vraag, hij benoemde als reactie het belang van overstekende kinderen.	In de plan-MER is een integrale afweging gemaakt op basis van alle onderzochte milieuaspecten. Uiteindelijk heeft GS de variant A1/A35 voorgesteld aan PS en hebben PS besloten om voor de variant bundeling A1/A35 de ruimtelijke procedure te starten. Met inbegrip van deze ingediende zienswijzen zal Provinciale Staten het besluit omtrent vaststelling van het PIP nemen.	Nee
15b2	Er heeft geen stemming plaats gevonden waarin alle inwoners een voorkeur mochten uitspreken voor één van de vier tracés. Het is dan ook zeer waarschijnlijk dat er geen antwoord gegeven kon worden op de zeer terecht gestelde vraag. Helaas werd een ontwijkend antwoord geaccepteerd. Ook hier lijkt door de werkgroep (in opdracht van ?) direct volledig aangestuurd te zijn op de A1/A35 variant zonder de achterban (Zendenaren)hiervoor eerst te laten stemmen. Wij horen van veel Zendenaren dat zij het Spoortracé ook een prima oplossing vinden voor het fileprobleem. Wat maakt dat de provincie overtuigd lijkt dat het tracé A1/A35 de gewenste oplossing is voor de Zendenaren? Zou een eerlijk onderzoek onder alle Zenderen om een voorkeurstacé aan te mogen geven niet alsnog op zijn plaats zijn?	Er is geen enquête gedaan om te bepalen hoeveel inwoners van Zenderen achter de variant bundeling A1/A35 staan, net zo min als er onderzoek is gedaan hoeveel bewoners uit Bornebroek niet kunnen instemmen met deze variant en voor het spoortracé zijn. Er is, zoals bij reactie 15b1 aangegeven, op basis van onderzoek een keuze gemaakt door Provinciale Staten voor dit tracé. Het ontwerp PIP en alle ingediende zienswijzen worden voor besluitvorming/vaststelling aangeboden waarbij Provinciale Staten het uiteindelijke besluit neemt.	Nee
15c	Voor ons persoonlijk willen wij onze zorg aan u overbrengen betreft ons woongenot en de waarde van onze woning. Wij waarderen de inzet van de werkgroep die middels keukentafelgesprekken en inloopbijeenkomsten veel willen doen om het voor de omwonende zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Maar deze inzet voorkomt niet dat onze mooie woonomgeving, onze woning ligt nu tussen bos en weilanden, woest verstoord door de huidige plannen voor de randweg. Wij worden nu gewekt door vogelgezang, wandelen door het naast ons gelegen bos waar vele nestkasten hangen en zorgen voor jaarlijkse jonge vogel-aanwas.	Uw woning ligt op een afstand van ca. 175 m uit de grens van de bestemming Verkeer uit het PIP. Wij begrijpen dat een nieuwe provinciale weg, waar die ook komt te liggen, een impact heeft op de bewoners in de directe omgeving van die nieuwe weg. Daarom hebben we een zorgvuldig proces doorlopen om tot een verantwoorde keuze te komen. Voor u betekent het helaas dat de weg op enige afstand van uw woning komt te liggen. De effecten hebben we beschreven in de diverse rapporten. Die rapportages geven aan dat we niet verplicht zijn om bij of aan uw woning maatregelen te treffen. Als bovenwettelijke maatregel hebben we een landschappelijke wal in het plan opgenomen tot aan de Bornebroeksestraat. Deze wal heeft ook een positieve invloed op het beperken van de geluidsoverdracht richting uw woning. De aanleg en instandhouding van deze grondwal is geborgd via een voorwaardelijke	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	Ook zoals u op de foto onderaan aan deze brief kunt zien genieten wij van een weids uitzicht waar wij met enige regelmaat reeën spotten. Wij genieten enorm van deze "grote voortuin" met mooie groene weides rondom een prachtig boerenbedrijf, zo hoort ons landelijke groene buitengebied eruit te zien. Ook Borne was hier ooit trots op! Wij zullen als deze randweg niet gestopt wordt niet meer gewekt worden door prachtig vogelgezag maar door lange rijen auto's die dwars door dit prachtige gebied zullen rijden en de vogels ruim zullen overstemmen. Hierdoor zullen zeker ook prachtige vogelsoorten, de hazen en reeën verdreven worden uit dit gebied. Dit gaan de goed bedoelde te planten bomen en struiken zeker niet compenseren.	verplichting. Daarnaast onttrekt de wal het zicht op het verkeer over de nieuwe weg. Het is onvermijdelijk dat de aanleg van de weg leidt tot aantasting van het bestaande landschap in de directe nabijheid van uw woning. Met een goede landschappelijke inpassing en plaatselijke verlaging van de weg doen we er zoveel mogelijk aan om die inbreuk te verzachten. Het zicht vanuit uw perceel op de nieuwe weg wordt zoveel mogelijk beperkt door de landschappelijke maatregelen die worden genomen en de bestaande bomen die nu aan de zuidwestkant van uw woning staan.	
15d1	Door de landbouwbestemming aan te passen naar bestemming Verkeer in dit gebied zal dit zeker invloed hebben op de waarde van onze woning. Deze ligt nu in een mooi buitengebied naar zal als het tracé A1/A35 daadwerkelijk aangelegd wordt straks liggen aan een drukke randweg. Ook het huis verkopen in een mooi rustig buitengebied of kort aan een drukke randweg maakt een groot verschil dat hoeft u vast niet uit te leggen. Wij hebben hier oprecht zorgen over.	Inkomstenderving en planschade is een onderwerp dat volgens de procedure uit de Planschadeverordening Overijssel 2012 wordt afgehandeld. Een verzoek kan worden ingediend bij het onherroepelijk worden van het provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding.	Nee
15d2	Wij citeren daarbij dan ook ter ondersteuning van bovenstaande oud stedenbouwkundige Albert Fien: De beoogde aanleg van de weg van Zenderen naar de A1/ A35 is ruimtelijk wanbeleid en de doodsteek voor het typisch Twentse karakter van dit gebied.	Er is zorgvuldig onderzoek gedaan naar de inpassing van de weg met een landschaps- en compensatieplan. Op basis daarvan is besloten dat het plan inpasbaar is in het landschap.	Ambtshalve
15e	Wij sluiten af met het feit dat het A1-A35 tracé te weinig van de problemen/beoogde doelstellingen oplost en ons mooie buitengebied ernstig verstoort. Wij vinden dat beide negatieve elementen rechtvaardigen om dit tracé af te wijzen en te gaan voor een (geoptimaliseerd) spoortracé of een meer lokale oplossing kort om Zenderen heen welke in 2019 samen met de GVV Borne al in de stijgers stond! Rest ons nog u te laten zien hoe het hoort te zijn op de HAAR-ES 	Wij delen uw mening dat er moet worden afgezien van het gekozen tracé niet. Uw zienswijze geeft ook geen aanleiding tot aanpassing van de plannen. Uit de PlanMER is gebleken dat na integrale afweging van alle onderzochte milieuaspecten en de doelstellingen het tracé Bundeling A1/A35 de minste milieueffecten heeft en grotendeels beantwoordt aan de doelstellingen. Het spoortracé draagt vooral bij aan het verminderen van verkeer in Zenderen. Het spoortracé draagt minder bij aan het behalen van de overige doelstellingen. Het spoortracé zou ook leiden tot het doorsnijden van de Zenderense Es en maakt dat de wegen over het spoor tussen Zenderen en Borne moeten worden afgesloten. Wij zijn van mening dat hier sprake is van een goede ruimtelijke ordening.	Nee
	<u>CONCLUSIE</u>	Ambtshalve is het landschapsplan en compensatieplan geactualiseerd. De zienswijze geeft verder geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
16a	In deze brief presenteert de Fietzersbond haar zienswijze op het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) met als referentie 6770389 Vloedbeltverbinding. Dit PIP is hoofdzakelijk een nieuwe autoweg	De Vloedbeltverbinding wordt vormgegeven als een gebiedsontsluitingsweg met 2x1 rijstrook en een maximumsnelheid van 80 km/u.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	die Noord- Twente beter moet verbinden met de A1. Hierdoor worden de woonkernen van Zenderen en Borne ontlast van het voortrazende doorgaande autoverkeer.		
16b	Met deze zienswijze vragen wij expliciete aandacht voor de belangen van de fietser die worden geschaad door PIP. We beschrijven de negatieve impact van dit PIP op twee bestaande, en naar onze mening ook in de toekomst blijvende hoofdfietsroutes. Ook is er forse impact op de kwaliteit van de vele beleevingsvolle en goed benutte recreatieve fietsroutes in het Groene Poort1 gebied van landgoed Twickel. In bijlage 1 staat een beknopte beschrijving van de doelen van de Fietzersbond.	Het ontwerp PIP maakt de aanleg van een nieuwe weg met de daarbij behorende werken (bruggen, viaducten, tunnels en rotondes) planologisch mogelijk. Bij de realisatie van deze nieuwe verbinding vormen de bestaande fietsverbindingen een belangrijk uitgangspunt. Veilige en vlotte verbindingen voor fietsers zijn voor de provincie van groot belang. De kruisingen van de nieuwe weg (N743) met de bestaande hoofdfietsroutes en de recreatieve routes worden daarom in bijna alle gevallen ongelijkvloers uitgevoerd.	Nee
16c	Meer ruimte voor auto heeft nadelen De voorgestelde nieuwe autoweg betekent een verlichting voor de dorpskern van Zenderen en zal de route voor bewoners en bedrijven van het achterliggende gebied in tijd bekorten. Daar staan nadelen tegenover, namelijk dat: het gebruik van de auto wordt bevorderd, de keus voor dit vervoersmiddel zal ten nadele van andere opties gaan en is niet "STOMP" gedacht (nadere uitleg later in deze zienswijze);	In het MIRT-Onderzoek A1/A35 is de volledige multimodale benadering volgens de ladder van Verdaas gevolgd. Deze aanleg van een weg is de uitwerking van één van de oplossingsrichtingen. Het plan voorziet in het verbeteren van de automobilititeit, zonder dat dit ten koste gaat van de fietsmobilititeit.	Nee
16d	de ontsluiting met de voorgestelde autoweg van de Zenderse Es en het gebied langs de Azelerbeek ten Noordoosten van Zenderen, een aanzuigende werking heeft op bedrijvigheid in een nu nog steeds zéér fraai en natuurlijk ingericht gebied en zal hier dus overlast gaan bezorgen voor de KWALITEIT van deze (be)leefomgeving; Dat tweede aspect raakt recreanten, inwoners en toeristen, zoals wandelaars en fietsers, en dus schaadt dit de belangen van de doelgroep van de Fietzersbond.	Het plan wijzigt alleen bestemmingen binnen de PIP grens. Het borgen van de kwaliteiten van het buitengebied is de bevoegdheid van de gemeente en voor wijzigingen dient planologische procedure te worden doorlopen waarbij de gemeente haar plan dient te toetsen aan de provinciale omgevingsverordening en de provincie invloed kan uitoefenen op de planvorming bij de gemeente. Deze verordening en/of provinciaal beleid maakt de realisatie van bedrijvigheid buiten deze PIP grenzen niet mogelijk.	Nee
16e	Alleen Korte Boog aanleggen heeft meerwaarde Wij zijn dus geen voorstander van het voorliggende plan. Liefst zien wij alleen een "Korte Boog" noordelijk van Zenderen, zoals ook in een recent artikel 2 in Dagblad Tubantia wordt bepleit. Nog afgezien van de aanmerkelijk geringere investering, past dit ook goed in het door de Fietzersbond gesteunde thema van Rijkswaterstaat "BETER BENUTTEN"3 van bestaande infrastructuur. Feitelijk gezien ligt er in Almelo in de Nijreessingel N349 een prachtig en ruim opgezette autotunnel onder de spoorlijn Borne-Almelo. Deze tunnel is nog lang niet toe aan de maximale capaciteit van gebruik en biedt ook een korte verbinding naar de A1/A35 voor inwoners van Noord-Twente.	Naar aanleiding van een eerder verzoek hebben wij een verkeersanalyse uitgevoerd om te bepalen wat de effecten zijn van het aanleggen van alleen de korte boog om Zenderen. Deze analyse is uitgevoerd door Sweco en is als bijlage toegevoegd bij de stukken voor de Staten (d.d. 15 december 2021) om het PIP ter inzage te leggen. De korte boog is dus afgewogen maar PS ziet dit niet als beste optie omdat deze korte boog aan geen van de drie doelstellingen van dit PIP bijdraagt. Er ontstaat geen afname van verkeer A1/A35, er ontstaat niet een robuuster netwerk en het verkeer op de N743 in Zenderen en door Borne neemt ook niet af. Uit de toetsing van SWECO blijkt verder dat de verkeersdruk in Zenderen zelfs deels verslechtert en dat er verdringing optreedt van verkeer van de provinciale weg naar de minder geschikte wegen van lagere orde door het buitengebied (tussen Tubbergen en Borne en door Tusveld). Dit effect vinden wij zeer onwenselijk en is in strijd met het Duurzaam Veilig beleid.	Nee
16f	Bezwaren tegen PIP	Het ontwikkelen van nieuw fietsbeleid staat los van de inhoud van dit PIP. De mogelijkheden die dit PIP biedt dragen ook bij aan de belangen van de fietsers. Alle kruisingen worden ongelijkvloers en in de kern Zenderen	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	In het navolgende lichten wij onze bezwaren toe en presenteren wij fietsvriendelijke alternatieven die een veel betere bijdrage leveren aan de provinciale fietsdoelen dan dit PIP. PIP in provinciale en nationale toekomstbeeld fiets? Ten aanzien van het provinciale beleid om het fietsen te bevorderen, wijzen wij op het recente rapport 4 van de Rekenkamer Oost-Nederland met de conclusie dat de Provincie flink moet doortrappen. Er zijn bijvoorbeeld geen eigen doelstellingen, terwijl landelijk wordt gestreefd naar 20% meer fietskilometers in 2027, zoals te lezen valt in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 5. In dit rapport staat de bijdrage fietsen aan de grote maatschappelijke doelstellingen, zoals weergegeven in de nevenstaande figuur. Landelijke doelstellingen die ook een bijdrage van de Provincie Overijssel vragen.	ontstaat minder verkeer wat de situatie ter plaatse voor fietsers ook beter maakt. Het verder ontwikkelen van beleid ten aanzien van meer fietskilometers staat los van dit PIP en zal worden opgepakt.	
16g	PIP is een barrière voor fietsers Het PIP kruist met de “Vloedbeltverbinding” twee huidige naar onze mening ook toekomstige provinciale hoofdfietsroutes, die onderdeel zijn van het in 2018 vastgestelde Kernnet Fiets Overijssel6. Deze twee hoofdfietsroutes hebben beide nog geen specifieke status, maar zijn prima potentiële trajecten. Enerzijds de F35 richting Zwolle en anderzijds de F1 die momenteel alleen nog op de tekentafels ligt. De F1 zien wij als zijtak van de F35 vanaf station Borne via de Bornerbroeksestraat uiteindelijk richting Deventer en verder naar Amsterdam. Dagelijks worden deze beide bestaande hoofdroutes al goed en veel gebruikt voor zowel woon-werk als recreatief fietsverkeer. Om deze zienswijze te verhelderen, lichten wij deze twee hoofdfietsroutes hieronder toe, en vergelijken deze met de F35 langs het spoor, zoals die later nog moet worden ingepast in dit PIP, zoals we dat tenminste hebben begrepen en hoe het staat ingetekend op de Atlas van Overijssel.	De bestaande hoofdfietsroutes blijven in stand. Wanneer zij de Vloedbeltverbinding kruisen, worden deze kruisingen ongelijkvloers uitgevoerd. F35: Bij de opstelling van het ontwerp-PIP had zowel de gemeente Almelo als de gemeente Borne nog geen besluit genomen of en waar de F35 de spoorlijn dient te kruisen. Daarom is in het project Vloedbeltverbinding de mogelijkheid opgenomen dat de F35 gebruik kan maken van de spooronderdoorgang. De Vloedbeltverbinding staat de realisatie van een F35 snelfietsroute niet in de weg.	Nee
16h	F35 langs de N743 De eerste hoofdfietsroute is de F35, zoals beschreven in het Masterplan (2009). Grote delen zijn hiervan inmiddels gereed en uit recente tellingen is zeker het deel tussen Hengelo en Enschede als zeer druk bereden. Het tracé dat wij in onze zienswijze de F35 noemen is de huidige meest logische route tussen station Borne en Almelo. Deze route loopt over de parallelwegen langs de provinciale weg N743. Eigenlijk is dit nu al een logische en prachtige schakel in de F35, maar dan zonder toegekende status of (tijdelijke) verwijzingsborden. Deze route zal voor de toekomst door de rustigere dorpskern van Zenderen lopen, wat betekent dat fiets forenzen de lokale economie 	Zowel de gemeenten Almelo en Borne als de provincie hebben nog geen definitieve besluiten genomen over de ligging van het tracé voor de F35. De realisatie en/of optimalisatie van de F35 staat los van de inhoud van het PIP omdat de spoortunnel in de Vloedbeltverbinding ook zonodig gebruikt kan worden voor de fietsers op de toekomstige F35. Eén en ander zodat de fietsers ongelijkvloers het spoor kunnen kruisen.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	kunnen bevorderen door hier hun dagelijkse boodschappen te doen en recreanten er kunnen pauzeren.		
16i	"F1" langs de Bornerbroeksestraat De tweede hoofdfietsroute, nog zonder formele status, noemen wij de F17. Deze loopt langs de Bornerbroeksestraat vanaf de spoorwegovergang in Borne richting Bornerbroek, met een aftakking via het bosrijke Tusveld naar Almelo. Deze route is vanuit fietsperspectief al een redelijk vlotte verbinding vanaf treinstation Borne richting Rijssen/Holten tot aan de provinciegrens bij Deventer, alwaar deze F1 route doorloopt richting Apeldoorn. 	Deze suggestie wordt meegenomen bij het nog op te stellen provinciale beleid. Wij hebben uw idee doorgegeven aan de betreffende afdeling die verantwoordelijk is voor het programma Fiets in de provincie Overijssel.	Nee
16j	F35 volgens Atlas van Overijssel Kijkend op de Atlas van Overijssel (zie bijlage 2), dan loopt de tekentafel versie van de F35 tussen station Borne en Almelo ver van de dorpskern van Zenderen, aan de andere zijde van de spoorlijn Borne-Almelo, door een landelijk, maar sociaal onveilig gebied. Deze oplossing vereist twee onnodige kruisingen met de spoorlijn. En daarnaast blijven ook nog twee kruising(en) met het nieuwe tracé van de Vloedbeltverbinding, met fietsgevaarlijke turbo-rotondes bij de mestvergister en Tusveld.	Zoals eerder aangegeven zijn er nog geen definitieve keuzes gemaakt voor het tracé van de F35. Deze Vloedbeltverbinding maakt de komst van een fietssnelweg niet onmogelijk en de spoortunnel kan hierbij benut worden omdat die voldoende ruimte biedt.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
16k	Verbeteren volgens STOMP uitgangspunt In het nu voorliggende plan zien wij verslechtering van het bestaande netwerk van fietsverbindingen. Dit zou niet het geval mogen zijn wanneer het PIP volgens het door CROW voorgestelde STOMP (zie figuur hiernaast) zou zijn ontworpen. Het feit dat de F35 geen deel uitmaakt van deze PIP, illustreert dat STOMP niet is gehanteerd. Dan zou je eerst de hoofdfietsroutes aanleggen, en daarna de spoor- en autowegen. Daarom heeft Fietzersbond een eigen globale analyse gemaakt van de “fietsvriendelijkheid” van de drie (3) hiervoor benoemde fietsroutes tussen station Borne en de Alderinkssingel in Almelo. Het resultaat leest u kort samengevat in de tabel van bijlage 5 met een toelichting op de totstandkoming van de score op fietsvriendelijkheid in bijlage 6. 	Er is geen sprake van verslechtering. Alle fietsrelaties worden in stand gehouden en waar deze de Vloedbeltverbinding kruisen worden fietstunnels aangelegd ter bevordering van een vlotte en veilige fietsverbinding.	Nee
16l	Minimale omvang en impact PIP Mocht deze PIP toch doorgang vinden, dan pleiten wij voor een minimale omvang in breedte en lengte van de Vloedbeltverbinding, met al in de eerste fase rechtstreekse aansluiting op het klaverblad Azelo van de A1 (zie bijlage 3), desnoods tijdelijk via de bestaande Bornerbroeksestraat. Daarbij vragen wij maximale compensatie voor het fietsverkeer. Met deze zienswijze willen wij de nadelen en overlast voor fietsers tot een minimum beperken en waar mogelijk vertalen naar een verbetering ten opzichte van de huidige fiets-situatie. Daarnaast constateren we dat het PIP niet aansluit bij het tekortschietende beleid om van Provincie Overijssel om fietsgebruik te bevorderen.	Het PIP maakt de realisatie van een provinciale gebiedsontsluitingsweg mogelijk die is ontworpen volgens de landelijke richtlijnen voor dit type weg. Zoals ook in eerder beantwoording aangegeven is het nu al aansluiten van de Vloedbeltverbinding op het knooppunt Azelo niet mogelijk.	Nee
16m	Wij stellen voor om: 1. Het tracé van de F35 vanaf station Borne naar station Almelo te verleggen naar de ventweg langs de huidige N743 door Zenderen;	Het tracé van de fietsverbinding F35 maakt geen onderdeel uit van dit plangebied en kan om die reden ook niet ingepast worden. Mocht hiervoor ook planologische aanpassing nodig zijn dan zal dat met een zelfstandige procedure mogelijk gemaakt moeten worden.	Nee
16n	2. Het tracé vanaf station Borne richting Bornerbroek en Deventer onderdeel te maken van een verder te plannen F1, en in dat kader een veilige ongelijkvloerse kruising voor fietsers met de spoorlijn Borne-Almelo in het PIP op te nemen.	De realisatie van de fietsroute F1 valt buiten de scope van dit project. Indien de fietsroute F1 het tracé langs de Bornerbroeksestraat volgt, dan zit in dit plan reeds een ongelijkvloerse kruising met de Vloedbeltverbinding nabij de rotonde Braamhaarsstraat/Bornerbroeksestraat.	Nee
16o	3. Voor beide routes veilige en fietsvriendelijke kruisingen met de geplande Vloedbeltverbinding aan te leggen, liefst met een fietstunnel zoals bijvoorbeeld die onder de A1 bij Hengelo (Hasseler Es) en op het kruispunt bij de N743 met de Europalaan en Amerikalaan nabij IKEA (zie foto's hieronder)	Fietsvriendelijke routes zijn ook voor de provincie van groot belang. We willen een veilige weg aanleggen voor alle gebruikers in het gebied. De fietskruisingen worden daarom bijna allemaal ongelijkvloers uitgevoerd zodat er geen sprake is van kruisend fietsverkeer.	Nee

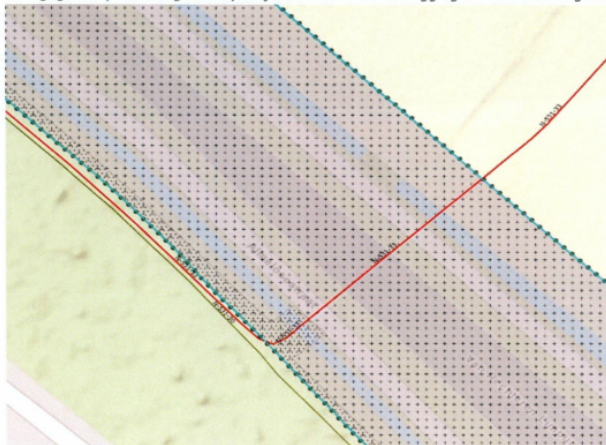
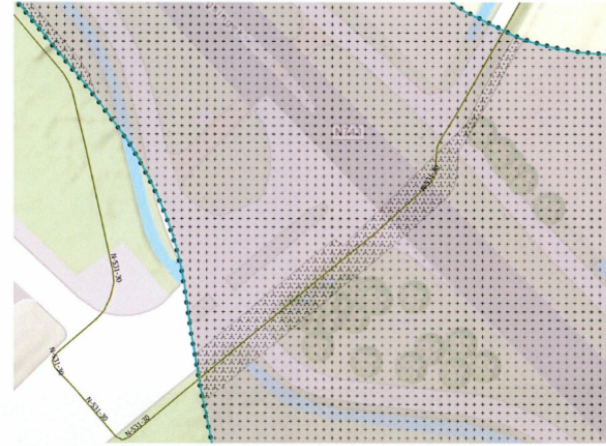
	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	 		
16p	4. Behoud of beter nog uitbreiding van de recreatief gezien aantrekkelijke fietsdoorsteekjes in het gebied rondom de Azelerbeek, Tusveld en Zenderen. Dit ter compensatie van de overlast en de barrières die de geplande autoverbinding oplevert in dit kwetsbare en waterrijke gebied rondom de Azelerbeek, de Kleine Doorbraak en overige gebieden bij Zenderen.	De nieuwe weg doorsnijdt geen enkele fietsverbinding, alleen het recreatieve fietspad langs de Kleine Doorbraak is over een kort gedeelte verlegd, zodat men de nieuwe weg ongelijkvloers kan kruisen nabij de spoorlijn.	Nee
16q	Tot slot De Fietzersbond vraagt om nadrukkelijke om de bestaande (en toekomstige) hoofd fietsroutes voor F35 en F1 verder fietsvriendelijk te ontwikkelen zoals deze zienswijze beschrijft.	Het ontwikkelen van de door u aangegeven fietsroutes valt niet binnen de begrenzing waarvoor dit PIP is opgesteld. De Vloedbeltverbinding maakt toekomstige fietsroutes niet onmogelijk en houdt hier waar mogelijk rekening mee.	Nee
16r	Het nieuw geplande F35 tracé langs het spoor ontraden wij. Het daarbij vrijvallende budget kan beter worden besteed aan drie adequate fietstunnels, daar waar de hoofd fietsroutes F1 en F35 de Vloedbeltverbinding c.q. de spoorlijn kruisen. Dit draagt bij aan een aantrekkelijke inrichting en inpassing in het nieuwe straatbeeld van een leefbaar Zenderen. Zie ook toelichting in bijlage 4. Graag lichten wij onze zienswijze nog verder mondeling toe, waarbij wij bereid zijn om voor belangstellenden een recreatieve fietstocht door de Groene Poort te organiseren!	Ten aanzien van de suggesties voor de F35 hebben wij uw opvatting doorgegeven aan de betreffende projectleider, belast met de verdere uitwerking van de F35 tussen Borne en Almelo. Wij merken op dat de bruggen ter weerszijden van het spoor op voldoende breedte worden gemaakt, zodat de F35 de Vloedbeltverbinding ongelijkvloers kan kruisen. Wij hebben waar nodig de mogelijkheid geboden om zienswijzen, waarvan de inhoud onduidelijk was, mondeling toe te lichten. In dit geval was de inhoud volledig duidelijk.	Nee
	<u>CONCLUSIE</u>	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
17	Bij het vinden van een oplossing voor de problemen in Zenderen is voorbijgegaan aan de landelijk gebruikte "ladder van Verdaas". Het zijn 7 stappen voor het oplossen van verkeersproblemen, waarbij verbetering van bestaande verbindingen de voorkeur heeft en ook het O.V. en goede fietsroutes wordt betrokken. Dit lijkt nu niet te zijn gedaan en wordt nu een oplossing gepresenteerd die niet alleen natuurschade veroorzaakt en voor het tracé van de fietssnelweg F 35 een omweg veroorzaakt van meer dan een kilometer, maar ook voor de overlast van het autoverkeer geen adequate oplossing is. Een verbetering van de bestaande verbindingen lost de problematiek op en is aanzienlijk goedkoper.	In het MIRT-Onderzoek A1/A35 is de volledige multimodale benadering volgens de ladder van Verdaas gevolgd. De aanleg van de Vloedbeltverbinding is de uitwerking van één van de oplossingsrichtingen.	Nee
	<u>CONCLUSIE</u>	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	

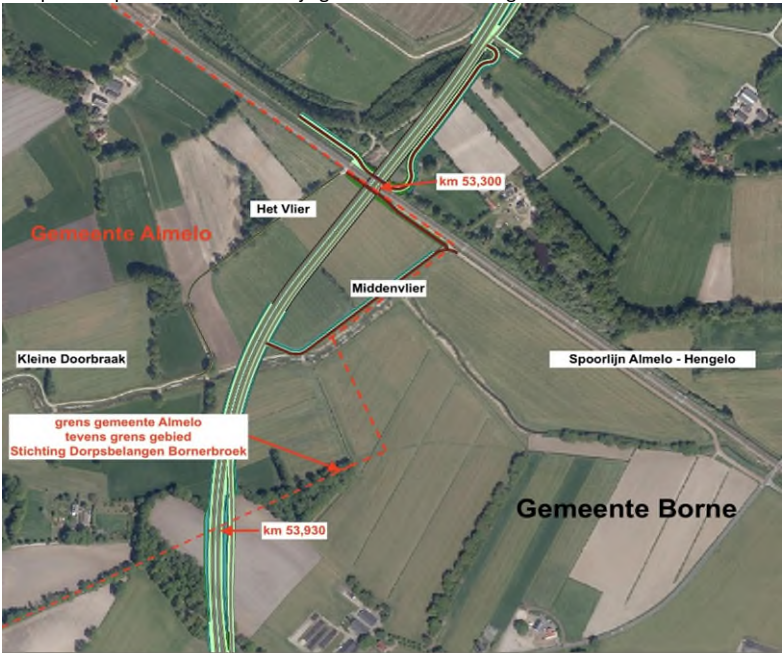
	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
18	Ik heb kennis genomen van het plan "Vloedbeltverbinding". Ik heb de alternatieven ook gezien en overal zit wel een plus en een min aan. Toch wil ik graag een opmerking/waarschuwing maken omtrent de Vloedbeltverbinding welke in mijn beleving te weinig aan de orde geweest is, althans niet voldoende beschreven zijn. En dat is het volgende: het verkeer dat met name vanaf de kant van Albergen komt en het verkeer van de inwoners van Zenderen zelf en die voornemens zijn de A1 naar het Westen te nemen, daarvan verwacht ik dat de verleiding straks heel groot zal zijn om niet "terug te rijden naar Borne", maar dat deze de weg via Bornerbroek en Enter zullen gaan kiezen om op de A1 terecht zullen komen. Hierdoor zal het bij de rotonde in Bornerbroek en in het dorp Enter tot verkeersoverlast/opstoppen kunnen gaan leiden. Het beste zou dan ook zijn om bij het Knooppunt Azelo direct een aansluiting op de A1 te maken of althans de nieuwe weg zo aan te leggen dat -indien voornoemde knelpunten (Bornerbroek/Enter) zich daadwerkelijk aandienen- de Vloedbeltverbinding zo is aangelegd dat in de toekomst deze aansluiting op de A1 tegen zo laag mogelijke kosten alsnog gemaakt kan worden.	Uit het verkeersmodel blijkt dat de route die u omschrijft niet wordt gebruikt. De zorg voor opstopping bij de rotonde in Bornerbroek is niet terecht. Zie ook antwoord 14c2 met betrekking tot het niet kunnen aansluiten van deze verbinding op knooppunt Azelo. De provincie en de regio blijven bij het Rijk op aandringen om uiteindelijk wel een aansluiting op knooppunt Azelo toe te staan, dan wel te realiseren. De provincie beschikt op dit moment niet over de bevoegdheid om zonder instemming van Rijkswaterstaat een aansluiting op knooppunt Azelo te realiseren en ook zonder deze aansluiting is er sprake van een goede verkeerskundige oplossing.	Nee
	CONCLUSIE	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
19	Voor mijn zienswijze inzake de beoogde aanleg van de weg van Zenderen naar de A1/A35 verwijs ik naar het artikel in dagblad Tubantia van vrijdag 17 februari 2023 waarin door Albert Fien wordt gesteld, dat de Vloedbeltverbinding ruimtelijk wanbeleid is. Dat is me uit het hart gegrepen en ik stel mij dan ook volledig achter dit artikel en beschouw het als zeer terecht en met kennis van zaken geschreven. Het prachtige natuurlandschap bij De Doorbraak, waar je heerlijk kunt wandelen en fietsen, moet behouden blijven. Ook wil ik met de nadruk wijzen op de verwachte, grote toename van verkeer ik Almelo, zoals door indieners nr. 3 gesteld. ik vraag dan ook met klem te stoppen met het Provinciaal Inpassingsplan betreffende de Vloedbeltverbinding.	Er wordt verwezen naar een artikel in de Tubantia van een omwonende die ook een zienswijze heeft ingediend in lijn met dit artikel. Daarom verwijzen wij naar onze reacties die onder volgnummer 3 gegeven zijn in deze zienswijzennota. Deze zienswijze leidt niet tot het stopzetten van deze procedure zoals gevraagd wordt.	Nee
	CONCLUSIE	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
20a	Het plan heeft nadelige gevolgen voor het agrarisch bedrijf van client. Daarnaast tast het zijn woon- en leefklimaat aan. Client exploiteert een melkveebedrijf op het perceel plaatselijk bekend Reefsweg 7 te Zenderen. Zijn woning en bedrijf bevinden zich op een afstand van minder dan 400 meter van het plangebied. Ook bestaat er direct zicht. Daarbij heeft client een perceel in eigendom welke deels in het plangebied is gelegen (kadastraal nummer BNE00-F-393) en daarmee een grondgebonden belang. Ook heeft client nog percelen in eigendom welke zijn gelegen aan de westkant van het tracé (kadastrale nummers BNE00-F-1570 / BNE00-F-516). Client heeft dan ook een concreet en actueel belang dat	Voor de aanleg van de nieuwe weg is ongeveer 1337 m2 benodigd van uw perceel, kadastraal bekend gemeente Borne, sectie F nr. 393. Uw bedrijf en woning ligt op ruim 400m van de nieuw aan te leggen weg. Ten eerste is vanuit de woning geen zicht op de nieuwe weg door de aanwezigheid van de bedrijfsgebouwen op uw perceel. Ten tweede wordt de nieuwe weg landschappelijk ingepast met bos en wallen, waardoor er geen zicht is op de nieuwe weg en de geluidsoverdracht wordt beperkt. Uit de onderzoeken geluid en gezondheid blijkt dat ter plaatse van uw woning geen overschrijding is van de normen.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	rechtstreeks is betrokken bij onderhavig plan en hij kwalificeert dan ook als belanghebbende als bedoeld in artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb).	Of u een belanghebbende bent is bij het indienen van een zienswijze niet relevant. Een zienswijze kan door een ieder worden ingediend. Wanneer u beroep wilt aantekenen tegen het vaststellingsbesluit is het wel van belang dat u als belanghebbende wordt beschouwd. Dat oordeel is aan de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.	
20b	Juridisch gezien merkt client het volgende op. Op onderhavige procedure is afdeling 3.4 van de Awb van toepassing. Ingevolge artikel 3:11 van de Awb dient u het ontwerpbesluit en de 'daarop betrekking hebbende stukken' ter inzage te leggen. Op grond van artikel 3:14 van de Awb rust daarbij op u de verplichting voornoemde stukken aan te vullen met nieuwe relevante stukken en gegevens. Client stelt vast dat er stukken in dit kader ontbreken en doet hierbij op het aspect stikstof. Een passende beoordeling waaruit blijkt dat negatieve significante gevolgen zijn uitgesloten als bedoeld in artikel 2.7, eerste lid, jo. artikel 2.8, derde lid, van de Wet natuurbescherming (hierna: de Wnb), ontbreekt. Blijkens de plantoelichting hebt u bewust ervoor gekozen alleen een gedateerde stikstofberekening voor uitsluitend de gebruiksfase ter inzage te leggen. Hierbij geeft u aan: “Voor het definitief vaststellen van het provinciale inpassingsplan zullen met behulp van de nieuwe versie van AERIUS Calculator berekeningen worden uitgevoerd die aan dat definitieve besluit ten grondslag zullen worden gelegd. Indien uit de berekening volgt dat maatregelen noodzakelijk zijn zullen deze worden benoemd in het vast te stellen provinciaal inpassingsplan.” Uw handelswijze in deze acht client in strijd met hierboven aangehaalde wetgeving. Dit klemte te meer nu de meest recente versie van Aerijs reeds sinds 26 januari 2023, en dus hangende de termijn van ter inzagelegging, beschikbaar is en wat betreft de aanlegfase de Porthos-uitspraak, waarin de vrijstelling als bedoeld in artikel 2.9a van de Wnb buiten toepassing is verklaard, reeds dateert van 2 november 2022.1	Bij plannen in of in de nabijheid van een Natura 2000-gebied dient in een oriënterende fase onderzocht te worden of de ontwikkeling een significant (negatief) gevolg op het betreffende Natura 2000-gebied kan hebben. Indien na dit onderzoek op voorhand niet kan worden uitgesloten dat de activiteit een significant gevolg heeft, dient meer gedetailleerd dan in de oriënterende fase in kaart gebracht te worden wat de effecten van de activiteit kunnen zijn. Deze analyse heet een 'passende beoordeling'. Wanneer uit de passende beoordeling alsnog de zekerheid wordt verkregen dat de activiteit geen significant gevolg heeft, staat de Wet natuurbescherming besluitvorming (voor wat betreft gebiedsbescherming) niet in de weg. Op basis van de ter inzage gelegde stukken was geen passende beoordeling nodig, het plan had immers geen significante negatieve effecten op een Natura 2000-gebied. Het stikstofonderzoek is na de ter inzagelegging van het ontwerp PIP maar voor de vaststelling van het PIP geactualiseerd met AERIUS calculator (2023.1) die beschikbaar is gesteld voor gebruiks- en aanlegfase. De berekeningen van de stikstofdepositie (gebruiksfase minus referentiesituatie alsmede realisatiefase minus referentiesituatie) geven aan dat er per saldo nergens op een Natura 2000-gebied een bijdrage aan de stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jaar wordt berekend. Voor de borging van het stikstofonderzoek is er in de planregels een voorwaardelijke verplichting opgenomen in het PIP (artikel 12.3).	Ja, mede naar aanleiding van de zienswijze is het stikstofonderzoek geactualiseerd
20c	Daarbij wijst client ook op artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: het Bro). Voornoemd artikel, dat ook van toepassing is op een ontwerpplan, verplicht u – onder meer - de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek toe te lichten als ook de inzichten in de uitvoerbaarheid. Het feit dat er thans überhaupt geen passende beoordeling voorhanden is maakt ook dat er onvoldoende inzicht is gegeven in de uitvoerbaarheid van het plan. Client benadrukt dat het ontwerp plan an sich dient te zijn voorzien van een passende beoordeling.2 Deze toets kunt u niet uitstellen tot het moment van besluitvorming op projectniveau. De voorwaardelijke verplichting als bedoeld in artikel 12.3 van de planregels is reeds hierom onrechtmatig.	Met het geactualiseerde stikstofonderzoek is inzicht gegeven in de uitvoerbaarheid van het PIP in relatie tot de Wet natuurbescherming. De voorwaardelijke verplichting is naar aanleiding van dit geactualiseerde onderzoek aangepast.	Ja, artikel 12.3. is aangepast

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
20d	Tenslotte wordt met het ‘doorschuiven’ van het delen van de uitkomsten van een passende beoordeling naar het moment van vaststelling van het plan, client een effectieve en doeltreffende inspraak als bedoeld in het Verdrag van Aarhus, in het bijzonder artikel 6, ontnomen. Voorts merkt client nog het volgende op ter zake de landschappelijk inpassing. Blijkens artikel 12.4 van de planregels voorziet het plan in dit verband in een voorwaardelijke verplichting: <i>“Ten aanzien van de in dit provinciaal inpassingsplan bestemde gronden geldt dat het realiseren van de bestemmingen als bedoeld in Hoofdstuk 2 en andere met deze bestemmingen verband houdende voorzieningen uitsluitend is toegestaan indien de maatregelen zoals beschreven in Bijlage 1</i> <i>Landschaps- en compensatieplan dat onderdeel uitmaakt van deze regels binnen 3 jaar na openstelling van de Vloedbeltverbinding is gerealiseerd.”</i> Gezien de formulering is deze voorwaardelijke verplichting onuitvoerbaar en mede gezien ook het document³ waarnaar verwezen wordt rechtsonzeker.	De voorwaardelijke verplichting is mede naar aanleiding van deze zienswijze aangepast.	Ja, artikel 12.3 is aangepast
20e	Los van het vorenstaande ziet client graag dat in de landschappelijke inpassing -meer- maatregelen worden opgenomen met een akoestisch mitigerend effect. Samen met zijn buurtgenoten wenst client hier -verder -bij te worden betrokken. Client benadrukt in dit verband dat hij op eigen initiatief en samen met buurtgenoten aan u reeds een plan heeft overhandigd. Op ambtelijk niveau is toegezegd dat hiermee rekening zou worden gehouden in het kader van het PIP. Het ontwerp geeft hiervan in het geheel geen blijk. Vooralsnog herkent client zich dan ook geenszins in het beeld dat wordt geschetst in hoofdstuk 7 van de plantoelichting.	Het landschapsplan en het compensatieplan maken onderdeel uit van het PIP. De maatregelen van het compensatieplan zijn ook geborgd in de voorwaardelijke verplichting in de regels van artikel 12.3. Meer maatregelen zijn voor de realisatie van het PIP en binnen de begrenzing van het PIP niet nodig om de uitvoerbaarheid te garanderen. De provincie staat open om ook buiten de PIP grenzen samen te werken aan extra landschapselementen op gronden die in eigendom zijn bij indiener van de zienswijze. Het ingebrachte plan is daar waar mogelijk meegenomen. Voor de afscherming van de weg wordt een brede groenzone aangelegd langs de nieuwe weg (zie tekening). Alhoewel uit het geluidsonderzoek volgt dat er geen overschrijding van grenswaarden optreden wordt de weg deels lager dan het bestaande maaiveld aangelegd, wat een gunstig effect heeft op de geluidsoverdracht van wegverkeer naar de omgeving. Het verloop van de watergang volgt en loopt door de groenzone. In verband met het respecteren van andere eigendommen is het niet mogelijk de watergang in een nat draszone langs de Zeilkerweg te situeren.	Ja, artikel 12.4 is aangepast
20f	VERZOEK Onder de huidige stand van zaken kan het plan niet rechtmatig wordt vastgesteld. Client verzoekt hiervan af te zien. Client verzoekt u in ieder geval in overleg te treden.	Uw zienswijze heeft geleid tot een aanpassing in de regels. Artikel 12.3 en 12.4 zijn aangepast, zodat de maatregelen uit het compensatieplan ook daadwerkelijk gerealiseerd en standgehouden worden. Aanpassingen hebben niet geleid tot het afzien van het vervolgen van de ruimtelijke procedure.	
	<u>CONCLUSIE</u>	Het PIP is mede naar aanleiding van de zienswijze aangepast ten aanzien van het geactualiseerde stikstofonderzoek en artikel 12.3 en 12.4 van de regels	
21a	De voorgestelde Vloedbelt-verbinding gaat het landschap in de driehoek Almelo, Borne, Zenderen voor eeuwig ernstig aantasten en is volstrekt overbodig. Het essenlandschap met fraaie, relatief nieuwe fietspaden en de, door de Provincie aanlegde, Doorbraak is voor heel velen een prachtige plek om te recreëren.	Het landschap verandert met de komst van de Vloedbeltverbinding. Wij hebben daarom voor het herstel van het landschap een landschapsplan en een compensatieplan opgesteld. Dit compensatieplan is gekoppeld aan de regels van (artikel 12.4) zodat het ook daadwerkelijk uitgevoerd wordt. Daarmee houden we rekening met het omliggende landschap van de nieuwe Vloedbeltverbinding en passen we deze in in het omliggende landschap.	Ambtshalve

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
21b	Er is onvoldoende gekeken naar bestaande wegen om de drukke N743 door Zenderen te ontlasten. Ik kan mij niet voorstellen dat er geen steden- of wegenbouwkundige oplossingen zijn die het verkeer dwingen via de A1/A35/N36 te laten rijden of te dwingen de N349/ringweg Almelo te pakken.	Er is bij de voorbereiding van dit PIP veel onderzoek gedaan naar eventuele alternatieven. Deze zijn onder andere beschreven en getoetst in het Plan-MER dat bij de stukken hoort. De vervoersbehoefte is lastig te beïnvloeden, het is daarom beter veilige en vlotte routes te faciliteren, dan beperkingen op doorgaande routes in te stellen. De belangrijkste reden is dat wanneer beperkingen worden ingesteld er veel sluipverkeer ontstaat over lokale wegen, waardoor daar de verkeersveiligheid en leefbaarheid onder druk komt te staan. Daarom kiezen wij er in dit specifieke geval voor om een optimalisatie van de wegenstructuur mogelijk te maken met deze nieuwe Vloedbeltverbinding.	Nee
21c	Een ander voorbeeld van zinloze asfaltering is de aanleg van het tracé langs de A1. De Bornerbroeksestraat ligt er al! Die loopt een paar honderd meter verderop parallel aan het nieuw aan te leggen tracé.	De inrichting van de huidige Bornerbroeksestraat voldoet niet aan de richtlijnen voor een provinciale gebiedsontsluitingsweg. Op een dergelijke weg mogen geen erven en percelen ontsluiten en bedraagt de kruispuntsafstand bij voorkeur 3 km. Dit zou betekenen dat ter weerszijden een parallelweg moet worden aangelegd en er woningen gesloopt moeten worden om dit mogelijk te maken en de zijwegaansluitingen (Kuipersweg, Esweg en Bloksteegweg) vervallen of ongelijkvloers moeten worden uitgevoerd. De provincie Overijssel heeft daarom gekozen voor de variant bundeling A1/A35, een variant die ook de voorkeur heeft van de gemeente Borne.	Nee
21d	Ik wil de provincie echt verzoeken het huidige plan te schrappen want het gaat om onomkeerbare acties met grote gevolgen voor de natuur die een heel beperkt doel dienen. Met kleine aanpassingen kan de drukte op de N743 of de doorstroming vanaf de N744 verbeterd worden.	Uw zienswijze is geen reden om de ruimtelijke procedure af te breken.	Nee
21f	Als er dan toch perse een geheel nieuw tracé aangelegd moet worden kies dan voor de minste aantasting van het landschap door deze parallel aan het bestaande spoor te positioneren. Misschien dunderd maar in deze tijd is het niet uit te leggen dat we kwetsbare natuur kapot maken om het de automobilist gemakkelijk te maken om van A naar B te reizen terwijl er niet of onvoldoende gekeken is naar alternatieven.	In het PlanMER is een zorgvuldige afweging gemaakt tussen de verschillende alternatieven. Uiteindelijk hebben PS besloten de variant bundeling A1/A35 in procedure te brengen.	Nee
	CONCLUSIE	Ambtshalve is het landschapsplan en compensatieplan geactualiseerd. De zienswijze geeft verder geen aanleiding tot aanpassing van het PIP.	
22	De Gasunie geeft aan dat niet alle leidingen correct op de verbeelding zijn weergegeven en dat de planregels aanscherping nodig hebben om de belangen en bescherming van de betreffende leidingen planologisch goed te regelen.	De gevraagde aanpassingen aan de verbeelding en regels van de Gasunie worden overgenomen en verwerkt voor zover die betrekking hebben op de regels en verbeelding. De Gasunie geeft ook aan dat de kruising van de leiding met de bestemming 'Verkeer' zich slecht verdraagt met de aanwezigheid van deze leiding. Het kruisen van deze weg met een gasleiding is onvermijdelijk en komt in Nederland ook op vele plaatsen voor. Beide kunnen zich veilig naast elkaar verdragen. Ten aanzien van eventuele beschermende maatregelen tijdens realisatie en gebruik zal uiteraard afstemming plaatsvinden met de Gasunie zoals gevraagd wordt in deze zienswijze hoe dat voor beide veilig kan plaatsvinden.	Ja, de leiding is correct op de verbeelding ingetekend en de regels zijn aangepast.

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	 (afbeelding I: plangebied (turkoois omlijnd) met regionale aardgastransportleiding (rood gemarkeerd))  (afbeelding II: plangebied (turkoois omlijnd) met gereserveerde aardgastransportleiding (olijfgroen gemarkeerd))		
	CONCLUSIE	Het PIP is aangepast en de gasleiding is correct op de verbeelding en in de regels opgenomen.	
23a	Het voorgenomen tracé van de Vloedbeltverbinding doorkruist het buitengebied van de gemeente en heeft een grote impact op het daar aanwezige open landschap.	De N743 en de nieuwe Vloedbeltverbinding is qua infra een van de hoofdaders naar de stad Almelo en faciliteert een goede en betere ontsluiting en bereikbaarheid, maar ondersteunt ook de aantrekkelijkheid van het koopcentrum, de bedrijven en woonwijken. Het voorgenomen tracé loopt over een lengte van 630 m over het grondgebied van de gemeente Almelo. Dit is het gedeelte van de Vloedbeltverbinding langs de zuidrand van de gemeente Almelo tussen de gemeentegrens langs de zuidwestzijde van de spoorlijn Almelo-Hengelo (kmp	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
		53,300) en de gemeentegrens net ten zuiden van de watergang de Tusvelderleiding (Kleine Doorbraak) nabij kmp 53,930. De Vloedbeltverbinding doorkruist op dit gedeelte geen openbare wegen. Alleen het recreatieve fietspad langs de in 2014 ecologisch ingerichte Tusvelderleiding (Kleine Doorbraak) wordt doorsneden. Dit is opgelost door het fietspad te verleggen naar Het Vlier en weer een aansluiting te geven op de huidige route. De weg doorsnijdt verder de agrarische kavels tussen de zandpaden Het Vlier en Middenvlier en de agrarische kavel ten zuiden van de Kleine Doorbraak. De landschappelijke waarde van dit gebied staat beschreven in de PlanMER en is in overeenstemming met de visie van landschapsdeskundigen van de gemeente Almelo De landschappelijke kwaliteiten van het (kleine) gedeelte van het tracé dat over Almelo's grondgebied gaat staat beschreven in de PlanMER. In het landschapsplan en het compensatieplan staat hoe er om is gegaan met de landschappelijke inpassing. Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarmee het compensatieplan ook daadwerkelijk gerealiseerd en standgehouden wordt. 	
23b	De weg heeft negatieve effecten op het wegennet binnen de gemeente; de verkeersintensiteiten nemen hier en daar toe.	De toename van verkeer op het wegennet binnen de gemeente Almelo beperken zich tot een klein gedeelte van de Van Rechteren Limpurgsingel, ten zuiden van de Nijreessingel (lengte ongeveer 750 meter) en de Bornsestraat (toename van 300 mvt/etm in 2030) gedeelte tussen de aan te leggen rotonde Braamhaarsstraat en de kern Bornebroek. De kern Bornebroek ligt op een afstand van 3,2 km van de Vloedbeltverbinding. In de kern Bornebroek zijn de negatieve effecten beperkt. Op de Bornsestraat en Enterseweg zal er een kleine toename zijn, op de Pastoor Ossestraat door het centrum een kleine afname. De overige lokale wegen in de gemeente Almelo, onder andere Tusveld, Grote Bavenkelsweg, Nijreessingel en Henriëtte Roland Holstlaan kennen een grote afname van de verkeersintensiteit en daar verbetert de verkeerssituatie door de komst van de Vloedbeltverbinding.	Ambtshalve

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
23c	Er zijn zorgen over de verkeersveiligheid	De provincie deelt de zorgen over de verkeersveiligheid op het wegvak van de N743 tussen Twence en de Nijreessingel. Naar aanleiding van de uitgevoerde fietstellingen hebben we besloten om ter plaatse van de rotonde nabij Twence een fietstunnel te realiseren zodat fietsers ongelijkvloers de Vloedbeltverbinding kunnen kruisen.	Nee
23d	Onder al deze omstandigheden past de Vloedbeltverbinding wat de gemeente betreft ook niet in de huidige tijdgeest, waarin klimaat, natuur, stikstofdepositie etc. van essentieel belang zijn.	De Vloedbeltverbinding moet een bijdrage leveren aan het verminderen van de filedruk op de A1/A35, het robuuster maken van het regionale wegennet tussen Almelo en Hengelo, het verminderen van het verkeer op de N743 in de bebouwde kom van Zenderen en door Borne en het verbeteren van de verkeersveiligheid. De grote hoeveelheden verkeer in het gebied in combinatie met de structuur van het wegennet zijn de belangrijkste oorzaken van het grote aantal ongevallen op de A1/A35, de verkeersinfarcten rondom de samenloop van de A1/A35 en de files op de N743, met bijbehorende verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten door en in de bebouwde kom van Zenderen en Borne. Bij de totstandkoming van het PIP is zorgvuldig gekeken naar de effecten op het gebied van omgevingsaspecten, waaronder stikstof, klimaat en natuur. Hieruit volgt dat het PIP planologisch inpasbaar en uitvoerbaar is.	Nee
23e	Voor dit alles heeft de gemeente de afgelopen jaren veel aandacht gevraagd. De gemeente heeft daarbij ervaren dat de provincie (en overigens ook de gemeente Borne) niet openstond voor een open gedachtenwisseling over en een nader onderzoek naar nut en noodzaak van de Vloedbeltverbinding (inclusief minder ingrijpende alternatieven) en naar de negatieve effecten die van de weg uitgaan. Deze bereidheid was er tot teleurstelling van de gemeente ook nog steeds niet nadat zij in het najaar van 2022 externe deskundigen van Witteveen+Bos had verzocht om een onafhankelijk onderzoek te doen. De conclusie van Witteveen+Bos, die toen ook met de provincie is gedeeld, is heel helder: de doelstellingen van de weg worden niet gehaald. Nut en noodzaak van de weg zijn mede daarom niet aangetoond. De bevindingen van Witteveen+Bos zijn samengevat weergegeven in een notitie d.d. 10 oktober 2022.	Wij herkennen ons niet in deze kwalitatieve uitingen. In de Reactienota Scopedocument Vloedbeltverbinding is uitgebreid ingegaan op het advies van Witteveen + Bos d.d. 10 oktober 2022. Deze reactienota is als bijlage bij het ontwerp PIP gevoegd.	Nee
23f	De gemeente heeft deze notitie aan de provincie gestuurd, met een dringende oproep om pas op de plaats te maken en nog niet over te gaan tot het opstarten van de PIP-procedure, maar eerst nader in overleg te treden en in gezamenlijk overleg nader onderzoek te doen	De rapportage van Witteveen en Bos, ook ingediend door de gemeente als reactie op de ter visielegging van het scopedocument, hebben wij beantwoord, zie bijlage 4, Reactienota Scopedocument. Het heeft niet geleid tot het wachten met de ter inzagelegging van het ontwerp PIP.	Nee
23g	De provincie is op deze dringende oproep niet ingegaan. Dat stelt de gemeente bijzonder teleur. Er rest haar thans geen andere weg dan een zienswijze in te dienen tegen het ontwerp-PIP.	Er is bestuurlijk overleg geweest tussen de gemeente Almelo en de provincie. Daarbij heeft de provincie te kennen gegeven dat zij er grote waarde aan hecht om nu duidelijkheid te bieden aan de inwoners over de ligging van het tracé en de vervolgstappen en nog steeds staat achter de door PS gemaakte keuze. Het staat eenieder vrij om een zienswijze in te dienen.	Nee
23.1	De deskundigen van Witteveen+Bos hebben op basis van het ontwerp-PIP onafhankelijk onderzoek gedaan naar de vraag of nut en noodzaak van de Vloedbeltverbinding zijn aangetoond. (Ook) Witteveen+Bos komt tot de conclusie dat dit niet het geval is. Doelstellingen Vloedbeltverbinding #1.	Het klopt dat de doelstelling van 5% minder verkeer op het knooppunt A1/A35 niet behaald wordt. Dat is ook onderkend in de toelichting van het PIP en de reactienota van het scopedocument. Het provinciebestuur heeft dit feit afgewogen bij het besluit om het ontwerp PIP ter inzage te leggen. Deze mindere afname komt onder andere door de input die voor de verkeerscijfers in het PIP is gebruikt. Daarin zijn de recentere cijfers uit het RVMO 2022 gebruikt en bij het plan-MER waren oudere cijfers de basis (RVM Twente). Met de meest recente cijfers is er nog steeds sprake van een afname op het knooppunt A1/A35. Een	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	Het behalen van een reductie van 5% verkeer op de A1/A35, waardoor de files aldaar met 20 tot 30% afnemen;	afname van 2% komt neer op een aantal van 2.150 motorvoertuigen per etmaal. Daartegenover staat een sterkere afname van het verkeer in Zenderen en Borne ten opzichte van datgene dat in het Plan-MER is bepaald. Provincie is van mening dat nut en noodzaak voldoende zijn aangetoond door de behaalde afname van verkeer in de bebouwde kom Zenderen en door Borne, alsmede de behaalde afname op de A1/A35 en het gegeven dat na aanleg van de Vloedbeltverbinding een robuust netwerk ontstaat.	
23.2	<u>Geen aansluiting van de Vloedbeltverbinding op de A1/A35</u>	Het klopt dat er geen directe verbinding ontstaat met de A1/A35. De provincie blijft er desondanks bij het Rijk op aandringen om uiteindelijk wel een aansluiting op knooppunt Azelo toe te staan, dan wel te realiseren. Dit zou zorgen voor een nog robuuster netwerk.	Nee
23.3	Witteveen+Bos constateert dat de afname van het verkeer op de A1/A35 zelfs nog minder wordt indien — zoals de bedoeling is; zie ook verderop in deze zienswijze — het verkeer op de N743 wordt afgewaardeerd. In dat geval is de afname van het verkeer slechts 1,7%!	De afwaardering van de N743 is meegenomen in de berekeningen. Zowel in de PlanMER als in de PIP-fase. De berekende afname op de A1/A35 voor 2030 was in de PlanMER inderdaad 1,7%. Die berekening was gedaan met het RVM Twente. Voor het PIP is met het (nieuwe) RVMO 2022 gerekend. Daaruit blijkt een effect van 2,0%.	Nee
23.4	Afname van 4% is alléén haalbaar met een aansluiting op de A1/A35.	Dat is juist: een hogere reductie dan 2% is alleen haalbaar indien de Vloedbeltverbinding aangesloten wordt op de A1/A35 direct bij knooppunt Azelo.	Nee
23.5	De vermindering van het aantal files is in het PlanMER <i>niet</i> onderzocht en beschouwd. Ook dat maakt het onmogelijk op basis van het PlanMER kan worden geconcludeerd dat de eerste doelstelling wordt gehaald.	Op basis van expert judgement door eigen verkeerskundigen en met verschillende bureaus, o.a. Sweco, Antea Group en Goudappel is vastgesteld dat er wel degelijk een verband is tussen een afname van het aantal files en de verlaging van 2.150 mvt/etm (2%) op het deel tussen de knooppunten Azelo en Buren. Dit blijkt ook uit de verkeersnotitie waarbij de I/C-waarden dalen na aanleg van de Vloedbeltverbinding.	Nee
23.6	Er is onvoldoende onderzoek gedaan om te kunnen vaststellen of de Vloedbeltverbinding daadwerkelijk voldoende bijdraagt aan een afname van het verkeer en van de files op de A1/A35, en of er niet andere factoren en maatregelen zijn die al in voldoende mate (zullen) leiden tot de beoogde oplossing Ten opzichte van het verkeersmodel dat bij het PlanMER is gehanteerd, zijn er volgens het huidige verkeersmodel substantieel lagere verkeersintensiteiten op de A1/A35: er is daar sprake van maar liefst 12% minder verkeer. Zoals ook Witteveen+Bos aangeeft (par. 3.2 van het rapport), is het onmisbaar om te onderzoeken of deze aanzienlijke afname van het verkeer niet al in voldoende mate bijdraagt aan het voorkomen/verminderen van het aantal files.	De resultaten ten aanzien van verkeer zijn opgenomen in bijlage 5 (Verschilnotitie verkeer PlanMer en PIP) en bijlage 16 (Verkeersanalyse Vloedbeltverbinding). In het kader van het MIRT-onderzoek is uiteindelijk een realistisch totaalpakket van maatregelen opgesteld. Daarbij wordt uitgegaan van een integraal pakket en is het niet zo dat het treffen van 1 maatregel de inzet van een andere maatregel overbodig maakt. Voor de verklaring van de verschillen tussen het RVMO en het model Twente is de verschilnotitie opgesteld. Het RVMO 2022 gaat uit van de meest actuele cijfers en is met inbreng van alle gemeenten (ontwikkelingen en demografie) opgesteld en bestuurlijk geaccordeerd. Het RVMO concludeert een lagere groei dan in het model Twente, maar nog steeds een groei, resulterend in (zie de verkeersanalyse) hoge I/C-waarden. Maatregelen blijven nodig, omdat de verkeersdruk op zowel de A1/A35 als in Zenderen en Borne nu al als groot knelpunt wordt ervaren.	Nee
23.7	Het Rijk zal tussen de toerit Delden en de afrit Hengelo-Zuid een weefvak aanleggen. Doel van deze maatregel is het wegnemen van de filekiem. Ten onrechte zijn de effecten van deze maatregel niet onderzocht.	Het weefvak is onderdeel van het adaptieve MIRT-pakket. De maatregelen zijn onderdeel van een pakket waarin ze elkaar aanvullen. Het is dus niet zo dat het nemen van de ene maatregel een andere maatregel overbodig maakt. De Vloedbeltverbinding heeft niet tot doel die specifieke filekiem op te lossen.	Nee
23.8	Überhaupt is er onvoldoende onderzoek gedaan naar de (oorzaak van de) fileproblematiek (zie hierover ook par. 3.2 van het rapport van Witteveen+Bos). De échte oorzaak staat daarmee niet vast,	In het kader van het MIRT onderzoek van SWECO is een beschouwing gedaan naar het ontstaan van de files en de ongevallen. Dit onderzoek is ook beschreven in de toelichting van het PIP (par.2.2.1). Het aantal auto's, de bottleneck van de wegen(A1/A35) en de grote hoeveelheid zwaar vrachtverkeer, dat in colonne over de A1/A35 rijdt, zijn oorzaken van de filevorming. Ook het aantal ongevallen draagt daaraan bij. Het is daarnaast een	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	zodat ook onvoldoende vaststaat of een verdere afname van het verkeer überhaupt bijdraagt aan minder files.	vuistregel dat afname van verkeer bijdraagt aan het afnemen van files. Ook 2% afname zal zorgen voor kortere files.	
23.9	Anders dan ten tijde van het opstellen van het PlanMER het geval was, geldt op dit moment een maximum snelheid van 100 km/uur overdag op de snelweg. Naar de effecten van snelheidsverlaging is geen onderzoek gedaan.	Bij de voorbereiding van het plan MER is er ook een berekening uitgevoerd met 100 km/u op ASW in plaats van 120/130. Het selectief sleutelen aan dit ene uitgangspunt van het destijds vigerende modelinstrument gaf onplausibele resultaten, zoals algemeen modelexperts aangaven. In overleg met gemeente Almelo en Borne is toen besloten om voor de Vloedbeltverbinding uit te gaan van 120 km/u voor de PlanMER-berekeningen.	Nee
23.10	Doelstellingen Vloedbeltverbinding #2. <i>Het versterken van de robuustheid van het regionale netwerk; Theoretisch zou gesteld kunnen worden dat door het aanleggen van een nieuwe weg (de Vloedbeltverbinding) automatisch een robuuster wegennet ontstaat. Op basis van deze theoretische redenering wordt er in het ontwerp-PIP vanuit gegaan dat aan de tweede doelstelling wordt voldaan.</i> Voorwaarde voor het robuuster worden van het wegennet bij toevoeging van een weg is dat andere verbindingen niet worden afgewaardeerd. Dat laatste is nu juist wél het geval en ook de bedoeling.	De robuustheid van het netwerk wordt versterkt door de aanleg van een nieuwe provinciale weg, met een hoge kwaliteit aan doorstroming (beperkt aantal kruispunten) en verkeersveiligheid (beperkt aantal conflictpunten en gescheiden rijbanen). Dit betekent ook een grote mate van betrouwbaarheid van reisduur. Daarnaast blijven de “verlaten” wegen beschikbaar voor verkeer en hebben deze overcapaciteit, zodat in geval van calamiteiten ook verkeer via de oude route afgewikkeld kan worden. Daarmee is er sprake van een robuust netwerk.	Nee
23.11	Door andere verbindingen af te waarden, ontstaat er geen robuuster wegennet. Reeds hierom wordt de tweede doelstelling niet gehaald.	Wij zijn het hier niet mee eens zoals blijkt uit ons antwoord hierboven bij 23.10	Nee
23.12	De beoogde Vloedbeltverbinding komt zeer dicht naast de A1/A35 te liggen. Dat heeft voor de robuustheid van het wegennet grote gevolgen in geval van bijvoorbeeld een ongeval met gevaarlijke stoffen. In dat geval zullen beide wegen (Vloedbeltverbinding en Rijksweg) moeten worden afgesloten. Dat heeft directe en grote gevolgen voor de robuustheid van het wegennet.	De kant van de provinciale weg komt op een afstand van ongeveer 45 meter uit de vluchtstrook van de autosnelweg. Voor de ‘gebruikelijke’ calamiteiten is de afstand voldoende, zodat het verkeer op de Vloedbeltverbinding geen hinder heeft van de calamiteit op de autosnelweg. In zeer uitzonderlijke gevallen kan het voorkomen dat beide wegen moeten worden afgesloten.	Nee
23.13	De robuustheid is ook in het geding, nu de aanleg van de Vloedbeltverbinding gepaard gaat met het toevoegen van rotondes. Van rotondes is onder verkeerskundigen algemeen bekend dat deze afbreuk kunnen doen aan de robuustheid van het wegennet.	De veronderstelling dat verkeerskundigen van mening zijn dat een weg met rotondes minder robuust is dan een weg met andere kruispuntvorm is niet nader onderbouwd en wordt niet herkend. In de richtlijnen Handboek wegontwerp basiskennmerken en ook de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg wordt een kruispuntoplossing met rotonde sterk aanbevolen. De provincie is dan ook van mening dat er sprake is van een robuust netwerk met de realisatie van de Vloedbeltverbinding.	Nee
23.14	Doelstellingen Vloedbeltverbinding #3 Het verminderen van het verkeer op de N743 door de kern Zenderen met minimaal 30%, met als gevolg dat ook het verkeer op de N743 door Borne vermindert De in het ontwerp-PIP genoemde percentages waarmee het verkeer op de N743 in Zenderen en in Borne afneemt, lijken te veronderstellen dat aan de derde doelstelling (30% afname in Zenderen) wordt voldaan. Maar dat is niet het geval.	Uw conclusie is niet juist. Op basis van het toegepaste RVM 2022 en de vergelijking met en zonder Vloedbeltverbinding is de afname in Zenderen (minimaal 53%) en Borne (minimaal 58%) bepaald, terwijl er rekening is gehouden met het afwaarderen van de wegvakken in de bebouwde kom Zenderen en Borne naar plaatselijk 30 km/u en buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 60 km/u.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
23.15	Deze afname beoogt men te bereiken door het verkeer op de N743 actief af te waarden. Doet men dat, dan wordt evenwel niet voldaan aan de voorwaarde om te voldoen aan de tweede doelstelling. Immers, een robuuster wegennet kan alleen ontstaan indien andere wegen juist niet worden afgewaardeerd. Anders gezegd, voldoen aan de derde doelstelling betekent automatisch dat de tweede doelstelling niet wordt gehaald.	Een van de doelstellingen is inderdaad minder verkeer over de N743 door Zenderen. Dat wordt met de Vloedbeltverbinding ook bereikt. Andere wegen worden niet afgesloten en of afgewaardeerd door dit PIP. Eventuele afwaardering van omliggende wegen zal met verkeersbesluiten van gemeenten moeten plaatsvinden en is pas mogelijk nadat de Vloedbeltverbinding is aangelegd. Ze blijven beschikbaar alleen zal de Vloedbeltverbinding zorgen voor een alternatief. Het standpunt van de gemeente Borne en de provincie Overijssel is dat, ook na afwaarderen en een ander snelheidsregime op het wegvak in en tussen Zenderen en Borne, dit wegvak voldoende capaciteit houdt om ingeval van calamiteiten deze route aan te duiden als omleidingsroute. Zie ook reactie bij 23.10.	Nee
23.16	Aangenomen dat de tweede doelstelling wel moet worden gehaald, en er dus niet afgewaardeerd zal worden, rijst de vraag in welke mate de Vloedbeltverbinding zelf dan zal leiden tot een afname van het verkeer door Zenderen. Of die afname 30% zal zijn, is ten onrechte niet onderzocht.	In het PlanMER is ook die situatie onderzocht. De berekeningen wezen toen op een afname van 33% (op telpunt 6, Zenderen Oost).	Nee
23.17	De gemeente merkt in dit kader ook nog op dat het percentage van 30% pas op een later moment (nadat het verkeersmodel al was vastgesteld) is bepaald. Dit percentage lijkt nergens op te zijn gebaseerd; er liggen geen normen of onderzoeken aan ten grondslag. De gemeente wijst erop dat het voor een zorgvuldige vaststelling van het beoogde percentage noodzakelijk is om eerst in absolute getallen in beeld te brengen welke verkeersintensiteit Zenderen kan hebben. Op basis daarvan dient vervolgens gerelateerd aan de huidige belasting, een beoogd percentage van afname te worden bepaald. Het ontbreekt in het ontwerp-PIP aan een dergelijke onderbouwing van het percentage waarmee het verkeer zou moeten afnemen.	Het PlanMER, en de uitgangspunten daarvoor (in de NRD), zijn vastgesteld door de gemeenten Almelo, Borne en de provincie Overijssel. Afgezien daarvan zijn de gemeente Borne en de gemeenschap Zenderen zeer tevreden met de nu berekende afname van het verkeer in de kern Zenderen en door de kom Borne. Er is in de berekeningen aangetoond dat er een substantiele afname van verkeer zal zijn in Zenderen. Dit is ook beschreven in het PIP en bijbehorende bijlagen.	Nee
23.18	Overigens, als (alleen) de derde doelstelling wordt gehaald, en de Vloedbeltverbinding dus alleen dient ter ontlasting van Zenderen (en Borne), dan stelt de gemeente ter discussie dat de keuze kan en mag vallen op het tracé van de Vloedbeltverbinding. Het ligt dan voor de hand om te kiezen voor een aanzienlijk minder ingrijpend en minder kostbaar alternatief. Te denken valt aan een korte boog om Zenderen.	Een korte boog aan de zuidkant om Zenderen heeft alleen effect voor Zenderen en draagt niet bij aan de vermindering van verkeer door Borne en de andere twee doelstellingen.	Nee
23.19	Niet opvolgen van het advies van de commissie m.e.r Eenduidige doelen: de doelen moeten zo concreet mogelijk worden beschreven en aangegeven dient te worden welke doelen het zwaarste wegen, zodat duidelijk is wanneer het project een succes is;	Na het advies van de Commissie MER op de NRD zijn de doelen waar mogelijk kwantitatief gemaakt. Het advies om ook een zwaarte toe te kennen aan de doelstellingen is niet gekozen omdat de samenhang in doelstellingen, zowel kwalitatief als kwantitatief, belangrijker is dan het halen van 1 zwaarstwegende doelstelling.	Nee
23.20	Onderbouwing nut en noodzaak: inzichtelijk moet worden gemaakt wat de Vloedbeltverbinding toevoegt wanneer op termijn maatregelen aan de A1/A35 worden genomen;	In het PIP en de bijlagen is inzichtelijk gemaakt en gemotiveerd wat de Vloedbeltverbinding toevoegt. Eventuele maatregelen die op termijn op de A1/A35 genomen worden maken de situatie alleen maar beter.	Nee
23.21	Verhouding tot andere maatregelen: inzichtelijk moet worden gemaakt hoe de Vloedbeltverbinding zich verhoudt tot andere maatregelen uit het MIRT A1/A35.	Zoals eerder geschreven zal dit PIP geen totaal oplossing zijn/bieden voor de problemen op de A1/A35. Het draagt wel bij aan een vermindering met een afname van 2.150 motorvoertuigen per etmaal op dat tracé.	Nee
23.22	Deze informatie die volgens de commissie m.e.r. essentieel is, is in het PlanMER en in het ontwerp-PIP niet betrokken. Er is dan ook niet voldaan aan het advies van de commissie m.e.r.	Het advies is door de provincie niet overgenomen, omdat in het MIRT onderzoek de afweging is gemaakt en daar is geconcludeerd dat maatregel 5B, aanleg van een nieuwe weg, een van de passende maatregelen is.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
23.23	Het voorgaande onderschrijft het standpunt van de gemeente dat onvoldoende onderzoek is gedaan om nut en noodzaak van de aanleg van de Vloedbeltverbinding te onderbouwen en aan te tonen.	Wij zijn van mening dat er een goed onderbouwd plan ligt dat na realisatie bijdraagt aan de bereikbaarheid van de regio.	Nee
	Gebreken verkeersonderzoeken		
23.24	De verkeersintensiteiten, zoals die voor diverse wegvakken voortvloeien uit het nieuwe verkeersmodel, zijn onnavolgbaar. Ook zijn verschillen met het oude model op onderdelen onverklaarbaar.	De verschilanalyse beschrijft de verschillen en verklaart de resultaten uit het nieuwe verkeersmodel (RVMO 2022) en vergelijkt die met het in de PlanMER toegepaste Regionaal Verkeersmodel Twente (RVMT). Deze analyse is als bijlage 16 toegevoegd aan de toelichting van het PIP.	Ambtshalve
23.25 & 23.26	Het oude model gaat voor de N743 Almelo-Almeloestraat in de referentiesituatie uit van 13.100 mvt/etmaal, en in 2030 van 19.100 mvt/etmaal. Het nieuwe model gaat hier uit van 13.800 mvt/etmaal in de referentiesituatie, en 17.500 mvt/etmaal in 2030. In de referentiesituatie is er dus in het nieuwe model sprake van 700 extra mvt/etmaal. Het nieuwe model gaat op de snelweg uit van een daling van intensiteiten met maar liefst 14.000 mvt/etmaal. Dat de groei op genoemd wegvak in Almelo dan slechts 700 mvt/etmaal bedraagt, is onverklaarbaar. Dergelijke grote verschillen dienen te worden verklaard. Zonder die verklaring kan het nieuwe verkeersmodel niet worden gebruikt en kan op basis daarvan bijvoorbeeld ook niet worden geconcludeerd dat het aanleggen van de Vloedbeltverbinding nuttig en noodzakelijk is.	Dit verschil ontstaat omdat het PlanMER is gebaseerd op een verouderd model en het PIP op het door alle gemeenten geaccordeerde Regionaal Verkeersmodel Overijssel (2022). Bij de ontwikkeling van het RVMO zijn de zogeheten sociaaleconomische gegevens (aantallen huishoudens, inwoners en leerling- en arbeidsplaatsen per deelgebied) opnieuw getoetst aan de inzichten ten aanzien van plannen. Het RVMO is gerelateerd aan het meest recente NRM (Nederlands Regionaal Model): NRM2021. Dat bevat ten opzichte van eerdere NRM's een aanpassing van de algemene groeiscenario's van de Planbureaus. Hierdoor zijn verschillen ontstaan in de cijfers van het PlanMER en PIP. Deze verschillen leiden niet tot een andere conclusie ten aanzien van de nut en noodzaak van de Vloedbeltverbinding. De verschilanalyse van deze cijfers is ook toegevoegd als bijlage 5 van de toelichting.	Nee
23.27	Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de effecten die de Vloedbeltverbinding zal hebben op de <u>verkeersintensiteiten en de verkeersveiligheid op Almeloze wegen</u> . Deze effecten worden naar overtuiging van de gemeente onderschat. Opvallend is daarbij ook dat de grote stijging van het aantal verkeersbewegingen op meerdere Almeloze wegen in de toelichting op het ontwerp-PIP niet wordt benoemd. Zo blijft de stijging van maar liefst 26% op het gedeelte Nijreessingel — Drienemansweg en 37% op het gedeelte Drienemansweg — Vloedbeltverbinding in het ontwerp-PIP onbesproken.	In bijlage 16, Verkeersanalyse Vloedbeltverbinding vindt u het onderzoek t.a.v. de verkeersintensiteiten. In de gemeente Almelo is er alleen sprake van een grote stijging van de verkeersintensiteit op het bij de gemeente Almelo in beheer zijnde wegvak van de Nijreessingel tot aan de komgrens Almelo (0,785 km). De effecten van deze toename staan beschreven in de bijlage 16. Hieruit blijkt dat zowel het wegvak als de T-aansluiting op de Nijreessingel voldoende capaciteit heeft om het extra verkeer te verwerken. De provincie onderzoekt nog welke maatregelen op de bij haar in beheer zijnde kruising Drienemansweg passend zijn. Eventuele maatregelen kunnen gerealiseerd worden op basis van het geldende bestemmingsplan.	Nee
23.28	Een ander belangrijk punt is dat het ontwerp-PIP er ten onrechte van uitgaat dat er niet direct extra maatregelen nodig zijn op bijvoorbeeld het kruispunt N743 — Drienemansweg en het kruispunt N743-Nijreessingel-Van Rechten Limpurgsingel. Gelet op de verkeerstoename die zich op deze wegen zal voordoen, zijn maatregelen daaruit het oogpunt van verkeersveiligheid onvermijdelijk. Denk daarbij aan het verlengen van de linksaffer vanaf de N743 naar de Nijreessingel en het verlengen van de rechtsaffer vanaf het noorden naar de Nijreessingel. Ten onrechte zijn deze maatregelen niet onderzocht en dus ook niet in het ontwerp-PIP betrokken	De onderzoeken die voor het PIP gedaan zijn tonen aan dat er de eerste jaren na realisatie voldoende capaciteit zal zijn op genoemde kruisingen. Wel tonen de onderzoeken aan dat er op termijn wel maatregelen nodig zijn als gevolg van de autonome groei van het verkeer. De gemeente is daar in eerste instantie het bevoegd orgaan voor om die maatregelen ook te treffen als die zich voordoen. De gemeente is bevoegd orgaan als het gaat om de aansluiting Nijreessingel, de provincie voor de Drienemansweg. De geldende bestemmingsplannen bieden daarvoor voldoende mogelijkheden binnen de geldende verkeersbestemmingen en mocht dat op termijn niet het geval zijn zal met een losse planologische procedure onder de Omgevingswet een procedure gestart kunnen worden. Het verlengen van de linksaffer van de N743 naar de Nijreessingel is niet noodzakelijk. Deze is van ruim voldoende lengte om het extra verkeer te kunnen verwerken, dit geldt ook voor de rechtsaffer vanuit het noorden.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
23.29	Het is noodzakelijk om op kruispuntniveau een zorgvuldige microsimulatie uit te voeren, om zo vast te stellen of, en zo ja welke maatregelen nodig zijn. Dit is ten onrechte achterwege gebleven.	In bijlage 16 van het PIP is deze analyse gemaakt. Hierbij zijn de kruispunten die het zwaarst belast worden extra onderzocht met een verdiepende analyse. Hieruit komt naar voren dat er op enkele kruisingen in uw gemeente een toename van verkeer ontstaat maar dat de capaciteit van deze wegen voldoende is. Een microsimulatie zal niet leiden tot andere conclusies op de onderzochte kruispunten.	Nee
23.30	De gemeente stelt verder vast dat er geen onderzoek is gedaan naar het gebruik van sluiproutes en naar de gevolgen die dat heeft voor de verkeersintensiteiten. Sluipverkeer is bijvoorbeeld waarschijnlijk op de Braamhaarsweg, Het Hag, de Hertmerseweg en de Bekkingerveldweg.	Uw conclusie is niet juist. Er is zorgvuldig gekeken waar er mogelijk sluipverkeer kan ontstaan. Zie bijlage 5 bij het PIP. Wij gaan ervan uit dat u de Braamhaarsstraat, Het Hag, Hertmerweg en Bekkingvelderweg in de gemeente Borne bedoelt. Op de eerste twee wegen is een afname van verkeer te zien van ongeveer 720 mvt/etm. Op de Hertmerweg bedraagt de afname ongeveer 50 mvt/etmaal. Op de Bekkingvelderweg is er geen effect. Daarnaast zal sluipverkeer pas ontstaan indien de doorstroming op de hoofdweg onvoldoende is. Juist door het aanleggen van de Vloedbeltverbinding wordt de doorstroming lokaal sterk verbeterd, waardoor de kans op sluipverkeer verder afneemt.	Ambtshalve
	Gevolgen voor fietsverkeer		
23.31	Daar waar het beleid erop is gericht om het fietsverkeer te stimuleren en de infrastructuur voor fietsers daar zoveel mogelijk op in te richten, wordt de F35 in het ontwerp van de Vloedbeltverbinding juist onaantrekkelijker gemaakt. Hiermee doet het ontwerp-PIP afbreuk aan de Ladder van Verdaas en het ontwerpprincipe STOMP.	Er is door de gemeente Almelo en de gemeente Borne nog geen definitief besluit genomen of en waar de F35 fietsroute de spoorlijn komt te liggen. Daarom is in het project Vloedbeltverbinding de mogelijkheid opgenomen dat de F35 gebruik kan maken van de spooronderdoorgang. De provincie is ook van mening dat de F35 een zo vloeiend mogelijk tracéverloop dient te krijgen waarbij spoorkruisingen worden vermeden of ongelijkvloers worden uitgevoerd. Dit PIP maakt dit mogelijk en staat de realisatie van een toekomstige snelfietsroute niet in de weg. Ten aanzien van de Ladder van Verdaas en het ontwerpprincipe STOMP is in de inleiding van deze reactienota beschreven hoe daarmee omgegaan is.	Nee
23.32	Een van de bezwaren die de gemeente in dit verband tegen het ontwerp-PIP heeft, betreft het plan om de westelijke parallelweg aan de kant van Elhorst-Vloedbelt af te waarderen en hier geen doorgaand fietsverkeer meer over te laten rijden. Het is de bedoeling om de fietsroute Zenderen-Almelo daar te verplaatsen naar de andere kant (de oostkant) van de N743. De gemeente kan zich in deze aanpassing niet vinden, nu deze aanpassing grote nadelen heeft voor het fietsverkeer. Zo ligt in Almelo juist aan de westkant van de weg een fietstunnel die dient als veilige fietsverbinding naar het centrum. Fietsers moeten dus aan deze westzijde van de weg zijn (en blijven).	De veiligheid van fietsers is ook voor de provincie van groot belang. Daarom is nu in het ontwerp van de Vloedbeltverbinding mede naar aanleiding van deze zienswijze en eerdere reactie op het scopedocument een fietstunnel bij de rotonde Twence opgenomen. Hierdoor kunnen fietsers ongelijkvloers de Vloedbeltverbinding passeren en is er sprake van een veilige fietsverbinding. Deze aanpassing is mogelijk binnen de bestemming zoals die is opgenomen in het ter inzage gelegde ontwerp PIP.	Nee
23.33	Vanwege de ligging van deze tunnel is in het afgelopen jaar (overigens met subsidie van Rijk en provincie) het fietspad langs de westkant van de Van Rechteren Limpurgsingel over de gehele lengte omgevormd naar een fietspad in twee richtingen. Dit met als doel dat zo weinig mogelijk fietsers de Van Rechteren Limpurgsingel moeten oversteken. Het kan niet zo zijn dat deze maatregelen, die er juist op zijn gericht het fietsverkeer te stimuleren en veiliger te maken, teniet worden gedaan door het onlogisch verplaatsen van de fietsroute naar de oostzijde van de N743.	Door het realiseren van de hierboven beschreven fietstunnel blijft er een veilige oversteekmogelijkheid voor de fietsers.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
23.34	Ook de veiligheid van de fietsoversteek over de N743 ter hoogte van de Bolkshoeksweg is door de Vloedbeltverbinding ernstig in het geding. De gemeente meent dat onderzocht had moeten worden of op deze locatie een fietstunnel dient te worden aangelegd. In het onderzoek wordt vermeld dat de huidige inrichting van het kruispunt N743 — Drienemansweg geschikt is om een vri te plaatsen. Deze conclusie is onbegrijpelijk. Vanuit verkeersregeltechnisch oogpunt is de huidige inrichting juist totaal ongeschikt voor een vri. Om een vri te kunnen plaatsen, is een forse reconstructie van het kruispunt nodig. Daarover vermeldt het ontwerp-PIP ten onrechte niets (en deze reconstructie zal dus ook niet betrokken zijn in de kostenraming).	De huidige fietsoversteek is ingericht met in de hoofdrijbaan een brede middengeleider, zodat fietsers de hoofdrijbaan in 2 keer kunnen oversteken. De provincie gaat met de gemeente in overleg over deze fietsoversteek. (Zie ook pagina 46 Reactie scopedocument). Het kruispunt N743 Drienemansweg is in eigendom, beheer en onderhoud bij de provincie. Uit een eerste verkenning blijkt dat er voldoende ruimte is om het kruispunt van verkeerslichten te voorzien en is dit mogelijk binnen de geldende verkeersbestemming.	Nee
	Ladder van Verdaas niet nageleefd De gemeente wil in deze zienswijze niet onopgemerkt laten dat ook het principe van de Ladder van Verdaas niet is toegepast. Dat blijkt onder meer uit het volgende:		
23.35	Het regionale fietsverkeer wordt door de Vloedbeltverbinding ontmoedigd (zie ook hierna onder 4), terwijl de Ladder van Verdaas juist voorschrijft dat zoveel mogelijk wordt ingezet op het gebruik van andere vervoersmiddelen.	In het MIRT-onderzoek is de Ladder van Verdaas toegepast om te komen tot een pakket van maatregelen. Gebleken is dat, hoe belangrijk het ook is om fietsen te stimuleren of gebruik OV, de huidige knelpunten blijven bestaan en nog verergeren. M.a.w. de autonome groei en uitbreidingen van woonwijken, winkelcentra, industrieterreinen zijn van een andere orde dan de verschuiving van auto naar fiets en OV.	Nee
23.36	Het bestaande wegnnet wordt niet optimaal benut. Er ligt een goede weg tussen Borne en Bornerbroek. Deze weg kan relatief eenvoudig opgewaardeerd worden tot een volwaardige regionale hoofdweg, waardoor in ieder geval voorkomen wordt dat er onnodige infrastructuur wordt aangelegd. Het niet benutten van deze mogelijkheid strookt ook niet met de Ladder van Verdaas, die voorschrijft dat in eerste instantie wordt gekozen voor het optimaliseren van bestaande wegcapaciteit.	Het opwaarderen van de Bornerbroeksestraat is ingewikkelder dan u hier schetst. De huidige Bornerbroeksestraat voldoet niet aan de richtlijnen voor een provinciale gebiedsontsluitingsweg. Op zo'n type weg mogen geen erven ontsluiten en bedraagt de kruispuntsafstand bij voorkeur 3 km. Dit zou betekenen dat : • ter weerszijden een parallelweg moet worden aangelegd en er woningen gesloopt moeten worden om dit mogelijk te maken. • De zijwegaansluitingen (Kuipersweg, Esweg en Bloksteegweg) vervallen of ongelijkvloers moeten worden uitgevoerd. Zowel de gemeente Borne als de provincie Overijssel hebben daarom gekozen voor de variant bundeling A1/A35.	Nee
	Gebreken milieuonderzoeken		
23.37	Allereerst roept de gemeente in herinnering dat er vraagtekens dienen te worden geplaatst bij de verkeersintensiteiten die voortvloeien uit het nieuwe verkeersmodel. De onbetrouwbaarheid van de verkeersintensiteiten werkt direct door in de uitkomsten van meerdere milieuonderzoeken.	Wij hebben de meest recente verkeersgegevens gebruikt vanuit het door alle gemeenten geaccordeerde Regionaal Verkeersmodel Overijssel (2022). Ook de omgevingsonderzoeken hebben deze gegevens gebruikt.	Nee
23.38	Voor wat betreft het <u>akoestisch onderzoek</u> wijst de gemeente erop dat enkel toetsing aan de Wet geluidhinder heeft plaatsgevonden. In het akoestisch onderzoek wordt ook het provinciaal geluidbeleid genoemd. De gemeente beschikt ook over eigen geluidbeleid. Het lijkt erop dat met het gemeentelijk geluidbeleid geen rekening is gehouden.	De ontwikkelingen omtrent de nieuwe Vloedbeltverbinding (aanpassing en nieuwe aanleg van de provinciale wegen N743 en N744) betreft een provinciaal plan met wijzigingen aan wegen die in beheer zijn van de Provincie Overijssel. Hierop is het provinciaal geluidbeleid van toepassing. Het gemeentelijk geluidbeleid van de gemeentes Hof van Twente, Almelo en Borne zijn enkel van toepassing op de gemeentelijke wegen. Gezien het plan geen gemeentelijke wegen betreft, is gemeentelijk beleid niet relevant.	Nee
23.39	Daarnaast zijn de akoestische effecten op woningen gelegen langs het onderliggende wegnnet ten onrechte niet beschouwd.	In het kader van Artikel 99 lid 2 van de Wet geluidhinder (zogenaamde uitstraling van reconstructie) is ook de (eventuele) geluidtoename als gevolg van de wegen buiten de wettelijk definieerde zone geschouwd (sectie 5.11 en 6.4 in het akoestisch onderzoek).	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	Genoemd kunnen hierbij worden de woningen aan de Bornsestraat en in de zone gelegen langs de Van Rechteren Limpurgsingel.	Uit het akoestisch onderzoek volgt dat er ter plaatse van de woningen aan de Bornsestraat een toename van circa 1 dB op treedt als gevolg van de toename in de verkeersbewegingen op de Van Rechteren Limpurgsingel. Deze toename blijft daarmee binnen de normstelling van de Wet geluidhinder, zoals van toepassing voor de reconstructie van wegen. Deze toename kan op grond van de Wet geluidhinder als aanvaardbaar worden beschouwd.	
23.40	Het onderzoek naar beschermde soorten heeft bestaan uit een enkel veldbezoek op 1 juli 2022. In bijlage 10 bij de toelichting op het ontwerp-PIP is een verslag van dit veldbezoek opgenomen. Uit dit verslag blijkt dat het onderzoek op onderdelen onvoldoende c.q. onvolledig is geweest	In 2020 is een ecologisch onderzoek gedaan in het kader van de MER (zie bijlage 9 van het PIP). In dat kader zijn er op 7, 8 en 9 april 2020 veldbezoeken uitgevoerd met als doel om oude waarnemingen te controleren en in te schatten welke soorten aanwezig kunnen zijn (bepalen opgave en locaties gericht onderzoek). Hierbij zijn geen erven onderzocht. Op vrijdag 1 juli 2022 is een veldbezoek gebracht aan het plangebied van de PIP Vloedbeltverbinding (tracé A1/A35). Doel van het bezoek was meerledig: • Aanvullend natuurwaardenonderzoek op 2 erven te weten Bloksteegweg 2a en Bornerbroeksestraat 107. • Gezamenlijke terreinverkenning naar benodigd nadere onderzoek soortenbescherming en (eventueel) doen van aanvullende waarnemingen en soortenadviezen. Voor dit onderzoek gelden geen protocollen die bepalen hoeveel veldbezoeken nodig zijn. Op basis van dit onderzoek is nader onderzoek aanbevolen die zullen worden uitgevoerd, zie verder de beantwoording onder punt 42. • Inschatting knelpunten landschappelijke inpasbaarheid/ compensatie landschaps- en natuurwaarden. De effecten van het plan op de beschermde soorten zijn getoetst aan de beschermingskaders van de Wet natuurbescherming. De resultaten van deze toets zijn vastgesteld in het document Compensatieplan en natuurtoets (Ecogroen, januari 2024) dat is opgenomen als bijlage 1 bij de regels.	Ja, de zienswijze heeft mede aanleiding gegeven tot actualisatie van de natuurtoets.
23.41	Het lijkt erop dat alleen een quick scan heeft plaatsgevonden ter plaatse van (onderdelen van) het tracé van de Vloedbeltverbinding. Met werkzaamheden die ten behoeve van de aanleg van de Vloedbeltverbinding moeten plaatsvinden, ook buiten het tracé zelf, is blijkaar geen rekening gehouden	In het landschaps- en het compensatieplan is beschreven welke maatregelen er nodig zijn. Het compensatieplan is gekoppeld aan de regels van het PIP met een voorwaardelijke verplichting (artikel 12.3). De werkzaamheden die buiten de begrenzing van het PIP plaatsvinden kunnen gerealiseerd worden op basis van het geldende Omgevingsplan.	Ambtshalve
23.42	Daarbij ontbreekt in de regels een verplichting tot het onderzoeken en toetsen van de natuurwaarden. Dit terwijl in het verslag van het veldbezoek voor een aantal soorten wordt geconcludeerd dat nader onderzoek nodig is	De resultaten van het veldbezoek dat beschreven is in de memo van 19-09-2022 is verwerkt in een landschapsplan en een compensatieplan (inclusief natuurtoets van Ecogroen uit 2024). Het compensatieplan is door middel van een voorwaardelijke verplichting in artikel 12.4 in de regels opgenomen. Op grond daarvan moet dit plan gerealiseerd worden. Om ook grip te houden dat deze inrichting zal blijven zal aan dit artikel worden toegevoegd dat deze inrichting niet alleen binnen 3 jaar gerealiseerd moet zijn maar ook duurzaam in stand worden gehouden. Dit zal worden toegevoegd aan deze regel. Het benodigde nader onderzoek wordt uitgevoerd. Indien uit nader onderzoek naar voren komt, dat de in het natuuronderzoek benoemde soorten aanwezig zijn in het plangebied dient er een ontheffing aangevraagd te worden bij het bevoegd gezag, met mogelijk genomen mitigerende maatregelen tot gevolg. Het PIP is uitvoerbaar onder voorwaarde dat de benodigde ontheffing door bevoegd gezag zal worden verleend. De verwachting is dat er geen belemmeringen zullen zijn voor ontheffingverlening in geval beschermde soorten in het plangebied worden aangetroffen. In het compensatieplan (Ecogroen, januari 2024) is gemotiveerd dat er zicht is op de ontheffing en dat benodigde mitigerende maatregelen binnen het plangebied van de PIP kunnen worden uitgevoerd.	Ja, mede naar aanleiding van de zienswijze is de natuurtoets en bijbehorende voorwaardelijke verplichting is de regels geactualiseerd.
23.43	Voor het grondgebied van Almelo ontbreken hier overigens meerdere beschermde soorten waarnaar onderzoek moet worden	Het PIP is uitvoerbaar onder voorwaarde dat de benodigde ontheffing door bevoegd gezag zal worden verleend. De verwachting is dat er geen belemmeringen zullen zijn voor ontheffingverlening in geval	Ambtshalve

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	gedaan. Nader onderzoek is daar ook nodig naar de veldspitsmuis, de grote bosmuis, de waterspitsmuis, de egel en marterachtigen.	beschermde soorten in het plangebied worden aangetroffen. In het compensatieplan Vloedbeltverbinding inclusief natuurtoets (Ecogroen, januari 2024) is gemotiveerd dat er zicht is op de ontheffing en dat benodigde mitigerende maatregelen binnen het plangebied van de PIP kunnen worden uitgevoerd.	
23.44	Het onderzoek naar <u>stikstofdepositie</u> voldoet niet aan de actuele normen. Dat wordt in de toelichting op het ontwerp-PIP ook erkend. Daar wordt aangegeven dat het onderzoek met toepassing van de meest recente versie van Aeries nog niet heeft kunnen plaatsvinden, maar alsnog zal worden verricht voor de vaststelling van het PIP door provinciale staten.	Ten aanzien van stikstof is een nieuw onderzoek gedaan met de meest recente versie van Aeries naar de aanleg- en gebruiksfase. De berekeningen van de stikstofdepositie (gebruiksfase minus referentiesituatie alsmede realisatiefase minus referentiesituatie) geven aan dat er per saldo nergens op een Natura 2000-gebied een bijdrage aan de stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jaar wordt berekend. Het nieuwe onderzoek is als bijlage 15 aan de toelichting gekoppeld.	Ja, mede naar aanleiding van de zienswijze is het stikstofonderzoek geactualiseerd.
23.45	De gemeente meent dat met de terinzagelegging van het ontwerp-PIP had moeten worden gewacht totdat het nieuwe onderzoek naar stikstof is afgerond. De nieuwe Aeries-tool is reeds in de loop van januari 2023 beschikbaar gekomen	De Awb verzet zich er niet tegen dat aanvullende onderzoeksrapporten worden uitgebracht na de periode dat een ontwerpbesluit met de daarop betrekking hebbende stukken ter inzage heeft gelegen en dat deze aanvullende stukken ten grondslag worden gelegd aan een te nemen besluit. De omstandigheid dat de actualisatie van het stikstofonderzoek (pas) is opgesteld na de periode dat het ontwerpbesluit ter inzage heeft gelegen, niet ter inzage heeft gelegen, leidt dus niet tot het oordeel dat artikel 3:11, eerste lid, van de Awb is geschonden.	Nee
23.46	De gemeente meent gelet op het voorgaande ook, dat het stikstofonderzoek zodra dat gereed is, voor een ieder ter inzage moet worden gelegd met de mogelijkheid om een (aanvullende) zienswijze in te dienen, alvorens het PIP aan provinciale staten kan worden voorgelegd.	Zie de reactie hierboven. Belanghebbenden kunnen tegen dit geactualiseerde rapport beroep aantekenen.	Nee
	Regels van het ontwerp-PIP		
23.47	Een goede landschappelijke inpassing is daarom essentieel. In artikel 12.4 van de regels van het ontwerp-PIP is als voorwaardelijke verplichting opgenomen dat binnen 3 jaar na ingebruikname van de Vloedbeltverbinding de maatregelen moeten zijn getroffen die zijn opgenomen in het landschaps- en compensatieplan (bijlage 1 bij de regels). De gemeente acht de termijn van 3 jaar te lang; in ieder geval op bepaalde delen van het tracé dient sneller te worden gewerkt aan een goede inpassing.	Voor de voorwaardelijke verplichting wordt drie jaar door PS als een redelijke termijn gezien. Doel van de provincie is om tegelijkertijd met de aanleg van de weg ook de maatregelen uit dit compensatieplan te realiseren. Maar sommige werkzaamheden kunnen niet tegelijkertijd of vergen een langere duur. Daarom is de termijn op 3 jaar gesteld. Ook zal er aanvullend aan de voorwaardelijke verplichting uit artikel 12.4 worden toegevoegd dat de maatregelen ook duurzaam in stand wordt gehouden, zodat omwonenden altijd kunnen terugvallen op deze planregel.	Ja, duurzame instandhouding is toegevoegd aan de regels.
23.48	Daarnaast heeft de gemeente bedenkingen bij het landschaps- en compensatieplan. Dat plan is wat de gemeente betreft op onderdelen te rechtsonzeker en bovendien onvoldoende voor een deugdelijke inpassing.	Het Landschapsplan en het compensatieplan zijn zorgvuldig opgesteld en geven voldoende duidelijkheid in welke maatregelen er getroffen worden.	Ambtshalve
23.49	Het gebruik van de weg maakt geluidwerende voorzieningen noodzakelijk, om zodoende de woningen van een groot aantal inwoners van de gemeente voldoende te beschermen tegen overlast. Deze bescherming is voor de leefbaarheid van deze mensen van groot belang. De gemeente trekt zich dat aan. Tegen deze achtergrond kan de gemeente er niet mee instemmen dat in de regels niet meer is bepaald dan dat op de gevels van de betreffende woningen aan in het akoestisch rapport opgenomen geluidwaarden moet worden voldaan. De gemeente meent dat in het ontwerp-PIP concreet had moeten worden gemaakt welke	Het plan voldoet aan wet- en regelgeving t.a.v. geluid. Er is voor een aantal locaties een Hogere waarde vastgesteld. Voor deze locaties is beargumenteerd dat geluidreducerende maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel stuiten op overwegende bezwaren. De gecumuleerde geluidbelasting is door de Provincie Overijssel beschouwd en als aanvaardbaar bevonden. Daarmee is het plan vanuit het aspect akoestiek uitvoerbaar. In het PIP is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die het akoestisch onderzoek borgt in de planregels (waar nodig toepassen van specifiek type wegdekverharding en de realisatie en het in stand houden van grondwallen en geluidscherm.	Ambtshalve

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	maatregelen nodig zijn om daaraan te voldoen. Het treffen van die maatregelen had als voorwaardelijke verplichting in de regels moeten worden geborgd.		
	Economische (en maatschappelijke) uitvoerbaarheid		
23.50	Hierover wordt in par. 6.1 van de toelichting op het ontwerp-PIP aangegeven dat deze raming zal worden gemaakt in een volgende fase, en met het PIP aan provinciale staten zal worden voorgelegd. Hiermee ontbreekt op dit moment een cruciaal onderdeel van de onderbouwing van de haalbaarheid en (overigens ook de maatschappelijke wenselijkheid) van de Vloedbeltverbinding.	In 2021 is het project op € 50 miljoen geraamd. Deze raming is geactualiseerd en geïndexeerd tot prijspeil 2027 en komt uit op € 77 miljoen. Dit is € 27 miljoen duurder, € 7 miljoen ten behoeve van noodzakelijke maatregelen aan de ongelijkvloerse aansluiting bij Borne West en veilige fietsinfrastructuur en € 20 miljoen als gevolg van kostenstijgingen en inflatie. De € 7 miljoen kan worden opgevangen uit het beschikbare projectbudget, een bijdrage van de gemeente Borne en een bijdrage uit het budget voor de niet actief bewaakte spoorovergang het Vlier. In het coalitieakkoord 'Schouder aan Schouder' heeft GS aangegeven aanvullende financiële middelen te reserveren om de kostenstijgingen en inflatie voor infrastructurele werken te zullen compenseren. GS doet de Staten het voorstel om de indexatie van € 20 miljoen daaruit te dekken.	Ja, mede naar aanleiding van de zienswijze is de financiële paragraaf geactualiseerd.
23.51	Dat het ontbreken hiervan bezwaarlijk is, klemmt temeer nu inmiddels al wel duidelijk is dat de eerder geraamde kosten van 50 miljoen euro (welk bedrag ook in par. 6.1 weer wordt genoemd) achterhaald is. In ambtelijke gesprekken is dit ook bevestigd. Het is voor de gemeente onbegrijpelijk dat deze informatie niet is verwerkt in het ontwerp-PIP. Daarmee wordt zeer wezenlijke informatie niet met eenieder gedeeld.	Zie de beantwoording onder 23.50	Nee
23.52	Hieraan moet nog worden toegevoegd dat de kosten nog veel hoger zullen uitvallen dan nu door de provincie wordt verondersteld. In dat kader wijst de gemeente erop dat het bij het ontwerp-PIP gevoegde wegontwerp in feite niet meer behelst dan een inschatting van het ruimtegebruik van de Vloedbeltverbinding. In het ontwerp zijn diverse maatregelen nog niet uitgewerkt. Daarbij valt te denken aan de vormgeving van kruispunten en rotondes, toegepaste boogstralen, hellingspercentages van fietstunnels etc. Uit deze zienswijze is verder duidelijk geworden, dat meer maatregelen nodig zijn dan de provincie tot nu toe noemt. Zonder al deze maatregelen in het ontwerp te betrekken, wordt geen juist en betrouwbaar beeld gegeven van het wegontwerp en de inschatting van het ruimtegebruik. Ook de raming van de kosten is daarmee verre van reëel.	Zie de beantwoording onder 23.50	Nee
23.53	Om de bijzonder hoge kosten te kunnen dekken, zal naar verwachting ook aanvullende regionale financiering nodig zijn. Dit zal ten koste gaan van andere regionale projecten en het is maar zeer de vraag of de overige Twentse gemeenten dit zullen accepteren.	Zie de beantwoording onder 23.50	Nee
23.54	Al met al staat wel vast dat de kosten voor de Vloedbeltverbinding zeer aanzienlijk zullen zijn, en vele malen hoger dan tot nu toe door de provincie is gesteld. Hiermee is het maar zeer de vraag of het PIP economisch uitvoerbaar is.	Zie de beantwoording onder 23.50	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
23.55	Daarnaast doemt zich de terechte vraag op of het project maatschappelijk gezien wel uitvoerbaar en gewenst is. De gemeente acht het onverantwoord om zoveel gemeenschapsgeld uit te geven aan een project dat bijzonder ingrijpende effecten heeft, terwijl de positieve effecten van de weg minimaal zijn en de doelstellingen niet worden gehaald.	Zoals blijkt uit onze beantwoording op bovenstaande punten is het PIP voor de Vloedbeltverbinding uitvoerbaar en achten wij dit (samen met de andere gemeenten in de regio) ook wenselijk om te realiseren.	Nee
	Conclusie • Niet wordt voldaan aan de tussen partijen afgesproken en de in het PlanMER gestelde doelstellingen, en er is geen sprake van nut en noodzaak om te komen tot aanleg van de Vloedbeltverbinding; • De verrichte verkeersonderzoeken en de daarbij gehanteerde uitgangspunten (waaronder intensiteiten) vertonen diverse gebreken; • Er zijn grote nadelige gevolgen voor het fietsverkeer; • De Ladder van Verdaas wordt niet nageleefd; • De overige milieuonderzoeken zijn niet met de vereiste zorgvuldigheid verricht en zijn onvolledig; • De regels deugen niet; en De economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van de Vloedbeltverbinding zijn niet aangetoond.	Zie bovenstaande beantwoording.	Nee
23.56	In het MIRT overzicht 2023 wordt een nieuwe aansluiting naar knooppunt Azelo niet genoemd. Niet duidelijk wordt of de maatregelpakketten 1, 2, 4.1, 4.3 en 5b uit het Verkort MIRT nog onderwerp van nadere studie zijn. Hoe de nieuwe provinciale weg samenhangt met elk van deze maatregelen en welk toekomstperspectief hierbij hoort wordt niet duidelijk gemaakt in het PlanMER of ontwerp-PIP.	Er wordt geen aansluiting op knooppunt Azelo mogelijk gemaakt met dit PIP. De andere opties uit het Verkort MIRT maken geen onderdeel uit van dit PIP. Of ze op termijn uitgevoerd moeten worden is op dit moment niet te zeggen. Zeker is wel dat dat met een aparte planologische maatregel zal moeten plaatsvinden waarbij de nieuwe Vloedbeltverbinding dan meegenomen wordt.	Nee
	2020 & 2021: NRD & PlanMER		
23.57	Minder verkeer op A1/A35 Het eerste doel van de Vloedbeltverbinding is het verminderen van verkeer op de A1/A35. Gesteld wordt dat met 5 % vermindering van het verkeer het aantal files met 20-30 % wordt beperkt. In het PlanMER wordt echter alleen de vermindering van intensiteiten gekwantificeerd maar er is niet beschouwd hoe en in welke mate dit leidt tot 20-30 % vermindering van files. De files hebben een directe relatie met de verkeersdruk op het onderliggend wegennet (OWN). De maximaal te bereiken vermindering van intensiteiten van verkeer op de A1/A35, als resultaat van de Vloedbeltverbinding, is berekend op 2 %. Hier ontbreekt een kwantificering hoe en in welke mate dit bijdraagt aan het verminderen van files op de A1/A35. Verder stelt het PlanMER dat het doel van 5 % vermindering op de A1/A35 alleen wordt gehaald met een aansluiting op knooppunt Azelo. Daarbij valt echter op dat bij het toepassen van de afwaardering van de N743 dit leidt tot 40 % minder afname op de A1/A35 (-1,7 % in plaats van	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 2.2 verwezen.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	-2,8 %). In tabel 2.1 worden resultaten uit het PlanMER getoond in intensiteiten mtv/etmaal en het percentage van de afname.		
23.58	Een robuuster wegennet Het tweede doel is een robuuster wegennet. Met de keuze voor een nieuwe verbinding wordt het wegennet automatisch robuuster, mits er geen huidige verbindingen verdwijnen of fors worden afgewaardeerd. Uit een raadsvoorstel van de gemeente Borne (Uitgangspunten Mobiliteitsvisie, Raadsvoorstel van 31-01-2023, nummer 22int08600) blijkt dat er nog geen duidelijkheid is of de huidige N743 door Borne en Zenderen een bepaalde capaciteit blijft behouden. Er lijkt een voorkeur voor fors afwaarderen (of zelfs een knip maken), hetgeen zou betekenen dat het wegennet feitelijk niet of nauwelijks robuuster zou worden.	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 2.2 verwezen.	Nee
23.59	Minder verkeer op N743 Het derde doel is minder verkeer op de N743 door Zenderen en Borne. Die vermindering is echter pas substantieel als er sprake is van afwaardering van (delen van) de N743, waarmee juist weer afbreuk wordt gedaan aan de eerste twee doelstellingen van vermindering van het verkeer op A1/A35 en een robuuster wegennet. De afwaardering van de huidige N743 wordt niet geborgd in het ontwerpPIP.	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 2.2 verwezen.	Nee
23.60	100 km/u- maatregel en weefvak Delden-Hengelo-Zuid ontbreken in het PlanMER Het deelrapport Verkeer bij het PlanMER beschrijft een kwalitatieve verkenning van een 100 km/u-maatregel op de A1 en A35. Benoemd wordt dat er meer verkeer over het onderliggend wegennet zal gaan rijden wanneer de maximumsnelheid op de A1 en A35 100 km/u wordt. De 100 km/u maatregel is niet modelmatig bestudeerd in het PlanMER. Wel wordt benoemd dat de 100 km/u maatregel ervoor zal zorgen dat het verkeer meer gebruik zal gaan maken van het onderliggend wegennet, omdat de reistijdwinst op routes via het hoofdwegennet door deze maatregel wordt beperkt.	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 2.2 verwezen.	Nee
23.61	In maart 2020 ging de maximumsnelheid overdag naar beneden van 130 km/u naar 100. Hoewel deze snelheidsverlaging nog niet was opgenomen in het gebruikte verkeersmodel was deze maatregel al wel van kracht. Dit had moeten worden beschouwd in het licht van nut en noodzaak. Ook het weefvak Delden-Hengelo-Zuid wordt niet genoemd als maatregel die is opgenomen in het verkeersmodel, dit terwijl deze maatregel wel is afgesproken in het BO-MIRT 2020.	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 2.2 verwezen.	Nee
	2023: OntwerpPIP Vloedbeltverbinding		
23.62	In de bijlage Verkeersanalyse bij het ontwerpPIP is aangegeven, met verwijzing naar het PlanMER en berekend met het bijbehorende verkeersmodel, dat een aansluiting van de Vloedbeltverbinding op het knooppunt Azelo zal leiden tot een reductie van 'bijna 10 %'. In het PlanMER is echter aangegeven dat dit 7 % is. Een afronding van 7 % naar 10 % is een afronding die niet past bij de maat van de getallen, waardoor het effect onterecht groter wordt voorgesteld dan het is.	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 2.3 verwezen.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
23.63	Op basis van de berekeningen met het nieuwe verkeersmodel is in de toelichting van het ontwerpPIP aangegeven dat de vermindering van de hoeveelheid verkeer op de A1/A35, met een aansluiting van de Vloedbeltverbinding op knooppunt Azelo, zelfs beperkt is tot 4 %. In dat percentage is nog geen rekening gehouden met een eventuele afwaardering van de N743 door de gemeente Borne. Juist inzicht in het functioneren van de Vloedbeltverbinding in samenhang met de afwaardering van de N743 is van belang omdat in het PlanMER is aangetoond dat afwaardering van de N743 beperkend is voor de vermindering van het verkeer op A1/A35	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 2.3 verwezen.	Nee
	Beschouwing van de 100 km/u maatregel en het weefvak Delden-Hengelo-Zuid		
23.64	Het effect van de invoering van de maximumsnelheid 100 km/u overdag is onderbelicht in relatie tot de doelstellingen. Een van de belangrijke verschillen tussen de gebruikte verkeersmodellen in het PlanMER en ontwerpPIP is de maximum snelheid van 100 km/u overdag. Er wordt niet toegelicht wat de relatie is tussen de snelheidsverlaging en de 12 % lagere intensiteit op A1/A35 veroorzaakt.	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 3.1 verwezen.	Nee
23.65	Realisatie van het weefvak Delden-Hengelo-Zuid is een relatief laagdrempelige aanpassing (qua kosten en inpassing). Dit weefvak kan van invloed zijn op de hoeveelheid verkeer op de A1/A35. Het weefvak leidt tot minder file en daardoor tot minder redenen voor automobilisten om uit te wijken naar het regionale wegennet. Los van de actuele status van de plannen voor het weefvak, is het zeer gewenst om de effecten van deze maatregel in relatie tot de Vloedbeltverbinding in het ontwerpPIP in beeld te brengen	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 3.1 verwezen.	Nee
23.66	Het in beeld brengen van de effecten van deze twee maatregelen in relatie tot de vermindering van het verkeer op de A1/A35 en het verminderen van files op de A1/A35 plaatst het effect van de Vloedbeltverbinding in een overzichtelijk referentiekader en maakt het werkelijke effect van de Vloedbeltverbinding op de eerste doelstelling A1/A35 inzichtelijker.	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 3.1 verwezen.	Nee
	Intensiteiten op de A1/A35 en het verwachte filebeeld op de A1/A35.		
23.67	Het verkeersmodel in het ontwerpPIP vertoont substantieel lagere intensiteiten op de A1/A35 dan het verkeersmodel in het PlanMER. Op basis hiervan had verwacht mogen worden dat in het ontwerpPIP een nadere beschouwing zou zijn opgenomen over de mate waarin een beperkte procentuele vermindering van de hoeveelheid verkeer op de A1/A35 leidt tot minder files. Met name de overlast van uitwijkend verkeer door files op de A1/A35 wordt als probleem gezien voor het onderliggend wegennet.	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 3.2 verwezen.	Nee
23.68	Het grote verschil in verkeersintensiteit op de A1/A35 in PlanMER en ontwerpPIP (12 % minder verkeer) betekent, dat in beginsel, de conclusies uit PlanMER en ontwerpPIP ten aanzien van verbetering	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 3.2 verwezen.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	van de doorstroming op de A1/A35 niet gelijk kunnen zijn. Met gelijkblijvende capaciteit (want die is in PlanMER en ontwerpPIP hetzelfde) zal met een verschil van 12 % in intensiteit de verzadigingsgraad (of I/C-waarde) niet in dezelfde categorie kunnen belanden.		
23.69	Meer inzicht in de oorzaken van de files en in de mate waarin vermindering van verkeer op de A1/A35 helpt om deze te voorkomen, is dus essentieel om de doelstelling te kunnen toetsen. Dit is niet verder uitgewerkt in het PlanMER noch in het ontwerpPIP. Een beschouwing van de fileproblematiek is noodzakelijk voor zorgvuldige besluitvorming.	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 3.2 verwezen.	Nee
	Onderbouwing aansluiting op knooppunt Azelo		
23.70	Concrete vragen waarop een antwoord van provincie en/of Rijkswaterstaat gewenst is, zijn: • is er bij het ontwerp van de Vloedbeltverbinding rekening gehouden met een toekomstige aansluiting Azelo en eventuele maatregelen op de A1/A35 zoals die in de Verkorte MIRT-studie zijn beschreven? zo ja, is daarvoor ontwerpend onderzoek verricht en zijn de resultaten van dat ontwerpende onderzoek beschikbaar? • is de daarin voorgestelde vormgeving van de aansluiting getoetst door Rijkswaterstaat? En zo ja, wat is dan het resultaat van die toetsing? • is de daarin voorgestelde vormgeving van de aansluiting zodanig dat andere mogelijke maatregelen • op de A1/A35 zoals beschreven in de Verkorte MIRT-studie inpasbaar blijven en is dat ook als • zodanig getoetst door Rijkswaterstaat? Zo ja, wat is het resultaat daarvan? • is met Rijkswaterstaat besproken of het past binnen het beleid en de ontwerpeisen van Rijkswaterstaat om een aansluiting te maken in een bestaand knooppunt? Zo ja, wat is de reactie geweest van Rijkswaterstaat? • indien Rijkswaterstaat akkoord is met een aansluiting Azelo, wat is dan de prognose van Rijkswaterstaat voor het jaar waarin deze aansluiting op zijn vroegst gerealiseerd kan zijn?	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 3.3 verwezen.	Nee
	Uitwijkend verkeer van A1/A35, als daar file is, naar de Vloedbeltverbinding		
23.71	De rotondes die zijn ontworpen op de Vloedbeltverbinding hebben geen sturingsmogelijkheden om bepaalde verkeersstromen meer of minder ruimte te geven (zoals kruispunten met verkeerslichten wel hebben). Niet aangetoond is hoe de Vloedbeltverbinding zal	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 3.4 verwezen.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	functioneren als er sprake is van file op de A1/A35, mogelijke situaties die kunnen ontstaan zijn: • het toegenomen verkeer concentreert zich op de Vloedbeltverbinding en blokkeert niet of nauwelijks lokaal verkeer; • het toegenomen verkeer concentreert zich op de Vloedbeltverbinding en blokkeert het kruisende lokaal verkeer; • kruisend lokaal verkeer zorgt er voor dat het toegenomen verkeer op de Vloedbeltverbinding niet goed verwerkt kan worden. De hoeveelheid uitwijkend verkeer blijft in de praktijk beperkt; • kruisend lokaal verkeer zorgt er voor dat het toegenomen verkeer op de Vloedbeltverbinding niet goed verwerkt kan worden. Het uitwijkend verkeer kiest andere routes, bijvoorbeeld door Borne en Zenderen.		
23.72	Op basis van de verkeersgegevens is er nog steeds een gerede kans op files. Indien regulier files te verwachten zijn op de A1/A35 (al dan niet vanuit een fileklem daarbuiten), dan moet worden aangetoond dat er, ondanks de Vloedbeltverbinding, niet alsnog ongewenste verkeersbeelden ontstaan op het onderliggend wegennet. Hierbij dienen de volgende aspecten in beeld gebracht te worden: • in welke mate er nog files worden verwacht op de A1/A35, met bijbehorend uitwijkend verkeer naar het onderliggend wegennet (zie ook paragraaf 3.2); • hoe de rotondes functioneren op de Vloedbeltverbinding bij de verwerking van uitwijkend verkeer van A1/A35; • hoe de verdeling van het uitwijkende verkeer gaat worden op de verschillende routes en hoe druk die dan worden; • of bij uitwijk van verkeer van de A1/A35 door mogelijke overbelasting van de Vloedbeltverbinding er niet alsnog weer veel verkeer door Zenderen en Borne gaat rijden.	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 3.4 verwezen.	Nee
	ONTWERP		
23.73	Rotonde nabij Twence, geen fietstunnel Er is onvoldoende zekerheid of de gelijkvloerse fietsoversteek bij de rotonde wel alleen of met name door Twence-medewerkers gebruikt zal worden, zoals beschreven in het ontwerpPIP. Indien meer (recreatief) fietsverkeer gebruik zal maken van deze oversteek is het uit oogpunt van verkeersveiligheid zeer wenselijk hier alsnog een fietstunnel in het ontwerp op te nemen, hetgeen tot extra kosten zal leiden.	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 4 verwezen.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
23.74	Kruising Drienemansweg-N743 De toename van het autoverkeer op deze locatie is substantieel. Dat betekent onder andere dat het lastiger wordt voor fietsers om over te steken. In het plan wordt benoemd dat indien de capaciteit van de huidige ongeregelde kruising onvoldoende blijkt te zijn, er verkeerslichten geplaatst kunnen worden of dat er een rotonde gerealiseerd kan worden. De gesuggereerde 'ei-rotonde' zal op deze locatie voorzien moeten worden van een fietstunnel om kwalitatief hoogwaardig (<i>geen</i> oversteek in drie etappes en dus drie keer voorrang moeten geven) en veilig (geen risico op zogenaamde afdekongevallen) te kunnen oversteken.	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 4 verwezen.	Nee
23.75	De voorgestelde VRI op de kruising in de huidige vormgeving leidt tot een ongeloofwaardige regeling voor fietsers en automobilisten als er geen extra opstelstroken worden gerealiseerd op de zijwegen. De huidige vormgeving leent zich niet voor het gebruiken van de middelberm als bufferruimte voor afslaande voertuigen. Ook voor een VRI is, net als voor een rotonde, een complete herinrichting nodig. Of deze kruising wel of niet aangepast moet worden, kan niet alleen afhankelijk zijn van een beoordeling op capaciteit, ook een beoordeling op verkeersveiligheid is noodzakelijk. Een complete herinrichting is zeker nodig als zou blijken dat resterende reguliere files op de A1/A35 leiden tot veel uitwijkende auto's naar dit deel van het onderliggend wegennet.	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 4 verwezen.	Nee
23.76	F35 - kruising met Vloedbeltverbinding Voor de snelle fietsroute F35 is tussen Almelo en Borne een route langs de spoorlijn beoogd. Deze route kruist de Vloedbeltverbinding. In het ontwerp van de Vloedbeltverbinding kan de ongelijkvloerse spoorkruising gebruikt worden om met de fiets het spoor te kruisen. Voor de F35 zou dit leiden tot circa 800-1000m omrijden ten opzichte van een rechte lijn. Met de Vloedbeltverbinding wordt het zeer lastig om hier nog een directe route voor de F35 te maken. Het kan niet op maaiveld (want spoorkruising). Het kan niet op +1 (want kruising met Vloedbeltverbinding). Onduidelijk is wat de gevolgen van de aanleg van de Vloedbeltverbinding zijn voor dit onderdeel van de F35: - welke mogelijkheden zijn er nog wel om een, enigszins, directe fietsroute F35 te kunnen realiseren? - is een F35 tussen Almelo en Borne nog wel 'levensvatbaar' bij realisatie van de Vloedbeltverbinding?	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 4 verwezen.	Nee
23.77	Bij brief van 25 juli jl. hebben wij erop gewezen dat minister Harbers inmiddels uitdrukkelijk heeft bevestigd dat het project A1/A35 Knooppunt Azelo-Buren niet zal worden uitgevoerd. Daarmee staat nog explicieter vast dat de doelstellingen van de aanleg van de Vloedbeltverbinding niet worden gehaald.	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 4 verwezen.	Nee
23.78	U bent van mening dat de gedachte achter het adaptieve maatregelenpakket is dat alle maatregelen separaat kunnen worden uitgevoerd en separaat voldoende doeltreffend zijn. Feit is dat deze	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 4 verwezen.	Nee

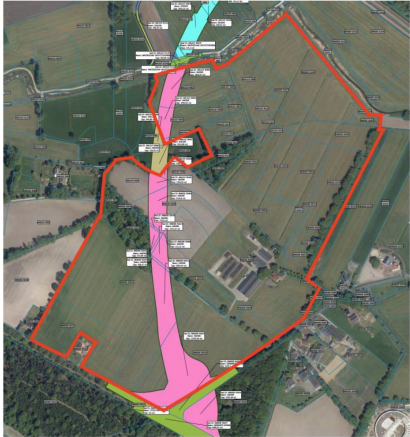
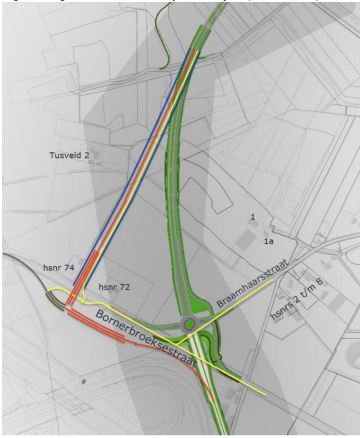
	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	overweging haaks staat op de onderbouwing die u ten grondslag hebt gelegd aan het ontwerp-PIP voor de Vloedbeltverbinding. Daaruit (en overigens ook uit het eerder opgestelde MER) kan nu juist worden opgemaakt dat tot de aanleg van de Vloedbeltverbinding enkel wordt en kan worden besloten, indien aan alle drie (cumulatieve) voorwaarden/doelstellingen wordt voldaan. Met het afzien van maatregelen aan de Rijksweg A1/A35 staat (om redenen die in de zienswijze zijn aangegeven) vast dat niet aan de doelstellingen wordt voldaan. Niemand is erbij gebaat om in weerwil hiervan en daarmee tegen beter weten in de PIP-procedure voort te zetten.		
23.79	Uit uw brief van 19 september jl. volgt dat het verminderen van de verkeersdruk in Zenderen alleen al voor u voldoende reden is voor de aanleg van de Vloedbeltverbinding. Nogmaals, dit strookt niet met de onderbouwing van het ontwerp-PIP.	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 4 verwezen.	Nee
23.80	Bovendien staat geenszins vast dat de aanleg van de Vloedbeltverbinding zal leiden tot een zodanige vermindering van de verkeersdruk in Zenderen, dat de aanleg enkel om die reden gerechtvaardigd zou zijn, zoals eveneens in de zienswijze uitvoerig is uiteengezet.	Sweco heeft ten aanzien van dit onderdeel van de zienswijze een aparte notitie opgesteld die is bijgevoegd als bijlage 3 bij deze reactienota. Voor de beantwoording van dit deel van de zienswijze wordt naar deze bijlage en specifiek onderbouwing onder 4 verwezen.	Nee
23.81	De Minister heeft uitdrukkelijk bevestigd dat het project A1/A35 Knooppunt Azelo-Buren niet zal worden uitgevoerd. Daarmee staat nog expliciet vast dat de doelstellingen van de aanleg van de Vloedbeltverbinding niet worden gehaald.	De Vloedbeltverbinding maakt onderdeel uit van een adaptief maatregelenpakket dat naar aanleiding van het verkorte MIRT onderzoek 2019 door Rijk en Regio is opgesteld. Dat de Minister de "pauzeknop" heeft ingedrukt voor de maatregelen aan de A1/A35 betreuen wij ten zeerste, maar dat betekent niet dat wij eveneens van een pauzeknop gebruik willen maken.	Nee
23.82	U bent van mening dat het de gedachte achter het adaptieve maatregelenpakket is dat alle maatregelen separaat kunnen worden uitgevoerd en separaat voldoende doeltreffend zijn. Feit is dat deze overweging haaks staat op de onderbouwing die u ten grondslag hebt gelegd aan het ontwerp PIP voor de Vloedbeltverbinding. Daaruit (en overigens ook uit het eerder opgestelde MER) kan nu juist worden opgemaakt dat tot de aanleg van de Vloedbeltverbinding enkel wordt en kan worden besloten, indien aan alle drie (cumulatieve) voorwaarden/doelstellingen wordt voldaan. Met het afzien van de maatregelen aan de Rijksweg A1/A35 staat (om redenen die in de zienswijze zijn aangegeven) vast dat <u>niet</u> aan de doelstellingen wordt voldaan. Niemand is erbij gebaat om in weerwil hiervan en daarmee tegen beter weten in de PIP-procedure voort te zetten.	De gedachte achter het adaptieve maatregelenpakket is juist dat alle maatregelen separaat kunnen worden uitgevoerd en separaat voldoende doeltreffend zijn. De Vloedbeltverbinding is een belangrijk onderdeel van dit pakket en wij hebben dit project in het coalitieakkoord 2023-2027 "Schouder aan schouder" opgenomen. Daarbij hebben we ook aangegeven dat we bereid zijn extra financiële middelen vrij te maken. Derhalve zetten wij de PIP procedure voort en krijgt u antwoord op uw al eerder ingediende zienswijze bij de vaststelling van het PIP.	Nee
23.83	Uit uw brief van 19 september jl. volgt dat het verminderen van de verkeersdruk in Zenderen alleen al voor u voldoende reden is voor de aanleg van de Vloedbeltverbinding. Nogmaals, dit strookt niet met de onderbouwing van het ontwerp-PIP. Bovendien staat geenszins vast dat de aanleg van de Vloedbeltverbinding zal leiden tot een zodanige vermindering van de verkeersdruk in Zenderen, dat de aanleg enkel om die reden gerechtvaardigd zou zijn.	Het besluit van Provinciale Staten van 15 december 2021 voor het starten van de PIP procedure is democratisch tot stand gekomen, nadat alle insprekers zijn gehoord. De aan te leggen weg, die een belangrijke functie vervult voor de bereikbaarheid van het centrum en de oostzijde van Almelo, ligt voor meer dan 6 km in de gemeente Borne en 0,6 km in gemeente Almelo. De weg levert een kleine bijdrage aan de filedruk op de A1/A35, maakt het wegennet robuust en levert een grote bijdrage aan het terugdringen van de verkeershinder en het verbeteren van de leefbaarheid in Zenderen en Borne.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	<u>CONCLUSIE</u>	Mede naar aanleiding van de zienswijze, en ambtshalve, zijn omgevingsonderzoeken naar akoestiek, stikstof, verkeer, natuur en landschap geactualiseerd. Daarnaast is in het wegontwerp een fietstunnel opgenomen bij rotonde Twence die binnen de begrenzing van de bestemming Verkeer gerealiseerd kan worden. Voor het overige geeft de zienswijze geen aanleiding tot aanpassing van het PIP.	
24.1	Wij willen u graag complimenteren voor het doorlopen proces bij de totstandkoming van het huidige tracé van de Vloedbeltverbinding.	Het betrekken van de omgeving en omwonenden is bij alle provinciale plannen van groot belang. Daarom hebben we daar ook fors op ingezet bij deze procedure. Daarbij kan nooit alle weerstand worden weggenomen en zullen er ook omwonenden zijn die nadeel zullen ondervinden van een nieuwe weg. Daarover zijn we het gesprek aangegaan en zullen we dat ook blijven doen. Ook met uw gemeente zullen we dat blijven doen.	Nee
24.2 t/m 24.8	• PlanMER Het tracé kwam in de PlanMER - hetgeen door het onafhankelijk ingenieursbureau Sweco, samen met de landschapsdeskundigen en verkeerskundigen van Sweco, de gemeente Almelo, gemeente Borne en de provincie Overijssel, is opgesteld - als beste naar voren. Andere tracés kregen een lagere beoordeling op de verschillende thema's. • Aandacht voor de omgeving en inpassing van de weg Er is een zorgvuldig proces met de omgeving doorlopen. Er zijn vele keukentafelgesprekken met bewoners en belanghebbenden gevoerd. De inlooppiddagen op Erve Hondeborg werden goed bezocht. Wj zijn, net als de omgeving, bijzonder enthousiast over het inpassingsplan van de Vloedbeltverbinding. De aandacht voor bijvoorbeeld het crematorium en de inpassing van de Azelerbeek is uitermate groot. De nieuwe weg krijgt een landelijke inpassing in de omgeving. • Communicatie In het proces zijn naast de Provinciale Staten ook de gemeenteraden van zowel de gemeenten Almelo als Borne continu geïnformeerd en middels een presentatie op de hoogte gebracht van het tracé en het proces. Deze vorm van communiceren wordt door ons zeer gewaardeerd. • Groot belang van de Vloedbeltverbinding De Vloedbeltverbinding zorgt voor een robuust onderliggend wegennet in de Regio Twente, waarbij in de toekomst een aansluiting op knooppunt Azelo kan worden gerealiseerd. Echter, deze verbinding is voor de gemeente Borne ook van levensbelang. Het vele doorgaande verkeer dat nu nog door Zenderen en de PlanMER kern van Borne rijdt, zal straks gebundeld langs de A1/A35 worden afgewikkeld. Wegen als de Bornerbroeksestraat en de huidige N743 kunnen, omdat de verkeersfunctie veranderd, beter in hun omgeving worden ingepast. Deze upgrade van de weg en haar	• Dit onderdeel van de zienswijze beschrijft het proces en de inhoud van de stukken geeft geen aanleiding tot een verdere inhoudelijke reactie. • Dit onderdeel van de zienswijze beschrijft het proces en de inhoud van de stukken geeft geen aanleiding tot een verdere inhoudelijke reactie. • Dit onderdeel van de zienswijze beschrijft het proces en de inhoud van de stukken geeft geen aanleiding tot een verdere inhoudelijke reactie. • Dit onderdeel van de zienswijze beschrijft het proces en de inhoud van de stukken geeft geen aanleiding tot een verdere inhoudelijke reactie. • De beschreven afname van verkeer door Zenderen en Borne is een van de doelstellingen van deze nieuwe verbinding. Dat biedt in Borne en Zenderen kansen om de verkeerssituatie ook veiliger te maken.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	omgeving zorgt voor een sterke verbetering van de leefbaarheid in zowel Zenderen als de kern van Borne. Ambities Zenderen en Borne Zenderen is al ver met de uitwerking van hun dorpsambitieplan, waarin kernwaarden, denkrichtingen en ideeën worden uitgewerkt. In deze ambitieplannen zien we hoe Zenderen eruit kan komen te zien als het doorgaande verkeer niet meer door Zenderen hoeft te rijden. Ook heeft de gemeenteraad van Borne gevraagd om, naast Zenderen, de huidige N743 tussen de kern Borne en de wijken Stroom Esch en Bornsche Maten te upgraden. Hierdoor wordt de nu bestaande barrière geslecht en kunnen oude voet- en fietsverbindingen worden hersteld. Voor alle bewoners in Zenderen en de kern Borne zal de leefbaarheid en veiligheid hierdoor sterk verbeteren. Gemeenteraad akkoord De gemeenteraad van Borne heeft in zijn vergadering van 21 februari 2023 besloten in te stemmen met de zienswijze van het college van burgemeester en wethouders. Aandacht voor omgeving Tot slot zijn wij graag bereid om, samen met de provincie Overijssel en de gemeente Almelo, het proces dat zo sterk in overleg met de omgeving heeft plaats gevonden, tot aan de realisatie voort te zetten.	- Dit onderdeel van de zienswijze beschrijft het proces en de inhoud van de stukken geeft geen aanleiding tot een verdere inhoudelijke reactie. - Ook wij blijven inzetten op het betrekken van de omwonenden en andere belanghebbenden, juist ook nadat het PIP is vastgesteld.	
	CONCLUSIE	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
25	a) De gemeente Tubbergen is van mening dat de realisatie van de Vloedbeltverbinding leidt tot problemen met de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid van de Van Koersveldweg in Albergen voor langzaam verkeer, namelijk ter hoogte van de Zandhuisweg en de Hinvertsweg, waar onder anderen veel schoolkinderen oversteken (het is de schoolthuisroute tussen het buitengebied en de basisschool in Albergen). b) De gemeente Tubbergen is van mening dat de aanleg van de Vloedbeltverbinding de oorzaak is van deze onveilige verkeerssituatie en dat met aanleg van de nieuwe weg een grens (wat betreft de verkeersintensiteit in relatie tot de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer) wordt overschreden waardoor het niet langer mogelijk is voor iedereen om nog veilig over te steken. Wij zien dit als een direct gevolg van de realisatie van de Vloedbeltverbinding.	Naar aanleiding van uw zienswijze hebben we onderzoek gedaan naar de oorzaak van de ongewenste toename van verkeer. Deze toename veroorzaakt een verhoogd veiligheidsrisico op de schoolroute die de Van Koersveldweg kruist. In ambtelijk overleg is afgesproken dat we gelijktijdig met de openstelling van de Vloedbeltverbinding het snelheidsregime op de provinciale weg N349 in de kom van Albergen verlagen naar 30 km/u. Uit herberekening van het verkeersmodel blijkt dat de eerder berekende toename drastisch afneemt en zorgt voor een aanvaardbare situatie op de Van Koersveldweg en daar geen maatregelen nodig zijn.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	c) De gemeente Tubbergen kan daarom alleen akkoord gaan met het Inpassingsplan (PIP) als er binnen dat project ook wordt zorggedragen voor de aanleg van een goede oversteekvoorziening op de Van Koersveldweg en wel in de vorm van middengeleiders. Bij het maken van een plan hiervoor dient u de samenleving van Albergen en de gemeente Tubbergen te betrekken. d) Omdat het oversteekprobleem een direct gevolg is van de Vloedbeltverbinding, is de gemeente Tubbergen bovendien van mening dat de verbeteringsmaatregelen (middengeleiders) door of namens en voor rekening van de provincie Overijssel aangelegd dienen te worden als een integraal onderdeel van het project Vloedbeltverbinding. Verwijzen naar de mogelijkheid om een DUVV-aanvraag te doen, is naar ons oordeel onvoldoende (er is geen garantie op een bijdrage en het betreft hooguit een deel van de kosten).		
	CONCLUSIE	Bij openstelling van de Vloedbeltverbinding zal de snelheid van de provinciale weg N349 in de kom van Albergen verlaagd worden naar 30km/uur. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van de begrenzing van het PIP.	
26a	Oprachtgevers exploiteren een melkveebedrijf gelegen aan de Braamhaarstraat 1-1a te Zenderen. Het bedrijf beschikt voor Twentse begrippen over een ruime huiskavel. Het merendeel van hun eigendom is aansluitend gelegen aan de bedrijfsopstallen. Hierdoor is een zeer doelmatige en efficiënte bedrijfsvoering mogelijk. Op het bedrijf worden ca. 100 stuks melkvee met bijbehorende jongvee gehouden. We spreken hier van een zeer courant en toekomstbestendig melkveehouderijbedrijf. Het ter inzage gelegde plan laat zien dat van de het voorgestelde tracé een enorme impact heeft op het bedrijf. De doorsnijding van de gehele huiskavel brengt de onderneming zeer ernstige schade toe en opdrachtgevers vrezen voor het voortbestaan op deze locatie. Opdrachtgevers hebben dit meerdere malen aangegeven. Tevens hebben zij voorstellen gepresenteerd waarbij schade aan hun onderneming zou kunnen worden verminderd.	Het tracé van de Vloedbeltverbinding doorsnijdt uw percelen en heeft impact op uw bedrijfsvoering. Door de doorsnijding van de weg worden de betreffende percelen gesplitst, maar blijven uw gronden aan de andere zijde van de Vloedbeltverbinding wel bereikbaar via de rotonde ter plekke van de aansluiting met de Bornerbroeksestraat en Braamhaarsstraat.	Nee
26b	Blijkens de plan MER Vloedbeltverbinding is een aantal alternatieve tracés verkend. Analyse van deze varianten laat zien dat bij deze varianten geen of beperkt rekening is gehouden met eigendomsgrenzen van grondeigenaren. Dit wordt ook bevestigd in paragraaf 6.7.1. en 6.7.3. van de Plan MER en waarin staat; "Bij de alternatieven Bornerbroeksestraat en A1/A35 komt dit vooral door de doorsnijding van het gebied tussen de Braamhaarsstraat en het spoor". Opmerkelijk is dat in 6.7.2. wordt gesteld dat; "de doorsnijding niet goed is in te passen binnen de huidige kavelgrenzen en er onhandige restkavels ontstaan". Het is niet dat alleen onhandige restkavels ontstaan, maar ook de	We hebben onderzoek gedaan naar uw alternatieven en advies daarover gevraagd aan SWECO. Afweging over een alternatief tracé heeft inmiddels plaatsgevonden en u hebt hierover onze analyse ontvangen (rapportage SWECO 29 juni 2022) ontvangen. Deze analyse en uw zienswijze hebben niet geleid tot een verschuiving van het tracé. Om ter plaatse van de Haar Es de doorsnijding van de weg beter in te passen wordt de hoofdrijbaan van de Vloedbeltverbinding onder maaiveld aangelegd, waarbij de Haar Es wordt opgehoogd. Hierdoor wordt het autoverkeer op de weg zoveel als mogelijk aan het zicht onttrokken.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	verkavelingsstructuur van de overblijvende huiskavels verslechtert enorm. Daarnaast is het onvoldoende duidelijk hoe de ontsluiting van de restkavels, gelegen aan de noordzijde van de toekomstige weg is geregeld. Tevens wordt gesteld dat deze effecten te mitigeren zijn door een herverkaveling. Een dermate grote impact die de doorsnijding van het agrarische gebied noopt tot een uitwerking van deze herverkaveling. Hier is in de plannen, ten onrechte onvoldoende duidelijkheid in verkregen. Om deze nadelige effecten te beperken, hebben opdrachtgevers voorgesteld om het tracé op te schuiven in westelijk richting op de grens van hun eigendommen (zie bijlage). Hier is door Sweco op 29 juni 2022 een verkenning voor uitgevoerd. Deze verkenning is op 6 juli 2022 gepresenteerd aan opdrachtgevers. Tot op heden is hier niets mee gedaan en we verzoeken u dit alsnog wordt opgenomen in de verdere planuitwerking. Een bijkomend en groot voordeel van de verschuiving van het tracé is dat de historische es in takt blijft en het zo kenmerkende landschap aanzienlijk minder schade wordt aangedaan.		

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	 Figuur 1 Eigendom melkveebedrijf Stamsnijder (rode contour)  Figuur 2 Schematische weergave verleggen tracé naar grens perceel Stamsnijder		
26c	Ten aanzien van de stikstofdepositie is blijkens bijlage 15 van de toelichting alleen gekeken naar de depositie in de gebruiksfase. Opdrachtgever is van mening dat het niet is uit te sluiten dat door de aanleg van de weg tevens de stikstofemissie van haar onderneming zou kunnen wijzigen. Het is dan ook niet op voorhand uit te sluiten dat ook de stikstofdepositie wijzigt. De doorsnijding van het bedrijf heeft een veranderend gebruik tot gevolg. Opdrachtgevers zijn van mening dat deze gevolgen in beeld dienen te worden gebracht.	Ten aanzien van stikstof is een nieuw onderzoek gedaan naar de aanleg en gebruiksfase. De berekeningen van de stikstofdepositie (gebruiksfase minus referentiesituatie alsmede realisatiefase minus referentiesituatie) geven aan dat er per saldo nergens op een Natura 2000-gebied een bijdrage aan de stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jaar wordt berekend. Het nieuwe onderzoek is als bijlage 15 aan de toelichting gekoppeld. Voor de borging van het stikstofonderzoek zijn in de planregels (artikel 12.3) regels opgenomen.	Ja, mede naar aanleiding van de zienswijze is het stikstofonderzoek geactualiseerd
26d	Samenvattend kunnen we stellen dat de Vloedbeltverbinding zoals voorgesteld een zeer grote impact heeft op het melkveebedrijf van opdrachtgevers en zij vrezen voor het voortbestaan van hun onderneming op deze locatie. Nogmaals verzoeken zij u het door	Een eventuele herverkaveling van uw percelen met percelen van derden zal onderwerp zijn in de gesprekken met de rentmeester van de provincie, wanneer met u gesproken wordt over de grondverwerving. Dit staat echter los van de uitvoerbaarheid van dit PIP.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	hen voorgestelde alternatief serieus mee te wegen bij de uiteindelijke besluitvorming.		
	CONCLUSIE	Mede naar aanleiding van de zienswijze is het stikstofonderzoek geactualiseerd. De zienswijze geeft verder geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
27a	Ik heb kennisgenomen van de plannen en de voorgenomen tracékeuze en ben van mening dat deze na uitvoering mijn woongenot fors gaat benadelen. Ik verwacht een duidelijke toename van het verkeer op de N743 op het tracé tussen de afslag Nijreessingel en de toekomstige aansluiting bij de Vloedbelt. Door de keuze van het tracé zal de snelste route naar de A1, voor het verkeer komend vanuit Vriezenveen, Tubbergen en het achterland van beiden, de N743 worden. Hierdoor zal naar mijn mening het nu al erg drukke verkeer voor mijn huis verder in aantal en intensiteit toenemen waardoor ons woongenot ernstig gaat verslechteren.	U woont op het wegvak (buiten de PIP-grens) waar er een effect (verkeerstoename) is als gevolg van de aanleg van de Vloedbeltverbinding. Deze toename van het verkeer tussen de Nijreessingel en de rotonde Twence bedraagt 3650 mvt, wegvak Nijreessingel – Drienemansweg en 4750 mvt, wegvak Drienemansweg – rotonde Twence (prognosejaar 2030). Het verschil in intensiteit op deze wegvakken is het gevolg van afname van verkeer via de Grote Bavinkelsweg (ong 1000 mvt)„ De toename op dit wegvak wordt grotendeels verklaard door a. een andere routekeuze vanuit centrum Almelo naar Borne/Hengelo (ong 2100 mvt) en b. andere routekeuze van verkeer vanaf Albergen naar Almelo West (ong 1200 mvt) . Door de toename zal de verkeerssituatie veranderen en dat is ook onderzocht in de omgevingsonderzoeken die gedaan zijn. Daaruit blijkt dat de toename niet zorgt voor een overschrijding van de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit.	Ambtshalve
27b	Ik pleit er beide deze voor om het verkeersinfarct door Zenderen enkel en alleen op te lossen via een rondweg rond het dorp, de zogenaamde korte boog om Zenderen. Hiermee lost u een lokaal probleem ook lokaal op en worden allerlei negatieve bijeffecten in de regio voorkomen, waaronder de forse toename van de verkeersstroom voor mijn woonadres.	Een korte boog om Zenderen lost enkel de wachtrij op de Albergerweg in Zenderen op. De hoeveelheid verkeer op de N743 dwars door Zenderen wijzigt onvoldoende om te spreken van een verbeterde leefomgeving in Zenderen. De maatregel heeft geen positief effect op de andere doelstellingen. Daarom is gekozen om een nieuwe verbinding aan te leggen die bijdraagt aan een robuuster wegennet voor de gehele omgeving, specifieke verbetering/afname van verkeer in Zenderen & Borne en afname van verkeer op de A1/A35.	Nee
27c	Daarnaast verzoek ik u het tracé tussen de afslag Nijreessingel en de toekomstige aansluiting bij de Vloedbelt te voorzien van zogenaamd stil asfalt en dit op te nemen in het totaal van de investeringsom.	Op het tracé tussen de Nijreessingel en Vloedbeltverbinding ligt al deels stiller wegdek. Tussen de Nijreessingel en komgrens is een geluidreducerende deklaag toegepast. In het PIP is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die het akoestisch onderzoek borgt in de planregels (waar nodig toepassen van specifiek type wegdekverharding en de realisatie en het in stand houden van grondwallen en geluidscherm.	Nee
	CONCLUSIE	Ambtshalve zijn de verkeerscijfers geactualiseerd. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
28a	De beoogde aanleg van de weg van Zenderen naar de A1/A35 (Vloedbeltverbinding) is ruimtelijk wanbeleid en de doodsteek voor het typisch Twentse karakter van dit gebied. Het natuurlandschap is van hoge kwaliteit. Wat het waterschap heeft gedaan met De Doorbraak is prachtig. Een schitterend fiets- en wandelgebied, dat nu wordt bedreigd door de Vloedbeltverbinding.	De aanleg van een nieuwe weg heeft impact op het landschap. Om deze impact te beperken is een geactualiseerd landschapsplan opgesteld. Het project heeft geen effect op De Doorbraak. In het plan wordt de recreatieve verbinding langs de Kleine Doorbraak omgeleid zodat die blijft bestaan.	Ja, mede naar aanleiding van de zienswijze is een geactualiseerd landschapsplan opgesteld.
28b	Natuurlijk is Zenderen ontlasten van verkeer best een probleem, maar dat kan lokaal worden opgelost. Trek een korte rondweg om het dorp en je bent een heel eind. Daar hoeft geen groot gebied voor te worden opgeofferd, met een doorgaande weg dwars door het landschap, tot aan de A1. Nijverdalen had hetzelfde probleem en daar is het met een omleiding en een tunnel ook lokaal opgelost.	Het ontlasten van verkeer in Zenderen is maar een doelstelling van de Vloedbeltverbinding. Het verminderen van de filedruk op de A1/A35 en het versterken en creëren van een robuust regionaal wegennet behoren ook tot de doelstellingen. Een korte boog om Zenderen lost het verkeersprobleem in Zenderen niet op en draagt niet bij aan het behalen van de andere doelstellingen.	Nee
28c	Daarnaast wordt het probleem ook verlegd. Door het nieuwe tracé komt er straks een enorme toename van verkeer over de Van	De negatieve effecten op het wegennet binnen de gemeente Almelo beperken zich tot een klein gedeelte van de Van Rechteren Limpurgsingel, ten zuiden van de Nijreessingel (lengte ongeveer 750 m). De overige lokale	Ambtshalve

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	Rechteren Limpurgsingel in Almelo. Dat wordt de kortste weg van Vriezenveen naar de A1, de snelste route van Hardenberg richting Enschede of Deventer.	wegen in de gemeente, onder andere Tusveld en Grote Bavenkelsweg kennen een grote afname van de verkeersintensiteit. Uit de resultaten van het verkeersmodel (prognose 2040) blijkt dat er maar een zeer kleine toename van verkeer is (100 mvt/etmaal, = < 1 %) dat de route vanaf aansluiting Vriezenveen via de "oude N36" door Almelo kiest.	
28d	Tenslotte wat Borne betreft. Borne heeft er voor gekozen om aan de andere kant van de rondweg De Stroom Esch en de Bornsche Maten te bouwen. Daarvoor is deze rondweg voorzien van fietstunnels en rotondes. Als Borne spijt heeft van deze ruimtelijke keuzes is het ongepast om het Twentse landschap hiervoor te laten boeten.	Het verkeer op de rondweg (N743) in Borne heeft zijn voornaamste herkomst en bestemming in Almelo. De Vloedbeltverbinding zorgt voor een afname van dit verkeer dat over de N743 zal rijden. Het klopt dat door de ruimtelijke keuzes in Borne (bouw Stroom Esch en Bornsche Maten) de behoefte is ontstaan om de verkeersdruk op de N743 te verminderen. Dit verschijnsel komt vaker voor bij uitbreidingen van woonwijken. Wij delen uw opvatting niet dat als gevolg van de aanleg van de Vloedbeltverbinding het gehele Twentse landschap hiervoor moet boeten. Met een goede landschappelijke inpassing en plaatselijke verlaging van de weg doen we er zoveel mogelijk aan om de inbreuk van die weg tussen de spoorlijn en de A1/A35 te verzachten.	Nee
	CONCLUSIE	Mede naar aanleiding van de zienswijze zijn de verkeerscijfers geactualiseerd en is een geactualiseerd landschapsplan opgesteld. De zienswijze geeft verder geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
29a &b	Namens mijn cliënte Maatschap Ibbenhorst Landbouwbedrijf, gevestigd aan de Elhorsterweg 10 te Zenderen, maak ik bezwaar tegen het plan van de beplanting langs de rondweg zoals u dat aan cliënte heeft gepresenteerd. Allereerst begrijp ik niet dat u dat heeft gedaan aan de hand van een grove niet uitgewerkte en een niet inzichtelijke met pen gemaakte schets. Een echt plan is niet getoond en ook niet verstrekt. Daar komt nog bij dat er maar een kwartiertje de tijd was voor verdere vragen. Dat komt mij niet voor als een zorgvuldige behandeling. Cliënte begrijpt dat er wel is meegedacht met de lichtinval van de auto's bij de rotondes. U gaf aan hier een haag te willen poten, om zo de lichtinval die rechtstreek de woonkamer inschijnt te verminderen. Dat zal gaan om een brede maar wel laag blijvende haag. Dat is voor cliënte nog wel aanvaardbaar. Maar het plan om van de Oude Albergerweg een wandel- fietspad te maken met aan beide zijden een houtwal stuit op grote bezwaren. Cliënte heeft hier zowel links als recht last van het groeiproces van het gewas (schaduwkanten, natte kanten enzovoort waardoor er slechte groei is en er slecht met de grote machines door te gaan is).	Het landschapsplan en het compensatieplan zijn op onderdelen aangepast, waarbij er geen beplanting wordt aangebracht direct langs de grens van uw eigendom langs de Oude Albergerweg.	Ja, de beplanting is ter plekke van de percelen van indiener verwijderd.
29c	Dit geldt ook voor de andere kant (vanaf de beoogde rotondes naar Albergen toe). Hier sprak u over een verstrooide bomenwal langs de weg. Die bomen zullen groot worden en hinder opleveren voor het gewas van cliënte en dus zal er sprake zijn van schade en/of gederfde inkomsten. U heeft het gehad over een afstand van 3,5m van de 'boom' tot de perceelgrens met hier tussen een sloot en dan vraagt cliënte zich af hoe breed die sloot dan wel niet wordt. Dat is nu onduidelijk. Ook dit zal veel nattigheid/vochtoverlast veroorzaken met gevolgen voor wederom het maaien, injecteren, gewas, etc. en dus ook weer schade en/of gederfde inkomsten waarvoor geen compensatie wordt geboden.	De verstrooid te planten bomen worden in de berm van de provinciale weg geplant. Tussen de berm en landbouwperceel komt een bermsloot met een bovenbreedte van ongeveer 3,5 m. De afwatering van het landbouwperceel wordt niet gehinderd. Bij deze inrichting is de gewasschade verwaarloosbaar. Wij zijn dan ook van mening dat er geen schade door deze maatregel zal ontstaan maar mocht indiener ook na realisatie van mening zijn dat dat wel het geval is kan daarvoor een verzoek worden ingediend bij de provincie dat dan beoordeeld zal worden (zie ook reactie hieronder).	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
29d	Kortom, cliënte maakt nadrukkelijk bezwaar tegen het plan en verwerpt het plan ook zoals dat nu in onvoldoende mate is bedacht en gepresenteerd en waarbij de belangen van cliënte worden geschaad zonder deugdelijke compensatie.	Inkomstenderving en planschade is een onderwerp dat volgens de procedure uit de Planschadeverordening Overijssel 2012 wordt afgehandeld. Een verzoek kan worden ingediend bij het onherroepelijk worden van het provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding.	Nee
	<u>CONCLUSIE</u>	Het compensatieplan behorend bij het PIP is aangepast naar aanleiding van deze zienswijze.	
30	Als moeder van 2 prachtige jongens van 6 en 1 jaar houd ik dagelijks mijn hart vast wanneer ik ze naar school/opvang breng. Meerdere malen heb ik zelf moeten ervaren hoe gevaarlijk de verkeerssituatie in Zenderen momenteel is. Wij, inwoners van Zenderen, kunnen onze kinderen niet met een gerust hart naar school laten gaan. Er zijn al meerdere keren ongelukken gebeurd, gelukkig nog niet met dodelijke afloop. Ik zeg bewust 'nog' niet, want dat het een keer goed misgaat dat staat vast. De vraag is echter wanneer. De komst van de Vloedbeltverbinding brengt de rust waar Zenderen zo hard aan toe is terug, maakt het dorp verkeersvriendelijk en zorgt ervoor dat onze kinderen veilig naar school kunnen. Een geweldig plan! Goed voor Zenderen, goed voor de gemeente Borne, maar ook goed voor al het verkeer wat nu door het dorp Zenderen moet.	Verkeersveiligheid is voor de provincie van groot belang. Door de Vloedbeltverbinding zal het verkeer in Zenderen fors afnemen wat voor de bewoners en weggebruikers positief is.	Nee
	<u>CONCLUSIE</u>	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
31a	De Vloedbeltverbinding, een weg die Borne en Zenderen zal ontlasten, is voor ons als bewoners van de Bornerbroeksestraat niet de voorkeursvariant. Maar als hij er toch moet komen, dan zijn het ook weer kansen. Een weg die passend is in het landschap. Integratie afweging van verschillende facetten en de ruimtelijke kwaliteit zijn onderdelen waar wij aanvullingen (zienswijze) op willen geven. Zienswijze 6770389; Het projectnummer is 0477142 en ik heb in eerdere contacten het nummer 31 mogen ontvangen van u (in het reactienota scopedocument vloedbeltverbinding van 19/10/22). Onderdelen die wij, als buurtbewoners, vragen om "verkend" te gaan worden en een project aanpassing tot gevolg zullen gaan hebben zijn:	Op de suggesties en aanbevelingen die gedaan worden door indieners wordt onderstaand ingegaan.	Nee
31b	De zichtwal 1.5 m ophogen t.o.v. ingetekende versie, vanaf de Braamhaarstraat tot de Hoogspanningsmast (midden tussen de Kuipersweg en de Bloksteegweg). De voorgestelde zichtwal (3 m hoog, een grondbeslag breedte van 10) geeft onvoldoende effect voor het zicht op de vloedbeltverbinding, gezien vanaf de achterliggende bewoners. Daarnaast is de constructie niet stabiel genoeg om 50 jaar in de huidige status te blijven. De zichtwal met een spitse constructie zal eroderen als gevolg van de wind. Wij stellen voor om de wal op te hogen tot een gegarandeerde hoogte van 4.5 meter. (eventueel met overhoogte, en periodiek controleren op hoogte en zo nodig aanpassen).	De grondwal krijgt een hoogte van 3 m en wordt ingeplant met struikbeplanting. Het vrachtverkeer mag maximaal 4,00 m hoog zijn. Dit betekent dat het merendeel van het verkeer niet zichtbaar is vanaf de Bornerbroeksestraat. Het verder ophogen van de grondwal tot 4,5 meter of het op de grondwal plaatsen van een scherm van 1,5 meter achten wij daarom niet noodzakelijk, maar ook niet wenselijk vanwege de toename van het ruimtebeslag of de extra kosten.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	Dit zou ook bereikt kunnen worden door het plaatsen van een scherm van 1.5 meter. Deze voorgestelde verhoging zou dan van extra geluidsabsorberend materiaal 1.5 m hoog dienen te worden uitgevoerd om geluidsweerkaatsing te voorkomen (richting zuidzijde van de autosnelweg). De wal zodanig uitvoeren dat de woningen van de Bornerbroeksestraat 107, 105 en 103 A+B en Kuipersweg 1 worden beschermd. Voor de toekomstige ontwikkelingen van het Maria Mediatrix, de Zwanenhof en het Zorghotel is dit ook van belang.		
31c	Het viaduct Kuipersweg veilig maken. Het zicht op de weg wordt verslechtert, bij het viaduct over de autosnelweg ter hoogte van de Kuipersweg, en zal na het plaatsen van een extra viaduct, een ontzettend gevaarlijke situatie ontstaan, omdat je niet “door de bocht” kunt kijken. Het zicht wordt bemoeilijkt, waardoor er gevaarlijke situaties zich voor gaan doen. Het overzicht op de weg van de verkeersgebruikers zal niet goed zijn, na het plaatsen van een 2e viaduct. Dat komt de verkeersveiligheid niet ten goede.	In het verlengde van het bestaande viaduct over de A1/A35 wordt een nieuw viaduct gebouwd over de Vloedbeltverbinding. Net als op het bestaande viaduct wordt op het nieuwe viaduct een strook ingericht voor de ecologische verbinding. Om te voorkomen dat tegemoetkomend verkeer elkaar ontmoet op de smalle gedeelten zal een uitwijkhaven (lengte ongeveer 25 m) worden aangebracht tussen het bestaande en nieuwe viaduct. Hierdoor wordt voorkomen dat een gevaarlijke verkeerssituatie ontstaat.	Nee
31d	Tunnel Graesweg verplaatsen en veilig maken. Indien er een 2e tunnel bij wordt gemaakt en het fietspad zich bevindt tussen de Azelosestraat, de vloedbeltverbinding en het bedrijf van Reinten / TWW, dan voelt de fietsers zich niet veilig en dit geeft ook afbreuk aan de ruimtelijke kwaliteit. De huidige tunnel is lang en niet overzichtelijk. Door een 2e tunnel wordt dit effect versterkt. Dat het dan uiteindelijk uitkomt op een industrieterrein, wordt door de fietser als onprettig en onveilig ervaren. Ook zitten er een aantal bochten in het fietspad, zodat je niet kunt zien wat en wie er om de bocht zich bevindt. Door een nieuwe tunnel te maken ten westen van de huidige tunnel en ook ten westen van de Azelosestraat komt dit de veiligheid van de weggebruiker en de ruimtelijke kwaliteit wel ten goede (ook voor de migratie van de fauna, ecologie en het water ontstaat er een verbetering). De nieuwe tunnel wordt aanzienlijk korter dan de huidige, omdat we niet onder de afritten van de autosnelweg doorgaan. Ook komt het nieuwe tracé overeen met de historische verbindingsweg tussen Azelo en Borne, voordat de autosnelweg is aangelegd. De huidige tunnel onder de autosnelweg (Rijkswaterstaat) wordt dan verplaatst. Er kan een combinatie worden gemaakt van fietsen, water en faunapassage onder de autosnelweg en vloedbeltverbinding door. Hierdoor kan een mooi samenwerkingsproject worden gerealiseerd (verschillende overheidsinstanties). Een prima wandel en fietsverbinding tussen Borne, Azelo en het prachtige Twickel die een uitnodigend effect heeft.	Door de aanleg van de Vloedbeltverbinding is het uit oogpunt van verkeersveiligheid gewenst om de fietsers ook een ongelijkvloerse kruising te bieden door aanleg van een tunnel in het verlengde van de bestaande tunnel. De bestaande tunnel is in samenwerking met de gemeente al aanzienlijk verbeterd met verlichting en een fraaie bekleding van de wand. De nieuwe tunnel wordt gelijkwaardig ingericht. Door aanleg van de nieuwe weg en de aansluiting naar de Azelosestraat wordt de sociale veiligheid voor fietsers vergroot, omdat het autoverkeer zicht heeft op het fietspad en de tunnel. Fietsers en wandelaars die bij duisternis angst hebben voor de route via de tunnels kunnen gebruik maken van de in directe nabijheid gelegen Bloksteegweg. Het verplaatsen van de tunnel is niet mogelijk. Uw wens om de Graestunnel te verplaatsen zou betekenen dat de huidige tunnel moet worden verwijderd of volgestort en dat een geheel nieuwe tunnel moet worden aangelegd onder de A1/A35 net ten noorden van de Azelosestraat. Dit valt buiten de scope van het project, zowel qua kosten als het feit dat de A1/A35 in eigendom is bij het Rijk, dat daarvoor het bevoegd gezag is. Een andere overweging is dat er reeds twee ongelijkvloerse oversteken zijn tussen Azelo en Borne (Kuipersweg en Bloksteegweg). Er zijn dus in de directe nabijheid sociaal veilige routes beschikbaar. Een nieuwe derde ongelijkvloerse verbinding als sociaal veiligere verbinding voor fietsers past niet binnen het budget, en is door de hoge kosten niet maatschappelijk verantwoord. Het sociaal veiliger maken van de bestaande route via de Graestunnel zullen we nader onderzoeken en bespreken met de gemeente Borne als beheerder van de fietsroute.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
31e	Zorgen over de effecten van de verkeersbewegingen van de huidige Bornerbroeksestraat. Wij kunnen niet overzien wat de aanleg van deze wegen betekent voor de verkeersintensiteit op de huidige Bornerbroeksestraat. Voorstel zou kunnen zijn; geen rechtstreekse verbinding tussen de nieuwe vloedbeltverbinding en de huidige Bornerbroeksestraat / Braamhaarstraat. Uiteindelijk wordt verwacht dat 15.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik gaan maken van de nieuwe weg. Is het mogelijk om in een verkeerskundig rekenmodel zichtbaar te maken wat het gebruik van de huidige Bornerbroeksestraat wordt met en zonder een "ongelijkvloerse kruising"?	Indien de Vloedbeltverbinding de Bornerbroeksestraat ongelijkvloers zou kruisen (geen uitwisseling van verkeer) dan is de afname op de Bornerbroeksestraat slechts 1700 mvt en zijn de effecten op de lokale wegen (Braamhaarsstraat, Retraitehuisweg, Bloksteegweg, Kuipersweg en Twickelerlaan) zeer klein. De aanleg van de Vloedbeltverbinding met een rotonde op de aansluiting van de Bornerbroeksestraat/Braamhaarsstraat zorgt voor een afname van verkeer op de Bornerbroeksestraat (4700 mvt, tussen Hosbakkeweg en Braamhaarsstraat). Daarnaast is er afname van verkeer op de Braamhaarsstraat (900 mvt) de Retraitehuisweg (350 mvt) de Bloksteegweg (300 mvt) en de Twickelerlaan (200 mvt). Er is een kleine toename van verkeer op de Kuipersweg (200 mvt). Dus het verschil tussen wel en niet aansluiten bedraagt 3000 mvt meer op de Bornerbroeksestraat, terwijl op de "smalle" overige wegen in Azelo ook een grote afname is van autoverkeer.	Nee
	CONCLUSIE	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
32a	Wij zijn de eigenaren en gebruikers van het vastgoed aan de Bornerbroeksestraat 107 te Borne, bestaande uit woning en bedrijfsgebouwen. Wij hebben kennis genomen van het thans ter inzage liggende ontwerp Provinciale Inpassings Plan voor de Vloedbeltverbinding en wij worden door dit plan heel direct getroffen. Ten eerste wordt, als dit plan de eindstreep zou halen, een gedeelte van onze bedrijfsopstallen "geraakt", in die zin dat die zullen moeten worden afgebroken voor het tracé van de Vloedbeltverbinding. Daar komt bij dat wij ons weiland grotendeels zouden verliezen en wij geconfronteerd worden met een geluidwal. Uiteraard zou dat voor ons ontzettend bezwaarlijk zijn. Wij pleiten dan ook primair voor een geheel ander tracé van de Vloedbeltverbinding, op ruime afstand van ons vastgoed.	Wij begrijpen dat dit project een grote impact heeft op uw woonsituatie en eigendommen. Echter het is inherent aan de aanleg van nieuwe wegen dat individuele belangen worden aangetast. Uiteindelijk hebben PS gekozen om voor de Vloedbeltverbinding de ruimtelijke procedure te starten en waren zich terdege bewust van de impact daarvan op uw locatie.	Nee
32b	Verder worden wij onevenredig getroffen in ons woongenot: In de betreffende tabel 4.5 (overzicht vast te stellen hogere waarden) is aangegeven dat bij ons een hogere waarde geldt van 51 dB daar waar de voorkeurgrenswaarde 48 dB is. Het is zelfs zo dat in die tabel melding wordt gemaakt van een gecumuleerde geluidsbelasting van 60dB. Wij veronderstellen voldoende bekend dat een toename van 48 naar 51 heel ernstig is en dat dit uiteraard des te meer geldt voor een toename naar 60dB. Wat er ook zij van de theoretische benadering en van de Wet Geluidhinder, duidelijk moge zijn dat ons woongenot qua geluid onevenredig wordt aangetast, in die zin dat er geen aanvaardbaar woongenoot resteert. Dit geldt des te meer omdat wij in onze situatie vrezen voor een piekbelasting van remmend en optrekkend verkeer voor de nabij geplande rotonde, terwijl in de theoretische berekeningen Wet Geluidhinder uitgegaan wordt van een <u>gemiddelde</u> situatie;	De voorkeurgrenswaarde van 48 dB geldt voor de beoordeling en toetsing van de geluidbelasting per weg. Voor de gecumuleerde geluidbelasting gelden er geen wettelijke grenswaarden. De voorkeurgrenswaarde wordt op uw woning met 3 dB overschreden, de maximaal vast te stellen hogere waarde op grond van de Wet geluidhinder, in dit geval 58 dB, wordt niet overschreden. In de huidige situatie wordt uw woning belast met geluid vanaf de A1/A35 en de Bornerbroeksestraat. In de toekomstige situatie komt daar de Vloedbeltverbinding bij. Vanwege de Vloedbeltverbinding zal er minder verkeer op de Bornerbroeksestraat rijden waardoor de geluidbelasting vanwege de Bornerbroeksestraat lager zal zijn. Vanwege het project zal de voorzijde van de woning dan ook minder aangestraald worden. Het project heeft tot gevolg dat de gecumuleerde geluidbelasting op de woning verandert. Deze gaat van 64 dB in de autonome situatie naar 60 dB in de plansituatie. Voor uw woning is een hogere grenswaarde vastgesteld. Voor woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld dient door middel van een gevelgeluidweringsonderzoek te worden bepaald in hoeverre de geluidbelasting in de woning aan de wettelijke geluidgrenswaarde voor het binnenniveau voldoet. Indien de binnenwaarde niet aan de wettelijke eisen voldoet, zal worden gekeken met welke maatregelen wel aan de binnenwaarde van 33 dB kan worden voldaan.	Ambtshalve

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
		Dit onderzoek heeft reeds plaatsgevonden en er zijn afspraken gemaakt over de noodzakelijke maatregelen. Deze worden door de provincie betaald. De Wet geluidhinder gaat inderdaad uit van een gemiddelde situatie, maar ter plaatse van rotondes en kruisingen met verkeersregelinstallaties wordt conform het Reken- en meetschrift geluid 2012 rekening gehouden met een verhoogd geluidniveau door middel van een obstakeltoeslag. In het PIP is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die het akoestisch onderzoek borgt in de planregels (waar nodig toepassen van specifiek type wegdekverharding en de realisatie en het in stand houden van grondwallen en geluidscherm.	
32c	De in het ontwerp PIP genoemde conclusie 4.7.3 ten aanzien van luchtkwaliteit wekt verbazing. Omdat "op nagenoeg alle locaties" binnen het plan de WHO-advieswaarden niet gehaald worden, is de conclusie in het ontwerp PIP dat verdere verslechtering "dus" geen probleem is. Dat is een onaanvaardbare doelredenering, die ons opzadelt met extra gezondheidsrisico's;	In het kader van de ruimtelijke planprocedure voor het provinciaal inpassingsplan ten behoeve van het tracé is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd. Daarbij zijn de concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10 en PM2,5) uitgerekend op een groot aantal beoordelingspunten in en rondom het plangebied (zie bijlage 14 van het PIP). Op nagenoeg alle locaties wordt binnen het plan en de referentie, voor de stoffen NO2, PM10 en PM2,5 niet voldaan aan de WHO-advieswaarden. De toegestane grenswaarden worden bepaald door de Wet milieubeheer. Er geldt een wettelijk verplichting om aan deze grenswaarden te toetsen en uit het onderzoek blijkt dat hier voor het PIP ruimschoots aan wordt voldaan. Er is geen wettelijke verplichting om te voldoen aan de advieswaarden die worden genoemd door de WHO. De WHO-advieswaarden hebben geen dwingende status en uit jurisprudentie volgt dat de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State ook geen reden ziet om deze advieswaarden aan te merken als een ieder verbindende verdragsbepalingen in de zin van artikel 94 van de Grondwet. Er is daarom geen aanleiding om te oordelen, dat de provincie door de WHO aanbevolen maximale waarden voor luchtkwaliteit moet hanteren, met terzijdestelling van de op grond van de Wet milieubeheer vastgestelde grenswaarden.	Ambtshalve
32d	In paragraaf 4.10 (stikstofdepositie) wordt aan de orde gesteld de invloed van de aanleg en het in gebruik nemen van de Vloedbeldverbinding op Natura 2000-gebieden. Daartoe wordt het rekenprogramma AERIUS Calculator genoemd. De aanname in paragraaf 4.10.2.2 dat de Vloedbeldverbinding "in beginsel" geen ontwikkeling is die een grote zelfstandige verkeersstroom veroorzaakt, is arbitrair en niet houdbaar. Immers enkel al een betere verkeersafwikkeling leidt tot toename van verkeersbewegingen. De eenduidige conclusie is dat er voor Natura 2000-gebieden sprake is van negatieve gevolgen als ten aanzien van stikstof. Dat die in het ontwerp PIP als niet-significant worden geduid is een vooringenomen standpunt. Terecht wordt aangegeven dat het rekenprogramma AERIUS Calculator 2021 binnenkort zal worden aangepast. In dit verband is relevant dat in weekblad Boerderij 11 januari 2023 op blad 23 wordt geschetst dat er goede argumenten zijn voor het stellen dat AERIUS niet goed bruikbaar is, in elk geval niet nauwkeurig genoeg is voor het berekenen van de depositie op een bepaald natuurgebied. Als dit rekenmodel ter discussie wordt gesteld, bestaat de mogelijkheid dat de rechter deze claim honoreert, met als gevolg dat er dan geen enkele vergunning meer verleend kan worden: er kan dan immers geen oordeel worden gegeven over een vergunningsaanvraag, omdat de gevolgen van de verandering (in casu aanleg en gebruik Vloedbeldverbinding) niet meer kunnen worden beredeneerd	Ten aanzien van stikstof is een nieuw onderzoek gedaan naar de aanleg en gebruiksfase. De berekeningen van de stikstofdepositie (gebruiksfase minus referentiesituatie alsmede realisatiefase minus referentiesituatie) geven aan dat er per saldo nergens op een Natura 2000-gebied een bijdrage aan de stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jaar wordt berekend. Het nieuwe onderzoek is als bijlage 15 aan de toelichting gekoppeld. Voor de borging van het stikstofonderzoek zijn in de planregels (artikel 12.3) regels opgenomen.	Ja, mede naar aanleiding van de zienswijze is het stikstofonderzoek geactualiseerd.

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	waardoor er onvoldoende zekerheid is dat de ontwikkeling het Natura 2000-gebied niet zal aantasten; dit betekent dat de aanvraag alsdan zondermeer moet worden geweigerd.		
32e	Opvallend is dat in de door Antea opgestelde reactienota Scope Vloedbeldverbinding 19 oktober 2022 alle inspraakreacties gewoonweg terzijde worden gesteld, ook onze reactie over het feit dat volstrekt onduidelijk is wat er gebeurt in relatie tot het belendende knooppunt Azelo qua afwatering, welke reactie van ons als hier herhaald beschouwd dient te worden.	Wij herkennen niet dat uw inspraakreactie terzijde is gesteld. Mede met behulp van de inspraakreactie op het scopedocument is het definitieve tracé en het ter inzage gelegde PIP tot stand gekomen. In de watertoets die bij het PIP zit als bijlage is voor het gehele tracé een analyse gemaakt van de waterhuishouding in en rondom de nieuwe verbinding. Daaruit blijkt dat er voldoende watercompensatie zal plaatsvinden voor de extra verharding die bij de aanleg van de weg ontstaat. Bovendien zal aan de bestaande afwatering van onder andere knooppunt Azelo geen verandering optreden door deze nieuwe verbinding. In beide gevallen is er na realisatie sprake van een goede afwatering. Wij verzekeren u nogmaals dat de afwatering van de weg en knooppunt Azelo zo wordt vormgegeven dat uw percelen niet het hemelwater van de weg ontvangen.	Nee
32f	In dagblad Twentsche Courant Tubantia van 11 januari 2023 is vermeld dat de 30 veelal afwijzende reacties op de Vloedbeldverbinding tot nu toe tot <u>geen enkele</u> aanpassing hebben geleid.	Dit mediabericht is niet juist. Naar aanleiding van de reacties op het scopedocument zijn er een groot aantal aanpassingen geweest. Reacties die opriepen om te stoppen met het proces hebben we niet gehonoreerd, omdat de provincie er groot belang aan hecht duidelijkheid te geven aan de inwoners van het gebied hoe en waar de nieuwe weg komt te liggen en hoe deze wordt ingepast in het landschap. De uitspraak in de krant berust dus niet op waarheid.	Nee
32g	Met als conclusie: - dat afgezien wordt van het onderhavige tracé van de Vloedbeltverbinding; - subsidiair, dat voorafgaande aan de vaststelling van het PIP met ons adequate afspraken gemaakt worden over de gevolgen die dit tracé zou hebben voor ons woongenot en onze bedrijfsvoering.	Ondanks dat we begrip hebben voor uw persoonlijke situatie is er voor ons geen reden om de ruimtelijke procedure af te breken.	Nee
	<u>CONCLUSIE</u>	Mede naar aanleiding van de zienswijze is het akoestisch en stikstofonderzoek geactualiseerd. De zienswijze geeft verder geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
33a	Stichting Landschap Overijssel heeft kennisgenomen van het Ontwerp PIP Vloedbeltverbinding. Als landschapsorganisatie hebben wij gekeken naar de impact van de Vloedbeltverbinding op het landschap. Daarnaast hebben wij het plan beoordeeld vanuit het perspectief van ons natuurgebied 'De Doorbraak'. Graag willen wij met deze zienswijze een constructieve bijdrage leveren aan een goede inpassing van de nieuwe provinciale weg. Doorsnijding van het landschap Wij zien de Vloedbeltverbinding in eerste instantie als een pijnlijke doorsnijding van het landschap. Dat betreuren we. De weg komt te liggen in het open gebied dat de stedelijke clusters Wierden/Almelo en Borne/Hengelo/Enschede van elkaar scheidt en op regionale schaal een belangrijke ecologische functie vervult. Voor de kwaliteit van de biodiversiteit in het landschap en de robuustheid van natuurgebieden zijn ecologische verbindingen cruciaal. De effecten van een dergelijke doorsnijding op flora en met name fauna wordt	Inpassing van de nieuwe verbinding in het landschap is ook voor de provincie van groot belang. Voor een goede landschappelijke inpassing is het landschapsplan en het compensatieplan opgesteld.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	vaak onderschat en komen bovenop andere negatieve invloeden van stikstof, klimaatverandering en gebruik van landschap. Het gaat ons daarom niet alleen om die directe effecten te compenseren maar juist dit traject ook te gebruiken om de natuur en het landschap te versterken. Hierover doen we hieronder enkele concrete voorstellen. Tegelijkertijd respecteren wij het democratische besluitvormingsproces die geleid heeft tot deze tracé-variant. Daarom zou wat ons betreft het nadrukkelijke uitgangspunt moeten zijn dat: a) Ecologische structuren versterkt worden ter compensatie van de barrièrewerking van de nieuwe weg én als concretisering van de PPLG opgave voor dit gebied; b) Het bestaande landschap zoveel mogelijk te behouden blijft en juist versterkt wordt. In onze zienswijze doen wij hiervoor een aantal concrete suggesties en verzoeken.		
33b	Integrale gebiedsontwikkeling door koppeling met PPLG De aanleg van een nieuwe rondweg in het landelijk gebied is een grote infrastructurele opgave die niet op zichzelf staat. Er spelen veel opgaven in het landelijk gebied zoals stikstof, KRW, klimaat en biodiversiteit. Wij vragen om in het PIP veel nadrukkelijker de koppeling te leggen met de opgaven uit het PPLG. Wij pleiten voor een integraal plan waarbij andere doelen van provincie en waterschap worden meegenomen bij de aanleg van de nieuwe weg. Dit is in lijn met de koers die de provincie Overijssel kiest in het PPLG: alle opgaven in één keer oppakken. Zodat inwoners en ondernemers niet steeds weer in onzekerheid leven en worden gedwongen te veranderen. En de natuur en landschap niet verder verzwakt maar juist versterkt wordt. Dit is trouwens ook wenselijk voor de andere gebiedspartners zoals agrariërs, hun opgave kan groter worden door de aanleg van deze weg. De provincie kan op deze manier de nieuwe weg gebruiken als vliegwiel voor integrale ontwikkeling, er worden immers volop gesprekken gevoerd met grondeigenaren. Het mes snijdt dan aan 2 kanten: de landschappelijke inpassing krijgt een stevige impuls en er worden andere beleidsopgaven meegenomen. Inspirerend voorbeeld van deze werkwijze is de grenscorridor N69 bij Veldhoven in Noord-Brabant. Als het daar kan, kan het in Overijssel ook!	Onderdeel van het PIP is het landschapsplan en het compensatieplan. Deze plannen zijn tot stand gekomen na overleg met verschillende experts van zowel gemeente, provincie en derden. Het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG) beschrijft doelen voor natuur, water en klimaat. Met deze doelstellingen is ook bij het ontwerp van het tracé rekening gehouden. Omdat het plangebied beperkt is tot de aanleg van de nieuwe weg zullen de doelen uit dit programma, die verder reiken dan de gronden voor de weg, in een apart traject opgepakt worden.	Nee
33c & 33c1	Concreet zien wij drie opgaven die goed gecombineerd kunnen worden met de landschappelijke en ecologische inpassing van de Vloedbeltverbinding. 1: Ecologische verbindingzone Zoals aangegeven doorsnijdt de weg een gebied dat een ecologische functie vervult. Wij verzoeken u om de aanleg van de weg aan te grijpen om de ecologische functionaliteit te verbeteren. In onze beleving kan de ecologische structuur een stevige impuls krijgen door de Kleine Doorbaak in aansluiting op de Azelerbeek in te	Het voorliggende PIP heeft als doel de aanleg van een nieuwe weg met bijbehorende objecten, waaronder rotondes, viaducten, tunnels en duikers. Zoals hierboven aangegeven wordt rekening gehouden met de aanwezige flora en fauna en wordt op direct langs de weg gelegen percelen maatregelen getroffen. Het landschapsplan en het compensatieplan beschrijft de inpassing en die groene inpassing is binnen dit PIP realiseerbaar. Afstemming met het Waterschap en interne afdelingen bij de provincie heeft ook plaatsgevonden tijdens de totstandkoming van het PIP. Waar mogelijk is rekening gehouden met de wensen vanuit deze disciplines. Het breder trekken van het plangebied voor natuurdoelstellingen is niet nodig omdat er compensatie plaatsvindt en er door onder andere ecoducten en andere verbindingen sprake is van behoud van de biodiversiteit.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	richten als voorwaardige en robuuste ecologische verbingszone (EVZ) tussen De Doorbraak en Landgoed Twickel. Wij missen deze brede blik in het ontwerp-PIP en verzoeken u deze toe te voegen. Diverse recente rapporten van het PBL en de Raad voor de leefomgeving en Infrastructuur wijzen op het belang van het verbinden van natuurgebieden om het biodiversiteitsverlies tegen te gaan. Het ligt voor de hand om met de Vloedbeltverbinding aan te sluiten bij opgaven vanuit de KRW en de stikstofopgave (PPLG). Daarom verzoeken wij deze koppeling af te stemmen met de andere provinciale disciplines en het waterschap, en deze integrale opgave onderdeel te maken van het project. Indien gewenst kunnen wij hierover verder inhoudelijk adviseren.		
33d	2: Kruisingen met watergangen en de wateropgave Op een drietal locaties kruist de Vloedbeltverbinding de Azelerbeek (2x) en Kleine Doorbraak (1x). Het is goed om te lezen dat hiervoor aandacht is in het landschaps- en compensatieplan. Teneinde tot een volwaardige EVZ te komen verzoeken wij u in het PIP te benoemen dat deze kruisingen robuust worden vormgegeven. Met niet enkel de insteek om de barrièrewerking van de weg te compenseren maar voldoende robuust voor gidssoorten als Otter, Das, Ree en Edelhert. Indien gewenst adviseren wij hier graag over. De wateropgave komt in het PIP primair terug als watertoets (bijlage 12). Het valt ons op dat in paragraaf 2.4.2 van de watertoets de Doorbraak niet genoemd wordt als relatief grote watergang. Daarnaast valt op dat in hoofdstuk 3 de verwijzing naar het principe 'water en bodem sturend' ontbreekt. In het ontwikkeldocument NPLG (p48) zijn de Rijksambities helder geformuleerd: <i>Voor de hoge zandgronden</i> • We houden water langer vast en voeren het minder snel af. We herstellen de sponswerking van de bodem en bereiken een robuust grondwatersysteem. gebiedsprocessen geborgd. • We verhogen de grondwaterpeilen met mogelijk 10 cm tot 50 cm. Daardoor hoge zandgronden verdroging bestreden. Omdat het hier maatwerk betreft gebiedsprocessen verder uitgewerkt. • In de gebiedsprocessen zetten we in op grootschalig herstel van beekdalen en zandgronden voor het verbeteren van de waterkwaliteit. Hiermee halen we de doelen voor de waterkwaliteit (vanuit de KRW en de Nitraatrichtlijn) maar we ook ander doelstellingen realiseren (zoals natuur, groenblauwe dooradering waterberging). Wij verzoeken u de Rijksambities op te nemen in de watertoets en te onderzoeken hoe de ontwikkeling van de Vloedbeltverbinding hieraan kan bijdragen. Wij verzoeken u het uitgangspunt om het watersysteem 'hydrologisch neutraal te ontwikkelen' (p 23 watertoets) los te laten en te onderzoeken waar mogelijkheden en kansen liggen om het proces van de Vloedbeltverbinding te gebruiken om het watersysteem te versterken met het oog op andere maatschappelijke opgaven met betrekking tot de waterkwaliteit (KRW) en waterkwantiteit (wateroverlast en droogte).	Wij hebben de tekst en het plan aangepast, zodat duidelijk is dat klein wild gebruik kan maken van de onderdoorgangen bij de Kleine Doorbraak en de Azelerbeek (ten noordoosten van Zenderen). Deze onderdoorgangen worden niet geschikt gemaakt voor de passage van groot wild. De groot wild passages over de Vloedbeltverbinding bevinden zich bij de bruggen ter weerszijden van het spoor en ter plaatse van het viaduct Kuipersweg. Wel worden langs het wegvak langs de A1/A35 en tussen rotonde Braamhaarsstraat en de rotonde nabij Twence wildrasters geplaatst ter voorkoming van aanrijdingen met wild. De door u gewenste ontwikkelingen in het watersysteem zijn niet mogelijk in dit PIP. Aanpassingen van het watersysteem zijn niet nodig voor de realisatie van deze nieuwe verbinding. We zetten in op het 'hydrologisch neutraal ontwikkelen' zodat er geen sprake is van verslechtering. Voor een analyse van het totale systeem in een groter gebied rondom het plangebied van het PIP kan op een later moment een bredere afweging gemaakt worden.	Ja, de toelichting van het PIP is tekstueel aangepast.

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
33e	3 Landschapsversterking Met betrekking tot de basisinspanning voor de landschappelijke inpassing van de weg constateren we dat er in het landschaps- en compensatieplan goed is nagedacht over compensatiemogelijkheden. Helaas lukt het niet overal om bestaande landschappelijke structuren te sparen. Soms is dat onontkoombaar maar ter plaatse van de 'korte boog' blijft het wegontwerp ongewijzigd in de lengterichting over een waardevolle houtwal geprojecteerd. Wij verzoeken u dringend dit aan te passen; dit mag niet de bedoeling zijn van een zorgvuldige weginpassing.  momentum om grootschalige landschapsversterking van de grond te krijgen. Het landschapsplan bevat hiervoor al goede suggesties. De provincie heeft een opgave voor de toename van bos van 1600-2300ha vanuit het klimaatakkoord en bossenstrategie (bron: Nieuwe Omgevingsvisie provincie Overijssel). Op basis van historische kaarten liggen er in dit gebied goede mogelijkheden voor landschapsherstel. Dit past bovendien in de provinciale opgave om te komen tot 10% groenblauwe dooradering. Wij verzoeken u om grootschalige landschapsversterking als kwantitatieve resultaatverplichting te koppelen aan de weginpassing van de Vloedbeltverbinding. Door een dergelijke integrale aanpak wordt meerwaarde gecreëerd: een betere inpassing van de weg, draagvlak vanuit de omgeving, impuls voor klimaat en biodiversiteit en een bijdrage aan de verduurzaming en het verdienmodel van de agrarische sector. Via onze samenwerking met de Stichting Groene en Blauwe Diensten Overijssel kunnen landschapselementen vervolgens duurzaam beheerd worden. Wij zijn blij om in de reactienota te lezen dat het Verdrag van Zenderen wordt betrokken bij de verdere uitwerking van het wegontwerp. Wij verzoeken u dit ook expliciet in het PIP en het landschaps- en compensatieplan te vermelden en te werken "in de geest van het verdrag". Om bij grondeigenaren draagvlak te krijgen voor versterking van het landschap is het belangrijk om aan te sluiten bij persoonlijke drijfveren en het aantrekkelijk te maken om te participeren. Stichting Landschap Overijssel heeft hier veel	Het PIP heeft betrekking op de gronden die nodig zijn voor de aanleg van de Vloedbeltverbinding en de gronden die nodig zijn voor de compensatie. Uw suggestie om het breder te trekken snappen we vanuit het belang van het landschap als geheel. Het is echter niet nodig voor de aanleg van deze weg. Daarom hebben we besloten om de plangrenzen niet aan te passen. Wel zullen we in de toekomst met alle belanghebbenden blijven overleggen om tot extra landschapsverbeteringen te komen. Daarbij zullen we ook uw suggesties uit deze zienswijze meenemen. Na vaststelling van het PIP zullen wij bij de uitwerking van de plannen ook Landschap Overijssel betrekken.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	ervaring mee. We komen graag met u in gesprek om gezamenlijk een aanpak vorm te geven voor de Vloedbeltverbinding.		
33f	Tot slot Wij hopen met onze zienswijze een positieve bijdrage te leveren aan het ontwerp-PIP en komen hierover graag met u in gesprek. Voor vragen kunt u contact opnemen met ons.	Wij blijven ook in de toekomst graag in gesprek met alle belanghebbenden om op basis van het PIP tot een goede inpassing te komen	Nee
	<u>CONCLUSIE</u>	De toelichting is aangepast naar aanleiding van deze zienswijze.	
34a	Gezien de voorbereidingen en de besprekingen voorafgaande aan de definitieve besluitvorming horende alle uitlatingen over de keuzes en hoe er tot die voorgestelde keuze gekomen is overwegende wat de oorspronkelijke bedoeling was van de nieuw aan te leggen infrastructuur constaterende dat het effect van het door de provincie aangegeven voorkeurs tracé anders is constaterende dat er blijkbaar voorbesprekingen zijn geweest tussen enkele betrokkenen vermoedende dat er zelfs al afspraken en toezeggingen zijn geweest voor iedereen gehoord was en samenvattende alle bedenkingen uitend:	Uw zienswijze komt in grote lijnen overeen met de zienswijze van de gemeente Almelo. Wij verwijzen u daarom ook naar de beantwoording van de gemeente Almelo onder punt 23.	Nee
34b	• schade aan eerdere investeringen in de natuur in dat gebied (zoals de aanleg van de doorbraak)	Het plan veroorzaakt geen wijzigingen aan De Doorbraak. De aanleg van de Vloedbeltverbinding raakt alleen over een lengte van 35 m de in 2014 heringerichte strook langs de Tusvelderleiding, die ook de Kleine Doorbraak wordt genoemd. De schade aan eerdere investering is dus zeer beperkt en wordt mede gecompenseerd in het compensatieplan dat via een voorwaardelijke verplichting onderdeel is van de regels van het PIP.	Ambtshalve
34c	• minimaal effect op de verkeerssituatie in Zenderen	Uw stelling is niet juist. Er wordt een groot effect bereikt in de verkeersafname in Zenderen en op de N743 door Borne, terwijl ook de wegen in Tusveld en van en naar Zenderen (Het Hag) worden ontlast van sluipverkeer.	Nee
34d	• negatief effect op de verkeersstromen elders	Het klopt dat er op enkele wegen (in beheer bij de gemeente Almelo) sprake is van een kleine toename van verkeer op de Van Rechteren Limpurgsingel en Bornsestraat. De capaciteit van deze wegen is echter voldoende om de toename te kunnen verwerken. Daartegen over staat dat er ook afname is op wegen in beheer bij de gemeente Almelo, onder andere de Henriëtte Roland Holstlaan, Nijreessingel, Grote Bavenkelsweg, Tusveld en Pastoor Ossestraat. De berekende toenames van het verkeer leiden niet tot nieuwe knelpunten.	Nee
34e	• onverstandige investeringen in infrastructuur die zoals bewezen alleen maar meer verkeer aantrekken in plaats van de situatie daadwerkelijk te verbeteren	Wij zijn van mening dat er sprake is van een verantwoorde investering.	Nee
34f	• de gebrekkige communicatie met verschillende betrokkenen	Iedereen heeft kunnen reageren op het scopedocument en op de inhoud van het ontwerp PIP. Er zijn met alle direct belanghebbenden keukentafelgesprekken gevoerd. Dat er sprake is van gebrekkige communicatie wordt niet herkend.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
34g	de kortzichtige redeneringen die blijkbaar leiden tot dit voorgenomen besluit	Er is sprake van democratische besluitvorming. Dat hierbij andere keuzes gemaakt worden dan enkele indieners van zienswijzen graag zouden zien is in dit soort omvangrijke projecten niet ongewoon.	Nee
34h	het gebruik van de auto stimuleren in plaats van het verbeteren van het OV, totaal in strijd met het streven naar optimale duurzaamheidsresultaten	Ook de provincie wil OV graag verbeteren maar dit zal voor de doelstellingen die voor dit PIP van toepassing zijn niet zorgen voor een oplossing van de verkeersproblemen. Daarvoor zijn grotere ingrepen nodig en die worden met dit PIP mogelijk gemaakt.	Nee
34i	concluderende - dat wij op geen enkele wijze begrip op kunnen brengen voor deze ontwikkeling, laat staan waardering - dat wij ons uiterste best behoren te doen deze ontwikkeling te voorkomen - dat wij nooit akkoord kunnen gaan met dit besluit dit alles heeft ons doen besluiten deze zienswijze in te dienen.	De inhoud van uw zienswijze geeft ons geen aanleiding om de plannen te stoppen zoals u vraagt.	Nee
	CONCLUSIE	Ambtshalve is het compensatieplan geactualiseerd. De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
35a	Wij zijn direct belanghebbenden. Wij hebben een ontwikkelprijsvraag gewonnen die door de gemeente Borne is uitgeschreven voor de gebouwen en gronden van Maria Mediatrix te Azelo direct gelegen aan de toekomstige Vloedbeltverbinding. Wij zijn als winnaar geselecteerd voor de ontwikkeling van landgoed groot Azelo en hebben daartoe een overeenkomst gesloten met de gemeente Borne. Wij hebben de volgende zienswijze(n) inzake het ontwerp PIP.		
35b	De natuur- geluid en-/of zichtwal in het ontwerp heeft slechts een hoogte van 3 meter hetgeen volgens ons veel te laag is. Om enige beperking te realiseren van zowel lichtvervuiling als geluidsoverlast dient volgens ons deze wal veel hoger te zijn, tenminste 4,5 meter hoog. Dit is ook in belang van de bestaande bebouwing in de omgeving en toekomstige ontwikkelingen in het gebied	De grondwal krijgt een hoogte van 3 m en wordt ingeplant met struikbeplanting. Het vrachtverkeer mag maximaal 4,00 m hoog zijn. Dit betekent dat het merendeel van het verkeer niet zichtbaar is vanaf de Bornerbroeksestraat. Het verder ophogen van de grondwal met 1,5 m of het op de grondwal plaatsen van een scherm achten wij daarom niet noodzakelijk, maar ook niet wenselijk vanwege de toename van het ruimtebeslag of kosten.	Nee
35c	Verder willen wij aandringen op een goede verbinding met de kern van Azelo en de achterliggende natuurgebieden van Twickel. Wij doelen daarmee op een betere tunnelverbinding, veiliger, korter en het aanpassen cq. veiliger maken van het viaduct Graesweg naar en van Azelo.	De Vloedbeltverbinding laat de bestaande verbindingen tussen Azelo en Borne intact. Dit betreft de Graestunnel, en de viaducten in de Bloksteegweg en Kuipersweg. Over het borgen van de sociale veiligheid in de route via de Graestunnel voeren we overleg met de gemeente Borne. Een sociaal veilige tunnel realiseren is ook het doel van de provincie en kan gerealiseerd worden binnen de plangrenzen van het PIP.	Nee
35d	Nadat de Vloedbeltverbinding gerealiseerd zal zijn krijgt de bestaande Bornsebroeksestraat een nieuwe langzaamverkeersfunctie. Wij willen over die nieuwe functies graag met u van gedachten wisselen om zowel de verkeersveiligheid, verkeersluwheid als de recreatieve functie te bevorderen.	De Bornerbroeksestraat wordt na realisatie heringericht. Het bevoegd gezag hiervoor is de gemeente Borne. Deze straat blijft een lokale route die ook bedoeld is voor het langzame verkeer dat niet op de Vloedbeltverbinding hoort.	Nee
35e	Tot slot dient vermeld dat wij het beoogde tracé van de Vloedbeltverbinding van harte ondersteunen maar dat de	Wij hebben met het landschapsplan en het compensatieplan nadrukkelijk aandacht voor de inpassing van de Vloedbeltverbinding in de omgeving.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	uitwerking meer vraagt dan omleiding van verkeer. Maar juist een kans biedt om deze verbindingsweg in te passen in een mooie natuurlijke omgeving. De milieuschade kan beperkt worden door de toegevoegde milieuwaaarde in de omgeving in het belang van iedereen.		
	<u>CONCLUSIE</u>	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
36a	Deze verbinding, die een enorme negatieve permanente ingreep doet in het landelijke gebied tussen Borne en Almelo, rechtvaardigt niet de belangen die daarbij gepaard zouden gaan. Ik ben woonachtig in Borne en werk al bijna 30 jaar in Almelo, alwaar ik mij dagelijks per fiets naar toe begeef. Ook prive doe ik veel in Almelo en ga daar dan per fiets, auto of trein naartoe, zodat ik perfect weet hoe de verbindingswegen en paden tussen Almelo en Hengelo er bij liggen. Gedurende al die jaren ben ik duizenden keren door Zenderen gefietst en moet inderdaad constateren dat de provinciale weg best druk is en langzamerhand ook iets drukker wordt. De verkeersproblematiek die u zegt op te lossen beperkt zich echter tot een tijdsvak van ca 20 minuten op alleen doordeweekse dagen buiten de vakanties in de ochtend en 25 minuten in de avondspits op die zelfde dagen. Als je iets later of eerder vertrekt is de file, die bijna nooit langer is dan 1,5 km gewoon helemaal weg. Buiten de top-spitstijden is de weg relatief rustig en kenmerkt zij zich ook doordat er weinig sprake is van vrachtverkeer. Een prima regionale weg dus, met weinig congestie. In al die jaren dat ik er door fiets zijn zowat alle langs de weg gelegen woningen in en rond Zenderen al een keer, of vaker verkocht. Dat betekent concreet dat alle direct aanwonenden hun huis vrij recent (<25 jaar) hebben gekocht met bekendheid van de drukte ter plekke. Hun belang is derhalve relatief klein ten opzichte van de natuur en de omwonenden van het voorgestelde tracé alsmede de bewoners van Bornebroek en Almelo die met nieuwe intensiteiten te maken krijgen door de weg.	De Provincie is van mening dat nut en noodzaak voldoende zijn aangetoond door de behaalde afname van verkeer in de bebouwde kom Zenderen en door Borne, alsmede de behaalde afname op de A1/A35 en het gegeven dat na aanleg van de Vloedbeltverbinding een robuust netwerk ontstaat. Het anekdotisch bewijs wat u aanlevert in uw zienswijzen komt niet overeen met de cijfers van de PlanMER dan wel MIRT.	Nee
36b	De stikstofproductie tijdens en na de bouw zal ook onaanvaardbare invloed hebben op o.a. het Wierdenseveld. Wat gaat u daar aan doen?	Ten aanzien van stikstof is een nieuw onderzoek gedaan naar de aanleg en gebruiksfase. De berekeningen van de stikstofdepositie (gebruiksfase minus referentiesituatie alsmede realisatiefase minus referentiesituatie) geven aan dat er per saldo nergens op een Natura 2000-gebied een bijdrage aan de stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jaar wordt berekend. Het nieuwe onderzoek is als bijlage 15 aan de toelichting gekoppeld. Voor de borging van het stikstofonderzoek zijn in de planregels (artikel 12.3) regels opgenomen.	Ja, mede naar aanleiding van de zienswijze is het stikstofonderzoek geactualiseerd
36c	Ik vind het onacceptabel dat u tientallen miljoenen euro's besteed aan het verpesten van het laatste stuk groen tussen Hengelo en Almelo, terwijl het probleem wat ermee wordt "opgelost" van zeer beperkte aard/omvang is. Bovendien zal de verkeersstroom tussen Borne Noord en Almelo geen gebruik kunnen maken van de nieuwe	Zie de bijlage verschilnotitie PlanMER en PIP, en de Verkeersanalyse Vloedbeltverbinding. De berekende afname van verkeer in de bebouwde kom Zenderen en op de N743 in Borne tonen aan dat het probleem wel degelijk wordt opgelost. Tevens draagt de Vloedbeltverbinding bij aan het versterken van de robuustheid van het regionaal wegennet en het verminderen van de filedruk op de A1/A35. Op basis daarvan vindt de provincie het verantwoord te investeren in een nieuwe weg.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	verbinding. Net als voor verkeer vanuit Albergen biedt zij geen alternatief.		
36d	Schandalig om zoveel geld te steken in een onzinnig plan dat de Zenderense Es en omgeving aantast en de verkeersstromen in het Dorp Zenderen zelf grotendeels intact houdt. Ook voor toeristische wandeltochtjes en fietsritten betekenen uw plannen de doodsteek. Hou er alsjeblieft mee op. Weet u wel wat uw plannen betekenen voor De Groene poort???	In dit plan blijft de Zenderense Es intact en de Vloedbeltverbinding laat ook alle lokale wegen in stand. Alleen het fietspad langs de Kleine Doorbraak wordt over een korte afstand omgelegd. De aantasting van het landschap als gevolg van de doorsnijding tussen spoorlijn en A1/A35 is helaas inherent aan de aanleg van een nieuwe weg. Met een goede landschappelijke inpassing en plaatselijke verlaging van de weg doen we er zoveel mogelijk aan om die inbreuk te verzachten.	Nee
36e	Ik stel voor dat u met de helft van het budget mobiliteitsremmende maatregelen treft, zoals verbeterde doorstroming, aanbieden van e-bikes aan forensen en een OV plan als alternatief voor wegverkeer. In België hebben dit soortalternatieven bewezen beter te werken dan het leggen van extra asfalt. Men kon er zelfs extra wegen door uitsparen!!	De vervoersbehoefte tussen Almelo, als woon- werk- en winkelstad en Borne/Hengelo is zo groot dat de verkeersdruk op de N743 niet opgelost kan worden met een verbetering van openbaar vervoer en/of promoten fietsgebruik door bijvoorbeeld aanbieden snelle fietsroutes. Op basis van de onderzoeken zijn wij van mening dat deze nieuwe verbinding nodig is. Los van de totstandkoming van deze weg ontwikkelt de provincie ook beleid ten aanzien van stimuleringsmaatregelen voor openbaar vervoer, maar dat staat los van dit PIP.	Nee
36f	Ook zal de bundeling met het spoor en de A35 leiden tot onacceptabele en integrale mobiliteitsschade in geval van een grote calamiteit op een van die aders...	Ligging nabij A1/A35 Er is voldoende afstand tussen A1/A35 en de Vloedbeltverbinding, zodat bij normale calamiteiten er geen onderlinge beïnvloeding is. Alleen bij een extreem grote calamiteit kan er mogelijk op beide wegen een blokkade ontstaan. De kans daarop is laag en daarom is het een aanvaardbaar risico. Kruising spoorlijn Bij een calamiteit van spoor of wegverkeer ter plaatse van de kruising van de spooronderdoorgang is de weg geblokkeerd. Het verkeer kan omgeleid worden via de bestaande N743 of via de A1/A35. De "mobiliteitsschade" als gevolg van calamiteiten is beperkt.	Nee
36g	Indien u in het planvormingsproces niet met duurzamere alternatieven dan meer asfalt over de brug komt, dwingt u mij en anderen de gang naar de bestuursrechter te volgen.	Het staat u vrij om in beroep te gaan tegen de vaststelling van het PIP.	Nee
	CONCLUSIE	Mede naar aanleiding van de zienswijze is het stikstofonderzoek geactualiseerd. De zienswijze geeft verder geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
37a	Clënten zijn het niet eens met het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Het bedrijf van cliënten wordt omringd en doorkruist door de nieuwe aan te leggen provinciale weg, waardoor cliënten zowel geluids-, verkeers- als geuroverlast zullen ondervinden. Ook worden zij in hun bedrijfsvoering beperkt. Dit plan heeft voor cliënten nadelige gevolgen. De Provincie is in de beantwoording van de ingediende inspraakreactie niet ingegaan met het verzoek om rekening te houden met de beperking van hun bedrijfsvoering. Onder punt 9 is toegezegd dat de Provincie met cliënten in overleg gaat op welke wijze door herverdeling van kavels de doorsnijding gecompenseerd kan worden. In september 2022 zou er een rentmeester ter plaatse komen. Dit is tot op heden niet gebeurd. Aangezien aan deze toezegging tot op heden nog geen gehoor is gegeven en het plan ongewijzigd is gebleven, zijn cliënten opnieuw	Ligging nieuwe weg ten opzichte van woning met bedrijf De bedrijfskavel met daarop de bedrijfsgebouwen van indiener ligt op ca. 780 meter vanaf de Vloedbeltverbinding. De bereikbaarheid van de woning en bedrijfsopstallen wordt niet gewijzigd. Ten noordwesten van deze bedrijfskavel zal de Vloedbeltverbinding uw percelen doorsnijden (kadastraal bekend, gemeente Almelo, sectie P, nummers 460,461,462,463 en 978). In het kader van grondaankoop vindt met de indiener overleg plaats hoe percelen zo gunstig mogelijk herverkaveld kunnen worden.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	genoodzaakt om een zienswijze in te dienen. Hieronder licht ik de bezwaren van cliënten nader toe.		
37b1	Het plan leidt tot een beperking van de bedrijfsvoering van Maatschap Zegger In de inspraakreactie is uitgebreid gemotiveerd waarom de bedrijfsvoering van Maatschap zegger wordt beperkt. Dit komt doordat hun kavel van 3 hectare door de aanleg van de Provinciale weg in tweeën wordt gedeeld. Het is nu een mooi vierkant perceel, maar wordt een incourant perceel met veel en hoge bewerkingskosten. Het bedrijf wordt met de komst van de rondweg derhalve volledig ingesloten. Aan de ene kant bevindt zich landgoed Twickel, aan de andere kant autobaan A1 en de spoorweg Almelo Hengelo en dan komt nu de nieuwe rondweg. Hierdoor worden cliënten beperkt in hun bedrijfsvoering en lijden zij mogelijk omzetschade. Allereerst dient vermeld te worden dat het bedrijf minder goed bereikbaar wordt door de aan te leggen weg. Het perceel waar de weg midden doorkruist, wordt verdeeld in 2 stukken waardoor cliënten het andere gedeelte van hun perceel niet of nauwelijks kunnen bereiken. Zij moeten dan omrijden om het andere gedeelte van hun perceel te kunnen bereiken. Daarnaast blijft er ook weinig van de 3 hectare over na de aanleg van de weg waardoor cliënten schade lijden. Tevens is het niet uitgesloten dat de waarde van hun bedrijf door de rondweg wordt verminderd en hun bedrijf minder aantrekkelijk is voor potentiële kopers.	Beperking bedrijfsvoering Over de verwerving en eventuele herverkaveling van de percelen ter weerszijden van de spooronderdoorgang is met de indiener overleg gevoerd. Hiermee kan beperking van de bedrijfsvoering van het bedrijf voorkomen worden. Mocht sprake zijn van omzetschade dan kan daarvoor een verzoek gedaan worden bij de provincie om nadeelcompensatie en/of planschade. Hiervoor heeft de provincie mogelijkheden waar iedereen die schade leidt door een overheidsmaatregel een beroep op kan doen. In de inleiding van deze reactienota in paragraaf 2.11 is hierop ingegaan.	Nee
37b2	Er is niet zorgvuldig gereageerd in het Scopedocument op de door cliënten ingediende inspraakreactie. De vraag die gesteld is door maatschap Zegger in hun inspraakreactie is onjuist beantwoord door de Provincie. Het gaat om het perceel waar de weg doorheen kruist en niet om de woning waar de Provincie naar verwijst in het antwoord onder punt 9 van de inspraakreactie. Het betreffende perceel is onmisbaar voor de bedrijfsvoering, dus een bedrijfskavel. Dit zeker kijkend naar de toekomst waar een overheid vraagt om extensiever bedrijfsvoering te hanteren. Cliënten hebben aangeboden om de situering van de weg te bespreken. De provincie heeft hiervoor nooit contact met cliënten opgenomen. Er heeft uitsluitend een kennismakingsgesprek plaatsgevonden. Tijdens het eerste gesprek is er aangegeven dat de weg nog wel 50 meter kon opschuiven, dus meer noordelijker kon komen te liggen, aan rand van het perceel van cliënten. Daar loopt immers ook een zandweg. Cliënten zijn hierover verder niet meer benaderd en tot hun verbazing is het plan ook op dit onderdeel niet veranderd.	Op bladzijde 26, reactienota scopedocument Vloedbeltverbinding, laatste alinea hebben we gereageerd op de te doorsnijden kavels en aangegeven dat er gesprekken plaats gaan vinden over aankoop van de onder de weg gelegen eigendommen en eventuele compensatie. Na het kennismakingsgesprek hebt u een verslag ontvangen met daarin onze contactgegevens, mocht u vragen hebben. Ook bent u uitgenodigd voor de het bespreken van het landschapsplan. Daar is overigens geen gebruik van gemaakt. In het eerste gesprek was er nog geen gedetailleerd ontwerp van het tracé en was er nog kans op een kleine verschuiving van de as. Gedurende het verdere ontwerpproces en analyse van de omgevingsfactoren is in latere communicatie het ter visie gelegde tracé getoond.	Nee
37b3	Hun perceel wordt nu doorkruist door de Vloedbeltverbinding en het noordelijke gedeelte is niet te bereiken voor groot landbouwverkeer, omdat dit over de nieuw aan te leggen F35 moet gaan maar deze landbouwvoertuigen hiervoor veel te groot zijn en de weg derhalve te smal is.	Over de exacte ligging van de F35 zijn nog geen besluiten genomen of een planologische procedure gestart. Daar waar de F35 samenvalt met een route voor het lokaal of landbouwverkeer is de verharding voldoende breed voor het landbouwverkeer.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
37c	Clënten willen de Provincie er op voorhand op wijzen dat zij geen toestemming geven voor het verrichten van onderzoeken, mits er een overeenstemming is bereid omtrent de herverdeling van kavels.	Wij nemen kennis van dit standpunt en zullen, indien nodig, de percelen niet betreden voordat we toestemming hebben.	Nee
37d	Clënten zijn het niet eens met de aanplanting van grote rijen knotbomen Op de planfoto's zijn grote rijen knotbomen te zien. Over deze aanplanting is volgens cliënten nooit gesproken en hierover heeft er al helemaal geen overleg plaatsgevonden. Van participatie is volgens cliënten dan ook geen sprake geweest	Naar aanleiding van uw zienswijze hebben we de knotbomen uit het plan verwijderd.	Ja, de knotbomen zijn ter plekke van indiener van de zienswijzen uit de plannen verwijderd.
37e	Clënten vrezen dat het plan voor geluidsoverlast zorgt Het plan zorgt voor een toename van het aantal verkeersbewegingen en dus tot geluidsoverlast. Naar de geluidgevolgen als gevolg van de nieuw aan te leggen Vloedbeltverbinding en de parallelweg is onderzoek gedaan. In het ontwerpplan is een akoestisch onderzoek opgenomen. Momenteel ondervinden cliënten al een aanzienlijke geluidsoverlast als gevolg van de treinbewegingen langs hun woning en het aantal verkeersbewegingen op de autobaan aan de andere kant van hun woning. Volgens cliënten is er in het akoestisch rapport geen rekening gehouden met de bestaande geluidsoverlast als gevolg van de treinspoor en de bestaande verkeersbewegingen. Dichtbij de woning van cliënten bevindt zich een treinspoor, een autobaan aan de andere kant en dan krijgen cliënten ook nog een grote weg door het gebied. Het treinverkeer wordt steeds heftiger en zwaarder. Volgens hen is er derhalve geen rekening gehouden met de bestaande overlast. De overlast neemt alleen maar toe. De provincie is uitsluitend uitgegaan van de geluidsoverlast als gevolg van de nieuw aan te leggen Vloedbeltverbinding. De Vloedbeltverbinding zorgt alleen maar voor een toenemende geluidsoverlast.	Het onderzoek is uitgevoerd volgens de bepalingen zoals opgenomen in de Wet geluidhinder. In de Wet geluidhinder is vastgesteld binnen welke zone langs een nieuw aan te leggen weg akoestisch onderzoek moet worden verricht. Wanneer een woning buiten deze zone is gelegen, is in principe geen akoestisch onderzoek nodig. Voor de woning aan de Retraitehuisweg 2 geldt dat de afstand tot de nieuw aan te leggen weg bijna 800 meter bedraagt. Deze woning valt daarmee buiten de wettelijke onderzoekszone. De geluidbelasting vanwege de nieuw aan te leggen weg op de woning aan de Retraitehuisweg 2 bedraagt minder dan 48 dB, waarmee gesteld kan worden dat er vanwege de Vloedbeltverbinding sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor het in beeld brengen van de gecumuleerde geluidssituatie (de geluidbelasting vanwege verschillende gezonde bronnen zoals bijvoorbeeld de Vloedbeltverbinding, Rijksweg A1/A35 en spoorlijn) op de woning aan de Retraitehuisweg 2 is geen aanleiding. Dit is pas aan de orde op het moment dat de woning binnen de wettelijke geluidzone ligt en er sprake is van een geluidbelasting boven de voorkeurswaarde. Enkel voor de woningen waarbij dit het geval is, is cumulatie dan ook onderzocht. In het PIP is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die het akoestisch onderzoek borgt in de planregels (waar nodig toepassen van specifiek type wegdekverharding en de realisatie en het in stand houden van grondwallen en geluidscherm).	Ambtshalve
37f1	Voorstel Clënten willen primair dat de Provincie de Vloedbeltverbinding niet vaststelt. Mocht het Inpassingsplan toch worden vastgesteld, dan stellen zij subsidiair voor dat in ieder geval aan de volgende belangen wordt tegemoet gekomen:		
37f2	Clënten hebben een toekomstbestendig bedrijf met opvolging, daarvoor kunnen zij geen meter grond missen. Mocht de Provincie alsnog grond van cliënten nodig hebben om het plan te realiseren, dan willen zij gelijkwaardige grond terug en ruim gecompenseerd worden. Het is immers voor het algemeen belang.	In overleg met de afdeling grondaankoop wordt onderzocht of de verloren oppervlakte gecompenseerd kan worden (in grond of geld). Vrijwillige kavelruil behoort tot mogelijkheden.	Nee
37f3	Geen aanplant van bomen. De aanplant van bomen is ten nadele wat betreft opbrengsten van hun landbouwgrond.	Het landschapsplan en het compensatieplan zijn gewijzigd en er worden geen knotbomen geplant langs het Middenvliet.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	De grond moet op een goede manier, dus door groot materiaal; trekkers met aanhangwagens vrachtwagens goed, zonder obstakels vlot te bereiken zijn.		
37g	Indien aan bovengenoemde voorwaarden kan worden voldaan dan wordt hiermee gedeeltelijk aan de bezwaren van cliënten tegemoetgekomen en zullen zij bij vaststelling van het Inpassingsplan afzien van hun het instellen van beroep. Verzoek Cliënten vragen u primair om het ontwerp provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding niet in procedure te brengen. Subsidiair vragen zij u rekening te houden met deze inspraakreactie en het plan aan te passen	Uw zienswijze geeft geen aanleiding om de ruimtelijke procedure af te breken. Er is na realisatie van de Vloedbeltverbinding sprake van een goede ruimtelijke ordening en het bedrijf kan op een rendabele manier haar bedrijfsvoering voortzetten. Het staat iedereen vrij om beroep aan te tekenen tegen het PIP.	Nee
	<u>CONCLUSIE</u>	De knotbomen ter plekke van de percelen van indiener zijn verwijderd en het akoestisch onderzoek is geactualiseerd. Verder geeft de zienswijze geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
38a	Het plan is slecht voor het milieu en de natuur. Het is in strijd met de Europese Habitatrichtlijn. Een passende beoordeling is niet gemaakt en de noodzaak voor deze weg is niet voldoende aangetoond. Een vergunning op basis van de Wet Natuurbescherming is niet verleend.	Het plan is niet in strijd met de Europese Habitatrichtlijn, er is geen noodzaak voor een passende beoordeling en een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming voor beschermde plant en diersoorten (nu: omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteiten onder de Omgevingswet) kan verleend worden. Zie daarvoor Het compensatieplan en natuurtoets dat als bijlage 2 aan de regels is toegevoegd.	Ambtshalve
38b	De weg leidt tot teveel fijnstof en luchtvervuiling en teveel lawaai en horizonvervuiling en teveel aantasting van het landschap.	In het kader van de ruimtelijke planprocedure voor het provinciaal inpassingsplan ten behoeve van het tracé is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd. Daarbij zijn de concentraties stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10 en PM2,5) uitgerekend op een groot aantal beoordelingspunten in en rondom het plangebied (zie bijlage 14 van het PIP). Op nagenoeg alle locaties wordt binnen het plan en de referentie, voor de stoffen NO2, PM10 en PM2,5 niet voldaan aan de WHO-advieswaarden. Doordat de achtergrondconcentraties van de stoffen NO2, PM10 en PM2,5 reeds niet voldoen aan de WHO-advieswaarden kan worden gesteld dat het behalen van de WHO-advieswaarden een regionale/nationale aangelegenheid is. Op rijksniveau zijn hiervoor vergaande maatregelen benodigd. De nu voorgestelde ontwikkelingen op zich doen hier niets aan af.	Nee
38c	De procedure is niet correct verlopen. Niet is voldaan aan het Verdrag van Aarhus.	Er is voldaan aan de bepalingen uit het Verdrag van Aarhus. In de inleiding van deze reactienota is hier onder punt 2.4 uitleg gegeven.	Nee
38d	Er is sprake van een significante uitbreiding van de wegenstructuur terwijl die niet nodig is. Van een algemeen belang is geen sprake.	Zoals uit de inhoud van het PIP en ook deze reactienota blijkt zijn nut en noodzaak voldoende onderbouwd. Er is sprake van een algemeen belang en daarom wil de provincie dit plan ook realiseren.	Nee
38e	Het plan is in strijd met een goede ruimtelijk kwaliteit.	Wij hebben voor de weg een compensatieplan en een landschapsplan opgesteld dat de negatieve effecten van de nieuwe weg compenseert. Het compensatieplan Vloedbeltverbinding inclusief natuurtoets (Ecogroen, januari 2024) is juridisch bindend opgenomen aan de regels van het plan met een voorwaardelijke verplichting. Daarmee wordt gezorgd dat het compensatieplan ook uitgevoerd wordt. De weg zal zorgen voor verandering van de huidige situatie maar met de te nemen maatregelen is er sprake van een goede ruimtelijke ordening.	Ambtshalve
38f	De gevolgen van het plan zijn van dien aard dat dit zal leiden tot verlies van omgevingskwaliteit.	Zoals hierboven aangegeven is er ook na realisatie sprake van voldoende omgevingskwaliteit.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
38g	Ten onrechte is geen passende MER opgesteld.	Er is geen noodzaak tot het opstellen van een MER voor dit PIP omdat er geen sprake is van een inpassingsplan dat onder de wet- en regelgeving valt van het Besluit MER waarvoor een compleet MER opgesteld moet worden. Voor de tracékeuze is een planMER opgesteld (zie bijlage 1 van de toelichting). Dit PIP vloeit daaruit voort.	Nee
38h	Stikstofdepositie Clïënt is zijn mening dat het bestreden plan in strijd is met de Wet natuurbescherming en in strijd met art 6 van de Europese Habitatrichtlijn. Er is geen passende beoordeling voor schade aan de Natura 2000 gebieden gemaakt. Niet kan worden uitgesloten dat het plan leidt tot significant negatieve effecten op de nabijgelegen Natura 2000- gebieden door toename van de stikstofdepositie. Ook alternatieven zijn niet onderzocht. Er is geen vergunning van de Wet Natuurbescherming voor de gehele inrichting of delen ervan verleend. Reeds om die reden had het plan niet vastgesteld kunnen worden. Het Natura2000 gebied liggen te dicht bij de negatieve schade is te groot. Uit de bewoordingen van de Wet Natuurbescherming, volgt dat passende beoordelingen moeten worden verricht voordat het desbetreffende plan wordt vastgesteld, en dat ze moeten worden verricht door het bestuursorgaan dat bevoegd is het besluit tot vaststelling te nemen, bij een bestemmingsplan is dat de raad. De beoordeling of het plan een negatief effect kan hebben, de beoordeling of het plan afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben en de beoordeling of de zekerheid is verkregen dat de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet worden aangetast, kunnen derhalve niet pas plaatsvinden bij de toepassing van het gebruiksverbod. De zinsnede ", als de kwaliteit van de natuurlijke habitat en habitatsoorten bij gevolg kan verslechteren of er een significant effect kan zijn op de kwalificerende soorten van een Natura 2000-gebied" in de genoemde planregels kan derhalve niet in stand blijven. Gelet op de uitspraak van het Europese Hof van Justitie van 14 januari 2021 die aangeeft dat belanghebbenden altijd toegang tot de rechter hebben en kan beroepsgrond van appellanten niet buiten beschouwing worden gelaten met toepassing van artikel 8:69a Awb. Met andere woorden het Arrest van 14 januari 2021 leidt er ook toe dat artikel 8:69a Awb onverbindend verklaard dient te worden. Het bestreden besluit is in strijd met het Verdrag van Aarhus.	Ten aanzien van stikstof is een nieuw onderzoek gedaan naar de aanleg en gebruiksfase. De berekeningen van de stikstofdepositie (gebruiksfase minus referentiesituatie alsmede realisatiefase minus referentiesituatie) geven aan dat er per saldo nergens op een Natura 2000-gebied een bijdrage aan de stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jaar wordt berekend. Het nieuwe onderzoek is als bijlage 15 aan de toelichting gekoppeld. Het stikstofonderzoek is in de planregels in artikel 12.3 met regels geborgd.	Ja, mede naar aanleiding van de zienswijze is het stikstofonderzoek geactualiseerd.
38i	Verkeersveiligheid. Client vreest voor wederom voor een verdere achteruitgang van de verkeersveiligheid. De Brandlichterweg heeft geen vrij liggend fietspad, terwijl de weg door schoolgaande kinderen en vele andere fietsers gebruikt wordt. De veelheid aan zwaar materieel maakt dat de verkeersveiligheid te veel wordt aangetast. Vanuit verkeersveiligheid is er geen sprake	Het plan is opgesteld en ontworpen volgens de geldende landelijke richtlijnen van het CROW. De Brandlichterweg ligt nabij Denekamp, ver buiten het plangebied van deze PIP. Door dit PIP zal de verkeerssituatie daar niet merkbaar veranderen.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	van een goede ruimtelijke ordening. Het verkeer wegens de afvalstoffen-inzameling komt daar nog eens bij.		
38j	Planregels. De planregels zijn voor meerderlei uitleg vatbaar en derhalve niet handhaafbaar.	In de zienswijze wordt niet ingegaan op welke planregels voor meerderlei uitleg vatbaar zijn. Wij zijn ook van mening dat dit niet het geval is er en juridisch kloppende regels zijn opgesteld die voor iedereen duidelijk zijn en duidelijkheid geven.	Nee
38k	Arrest van Europese Hof van Justitie van 14 januari 2021 In dit Arrest is de vraag in beginsel beantwoord dat belanghebbenden rechtstreeks in beroep mogen bij de rechter. Zoals eerder aangegeven is het bestreden besluit in strijd met het Verdrag van Aarhus stand gekomen. Zo heeft de inspraak niet correct plaatsgevonden en is het publiek en het betrokken publiek niet goed geïnformeerd. Zowel niet over het ontwerp van het bestreden besluit en niet van het bestreden besluit. De inspraak en de publicatie van het bestreden besluit is in strijd met het Verdrag van Aarhus Zo heeft er geen inspraak plaatsgevonden op een wijze die onderhavig Verdrag bedoelt. Er is onder meer geen hoorzitting gehouden en zijn belanghebbenden niet correct en niet voldoende geïnformeerd over relevante milieuaspecten en dat ook belanghebbenden in beroep mogen gaan ondanks dat ze geen zienswijzen hebben ingediend. In de openbare kennisgeving dat gaat over de publicatie van het bestreden besluit, is uitdrukkelijk aangegeven dat degenen die zienswijzen hebben ingebracht gerechtigd zijn tot het instellen van beroep tegen de definitieve beschikking. Het geeft aan dat niemand in beroep mag als ze geen zienswijzen hebben ingediend. Daarmee is onjuiste informatie verspreid aan het publiek en het betrokken publiek. Hierdoor is dat publiek benadeeld. Althans, niet kan worden uitgesloten dat anderen door die onjuiste informatie niet zijn benadeeld. Dat gebrek kan niet middels art 6:22 Awb worden gepasseerd en dient het bestreden besluit reeds om die reden worden vernietigd. En is het besluit in strijd met art 6 van de Europese Habitatrichtlijn verleend. Er is geen passende beoordeling opgesteld als bedoeld in art 6 van de Habitatrichtlijn. De stikstofgevolgen zijn niet goed doorgerekend op de Natura2000 gevolgen. Het bestreden leidt tot een verslechtering of verstoring met significante gevolgen van de natuurwaarden in de Natura 2000-gebieden, waarop de vergunde activiteit effecten heeft. De mate van luchtvervuiling en cumulatie van stank is niet voldoende inzichtelijk gemaakt. Het bestreden besluit en het ontwerp ervan dienen opnieuw ter inzage te worden gelegd en de procedure dient via een goede inspraak met hoorzitting tot stand komen.	De aankondiging van de ter inzagelegging van het ontwerp PIP is geplaatst op 04-01-2023 op de website zoek.officielebekendmakingen.nl. Hierin staat aangegeven dat er een ontwerp ter inzage ligt van 11 januari 2023 tot 22 februari 2023. Het ontwerp lag digitaal ter inzage en ook fysiek in de gemeentehuizen van Almelo en Borne en op het provinciehuis. Iedereen kon een zienswijze indienen. Ook is in deze periode nog een informatiebijeenkomst geweest in Zenderen. Er is nog geen enkele sprake van beroepsmogelijkheden want er is nog geen besluit. De opmerkingen met betrekking tot instellen van beroep zijn dan ook voorbarig. In de publicatie omtrent het vaststellingsbesluit zal dan opgenomen worden. Ten aanzien van het Verdrag van Aarhus staat in de inleiding in paragraaf 2.4 de onderbouwing dat hieraan voldaan wordt.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
38l	Ik verzoek u mij een termijn te stellen om gronden van zienswijzen in te dienen en steun en bijstand te verlenen om inspraak te mogen doen. Ik verzoek u mij hiertoe in de gelegenheid te stellen. Steun en bijstand is in geld en middelen.	Wij hebben u in de gelegenheid gesteld een nadere zienswijze in te dienen. U kunt steun en bijstand in geld en middelen aanvragen bij het www.juridischloket.nl . U hebt geen gebruik gemaakt van het indienen van een aanvullende zienswijze binnen de gestelde termijn.	Nee
38m	Het publiek en het betrokken publiek is niet voldoende betrokken bij dit grote plan. Ten onrechte heeft de publicatie niet in dagbladen en huis aan huisbladen gestaan. Mede hierdoor is de inspraak niet goed gegaan. De gegeven termijn voor inspraak is ook te kort en niet goed uitgelegd aan het publiek. Het plan is in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.	Voor de ter inzagelegging van het ontwerp PIP is de wettelijk voorgeschreven procedure doorlopen. Naast deze formele procedure is er voor de totstandkoming veel input gevraagd van omwonenden en andere belanghebbenden.	Nee
	<u>CONCLUSIE</u>	Mede naar aanleiding van de zienswijze zijn het stikstofonderzoek, landschapsplan en compensatieplan geactualiseerd. De zienswijze geeft verder geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
39a	Op het adres aan de Strootdijk 5 wordt een loon- en landbouwbedrijf geëxploiteerd, het bedrijf is actief in de dienstverlening in de agrarische sector, grondverzet en de teelt van voedergewassen. Zowel het wonen alsmede de bedrijfsactiviteiten zullen nadelige gevolgen ondervinden van de aanleg van de Vloedbeltverbinding Door de aanleg van de Vloedbeltverbinding zal de verkeersintensiteit toenemen, de ontsluiting / aan- en afvoerroute naar de locatie is op de aan te leggen Vloedbeltverbinding. Doordat de verkeersintensiteit toeneemt zal hier een gevaarlijke situatie ontstaan, hier is geen onderzoek naar gedaan althans dit blijkt niet uit de ter inzage gelegde stukken.	De Vloedbeltverbinding zal leiden van een toename van het verkeer op de Albergerweg tot 7500 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) in 2037. In 2019 (voor corona) bedroeg de etmaalintensiteit 6900 mvt/etm. Deze toename van het verkeer zal niet leiden tot een verslechtering van de bereikbaarheid of de verkeersveiligheid op de Albergerweg (N744). De aansluiting van de Strootdijk op de Albergerweg wordt niet ingrijpend gewijzigd.	Nee
39b	Door de toename van de verkeersintensiteit en het feit dat de weg dichters naar de woning komt te liggen zal er ook geluidshinder optreden. Er wordt wel een ontheffing voor een verhoogde grenswaarde aangevraagd, er wordt alleen niet vermeld hoe het verhoogde geluidsniveau aan de woning opgeheven wordt.	In het akoestisch onderzoek is onderzocht of er bronmaatregelen en/of overdrachtsmaatregelen mogelijk zijn om de geluidbelasting terug te dringen. Deze maatregelen zijn beoordeeld als onvoldoende doeltreffend en stuiten op overwegende bezwaren van landschappelijke aard. Dit betekent dat er een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld van 49 dB inclusief aftrek ex art 110 g Wetgeluidhinder vanwege het wegverkeer op de N744. Voor woningen waar een hogere waarde wordt vastgesteld, dient door middel van een gevelgeluidweringsonderzoek te worden bepaald in hoeverre de geluidbelasting in de woning aan de wettelijke geluidgrenswaarde voor het binnenniveau voldoet. Indien de binnenwaarde niet aan de wettelijke eisen voldoet, zal worden gekeken met welke maatregelen wel aan de binnenwaarde van 33 dB kan worden voldaan. De binnenwaarde (en eventueel benodigde maatregelen om daaraan te kunnen voldoen) zijn bij wet gezekeerd. In het PIP is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die het akoestisch onderzoek borgt in de planregels (waar nodig toepassen van specifiek type wegdekverharding en de realisatie en het in stand houden van grondwallen en geluidscherm).	Ambtshalve
39c	De laatste jaren is het bedrijf fors uitgebreid en deze ontwikkeling staat niet stil. Door aan een houtwal, die op minder dan 10 meter van het bouwvlak komt te liggen, de bestemming "Natuur" te geven krijgt het bedrijf gebruiksbeperkingen waardoor de ontwikkeling van het bedrijf	Het landschapsplan en compensatieplan zijn aangepast en de houtwal is niet meer bestemd als natuur. De PIP-grens is aangepast.	Ambtshalve

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	stil komt te liggen. Er is onvoldoende onderzocht wat het effect van de bestemming "Natuur" op de bedrijfsvoering heeft en welke doelstelling men denkt te behalen met de beoogde bestemming "Natuur". Daarnaast wordt aan geen enkele houtwal langs de nieuw aan te leggen weg de bestemming "Natuur" gegeven.		
39d	Hoewel de precieze gevolgen van de nu voorgestelde maatregelen voor de ontwikkelingen van het bedrijf, het woongenot en de verkeersveiligheid pas duidelijk worden nadat deze zijn uitgevoerd valt niet uit te sluiten dat (achteraf blijkt dat) het nog veel slechter wordt dan nu wordt voorgesteld. De voorgestelde maatregelen zullen voor client leiden tot aanzienlijke schade, onder andere door: - beperkingen in de bedrijfsvoering - waardevermindering van de eigendom - vermindering van het woongenot	Inkomstenderving en planschade is een onderwerp dat volgens de procedure uit de Planschadeverordening Overijssel 2012 wordt afgehandeld. Een verzoek kan worden ingediend bij het onherroepelijk worden van het provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding.	Nee
	<u>CONCLUSIE</u>	Ambtshalve zijn het akoestisch onderzoek, landschapsplan en compensatieplan geactualiseerd. De zienswijze geeft verder geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
40a	Wij maken bezwaar tegen de aanleg van de Vloedbeltverbinding. Onze familie woont al generaties op het Tusveld en wel op de oude boerderij 'Weerman'. Vanuit onze woning kijken wij uit op de Kleine Doorbraak en op het gebied waar u de nieuwe weg hebt gepland. Dit vinden wij verschrikkelijk. Hiermee wordt dit prachtige, landelijke gebied in één keer voorgoed vernield. Een paar boompjes en struikjes langs de weg aanplanten zorgt er echt niet voor dat het gebied zo mooi blijft als dat het nu is. Waar moeten de reeën, die we nu dagelijks zien, naar toe? Wij willen onze drie kinderen het fraaie landschap nalaten waar onze voorouders hun hele leven op uitkeken. Zij fietsen gedrieën vaak over het fietspad door het mooie gebied naar hun school in Azelo. Wij hebben zelf een kleine es aangekocht bij ons huis en die verfraaid met extra aanplant. U zult begrijpen, dat wij zeggen: "wilt u nalaten de Vloedbeltverbinding aan te leggen?".	Uw woning ligt op ongeveer 600 m vanaf de nieuwe weg. De bestaande bosschages onttrekken voor een groot deel het zicht op de nieuwe weg vanuit uw woning. Wij begrijpen uw wens om het gebied zo te laten als het is. Echter de aanleg van een nieuwe weg, waar dan ook, kan niet zonder dat het landschap wordt aangetast. In de PlanMER is een zorgvuldige afweging gemaakt en PS hebben besloten het voorliggende tracé in procedure te brengen. In verband met de doorsnijding van het landschap is samen met deskundigen en gemeenten het landschapsplan opgesteld, zodat de weg zo fraai mogelijk wordt ingepast. <i>Fietsroute</i> De rotonde Braamhaarsstraat wordt voorzien van een fietstunnel voor het doorgaande fietsverkeer langs de Bornerbroeksestraat. Er komen door de aanleg van de fietsverbinding dus geen extra conflictpunten op de route van Tusveld naar Azelo.	Nee
40b	Wij staan volledig achter de zienswijze van de St. Dorpsbelangen Bornerbroek, die we hierbij meesturen. We nodigen u graag uit voor een kop koffie om samen met ons op locatie verder te praten.	De punten van St. Dorpsbelangen Bornerbroek worden onder nummer 47 van een reactie voorzien. Korthedshalve wordt daarnaar verwezen.	Nee
	<u>CONCLUSIE</u>	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
41a	We zijn het oneens met een aantal punten uit het ontwerp, lees hieronder: Ten eerste verwachten wij extra geluidsoverlast, alsmede uitstoot van fijnstof, te ondervinden in en om onze woning; wij zien graag een oplossing zoals het verbinden en ophogen van de bestaande geluidswallen t.h.v. hectometerpaal 53.0 rechts hiervoor tegemoet.	De woning van indieners ligt aan de zuidwestkant van de A1 op ongeveer 200 meter afstand van de nieuwe weg. Het is vanuit de (gecumuleerde) geluidbelasting niet nodig om hier maatregelen te treffen. Een eventuele geluidswal die hier gevraagd wordt is ook niet mogelijk omdat dat buiten de plangrens van het PIP aangelegd moet worden. Aanpassing van de plangrenzen is niet nodig omdat ten aanzien van geluid voldaan wordt aan de geluidbelasting op de woning. Ook ten aanzien van de luchtkwaliteit blijkt dat uit het onderzoek dat bij het PIP is gevoegd dat er geen sprake is van overschrijding van de wettelijke waarden. Specifieke aanpassingen ter plekke van de woning zijn dan ook niet nodig.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
		In het PIP is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die het akoestisch onderzoek borgt in de planregels (waar nodig toepassen van specifiek type wegdekverharding en de realisatie en het in stand houden van grondwallen en geluidscherm.	
41b	Ten tweede lijkt ons een tussensluis in het wildviaduct een slecht idee lettende op de verkeersveiligheid. Het is er nu al erg onoverzichtelijk, vooral als je richting Azelo rijdt; i.v.m. de bocht zie je namelijk het viaduct en de bijbehorende versmalling niet aankomen.	In het plan wordt een passeermogelijkheid met voldoende lengte geboden tussen het bestaande viaduct en het nieuw te bouwen viaduct.	Nee
41c	Als derde punt vinden wij het gek dat na ongeveer 5 jaar na aanleg van de Kluft (verbinding met snelweg), deze totaal op de schop gaat. Wij vrezen voor een verhoging van het lawaai en de uitstoot van fijnstof, door de verhoging van het verkeer richting de wijk Letterveld.	De aanpassing van de afslag Borne West heeft zeer kleine verschillen in hoogteligging ten opzichte van de huidige ligging. De bocht wordt afgeschermd met een zichtscherm met een hoogte van 2 meter. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat er geen beperkingen ontstaan hierdoor en dat voldaan wordt aan de wet- en regelgeving daarover. Er zijn ten opzichte van de huidige situatie geen nadelige effecten voor de wijk Letterveld.	Nee
41d	Verder vinden wij het zonde dat er bij knooppunt Azelo geen verbinding wordt gezocht met Rijkswaterstaat om er een groot klaverblad van te maken, dit zou al kunnen d.m.v. een korte boog vanaf de Albergerweg. Door deze verbinding, hoeft er ook geen extra weg tussen Borne-West en knooppunt Azelo aangelegd te worden, zodat deze natuur en onze rust, bespaard kan blijven.	Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat aansluiting op knooppunt Azelo nu geen prioriteit heeft. Daarom maken deze gronden ook geen onderdeel uit van dit PIP. De provincie en de regio blijven er wel bij het Rijk op aandringen om wel zo spoedig mogelijk een aansluiting op knooppunt Azelo te realiseren.	Nee
41 ^e	Als laatste betreuren wij het erg dat het oorlogsmonument, wat al een keer verplaatst moest worden, wederom verplaatst gaat worden.	In goed overleg met de dorpsraad Zenderen wordt besproken waar het monument naar toe wordt verplaatst zodat het op de nieuwe plek ook weer de status krijgt die het verdient.	Nee
41f	Op de valreep kregen wij nog het krantenartikel van Albert Fien onder onze ogen. Zoals hij het allemaal beschrijft kunnen wij alleen maar met tranen in de ogen zeggen: dit is wat wij bedoelen, maar hoe krijgen wij dit duidelijk gemaakt? Gelukkig mochten we gebruik maken van zijn inzending. Wij wonen direct naast de A1/A35 en hebben grond aan de zijde liggen waar de Vloedbeltverbinding langs komt. Een doorn in ons oog en een mes in ons hart, wij die elke keer worden geconfronteerd met het afstaan van grond voor de aanleg van de snelweg A1/A35, fietspad Bornerbroeksestraat, 3 x hoogspanningsmasten, 3 x gasleidingen en verbreding Retraitehuisweg. Een keer houdt het op en wij willen dan ook géén grond kwijtraken / afstaan aan de in onze ogen overbodige Vloedbeltverbinding.	Het standpunt van de aangehaalde zienswijze (die weergegeven is onder nummer 3) is duidelijk en ook in andere zienswijzen worden we hierop gewezen. Wij maken in het algemeen belang een andere afweging. In het kader van grondaankoop vindt met de indiener overleg plaats over de aankoop van grond benodigd voor de aanleg van de Vloedbeltverbinding.	Nee
41g	Daarnaast zal de gemeenschap Azelo, wat nu al het afvalputje van de gemeente Borne is, nogmaals doorsneden worden met een extra viaduct waarvan we nu al weten dat die niet veilig aangelegd kan worden.	Er vindt geen doorsnijding plaats van wegverbindingen over of onder de A1/A35 als gevolg van de aanleg van de Vloedbeltverbinding.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	Als er dan ook in de nabije toekomst nog een verbreding zal komen van 2 x 3 baansweg A1/A35 kunnen we niet meer spreken van een gemeenschap maar van een aantal mensen die op geen enkele wijze nog binding hebben met elkaar.		
41h	Ook blijkt uit een interne notitie van nota bene 2021 al van de Provinciale projectgroep dat Rijkswaterstaat ook nog een “verborgen agenda” heeft; zie onderstaand citaat. <i>“Vraag: Waarom is bundeling A1/A35 de voorkeursvariant van Provincie en gemeente Borne? Antwoord: Zie rapportage: Bundeling A1/A35 laat het gebied, de wegen en waarden (recreatieve verbindingen, natuur, landschap en oude hoeven) tussen A1/A35 en de huidige N743 onaangetast en heeft de minst negatieve milieueffecten op het plangebied. Daarnaast is het in de toekomst mogelijk om knooppunt Azelo aan te sluiten op deze weg. De spoorvariant kan niet eenvoudig worden aangesloten op knooppunt Azelo, doorkruist waardevol landschap en is daarnaast veel duurder. Ondanks dat de spoorvariant een grotere verkeersreductie oplevert in Zenderen (niet op de rondweg Borne) hebben de provincie en de gemeente Borne de voorkeur voor aanleg van het alternatief Bundeling A1/A35. Zie ook vraag over landschap Wat zijn de verkeers toe- en afname in het gebied en wat is het verschil tussen ‘Bundeling A1/A35’ en ‘Bundeling Spoor’? Zie rapport Plan MER blz 28, kolom Bab1 en kolom BSb1 versimpeld”</i>	Uw duiding van een verborgen agenda is niet terecht. U citeert een tekstfragment dat als ambtelijk tekst is gebruikt ter besluitvorming bij PS. Het is gebruikelijk dat die voorstellen worden voorzien van de belangrijke aspecten op hoofdlijnen.	Nee
41i	Hieronder nogmaals enkele passages uit de zienswijze van Albert Fien, die wij zeker onderschrijven, en waarvan wij hopen dat u ze ter harte zal nemen. Zie tekst zienswijze 3	Wij hebben bij zienswijze nr. 3 een uitgebreide reactie gegeven. Korteheidshalve verwijzen wij naar de beantwoordingen bij die zienswijze.	Nee
	CONCLUSIE	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
42a	Wij, als Natuur en Milieuraad Hengelo e.o. zien daarentegen dat de <u>nadelen</u> van de aanleg van de voorgestelde Vloedbeltverbindingsweg te groot zijn. De aanleg hiervan betekent een verdere <u>aanslag op landschap en natuur</u>. Een aanleg die ook onvermijdelijk leidt tot een verdere <u>vermindering van de leefbaarheid</u> en de kwaliteit van leven voor de inwoners van Twente. Die prijs is ons te hoog. Nu al is veel natuur door de verdere verstedelijking verdwenen onder druk van een bijna aaneengesloten, grotendeels versteende Bandstad, van Gronau tot en met Almelo. Wij zijn om de hiervoor genoemde reden <i>tegen de aanleg van de Vloedbeltverbindingsweg</i>. Wij zijn van mening dat er andere oplossingen zijn. Daar gaan wij hieronder op in. Met de aanleg zouden diverse doelen gediend zijn, namelijk: 1) Het verminderen van het verkeer op de N743 door Zenderen	In de planMER is een integrale afweging gemaakt op basis van alle onderzochte milieu-aspecten en uiteindelijk hebben PS besloten om voor de variant bundeling A1/A35 de ruimtelijke procedure te starten. Het plan wijzigt alleen bestemmingen binnen de PIP grens, waarbinnen weg en landschap een plek hebben. Het borgen van de ruimtelijke kwaliteiten van het buitengebied is in eerste instantie de bevoegdheid van de gemeente en voor wijzigingen dient een planologische procedure te worden doorlopen. Daarbij dient de gemeente haar plan te toetsen aan de provinciale omgevingsverordening.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	2) Het verminderen van de filedruk op de A1/A35 3) Het robuuster maken van het regionale wegennet tussen Almelo en Hengelo 4) Het verminderen van het verkeer op de N743 door Borne Niet alleen de doelen zijn van belang, maar ook de factoren die kaders stellen aan een (adaptieve) oplossing van de A1/A35 problematiek. In het MIRT-onderzoek A1/A35 in uw opdracht worden de volgende factoren relevant geacht: - Inzetten op vraagbeïnvloeding heeft altijd zin en sluit aan bij het Rijks- en provinciale mobiliteitsbeleid. - Maatregelen moeten zo duurzaam mogelijk zijn." De conclusie uit het rapport is dat het verminderen van de filedruk op de A1/A35 ook zonder de aanleg van de Vloedbeltverbindingsweg opgelost kan worden. Resteert het verkeersprobleem in Zenderen en in Borne. Hiervoor zien wij een alternatieve oplossing die de aangegeven nadelen niet kent.		
42b	Het verbaast ons dat in de Ontwerp-PIP uitgegaan wordt van het faciliteren van auto en vrachtverkeer en niet van alternatieve vormen van vervoer of van maatregelen om die te beperken. Men spreekt van autonome groei, alsof het om een natuurverschijnsel gaat. Het is inmiddels bekend dat elke weg die erbij komt leidt tot nog meer verkeer. Wij menen dan ook dat het inslaan van die weg een doodlopende weg is. Andere oplossingen vereisen andere politieke keuzes. Hieronder vallen de in de Ontwerp-PIP genoemde adaptieve oplossingen. Wij vinden het een gebrek dat de adaptieve oplossingen wel genoemd worden, maar niet verder worden uitgewerkt. Wij pleiten juist om volop <i>in te zetten op adaptieve oplossingen</i> en niet op de aanleg van nog meer wegen die een verdere aantasting betekenen van het landschap en de natuur. Natuurlijk begrijpen wij ook dat bereikbaarheid een groot goed is. Daarom pleiten wij o.a. voor beter openbaar vervoer en betere fietsvoorzieningen. (1) Om een juiste beslissing te kunnen nemen dienen <u>alle</u> adaptieve oplossingen uitgebreid onderzocht te worden. Het is niet ondenkbaar dat de kosten hiervan vele malen lager liggen. Wij verzoeken dus om een <i>evenwaardig onderzoek</i> hiervan, voordat een beslissing over de aanleg van de Vloedbeltverbindingsweg genomen wordt.	Het is juist dat autonome groei vergeleken kan worden met een natuurverschijnsel. De groei van de bevolking en de daarbij behorende mobiliteitsbehoefte wordt aangeduid als autonome groei. In het Verkorte MIRT-onderzoek is de Ladder van Verdaas toegepast om te komen tot een pakket van maatregelen. Gebleken is dat, hoe belangrijk het ook is om fietsen te stimuleren of gebruik OV, de huidige knelpunten blijven bestaan en nog verergeren. M.a.w. de autonome groei en uitbreidingen van woonwijken, winkelcentra, industrieterreinen genereren veel meer autoverkeer en zijn van een andere orde dan de verschuiving van auto naar fiets en OV. Daarom hebben wij dit PIP opgesteld en in procedure gebracht. Daarbij zullen wij ook in de toekomst blijven inzetten op meer openbaar vervoer en betere fietsvoorzieningen en hebben daar ook in dit plan waar mogelijk (bijvoorbeeld bij de spoortunnel) rekening mee gehouden.	Nee
42c	Ook wij begrijpen dat de hinder in Zenderen en Borne om een oplossing vraagt maar menen dat volstaan kan worden met een veel simpeler en vele malen goedkopere oplossing (samen met de hiervoor aangegeven adaptieve oplossingen).	In de planMER is een integrale afweging gemaakt op basis van alle onderzochte milieuaspecten en uiteindelijk hebben PS besloten om voor de variant bundeling A1/A35 de ruimtelijke procedure te starten. De Vloedbeltverbinding is niet alleen bedoeld om Zenderen te ontlasten. Het versterken van de robuustheid van het regionaal wegennet is een tweede doelstelling. Een korte boog om Zenderen is geen oplossing voor Zenderen en draagt ook niet bij aan de beoogde afname op de rondweg door Borne of vermindering van de	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	Er kan volstaan worden met een boog om Zenderen en een verbetering van de aansluiting via Almelo Zuid. Daar ligt al een ruime spoortunnel en is ook de mogelijkheid om een betere aansluiting te maken bij het voormalige Heraclesstadion. De kruising verderop richting A35 dient dan ook veranderd te worden. De geplande rotonde(s) bij de Vloedbelt kunnen gewoon aangelegd worden en maken de aansluiting op het knooppunt Azelo overbodig. Dit in combinatie met het afwaarderen van de N743 vanaf de kruising met de nieuwe boog en het aanbrengen van een knip in Borne, richting Hengelo samen met het autovrij maken van de Albergerweg vanuit Zenderen tot de nieuwe boog.	fileddruk op het deel A1/A35. Wanneer de korte boog in combinatie met een knip in de rondweg wordt doorgevoerd zal dit leiden tot heel veel sluipverkeer over lokale wegen in het gehele gebied, waardoor daar de leefbaarheid en verkeersveiligheid onacceptabel verslechtert. De rondweg in Borne is in eigendom, beheer en onderhoud bij de provincie Overijssel. Na realisatie van de Vloedbeltverbinding wordt deze weg overgedragen aan de gemeente, onder de voorwaarde dat deze weg voldoende capaciteit moet houden. Een en ander zodat de doelstelling van het behoud van een robuust netwerk niet wordt aangetast.	
42d	Inmiddels is Twente ook in het Westen bekend als gebied waar rust en ruimte nog te vinden zijn. Toerisme is dan ook een belangrijke werkgever, dankzij onze natuur en ons landschap. Maar ook de inwoners zelf hechten daaraan. Wandelen en fietsen aangrenzend aan de stedelijke bebouwing in Het Groen zijn populair. Wij stellen echter vast dat die, door doorsnijding daarvan, inclusief verdere bebouwing, steeds verder verdwijnt.	Het korte wegvak, door het landschap, tussen Bornerbroeksestraat en de spoorlijn, 1100 m, heeft geen invloed op de aantrekkelijkheid van geheel Twente als toeristisch doel. Toeristen zullen hierdoor de regio niet negeren is onze stellige overtuiging. Ook toeristen zijn bijvoorbeeld gebaat bij een vlotte bereikbaarheid van hun bestemming. Verder zorgt de landschappelijke inpassing ervoor dat de aantasting van het landschap zo min mogelijk zal zijn.	Nee
42e	De klimaatcrisis noopt ons tot een andere houding ten opzichte van de natuur. Onze voetafdruk is inmiddels zo groot dat wij ons daarmee in eigen voet schieten. Natuurbehoud is geen luxe. Het faciliteren van verdere automobilititeit is daarmee het inslaan van de verkeerde weg. Een weg die doodloopt. Stikstofneerslag en fijnstof zorgen steeds vaker voor gezondheidsproblemen. Door wegeaanleg, woningbouw en aanleg van industrieparken langs wegen versnipperd Het Groen, inclusief de daarvan afhankelijke fauna en flora. De geleidelijke overgangen tussen natuurgebieden en steden verdwijnen. De uitloop stuit steeds vaker op een wirwar van kruisende wegen, industrielinten of aanpalende nieuwe wijken. Ook de geplande Vloedbeltverbindingsweg is daar een voorbeeld van. Nu nog vormt het gebied een bufferzone tussen de bewoning en de A35 en de A1. Ons pleidooi is om die zone juist te versterken en niet verder aan te tasten. De investering in de Groene Poort juichten wij toe. De aanleg van de Vloedbeltverbindingsweg staat hier haaks op. De weg loopt dwars door het gebied dat in dit kader tot stand gekomen is en waar de gemeente Borne ook zelf grote waarde aan zegt te hechten (2).	Wij zijn ons bewust van de impact van de weg en nemen daarom ook maatregelen om die impact te verkleinen.	Nee
42f	Aan het besluit om de weg aan te leggen dient een <i>grondige analyse vooraf te gaan wat de gevolgen zullen zijn voor flora fauna en gezondheid van de inwoners.</i>	De effecten op flora en fauna en op de gezondheid zijn onderzocht. De effecten op flora en fauna zijn beschreven in het rapport Compensatieplan Vloedbeltverbinding inclusief Natuurtoets (Ecogroen, januari 2024) en als bijlage 1 bij de regels van het provinciaal inpassingsplan gevoegd. Er volgen geen belemmeringen uit dit onderzoek voor de vaststelling van het PIP. De effecten op de gezondheid zijn beoordeeld in paragraaf 4.7.2 van de toelichting. Hierbij is beoordeeld wat de effecten zijn vanwege luchtkwaliteit (onderzoek zie bijlage 13 bij de toelichting) en geluid (onderzoek zie bijlage 18 van de toelichting).	Ambtshalve
42g	Uitstoot van NO ₂ en fijnstof bij aanleg en vooral gebruik dienen <i>vooraf berekend te worden</i> met de daarvoor geldende normen. Het	Ten aanzien van stikstof is een nieuw onderzoek gedaan naar de aanleg en gebruiksfase. De berekeningen van de stikstofdepositie (gebruiksfase minus referentiesituatie alsmede realisatiefase minus referentiesituatie)	Ja, mede naar aanleiding van de

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	gaat dan om de Kritische Depositiewaarden en het aantal verloren levensjaren. Voor de afbreuk aan de natuur dient <i>vooraf een onderwaarding</i> plaats te vinden van de <i>staat van de aanwezige flora en fauna en de mate van biodiversiteit</i> .	geven aan dat er per saldo nergens op een Natura 2000-gebied een bijdrage aan de stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jaar wordt berekend. Het nieuwe onderzoek is als bijlage 15 aan de toelichting gekoppeld. Het stikstofonderzoek is in de planregels (artikel 12.3) met regels geborgd.	zienswijze is het stikstofonderzoek geactualiseerd
42h	Wij willen hierbij tot slot nog wijzen op het feit dat de voorgestelde compensatie onvoldoende is. In een recente landschapsanalyse in opdracht van de gemeente Borne (3) is duidelijk vastgesteld dat veel waardevol gebied al verloren is gegaan. De <i>inzet</i> dient te zijn dat er maatregelen genomen dienen te worden genomen om <i>landschap en natuur te herstellen en te versterken</i>. Dat geldt niet alleen voor NNN gebieden maar ook daarbuiten. Het gaat ons dus niet alleen om de compensatie van de aantasting NNN Twickel (Azelerbeek), de doorsnijding Haares, de Kleine Doorbraak, het eikenhulstbos Vloedbelt en het houtwalcomplex Korte boog maar om de <i>versterking van het gehele landschap</i>. Bij de voorgestelde maatregelen in het Landschaps- en Compensatieplan wordt gesteld dat de algehele biodiversiteit wordt versterkt. De onderbouwing daarvoor ontbreekt en valt te betwijfelen. Dit mede doordat de toenemende uitstoot niet alleen afbreuk doet aan de aanwezige maar ook aan de geplande te compenseren natuur. (4) Het is tijd om "een andere weg" in te slaan. Klimaat, behoud van de natuur en leefbaarheid in Twente zullen er wel bij varen.	We beseffen dat de aanleg van een nieuwe weg een impact heeft op het landschap. In de PlanMER is een zorgvuldige afweging gemaakt op basis van alle milieuaspecten, waaronder de beoordeling van het landschap. Het project heeft geen effect op De Doorbraak. In het plan wordt de recreatieve verbinding langs de Kleine Doorbraak omgeleid. Voor de borging van een zo goed mogelijke inpassing van de weg in de omgeving is samen met landschappers en de natuurexperts een landschapsplan en een compensatieplan opgesteld, dat onderdeel uitmaakt van het vastgestelde PIP.	Nee
42i	Voetnoten: 1) In de zienswijze van de Fietzersbond is een fietspad annex ventweg onder het spoor richting A1 nutteloos. Wij sluiten ons daar graag bij aan. 2) De Groene Poort is een meerjarig programma van de gemeente Borne. De gemeente Borne maakt zicht sterk om de functie van het landschap en het buitengebied te versterken. Het programma De Groene Poort is gericht op behoud en ontwikkeling van landschappelijke, economische, cultuurhistorische en ecologische elementen in dit unieke gebied, dat zich bevindt op het kruispunt van de stedelijke en landschappelijke as van Twente." (Citaat website gemeente Borne. 3)Landschapsanalyse (Ruimtelijke analyse en waardering N+L Landschapsontwerpers) 2021. 4)Adviezen ter versterking natuur- en landschap. Meer variatie in assortiment toepassen met aandacht voor waard- en nectarplanten zoals iep, zoete kers, boswilg, linde en besdragende struweelvormers. Aanvulling en versterking van bestaande houtwallen en singels en uitbreiding daarvan op historische kavelgrenzen. Zoveel mogelijk ecologische groen-blauwe verbindingen herstellen/ creëren. Aanleg natuurvriendelijke oevers langs bestaande watergangen, aanpassen bruggen/ duikers.	1. Wij bieden deze mogelijkheid met dit PIP wel, ook voor een toekomstige aanleg van de snelfietsweg F35 kan deze onderdoorgang benut worden 2. Het landschapsplan en het compensatieplan zorgen voor een goed landschappelijke inpassing. 3. Er is sprake van een goede landschappelijke inpassing. 4. Er is door ecogoen een compensatieplan opgesteld waarbij rekening is gehouden met de gebiedseigen vegetatie. Dit compensatieplan is als bijlage aan de regels gekoppeld.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	Aanwezige erven in of nabij plangebied versterken met inheemse erfbepanting zoals boerenboomgaard en hagen. Soortspecifieke maatregelen zoals aanleg stobbenrillen, takkenhopen en rommelhoekjes. Aanleg lage knip- en scheerheggen daar waar openheid (Haares) een belangrijke rol speelt.		
	CONCLUSIE	Mede naar aanleiding van de zienswijze is het stikstofonderzoek, het landschapsplan en compensatieplan geactualiseerd. De zienswijze geeft verder geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
43a &b	Wij wonen aan de Bornerbroeksestraat 103-A Azelo, gelegen in de driehoek knooppunt Azelo / Viaduct Kuipersweg en Bornerboeksestraat. Dat is ongeveer tussen het voormalig AZC, de Zwanenhof en het in aanbouw zijnde Zorghotel. Wij wonen op korte en directe zichtafstand vd A1/A35. De tuin en terraszijde van onze woning liggen aan de zuid westzijde vd woning en hebben gezien de windrichting nagenoeg altijd overlast van aldaar al liggende A1/A35 en de toekomstige Vloedbeltverbinding. Deze overlast zal aanzienlijk toenemen, betreffende geluid, lichtoverlast, fijnstof, trillingen enz. Ten 1° is de Vloedbeltverbinding voor ons als bewoners van de Bornerbroeksestraat zeker niet de voorkeursvariant. Maar als hij er toch moet komen dan zouden wij graag zien dat de overlast welke deze weg met zich mee gaat brengen zo minimaal mogelijk is en dat deze echt goed wordt ingepast in de omgeving en geheel uit het zicht is en met name het deel van de Doorbraak, Braamhaarstraat, viaduct Kuipersweg richting crematorium. Met andere woorden “Het probleem van Zenderen moet niet ons probleem worden door het probleem te verleggen”, terwijl er meerdere mogelijkheden zijn om de vervelende neveneffecten zo veel mogelijk te beperken. Voor ons zal het een grote inbreuk hebben op het woongenot en onze woonomgeving! Naast het feit dat wij gezamenlijk met meerdere buurtbewoners een zienswijze indienen dienen wij ook op persoonlijke titel een zienswijze in. Op 6 september 2022 hebben wij ook een reactie gegeven op uw scopedocument. Hebben daarvoor een keukentafelgesprek gehad. Zijn meerdere keren bij de Hondenborg geweest en op de inloopavond bij de Hoff.	Wij hebben begrip voor het feit dat uw voorkeur uitgaat naar het Spoortracé, omdat dat tracé geen effect heeft op uw woongenot. Zoals aangegeven hebben PS op basis van de PlanMER gekozen om het voorliggende plan in procedure te brengen.	Nee
43c	Ten 2° : Wij maken ons zorgen over de ontstane overlast en daarom de te lage wal ophogen naar een robuuste wal. De nieuwe weg komt op korte afstand van onze woning alwaar wij voornamelijk aan de achterzijde wonen. (ligt aan de zuid west zijde de A1/A35) In de loop der jaren is de verkeersintensiteit aanzienlijk toegenomen en zal nog verder toenemen. Hiervan ondervinden wij bij Zuid Westelijke wind veel hinder, de windrichting overigens welke het meest van toepassing is. Voorts is de rijksweg rijkelijk voorzien van verlichting wat ook nog eens veel lichtoverlast met zich meebrengt. Mocht de Vloedbeltverbinding met nog eens 2 drukke wegbanen tegen onze zin toch worden aangelegd, van ons	De grondwal krijgt een hoogte van 3 m en wordt ingeplant met struikbeplanting. Het vrachtverkeer mag maximaal 4,00 m hoog zijn. Dit betekent dat het merendeel van het verkeer niet zichtbaar is vanaf de Bornerbroeksestraat. Het verder ophogen van de grondwal met 1,5 of het op de grondwal plaatsen van een scherm achten wij daarom niet noodzakelijk, maar ook niet wenselijk vanwege de toename van het ruimtebeslag of de extra kosten. De door u aangehaalde maatregelen bij het crematorium zijn in goed overleg tussen grondeigenaar, het crematorium en de provincie gerealiseerd, ongeacht de uitkomst van de vaststelling en beroepsfase van dit PIP. Deze maatregelen zijn sowieso zinvol en konden worden uitgevoerd op basis van het geldende bestemmingsplan.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	uit gezien voor de drukke snelweg, waar wij direct zicht op hebben op korte afstand van onze woning gelegen welke eveneens extra geluidsoverlast en lichtoverlast en kruisende verkeersstromen gaan geven. Hierover maken wij ons zorgen en zal het woongenot verder ernstig worden aangetast! Door het aanbrengen van een wal van drie meter worden voornoemde problemen niet opgelost. Onder 2.7 pag. 15 (Ronde Braamhaarstraat / viaduct Kuipersweg) schrijft u, onder aanvullende inpassing: <i>“Om voor de woningen aan de Bornerbroeksestraat het zicht op de weg te ontnemen, wordt de bestaande houtwal/bomenrij langs de perceelsgrens aangevuld en versterkt. Etc.....”</i> Hier geeft u zelf aan dat met een wal van drie meter het zicht dus niet is ontnomen. De volgende vraag is dan welke woningen worden dan bedoeld? Volgens mij kunnen dat alleen onze woningen zijn. (3 of 4) Meer woningen staan er namelijk niet. Gezien de plaats vd planning vh aanvullen en versterken van bestaande houtwal heeft voor ons geen zin dit te doen daar die daar ter plekke niet zijn. Om de bomenrij Bornerbroeksestraat te versterken en/of de begroeiing aan de zuidzijde van Maria Mediatrix is uitstekend maar heeft voor ons, als bewoners, geen enkele positieve invloed om het zicht op de weg te ontnemen. Wat voor ons mogelijk wel afdoende zou zijn is het realiseren van een stevige/robuuste wal van minimale hoogte van 4,5 meter met daarop begroeiing, zodat de woningen van de Bornerbroeksestraat 107, 105 en 103 A+B en Kuipersweg 1 enigszins qua overlast worden beperkt. Tevens zal dit een gunstige uitwerking hebben voor Maria Mediatrix, de Zwanenhof en het Zorghotel. Wel zal periodiek moeten worden gemeten of de wal deze minimale hoogte (excl. begroeiing) van 4,5 meter behoudt. Het is geen plattelandsweg maar een weg welke deel uit maakt van een robuust wegennetwerk en daar hoort minimaal een robuuste wal bij ter bescherming van de huidige en toekomstige bewoners. Als suggestie geven wij aan dat kan worden gekozen voor een enigszins golvende wal langs de geh43eele Vloedbeltverbinding. Hoog waar huizen staan (essenlandschap, Bornerbr.str./ruim na Kuipersweg ivm Gerbert)) en lager in het beekdal waar geen woningen staan. Tijdens het politiek Beraad in de gemeente Borne d.d. 14 februari jl werd al door de wethouder aangegeven dat men thans al bij het crematorium voorbereidingshandelingen treft voor de toekomstige Vloedbeltverbinding. Lijkt ons voorbarig en het lijkt dat die belangen niet gelijk worden behandeld.		
43d	Ten 3° : Wij maken ons zorgen over de huidige maar zeker de toekomstige veiligheid viaduct Kuipersweg in combinatie met het streconduct. Mogelijk kan hier door het groen een vrij liggend fiets-wandelpad worden aangelegd wat de veiligheid van deze	Van afsluiting van het viaduct is geen sprake en deze blijft voor autoverkeer passeerbaar.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	weggebruikers ten goede komt. Het afsluiten van het viaduct kan ivm eerdere afspraken naar de inwoners van Azelo niet van toepassing zijn.		
43 ^e	Ten 4 e : Wij maken ons zorgen over toename van de verkeersintensiteit van de Bornerbroeksestraat. Wij vrezen dat de aanleg van de Vloedbeltverbinding een toename geeft de verkeersintensiteit op de Bornerbroeksestraat ipv een afwaardering. Wij voorzien een toename van sluipverkeer tijdens de spits. Ons voorstel is om de schetsen te herzien en geen rechtstreekse verbinding vd Bornerbroeksestraat te realiseren op de rotonde Braamhaarstraat. Tevens zouden wij graag zien dat door de gemeente Borne een garantie wordt afgeven mocht blijken dat de gehanteerde verkeersmodellen een onjuiste aanname zijn en achteraf niet blijken te kloppen, waardoor alsnog extra maatregelen kunnen worden getroffen.	Op basis van het verkeersmodel is er een afname van verkeer over de Bornerbroeksestraat. Indien de Vloedbeltverbinding de Bornerbroeksestraat ongelijkvloers zou kruisen (geen uitwisseling van verkeer) dan is de afname op de Bornerbroeksestraat slechts 1700 mvt en zijn de effecten op de lokale wegen (Braamhaarsstraat, Retraitehuisweg, Bloksteegweg, Kuipersweg en Twickelerlaan) zeer klein. De aanleg van de Vloedbeltverbinding met een rotonde op de aansluiting van de Bornerbroeksestraat/Braamhaarsstraat zorgt voor een afname van verkeer op de Bornerbroeksestraat (4700 mvt, tussen Hosbakkeweg en Braamhaarsstraat). Daarnaast is er afname van verkeer op de Braamhaarsstraat (900 mvt) de Retraitehuisweg (350 mvt) de Bloksteegweg (300 mvt) en de Twickelerlaan (200 mvt). Er is een kleine toename van verkeer op de Kuipersweg (200 mvt). Dus het verschil tussen wel en niet aansluiten bedraagt 3000 mvt meer op de Bornerbroeksestraat, terwijl op de smalle overige wegen in Azelo ook een grote afname is van autoverkeer.”	Ambtshalve
43f	Ten 5^e : Wij maken ons zorgen over de veiligheid van de tunnel Graesweg. Om de leefbaarheid van Azelo te behouden en uit te breiden is het een optie om de tunnel te verplaatsen. Dit komt dit het gevoel van veiligheid van de fietser/wandelaar ten goede.	Het verplaatsen van de tunnel is niet mogelijk. Uw wens om de Graestunnel te verplaatsen zou betekenen dat de huidige tunnel moet worden verwijderd of volgestort en dat een geheel nieuwe tunnel moet worden aangelegd onder de A1/A35 net ten noorden van de Azelosestraat. Dit valt buiten de scope van het project, zowel qua kosten als het feit dat de A1/A35 in eigendom is bij het Rijk en zij daarvoor het bevoegd gezag zijn. Een andere overweging is dat er reeds twee ongelijkvloerse oversteken zijn tussen Azelo en Borne (Kuipersweg en Bloksteegweg). Er zijn dus in directe nabijheid sociaal veilige routes beschikbaar en ook deze nieuwe route zal sociaal veilig zijn. Een nieuwe derde ongelijkvloerse verbinding als sociaal veilige verbinding voor fietsers past niet binnen het budget, maar is door de hoge kosten niet maatschappelijk verantwoord. Het sociaal veiliger maken van de bestaande route via de Graestunnel zullen we nader onderzoeken en bespreken met de gemeente Borne als beheerder van de fietsroute.	Nee
43g	En ten 6^e : Betwijfelen wij het nut van het bepaalde Vloedbeltracé. Hiertoe verwijzen wij naar meerdere artikelen in de TC/Tubantia waaronder het artikel van indieners nummer 3 (ex-stedenbouwkundige) d.d. 17 februari 2023 waarin hij een noodkreet doet aan de provincie.	Onder punt 3 geven wij een reactie op de in de zienswijze genoemde input van een andere indiener van een zienswijze.	Nee
	CONCLUSIE	Ambtshalve zijn de verkeerscijfers geactualiseerd. De zienswijze geeft verder geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
44a	Als Ruiterroutewerkgroep Zenderen-Bornerbroek-Hertme hebben wij het Provinciaal Inpassingsplan Vloedbeltverbinding met bijbehorende bijlagen bekeken. Wij zijn verheugd dat er op een aantal zaken waar wij eerder op gereageerd hebben verbeteringen voor ruiters zijn doorgevoerd. De intekening van de verbinding voor ruiters richting Twickel langs de A35 is voor ons dan ook een zeer mooie ontwikkeling, waarvoor dank.	In de uitwerking van het plan tot het huidige niveau is zoveel als mogelijk rekening gehouden met de wens voor recreatieve verbindingen. Binnen de begrenzing van het PIP is er voldoende ruimte voor deze routes, een en ander zoals besproken met de coördinator recreatieve routes in Twente. Wij hebben begrip voor uw inzet om voor ruiters zo aantrekkelijk mogelijke routes te creëren. Uit oogpunt van het doel van dit plan, aanleg van een weg, is het niet mogelijk extra ruimte te reserveren voor ruiterroutes buiten de voorgestelde PIP-grenzen. Uit oogpunt van kosten is er geen budget voor het vergroten van kunstwerken ten behoeve van de passage van ruiters. Ten aanzien van het gebruik van de openbare ruimte geldt dat wanneer ruiters de openbare weg (met bermen) volgen zij verantwoordelijk zijn voor een veilige routekeuze en voor de veiligheid van hunzelf en	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	Een aantal zaken valt ons op. Er zijn vele onderzoeken als bijlage opgenomen in het PIP, van een geluidsonderzoek tot een onderzoek naar archeologische vondsten uit de steentijd, van een impactscan op water tot analyse van stikstofuitstoot. Een degelijk onderzoek naar de impact van de nieuwe weg op (bestaande en beoogde) wandel-, fiets- en ruiterroutes van Routenetwerken Twente lijkt te ontbreken. Wij hebben hier in onze reactie op het scopedocument ook aandacht voor gevraagd. Uw reactie: <i>“Onderdeel van de uitwerking van het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding zijn ook de huidige bestaande routes en de aanpassingen daarvan door de aanleg van de weg. De parallelstructuur en de aanleg van rotondes in de Vloedbeltverbinding zorgen voor de bereikbaarheid van lokale wegen op de nieuwe provinciale weg”</i> is in onze ogen onvoldoende. Het gaat juist niet om doorgaande wegen, maar om wandel-/fiets-/ruiterpaden, waar de Vloedbeltverbinding grote invloed op kan hebben.	overige weggebruikers. Dit betekent dat wanneer er gevaar dreigt de ruiter het paard langs de onveilige situatie moet leiden.	
44b	Wij willen u daarom nogmaals vragen om een analyse te maken van de impact op de bestaande en beoogde recreatieve routes. Graag attenderen wij u er verder op dat op pagina 11 van het landschaps- en compensatieplan (‘Naast een ecopassage komt er ook een verbinding voor fietsers en voetgangers.’) ruiters ontbreekt, terwijl dit wel in de contourennota is opgenomen. Ook staat in het document dat de zuidelijke brug paardveilig uitgevoerd wordt. Het gaat echter om beide bruggen over de tunnelbak, noordelijk en zuidelijk.	Wij hebben de belangen van alle gebruikers in het gebied afgewogen bij de totstandkoming van dit PIP. Iedereen kan de Vloedbeltverbinding veilig gebruiken en ook passeren. De bruggen over de spooronderdoorgang (tunnelbak) zijn passeerbaar voor ruiters. De detailuitwerking van de plannen zullen voor de realisatie worden voorgelegd aan de beheerders van de recreatieve routes, om zo te komen tot optimalisatie van het plan. Er worden geen verboden voor ruiters ingesteld op de bruggen naast het spoor of in de in het kader van de Vloedbeltverbinding te realiseren fietstunnels. Er worden geen bijzondere voorzieningen voor ruiters te paard aangebracht. Indien de situatie daarom vraagt zal de ruiter moeten afstappen en het paard moeten leiden langs een eventueel gevaarlijke of risicovolle situatie.	Nee
44c	Dan onze inhoudelijke bezwaren, in volgorde van de mate van impact, beginnend bij de grootste. De tunnelbak als obstakel voor een veilige verbinding en de relatie met de F35 Als werkgroep zijn wij al ruim 10 jaar bezig met het creëren en in stand houden van veilige verbindingen voor ruiters in het gebied Zenderen-Bornerbroek-Hertme. De spoorwegovergang bij het Vlier, waar de tunnelbak van de Vloedbeltverbinding komt te liggen, was voor ons jarenlang de toegang voor het rijden naar Landgoed Twickel en voor de belangrijke route langs de Kleine Doorbraak. Immers, voor recreatieve ruiters is een stuk over of langs een verharde 60 km weg voor een verbinding prima, maar net als wandelaar begeven wij ons het liefst in verkeersluwe en natuurrijke gebieden. Toen in mei 2021 na een ongeval de spoorwegovergang acuut afgesloten werd, was voor ons deze belangrijke verbinding verbroken. Een rondje maken langs de Kleine Doorbraak werd daarmee vrijwel onmogelijk, en de route naar Twickel aanzienlijk langer en gevaarlijker. Ter informatie, een recreatief rondje voor ruiters is vaak 5-10 km lang, een verlenging van 3 km is dus aanzienlijk. De gemeenteraad van de gemeente Borne heeft onderkend dat het afsluiten van de overweg voor ruiters extra risico	Op dit moment kan de spoorlijn Almelo-Hengelo tussen Almelo en Borne gelijkvloers gepasseerd worden bij de Grote Bavenkelsweg, Het Hag en de Esweg. De Vloedbeltverbinding, die nabij de oude gelijkvloerse overgang Het Vlier wordt gerealiseerd, biedt ruiters de mogelijkheid om het spoor ongelijkvloers te kruisen.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	opleverde vanwege het alternatief, en de gemeente Borne heeft dan ook meegedacht voor een veiliger alternatief wat er tot op heden nog steeds niet is. Daarbij werd aangegeven, dat als de Vloedbeltverbinding er eenmaal zou liggen, er weer een veilige verbinding zou komen onder het spoor door, richting de Kleine Doorbraak.		
44d1	Wij zijn blij dat de viaducten over de tunnelbak paardveilig worden ingericht. Helaas zien wij echter voor onze recreatieve verbindingen nog één groot obstakel. De ontworpen tunnelbak is een bijna onneembare hindernis voor ruiters. Immers, paarden moeten door een tunnelbak met een totale lengte van circa 600m zonder uitwijk- of vluchtmogelijkheden. Paarden zijn vluchtdieren, en ook met een goed verkeersmak paard is de tunnelbak een uitdaging. Immers de tunnelbak wordt gecombineerd met veel en groot verkeer in dezelfde tunnelbak (zoals vrachtwagens) of zelfs op dezelfde rijbaan (zoals trekkers). Dit gecombineerd met een daarover heen zeer frequent bereden spoorbaan. Navraag leert dat er in de tunnelbak, bij het passeren van een groot voertuig, erg weinig ruimte (hooguit enkele meters) over blijft om een trekker of groot voertuig te passeren. Waar wij normaal dan uitwijken naar een zijweg of een inrit om groot verkeer te laten passeren, kan dit niet in de tunnelbak. Ter informatie: als een paard de tunnelbak in stap passeert, is deze 6 minuten in de tunnelbak, in draf ruim 3 minuten. Dus de kans op het passeren of tegenkomen van groot verkeer is zeer reëel. Naast dat het voor vele ruiters uiteindelijk onhaalbaar zal zijn deze bak te gebruiken, zal het voor de ruiters die dit wel aandurven risicovol zijn. In de huidige inrichting verdwijnt voor ons de zo gehoopte veilige verbinding naar de Kleine Doorbraak en Twickel. Wij willen nogmaals, net in onze reactie op het scopedocument, uw aandacht vragen voor een alternatief.	In de ongelijkvloerse kruising van de Vloedbeltverbinding met het spoor wordt de parallelweg fysiek gescheiden van de hoofdrijbaan en heeft de parallelweg een breedte van ong. 7,20 m. Er is voldoende ruimte voor het passeren of tegemoetkomen van alle verkeersdeelnemers. Zoals in antwoord 44a beschreven heeft de ruiter de verantwoordelijkheid om bij gevaar het paard te geleiden.	Nee
44d2	U stelt in het provinciaal inpassingsplan dat “de F35 in Borne aan de zuidwestzijde van het spoor komt en in de gemeente Almelo aan de noordoostzijde wordt aangebracht” en daarom de fietsers door de tunnelbak moeten. Echter is de locatie van de F35 noord- of zuidwaarts van de spoorlijn, tussen de spooronderdoorgang van de Vloedbeltsweg en de Grote Bavenkelsweg nog zeker geen feit. En wel om de volgende redenen: • Er is nog geen sprake geweest van een besluit, laat staan van inspraak, bezwaar en beroep op de mogelijke locatie van dit stuk van de F35. • De gemeente Almelo geeft in een telefonisch gesprek aan dat ze de F35 noord-oostelijk wil aanleggen vanaf de Grote Bavenkelsweg verder richting Almelo. Maar dat over het stuk tussen de spooronderdoorgang en de Grote Bavenkelsweg de opties nog open liggen.	De gemeenten Borne en Almelo zijn verantwoordelijk voor de tracékeuze van de F35, hiervoor wordt een aparte procedure doorlopen. In de toelichting staat net boven figuur 3.4 dat deze F35 aan de zuidwestzijde komt en dat is inderdaad niet terecht. Naar aanleiding van uw zienswijze is de tekst gecorrigeerd.	Ja, de toelichting par 3.4 is gecorrigeerd.

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	- De gemeente Borne geeft in een telefonisch gesprek aan fel tegenstander te zijn van de F35 noord-oostelijk tussen de Vloedbeltverbinding en de Grote Bavenkelsweg. Ter info: de noord-oostelijke route ligt op Borns grondgebied, en niet op dat van Almelo. - Op onze vraag om dit stuk van de F35 te beschouwen in relatie tot de Vloedbeltverbinding, krijgen wij zowel mondeling als in reactie op het scopedocument te horen dat het geen onderdeel uitmaakt van het plangebied of het Provinciaal Inpassingsplan. Wij zijn echter van mening dat een dergelijke actuele planologische ontwikkeling, die direct de Vloedbeltverbinding kruist, invloed heeft op de spooronderdoorgang en invloed op de toekomstige bereikbaarheid van recreatieve routes, niet buiten beschouwing gelaten kan worden. In onze ogen is er dan geen sprake van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, met name ten aanzien van het zorgvuldigheidsbeginsel . ➤ Wij vragen u dan ook de locatie van de F35 tussen de spooronderdoorgang en de Grote Bavenkelsweg mee te nemen in de planvorming en een integrale afweging te maken in relatie tot de toegankelijkheid van recreatieve routes, voor ruiters in het bijzonder Als de plannen niet los van elkaar, maar integraal beschouwd worden, is er namelijk een alternatief: Als de F35 tussen de spooronderdoorgang en de Grote Bavenkelsweg zuidelijk wordt gelegd, zijn de lange toegangen naar en door de tunnelbak voor fietsers en ruiters niet nodig. In dat geval volstaan twee bruggen over de tunnelbak, en kunnen fietsers de F35 komend uit de richting van Borne vervolgen aan de zuidzijde van het spoor. Dit is dan tevens de toegangsweg voor fietsers en ruiters vanaf de spoorwegovergang Grote Bavenkelsweg naar het fietspad langs de Kleine Doorbraak. In onderstaande schets verduidelijken wij graag het bovenstaande.		

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	 Figuur 1. Voorgestelde situatie in het PIP Alternatief indien F35 zuidelijk wordt gelegd Figuur 2. De zuidelijke aansluiting aan de tunnelbak is niet nodig en er ontstaat een veel veiligere oversteek voor ruiters (via de Vloedbeltsweg en Bavenkelsweg / nieuwe F35 in plaats van door de tunnelbak). ➤ Mocht het integraal afwegen van dit stuk F35 in relatie tot de Vloedbeltverbinding niet gebeuren, of niet tot een andere uitkomst leiden, dan vragen wij u om een ruiterspad te creëren aan de zuidzijde van het spoor tussen Grote Bavenkelsweg en het fietspad langs de Kleine Doorbraak om zo toch tot een veilige verbinding met o.a. Twickel te komen voor ruiters. De toegang naar de Kleine Doorbraak en Twickel is een essentieel onderdeel van de ruiterroute Zenderen-Hertme-Bornerbroek.		
44 ^e	2. Het knelpunt in de oversteek van de N743 ter hoogte van de Elhorsterveldweg Onze vraag over de oversteek van de N743 vanuit de Elhorsterveldweg naar de Mastboerweg is naar onze mening onvoldoende beantwoord in de reactienota op het Scopedocument. In uw reactie op onze inbreng op het scopedocument ('In het	De provincie hecht veel waarde aan het faciliteren van veilige wegen voor alle gebruikers. Dat betekent ook dat, wanneer hoofdrijbanen zeer hoge verkeersintensiteiten hebben dat lokaal verkeer wordt geleid naar veilig ingerichte oversteekpunten of kruisingen waar lokaal en doorgaand verkeer kan uitwisselen. Op het wegvak van de N743 tussen Drienemansweg en de rotonde nabij Twence worden alle aansluitingen van de parallelweg naar de hoofdrijbaan of de oversteeken naar de aan de andere zijde van de weg gelegen parallelweg verwijderd om ongevallen met het snelverkeer op de hoofdrijbaan te voorkomen.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	ontwerp van de Vloedbeltverbinding blijft het mogelijk de Elhorsterveldweg te gebruiken') lijkt het erop dat ons probleem niet begrepen wordt. Op onze suggestie om een veilige verkeersluwe verbinding voor het eerste deel te creëren via gronden van Twence buiten de hekken wordt niet ingegaan. De oversteek ter hoogte van de Elhorsterveldweg is een essentiële verbinding voor recreatieve ruiters uit de omgeving. Door de aanpassing en aanleg van de Vloedbeltverbinding is het recht oversteken van de N743 niet meer mogelijk conform Provinciaal Inpassingsplan. De weg zou te druk zijn om veilig over te steken. Het geboden alternatief in het huidige PIP is ter hoogte van de Elhorsterveldweg de parallelweg volgen richting de rotonde bij Twence, daar driemaal een (drukke) weg oversteken (4 takken van de 2 rotondes) en vervolgens enkele honderden meters aan de overzijde over het smalle fietspad langs de N743 terug richting de Mastboerweg.  Figuur 3: huidige oversteek (rood) en route voorgesteld in landschaps- en compensatieplan (blauw). Zoals u kunt zien hebben wij ingetekend hoe de huidige route loopt (in rood) en hoe straks onze route eruit gaat zien (in blauw). Mocht u de gevaren met een paard langs een dergelijke drukke weg niet kennen, dan nodigen wij u uit om samen met ons en één van onze paarden eens langs de huidige N744 te rijden. Na de aanleg van de Vloedbeltverbinding neemt het verkeer op dit traject alleen maar meer toe waar wij langere tijd (een paard loopt circa 100m/min) langs moeten rijden. In onze ogen echt een onveilige situatie. Wij willen deze gevaarlijke situatie die ontstaat door de aanleg van de Vloedbeltverbinding nogmaals onder de aandacht brengen en vragen om een veilige oplossing.	De ruiterroutes worden daardoor verplaatst naar de meest veilige oversteekpunten. Omdat er sprake is van recreatief gebruik vinden we het verantwoord dat er daardoor sprake is van een grotere rijafstand. De verlaten Albergerweg blijft beschikbaar voor ruiters. Er wordt alleen een gesloten verklaring ingesteld voor al het gemotoriseerde verkeer.	

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	➤ Creëer een veilige verbinding om van de Elhorsterveldweg naar de noordzijde van de N743 te komen. In onze ogen zijn er daarbij de volgende opties in volgorde van veiligheid: • Een tunnel onder de N743 ter hoogte van de Elhorsterveldweg voor wandelaars, fietsers en ruiters. • Een route buiten de hekken van Twence om door de groenstrook tot de rotonde. In het landschaps- en compensatieplan (afbeelding 2) wordt gesproken over het verleggen van wandelroutes en mogelijke aanleg van een wandellaantje. In dat geval is het essentieel dat vanaf de 2^e rotonde de toegankelijkheid van ruiters over het 'wandellaantje' gegarandeerd wordt. • Uitsluitend het 'wandellaantje' voor ruiters garanderen zodat we in ieder geval niet terug langs de N743 hoeven na de rotonde. • De oversteek over de N743 ter hoogte van de Elhorsterveldweg niet afsluiten waarbij we zelf verantwoordelijk zijn voor veilig oversteken.		
44f	3. Fietstunnel Bornebroeksestraat In het nieuwe ontwerp is een fietstunnel voorzien in de Bornebroeksestraat. Navraag leert dat hierin uitgegaan wordt van een standaard fietstunnelhoogte van 2,8 m. Om als ruiters de tunnel rijdend te kunnen passeren, is een hoogte van circa 3,5 m noodzakelijk¹. Het alternatief wat in een mondelinge toelichting aan ons werd gegeven, is dat ruiters eventueel over de rotonde zouden kunnen rijden. De Vloedbeltverbinding wordt voor fietsers ongelijk gekruist ivm verkeersveiligheid en doorstroming. Met een paard stapvoets over een rotonde op een dergelijke drukke provinciale weg rijden lijkt ons in het kader van verkeersveiligheid en doorstroming onwenselijk. ➤ Zorg voor een hoogte van 3,5 meter in de fietstunnel ter hoogte van de Bornebroeksestraat voor een veilige en vlotte passage van ruiters op dit traject. Graag blijven wij met u meedenken voor een veilige en prettige inpassing van de Vloedbeltverbinding waarin ook wij als ruiters goede alternatieven hebben.	Wij vinden het niet maatschappelijk verantwoord hoge extra kosten te besteden aan het bouwen van fietstunnels met een grotere doorrijhoogte ten behoeve van de passage van ruiters te paard.	Nee
	<u>CONCLUSIE</u>	Naar aanleiding van deze zienswijze is de toelichting aangepast in paragraaf 3.4. De zienswijze geeft verder geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
45a	Als inwoner van Almelo en wonend in de wijk het Kollenveld, vlakbij de Van Rechteren Limpurgsingel, maak ik vanwege twee belangrijke redenen bezwaar tegen dit plan: • Dit plan is een verplaatsing van het probleem in Borne/Zenderen naar Almelo • Een prachtig landschap bij De Doorbraak wordt opgeofferd voor meer asfalt.	Onder 45b en 45c wordt per punt ingegaan op deze twee onderdelen van de zienswijze.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
45b	De nieuwe verbinding heeft tot doel om de verkeersstromen op de A1/A35 en bij Borne/Zenderen te verminderen. Echter is er nu al door onderzoek vastgesteld dat het verkeer in Almelo, en dan met name op de Van Rechteren Limpurgsingel, flink toe zal nemen. Deze weg doorsnijdt Almelo en dat betekent dat hele woonwijken te maken zullen krijgen met een toename van geluidsoverlast, een grotere uitstoot van schadelijke stoffen en meer kans op ongevallen. Een afname van overlast bij Borne/Zenderen betekent een forse toename bij inwoners van Almelo.	De toename van verkeer op het wegennet binnen de gemeente Almelo beperkt zich tot • een klein gedeelte van de Van Rechteren Limpurgsingel, ten zuiden van de Nijreessingel. (lengte ongeveer 750 m) en • de Bornsestraat, gedeelte tussen de aan te leggen rotonde Braamhaarsstraat en de kern Bornebroek. Uw opvatting dat door aanleg van de Vloedbeltverbinding er een forse toename is van overlast in Almelo is niet juist. De Vloedbeltverbinding faciliteert juist een betere ontsluiting voor heel veel inwoners van Almelo en een betere bereikbaarheid van het centrum en de bedrijven in Almelo.	Nee
45c	Het tweede bezwaar betreft het feit dat dit plan een einde zal maken aan een prachtig natuur- en recreatiegebied in mijn nabije omgeving. Het unieke essenlandschap bij De Doorbraak wordt straks doorkruist door een drukke weg. In dit gebied leven veel vogels en reeën. Het is een stukje natuur waar nu nog rust is en waar verscheidene wandel- en fietsroutes zijn. Kortom, een stukje natuur waar Twente trots op kan zijn en waar we steeds minder van hebben. En het is onomkeerbaar. Ik verzoek u op grond van bovenstaande bezwaren af te zien van dit plan.	We beseffen dat de aanleg van een nieuwe weg een impact heeft op het landschap. In de PlanMER is een zorgvuldige afweging gemaakt op basis van alle milieuaspecten, waaronder de beoordeling van het landschap. In het plan wordt de recreatieve verbinding langs de Kleine Doorbraak omgeleid. Verder hebben we een landschapsplan en compensatieplan opgesteld waarbij de weg landschappelijk ingepast wordt. Wij delen uw mening dat er moet worden afgezien van het gekozen tracé niet.	Nee
	<u>CONCLUSIE</u>	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
46	<i>Tekst als boven nr. 45 met onderstaande slotzin:</i> Ik verzoek u op grond van bovenstaande bezwaren naar alternatieve oplossingen te kijken, zoals misschien een plaatselijke kleinere rondweg rond Zenderen. Dit plan is een verplaatsing van het probleem naar Almelo.	Wij zijn het zoals blijkt uit onze reactie niet eens dat er een verplaatsing van het probleem ontstaat naar Almelo. Wij lossen met deze nieuwe verbinding meerdere problemen op zonder dat daar onevenredige overlast in andere gebieden door ontstaat.	Nee
	<u>CONCLUSIE</u>	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
47	Samenvatting		
47.1	Stichting Dorpsbelangen Bornebroek begrijpt dat er een oplossing voor de grote verkeersdrukte in de kom van Zenderen moet komen.	Het oplossen van verkeersknelpunt in Zenderen is ook één van de doelstellingen van deze nieuwe verbinding.	Nee
47.2	Uit de planMER kwam de A1-A35 bundeling als voorkeursvariant naar voren. Deze biedt voor de Vloedbeltverbinding, de kom van Zenderen en de verkeersstructuur in en rond Borne een veel mindere oplossing dan het door SDB aangedragen alternatief: het spoortracé.	In de planMER is een integrale afweging gemaakt op basis van alle onderzochte milieu-aspecten en uiteindelijk hebben PS besloten om voor de variant bundeling A1/A35 de ruimtelijke procedure te starten. Het klopt dat in de variant bundeling Spoor, wanneer alleen de verkeersdruk in Zenderen wordt beschouwd, er veel minder verkeer op de N743 rijdt. Echter voor de totale verkeersafwikkeling in de gemeente Borne functioneert de variant bundeling A1/A35 beter.	Nee
47.3	Het A1/A35 tracé doorsnijdt ons waardevolle recreatief en landschappelijk gebied van Tusveld, Fleeer en Haar-es, dat daardoor onherstelbaar wordt beschadigd. Het spoortracé volgt juist meer bestaande structuren zoals het spoor (zie bijlage 1: artikel Tubantia 17-2-2023).	Zie de waardering in PlanMER. Ter compensatie van de doorsnijding van het landschap zijn in het landschapsplan en compensatieplan maatregelen getroffen. In punt 3 vindt u onze antwoorden op de reactie waarnaar het artikel in Tubantia naar verwijst.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
47.4	Omdat het A1-A35 tracé te weinig van de problemen (doelstellingen) oplost en ons fraaie buitengebied ernstig verstoort, vindt SDB dat beide negatieve elementen rechtvaardigen om dit tracé af te wijzen en te gaan voor een (geoptimaliseerd) spoortracé of een meer lokale oplossing kort om Zenderen heen welke in 2019 samen met de GVW Borne al in de steigers stond. SDB vraagt om een nieuwe planMER te starten en de PIP te stoppen.	Uw voorstel om alleen een korte boog om Zenderen aan te leggen voldoet niet aan de doelstelling van verkeersreductie in Zenderen en door de kom Borne, kent weinig afname op het deel A1/A35 en doorsnijdt de Zenderense Es. Het PlanMER is zorgvuldig opgesteld en er zijn geen nieuwe inzichten n.a.v. uw zienswijze.	Nee
47.5	Bij een nieuwe planMER wil SDB gaarne meedenken. Van 2012 tot heden hebben wij nooit het idee gekregen dat er serieus naar onze goede argumenten geluisterd is. Ze werden telkens "weggeschreven". Indien geen gehoor wordt gegeven aan onze verzoeken gaan wij in beroep bij de Raad van State.	Dank voor het aanbod. U hebt meerdere keren in raden en bij de staten ingesproken. U bent zeker gehoord en uw argumenten zijn gewogen, maar dit heeft niet geleid tot een aanpassing van het plan. Het is aan u of u na vaststelling van het PIP beroep wil aantekenen; die mogelijkheid staat voor iedereen open.	Nee
47.6	Waarom is het spoortracé niet als eerste keus uit de planMER gekomen? - Het (voor-)onderzoek is onze inziens niet objectief in de uitwerking en vergelijking van de tracés. Het A1-A35 tracé werd begunstigd. - Belangrijke zaken in de omgeving m.n. voor de beoordeling van het spoortracé zijn niet meegenomen of uitgesloten van het planMER onderzoek. - I.p.v. te onderzoeken welk aantal motorvoertuigen (mvt)/dag door Zenderen nog acceptabel was, kwam men met een tijdens een werkoverleg bedachte en op geen enkele manier onderbouwde en controleerbare norm van 30% verkeersreductie t.o.v. de prognose 2030 (verkeerscijfers waren toen al bekend). In de vergelijking werd een reductie tot 8.000 mvt/dag bij het A1-A35 tracé gelijkkelijk beoordeeld als een reductie tot 2.000 mvt/dag in het spoortracé.	Zie het antwoord 47.2. De gemeenten Almelo en Borne hebben, na aanbeveling van de adviescommissie MER, ervoor gekozen om deze doelstelling in een % uit te drukken. Deze keuze hebben de gemeente Borne als bevoegd gezag in de kern Zenderen en de provincie Overijssel als verantwoordelijk wegbeheerder gemaakt na raadplegen van het adviesbureau en de verkeerskundige van de gemeente Almelo.	Nee
47.7	De doelstellingen en nut en noodzaak. - In de door SDB ondersteunde zienswijze tegen de PIP van de Gemeente Almelo wordt daar uitgebreid op ingegaan. Een belangrijk ijkpunt had moeten zijn: hoeveel verkeer trekt de Vloedbeltverbinding weg van het omliggende wegennet? Dat ligt 50% hoger bij het spoortracé dan bij het A1-A35-tracé. Juist dit verschil van 6.000 mvt/dag rijdt niet door Zenderen (kaarten vorige pagina). Hier ziet men in één oogopslag welk tracé de doelstellingen ruimschoots behaalt.	Zie het antwoord 47.2 en 47.6 en de beantwoording van de zienswijze 23 van de gemeente Almelo.	Nee
47.8	Eindconclusie van een volgens SDB correctere vergelijking tussen spoortracé en A1-A35 tracé: - Het spoortracé scoort het best én positief op de doelstellingen van de Vloedbeltverbinding. - Het spoortracé gebruikt het publieke geld het meest efficiënt en ditzelfde geld zorgt tevens voor een optimaler en toekomstbestendiger oost-west wegennet in en rond Borne.	Provinciale Staten van Overijssel heeft op basis van het planMER een andere keuze gemaakt.	Nee
	Uitwerking: 1. Doelstellingen, nut en noodzaak.		

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
47.9	1a. Doelstelling: verkeersreductienorm 30% in de kom van Zenderen is onvoldoende. In de planMER kijkt men echter niet naar het verkeer in de kom van Zenderen maar naar het verkeer tussen Zenderen en Borne. En dan op basis van de prognose van 2030: 16.900 mvt/dag. Daar is een afname na aanleg van het A1/A35 tracé te zien naar 8.000 mvt/dag. Maar dit is op een plek waar Zenderen weinig hinder ervaart en waarbij de referentiewaarde 2030 t.o.v. 2019 /2021 met bijna 20% is gestegen. Door eerst met 20% op te plussen (stijging verkeer 2019-2030) komt men dan tot een netto daling van 52% op de weg Zenderen naar Borne.	In de “verschilnotitie verkeer PlanMER en PIP” en in de “verkeersanalyse Vloedbeltverbinding” vindt u ook verkeersintensiteiten op de N743 in de kern Zenderen. De verschillen, die in de zienswijze aangegeven, zijn ontstaan door verschillen tussen het oude model Twente uit het PlanMER en het nieuwe RVMO dat voor het PIP beschikbaar was.	Nee
47.10	Allereerst had in de Notitie Reikwijdte Detailniveau (NRD) een maximum moeten komen van het aantal motorvoertuigen/dag door Zenderen dat nog acceptabel was. Bijvoorbeeld 3.000 of 4.000 mvt/dag. Vervolgens had men in de latere planMER met de verkeerscijfers uit het verkeersmodel kunnen kijken welk(e) tracé(s) hier het best aan voldeden.	De NRD heeft ter inzage gelegen en op de formulering van deze doelstelling/criterium zijn geen zienswijzen ingediend. Voor het PIP zijn de meest recente cijfers uit het RVMO gebruikt. Ook daaruit blijkt dat het PIP bijdraagt aan de doelstellingen die vooraf gesteld zijn. Zie verder het antwoord bij 47.6.	Nee
47.11	Zo is het echter niet gegaan. De cijfers van het verkeersmodel waren bekend aan het eind van de planMER. Het kernteam (bestaande uit projectleiders Provincie, ambtenaren van Gemeenten Almelo en Borne en SWECO) heeft met deze cijfers tijdens een overleg gebrainstormd, welke norm “geschikt” zou zijn. Zonder enige onderbouwing van een richtlijn*, advies etc. is toen tot de norm van 30% besloten. (bron: verklaring projectleider Lammers tijdens het WOB-beroep: zie bijlage 8 pag.4 en opname WOB-bezwaarzitting in ons bezit).	Dit is niet juist. Na de aanbevelingen van de Commissie m.e.r. op de NRD zijn de doelstellingen voor de A1/A35 en de N743 in Zenderen en door Borne uitgebreid met een kwantitatieve aanvulling. Zie het antwoord 47.6.	Nee
47.12	Vervolgens werd in de vergelijking tussen de tracés in de planMER een reductie tot 8.000 mvt/dag bij het A1-A35 tracé gelijkelijk beoordeeld als een reductie tot 2.000 mvt/dag in het spoortracé. Merkwaardig is, dat zowel SWECO als de Provincie met hun expertise niets deden met de grote hoeveelheid “restverkeer” door Zenderen, die voor hen toch ook niet acceptabel kon zijn. Op 22-2-2021 was de planMER definitief. Tijdens het inspreken m.b.t. de planMER op 1-12-2021 – 9 maanden later – bracht SDB naar voren, dat een aantal van rond 8.000 mvt/dag door Zenderen na aanleg van het A1/A35 tracé te veel was voor de bewoners van Zenderen en dat de weg door het centrum dit aantal met een snelheid van 30km/u nauwelijks aan zou kunnen. Dit werd uiteindelijk overgenomen door Gedeputeerde Boerman, in die zin, dat hij de oplossing van dit probleem, maar ook de verantwoordelijkheid voor dit wegvak doorschoven naar de Gemeente Borne. Tot op heden (februari 2023) is een oplossing vanuit Borne nog niet in zicht. De Gedeputeerde heeft wel beloofd aan de PS voordat zij instemmen met de uiteindelijke PIP met een oplossing voor dit probleem te komen.	De Gedeputeerde stond achter de afwaardering in Zenderen naar 30 km/u en heeft geen uitspraken gedaan over wel of niet acceptabele hoeveelheden verkeer op dit type weg. Het is juist dat na realisatie van de Vloedbeltverbinding de provincie het voornemen heeft de weg over te dragen aan de gemeente. Mede door de aanleg van de tweede rotonde bij Twence wordt de oude verbinding Almelo-Zenderen-Borne indirecter, waardoor er minder verkeer deze route kiest. De gemeente Borne en de dorpsraad Zenderen zijn al actief met de plannen voor herinrichting van de kern.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
47.13	Wij vragen ons af of het wel is toegestaan dat de Provincie deze verantwoordelijkheid afschuift zo lang zij nog steeds eigenaar is van de N743 door Zenderen. Daar maakt SDB dan ook bezwaar tegen. De huidige N743 is integraal onderdeel van de planMER en de voortzettingen daarvan.	Na het in gebruik nemen van de Vloedbeltverbinding zal een overdracht plaatsvinden van wegvakken van de provincie Overijssel naar de gemeente Borne. Maatregelen aan deze wegen zullen dan door de gemeente als wegbeheerder worden onderzocht en uitgevoerd. Landelijk wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de SWOV en CROW gepromoot dat alle wegen binnen een bebouwde kom een snelheidsregime dienen te krijgen van 30 km/u. Een wegbeheerder mag hier slechts met een goede onderbouwing van afwijken. In dat licht bezien zijn er geen redenen om na openstelling van de Vloedbeltverbinding in de bebouwde kom Zenderen een maximum snelheid van 50 km/u te handhaven.	Nee
47.14	Tevens vragen wij ons af wat de Gedeputeerde aan PS gaat meedelen, welke concrete maatregelen hij in gedachte heeft om het verkeer fors onder die 8.000 mvt/dag te krijgen. Deze gegevens zijn nodig om te kunnen beoordelen of er wellicht toch een oplossing voor het vele “restverkeer” mogelijk is. * voorbeeld een richtlijn van SWOV maximaal 5.000-6.000 mvt/dag op 30 km weg.	In de huidige visie van SWOV en CROW worden deze maximum hoeveelheden niet meer genoemd. Het advies is wel om bij hogere intensiteiten een scheiding aan te brengen tussen fiets- en autoverkeer. Die scheiding is nu al aanwezig in Zenderen.	Nee
47.15	1b, een reductie van 8.000 (planMER) naar 6.300 mvt/dag (PIP) in Zenderen -beredeneerd in de PIP - is gebaseerd op een onjuiste aanname en klopt niet. De redenering is gebaseerd op het feit dat de extra rotonde ten noorden van Zenderen zou zorgen voor deze vermindering van verkeer. Hier kan men al vraagtekens bij plaatsen. Maar de extra rotonde bij Borne-West met hetzelfde (tegengestelde) effect wordt daarbij gemakshalve vergeten (zie bijlage15). Netto is het effect daarmee neutraal en blijft volgens SDB het aantal van 8.000 mvt/dag staan. Dit zou SDB graag gecorrigeerd zien.	Hier is sprake van het vergelijken van verschillende modellen die andere cijfers geven en de verkeerskundige aanpassingen nabij rotonde Twence en de aansluiting afslag Borne West. De cijfers van het PIP volgen uit de modelberekening op basis van het RVMO 2022 en dat is leidend. Alle, ook de genoemde, kruispunten zijn correct gemodelleerd. Er is geen aanleiding om te twifelen aan de uitkomst.	Nee
47.16	1c. Communicatie over en presentatie van de cijfers m.b.t. verkeersreductie. Provincie, SWECO, Gemeente Borne e.a. presenteerden de cijfers over verkeersreductie niet erg duidelijk. B.v. de gunstige cijfers van het spoortracé werden op een hoop geveegd met de ongunstige uitkomsten voor het A1/A35 tracé, waardoor de laatste beter leken.	In de bijlage Verkeersanalyse staan de actuele verkeerscijfers.	Nee
47.17	1d. verschuiving lokaal verkeer naar de Vloedbeltverbinding 50% hoger in spoortracé. Wanneer men kijkt hoeveel verkeer de Vloedbeltverbinding wegtrekt van het omliggende wegennet, dan ligt dat 50% hoger bij het spoortracé, dan bij het A1-A35 tracé. Juist dit verschil rijdt niet door Zenderen.	Het spoortracé geeft een grotere afname van verkeer in Zenderen. Daarentegen is er minder afname van verkeer op de rondweg door Borne. Ook de lokale wegen in uw gebied worden bij het spoortracé niet ontlast, terwijl er in de ter visie liggende variant een afname is berekend van b.v. 72%, zijnde 1.050 mvt/etm op de Grote Bavenkelsweg. Zie ook antwoord 47.2.	Nee
47.18	1e. Noodzaak van - de mogelijke - “no regret” aansluiting van knooppunt Azelo op de Vloedbeltverbinding. a. Rijkswaterstaat lijkt weinig prioriteit te geven aan wegvak Azelo-Buren. Er is nog geen begin gemaakt met de eerst stap van de MIRT een extra afrit bij Hengelo-Zuid. b. Daarnaast is de kans groot, dat bij aansluiting het deel van het A1-A35 tracé tussen knooppunt Azelo en het spoor vrijwel volledig nieuw moet worden aangelegd.	Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat aansluiting op knooppunt Azelo nu geen prioriteit heeft. De provincie en de regio blijven er wel bij het Rijk op aandringen om wel zo spoedig mogelijk een aansluiting op knooppunt Azelo te realiseren. De ligging van de Vloedbeltverbinding is zodanig dat er bij aansluiting op knooppunt Azelo geen grote verleggingen nodig zijn. De weg kan blijven liggen. De rotonde moet aangepast worden. Een globaal ontwerp hiervoor is besproken met Rijkswaterstaat maar maakt geen onderdeel uit van de planvorming en/of mogelijkheden die dit PIP biedt.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	Gedeputeerde Boerman kwam n.a.v. dit door SDB op 1-12-2021 gepresenteerde feit met het idee van een botonde (dubbele rotonde) om de Statenleden gerust te stellen. Deze botonde is echter niet verder uitgewerkt en zal moeilijk in te passen zijn. Door de complexiteit zal de botonde naar alle waarschijnlijkheid veel duurder zijn als de toekomstige verwijdering van het aan te leggen wegdeel in de Vloedbeltverbinding en mogelijk ook verkeerstechnische problemen – zoals extra files – veroorzaken. In die zin vervalt het nut van de “no regret” aansluiting van het A1-A35 tracé grotendeels. SDB ziet graag concreet de nadere uitwerking van de aansluiting van het knooppunt Azelo middels een botonde met een inschatting van de kosten in vergelijking tot het saneren en opnieuw aanleggen van het wegdeel van de Vloedbeltverbinding tussen knooppunt Azelo en het spoor.		
	2. De vergelijking tussen de tracés in de planMER is ongelijkwaardig.		
47.19	a. Het Beekdaltracé is duidelijk op voorhand onacceptabel door verstoring van het beekdal.	Het doel van een planMER is om een afweging te kunnen maken tussen diverse varianten. Daarbij zijn meerdere inzichtelijk gemaakt en op basis van criteria is een keuze gemaakt. Wij blijven van mening dat dit een variant is die terecht is beschouwd in het planMER	Nee
47.20	b. Het Bornerbroeksestraat-tracé is de simpelere versie van het A1-A35 tracé.	Wanneer gekozen zou worden voor de Bornerbroeksestraat zouden er meerdere woningen opgekocht en gesloopt moeten worden. Dat hoeft in deze variant niet en daarmee zijn de kosten aanzienlijk lager.	Nee
47.21	c. Het Spoortracé: ongelijke kansen vanaf begin in de vergelijking met het A1/A35 tracé om de volgende redenen: Ladder van Verdaas: het spoortracé volgt bijna overal bestaande infrastructuren (= trede 6). Het A1/A35 tracé doorkruist de Groene Poort in de Stedenband (= trede 7).	Beide tracés doorkruisen de Groene Poort. Uw interpretatie van de werking van de Ladder van Verdaas delen wij niet.	Nee
47.22	1. Tracédeel over de Zenderense Es bij industrieterrein Molenkamp niet langs maar midden over de Es getekend, waardoor iedereen kon weten dat dit op voorhand onacceptabel zou zijn, door de grote aantasting van de es. In eerdere onderzoeken en tekeningen Alternatievensessie april 2020 en Gemeentelijke Verbindingsweg (GVW) Borne 2017 zaten wel acceptabele tracés. Wij verwonderen ons ten eerste dat deze kansrijkere tracés niet zijn opgenomen in het onderzoek.	De ontwerpuitgangspunten voor een provinciale weg zijn conform de richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg toegepast. Zelfs met toepassing van minimum boogstralen ontstaat een grote uitbuiging over de Zenderense Es.	Nee
47.23	Geen aansluiting 't Hag/Braamhaarstraat: in eerdere tekeningen en eerdere onderzoeken en Alternatievensessie van de NRD was er steeds een aansluiting. In de NRD en planMER is deze aansluiting vervallen. Bij de bezwaarzitting t.a.v. WOB-verzoek is gemeld dat hierover niet bij de Provincie is gesproken en ook niet met Prorail. Dus van die kant kan er geen bezwaar gemaakt zijn. Er waren zeker goede	De Vloedbeltverbinding is een gebiedsontsluitingsweg ten behoeve van een hoge kwaliteit doorstroming en verkeersveiligheid. Op dit type weg worden geen erven aangesloten en bedraagt de kruispuntafstand bij voorkeur 3 km. Dit betekent dat lokale wegen via een parallelstructuur worden omgeleid naar de kruispunten (bij voorkeur rotondes) waar het snelverkeer kan uitwisselen met verkeer op de Vloedbeltverbinding of deze weg kan kruisen. Om bovenstaande reden past een aansluiting niet. Wanneer (in het spoortracé) het Hag wel moet worden aangesloten dient er een grote uitbuiging van het spoortracé plaats te vinden, zodat er ruimte is voor een wachtrij tussen weg en de gesloten spoorwegovergang.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	aansluitingsmogelijkheden voorhanden. Hierdoor scoort spoortracé veel minder op met name bereikbaarheid, recreatie.		
47.24	2. In Het PVA staat dat de spooronderdoorgang in de Oonksweg niet mag worden meegenomen in NRD en planMER. Een spoortunnel in de Oonksweg is niet meer nodig bij aanleg van het spoortracé (net zoals dat gold voor de Gemeentelijke Verbindingsweg) en zorgt ervoor, dat door het spoortracé aan te leggen een besparing mogelijk is van zo'n € 20 miljoen t.o.v. A1-A35 tracé. Zowel Gemeente Borne, de Provincie als SWECO wisten dit: waarom moest dit deel er dan toch buiten blijven is de vraag. In het kader van maatschappelijk belang kiest men toch voor de meest functionele en rendabele oplossing! Hierdoor zou het spoortracé financieel en qua verbeterde verkeerstructuur van oost naar west Borne veel beter scoren dan het A1/A35 tracé. De spoorkruising Oonksweg niet meenemen in het onderzoek is wederom een ernstige ommissie.	Een tunnel in de Oonksweg blijft ongeacht de keuze van het tracé altijd noodzakelijk. Wanneer er alleen een tunnel ten noorden van het industrieterrein Molenkamp zou zijn, ontstaan er veel ongewenste omrijbewegingen. Overigens zijn in de PlanMER de varianten allereerst beoordeeld op de milieuaspecten en is op basis van die weging gekozen voor het alternatief met de minst negatieve milieuscore.	Nee
47.25	De beoordeling van verkeersreductie in Zenderen voor A1-A35 en spoortracé is gelijk. Dit terwijl de reductie bij het spoortracé 75% hoger is (niet 8.000 maar 2.000 mvt/dag), en die bij het A1-A35 tracé ver boven de richtlijnen ligt (zie bijvoorbeeld het rapport Witteveen en Bos / bij andere rondwegen zoals Weerselo van 10.000 naar 2.500 mvt/dag). In de vergelijking van de doelstellingen (en voor de inwoners van Zenderen) zou dit een groot verschil hebben gemaakt ten gunste van de spoorvariant.	Beoordeling in PlanMER is door onafhankelijk adviesbureau opgesteld en later door gemeente Borne, Almelo en provincie aanvaard.	Nee
47.26	3. De rapporten over de Gemeentelijke Verbindingsweg staan niet in de offerteopdracht aan de mogelijke adviesbureaus: hier was al veel informatie in het voordeel van het spoortracé voorhanden. Zoals het tracé zelf, voordelen en oplossing van mogelijke nadelen.	Bij het opstellen van de alternatieven voor de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) van de PlanMER zijn alle relevante rapporten beschouwd.	Nee
	3. Voorop gezetheid A1/A35 tracé:		
47.27	Er is geen onderzoek gedaan naar wel/niet aansluiten van het Hag bij Zenderen: "was niet aan de orde" (in WOB-bezwaar bijlage 8 punt 3.). Waarom is niet duidelijk, maar dit zorgde er wel voor dat het spoortracé op een aantal punten zoals bereikbaarheid en recreatie veel slechter scoorde dan het A1/A35 tracé.	Zie antwoord 47.23.	Nee
47.28	In de offerte-aanvraag voor het planMER onderzoek wordt de spoorkruising Oonksweg uitgesloten om mee te nemen: hierdoor gaat een van de grote voordelen van het spoortracé op voorhand verloren. Immers bij aanleg van het spoortracé is er geen tunnel in de Oonksweg nodig, en spaar je daarmee ten noorden van Borne één tunnel uit!	Zie antwoord 47.24	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
47.29	Waarom neemt men wel een aansluiting van knooppunt Azelo mee en niet deze combinatieoplossing, die ook nog eens de verkeerssituatie in het centrum en noordkant van Borne sterk verbetert.	Er is in dit PIP geen sprake van een mogelijke aansluiting op knooppunt Azelo. De door u voorgestelde oplossing betekent ook dat het landschap zou worden doorsneden alleen dan op een andere plek. De nu gekozen variant inclusief de landschappelijke maatregelen die getroffen worden maken dat deze variant inpasbaar is in de omgeving.	Nee
47.30	In het PIP wordt ineens een reductie van 8.000 naar 6.300 mvt/dag in Zenderen door SWECO tevoorschijn getoverd. Dit op basis van eenzijdige argumentatie. Een extra rotonde ten noorden van Zenderen zou zorgen voor deze vermindering, maar de extra rotonde bij Borne-West met hetzelfde (tegengesteld) effect vergeet men daarbij gemakshalve (zie bijlage15).	Zie de beantwoording bij 47.15. Er is gebruik gemaakt van geëigende rekeninstrumenten (het verkeersmodel) voor het doorrekenen van de effecten van het totale actuele(re) ontwerp. Zie verder de Verschilnotitie PlanMER en Pip die als bijlage bij de toelichting is opgenomen.	Nee
47.31	Bovengenoemde punten zijn in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.	Voor de Vloedbeltverbinding zijn met de NRD, PlanMer en Ontwerp-PIP de juiste stappen ondernomen en zijn alle aspecten zorgvuldig afgewogen. Het PS-besluit is democratisch tot stand gekomen.	Nee
	CONCLUSIE	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
48a	TenneT is van mening dat in het bestemmingsplan onvoldoende rekening is gehouden met de bescherming van de belangen van deze hoogspanningsverbinding. Dit komt doordat de huidige set regels sterk verouderd is en hierin vele zaken ontbreken. Deze set regels biedt daarmee onvoldoende bescherming tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op een betrouwbare levering van energie. Hiernaast biedt de huidige set regels onvoldoende bescherming voor de omgeving en kunnen hierdoor zéér onveilige situaties ontstaan. Om dit op te lossen verzoeken wij u de regels over te nemen zoals weergegeven in bijlage 1 (bovengronds).	Wij hebben de door u voorgestelde aanpassingen overgenomen in het PIP. (Artikel 7)	Ja, artikel 7 is aangepast
48b	Prioriteitsvolgorde Een plan met een meervoudige-of dubbelbestemming is in beginsel aanvaardbaar, mits de onderlinge rangorde van de doeleinden of functies zijn aangegeven en mits ze geen tegenstrijdigheden bevatten. Naar onze mening is in dit plan geen onderlinge rangorde aangegeven en zijn er zeker strijdigheden in de regels. TenneT verzoekt daarom om het volgende in de regels op te nemen: 'In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van dit artikel vóór de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.' Aanbrengen en/of rooien hoog opgaande beplanting/bomen Wij vragen uw medewerking om in de regels in Artikel 7.2.1 de onder a onderstaande tekst te wijzigen in; 'het aanbrengen en/of rooien van hoog opgaande beplanting of bomen'. Tijdens het verwijderen van bomen of hoog opgaande beplanting kunnen zeer gevaarlijke situaties ontstaan waarbij elektriciteit via beplanting een weg naar de aarde zal zoeken (we noemen dit overslag). Dit wil TenneT ten alle tijden voorkomen. Opnemen sloopvergunning	Wij hebben de door u voorgestelde aanpassingen overgenomen in het PIP. (Artikel 7)	Ja, artikel 7 is aangepast

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	Binnen de meeste gemeenten geldt veelal alleen een meldingsplicht om een bouwwerk te slopen. Wanneer een te slopen bouwwerk binnen de belemmerde strook van een hoogspanningsverbinding staat, dan is het van groot belang dat deze werkzaamheden veilig uitgevoerd kunnen worden. Het is noodzakelijk dat TenneT voor de uitvoering van de sloopwerkzaamheden deze werkzaamheden kan voorzien van veiligheidsrichtlijnen. TenneT heeft bij voorkeur daarom dat het slopen van bouwwerken binnen de belemmerde strook vergunningplichtig is. Daarom verzoeken wij u om dit over te nemen zoals weergegeven in de voorbeeldregels. Oppervlakteverharding Het aanleggen van wegen en parkeergelegenheden is niet zonder meer toegestaan. Of het aanleggen van bijvoorbeeld een parkeerplaats is toegestaan is afhankelijk van het geval en kan bovendien aan voorwaarden onderhevig zijn. Dit mede in verband met de veiligheid en leveringszekerheid, maar ook de bereikbaarheid van onze assets. Wijzigen bestemming In verband met de aanwezige bovengrondse 110 kV hoogspanningsverbinding Tusveld-Hengelo Weideweg 7 en de bovengrondse 380 kV hoogspanningsverbinding Zwoiie-Hengelo moet TenneT voldoen aan onder 7 meer normen wat betreft afstand tussen het maaiveld/wegdek en de geleiders. Voor de bestemming Verkeer G gelden andere normen dan voor de andere bestemmingen. TenneT zal bij een wijziging van de bestemming 0 moeten beoordelen of na wijziging van de bestemming nog wordt voldaan aan de juiste veiligheidsnormen. Graag ontvangen wij de gegevens van de nieuw geplande situatie zoals de exacte breedte/hoogte van de 1 weg en tekeningen], zodat TenneT kan beoordelen of de gewenste ontwikkelingen toelaatbaar is. In de toelichting onder Tabel 4.1 verzoeken wij om ook de bovengrondse 110 kV hoogspanningsverbinding Tusveld-Hengelo Weideweg te vermelden.		
48c	Toestemming Het is noodzakelijk dat TenneT de plannen kan toetsen om te beoordelen of de plannen ook technisch uitvoerbaar en toelaatbaar zijn. Wij wensen daarom tijdig in overleg te treden met de initiatiefnemers om onze voorwaarden en mogelijkheden van te voren te bespreken. Hiervoor kan een mail worden gestuurd naar toestemminQ@tennet.eu voor het ontvangen van de definitieve uitvoeringsvoorwaarden. Opnemen vooroverleg Om de uitbreiding van het elektriciteitsnetwerk in goede banen te leiden, met betrekking tot timing, capaciteit van mensen en middelen, kostenefficiëntie en ruimtelijke afstemming over gemeentegrenzen heen, is continue afstemming tussen de regionale	Er is hier geen sprake van een Omgevingsplan omdat dit project nog valt onder het Overgangsrecht (van de WRO naar de Omgevingswet).	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	overheden en de netbeheerder noodzakelijk. De netbeheerders en gemeenten zijn gebonden aan wet- en regelgeving, maar door goede samenwerking kunnen slimme keuzes worden gemaakt in het haalbaar en betaalbaar houden van het elektriciteitsnetwerk. Afstemming en regie aan de voorkant betekent ook dat gemeenten onderling en in samenspraak met de netbeheerder de bestaande capaciteit in een gebied zo goed mogelijk kunnen benutten. Bij toekomstige plannen of beleidsdocumenten die keuzes omvatten die relevant zijn voor het landelijke hoogspanningsnet, zouden wij het prettig vinden om deel te nemen aan het vooroverleg. Op deze manier worden wij vroegtijdig bij plannen betrokken wat maakt dat wij ook tijdig kunnen beoordelen of de veiligheid en leveringszekerheid van onze hoogspanningsverbindingen in het geding komen en of de plannen (technisch) uitvoerbaar zijn. De plannen of documenten kunnen gestuurd worden naar ruimteliikeplannen@tennet.eu. Hierbij tevens het verzoek om dit e-mailadres binnen uw provincie op te nemen. Staalkaart TenneT heeft, in samenwerking met Netbeheer Nederland, de staalkaart "Elektriciteit en gas in het Omgevingsplan" inclusief bijbehorende voorbeeldregels opgesteld. De staalkaart betreft een handreiking om gemeentelijke ambities in samenhang met ambities op het gebied van energievoorzieningen bij elkaar te brengen in het Omgevingsplan. Bijgaand treft u de link aan waar u de Staalkaart kunt vinden: https://www.netbeheernederland.nl/upload/Files/Staalkaart NBNL Elektriciteit en gas in Omgevingsplan januari 2022 241.pdf De Staalkaart is een 'levend' document en zal worden aangepast naar de kennis en ervaring die TenneT en gemeenten gaan opdoen met de Omgevingswet. TenneT nodigt uit om gebruik te maken van de Staalkaart bij het opstellen van een Omgevingsplan en vervolgens samen met u mee te denken in het op duurzame wijze opnemen van het hoogspanningsnet in Omgevingsplannen. U kunt hiervoor contact opnemen met de behandelaar van deze brief.		
	CONCLUSIE	Naar aanleiding van de zienswijze is artikel 7 van de regels van het PIP herschreven	
49a	Er zijn 3 aspecten waar wij op in willen gaan • Landschap en compensatie • Bereikbaarheid en waterhuishouding van, en hinder ten gevolge van ingrepen aan, onze locatie • Eindafsluiting / Duurzaam storten <u>Inzake Landschap en compensatie</u>	Doel van de voorwaardelijke verplichting is dat de compenserende maatregelen voor de aanleg van de weg genomen worden. Er is naar aanleiding van de zienswijze onderzoek gedaan naar de formulering van artikel 12.4 van de regels van het ontwerp PIP. Deze is iets herschreven ten opzichte van de regels uit het ontwerp PIP. Ten aanzien van de realisatie van de maatregelen is het de doelstelling van de provincie om de landschappelijke inpassing te realiseren tegelijkertijd met de aanleg van de weg. Er kunnen echter maatregelen later nodig zijn (omdat ze niet tegelijk kunnen worden uitgevoerd met de aanleg van de weg) waardoor er extra tijd nodig is.	Ja, artikel 12.4 is herschreven

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	Twence is tevreden met de maatregelen inzake het landschap. Wel zet zij vraagtekens bij de formulering van voorschrift 12.4 van de regels. Het voorschrift geeft aan dat het realiseren van elke bestemming moet wachten op de openstelling van de Vloedbeltverbinding. Deze formulering bevat meerdere tegenstrijdigheden waardoor geen effectieve handhaving van deze verplichting mogelijk is. Wij gaan er vanuit dat hier wordt beoogd te borgen dat de landschappelijk maatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd als de Vloedbeltverbinding wordt aangelegd. Deze borging achten wij van belang en uit meerdere zinsneden in de Toelichting blijkt dat ook de provincie die verbinding nadrukkelijk legt. Om te voorkomen dat (3 jaar) na de aanleg van de weg de landschaps- en compensatiemaatregelen nog steeds niet (volledig) zijn gerealiseerd, stellen wij voor de voorwaardelijke verplichting: 1. te plaatsen binnen artikel 4 Verkeer; 2. te voorzien van een termijn van 2 i.p.v. 3 jaar en 3. te herformuleren zodanig dat precies duidelijk is wanneer niet aan deze verplichting is voldaan. Ad 1 Hiermee wordt voorkomen dat ook andere bestemmingen, waarvoor het landschapsplan niet bedoeld is, zoals Archeologische verwachting of Natuurnetwerk Nederland door deze verplichting worden geraakt. Ad 2 en 3 Wij vinden dat de inpassingsmaatregelen in principe gelijk op moeten lopen met de aanleg van de weg. Afhankelijk van een nieuwe omschrijving bedoeld onder punt 3 lijkt ons een kortere periode daarom goed haalbaar. Wij vinden dat voor de omwonenden duidelijk moet zijn wat de consequentie is als na die periode door wat voor omstandigheden dan ook, toch die aanpassingen niet gereed zouden zijn. Ook ten aanzien van de bereikbaarheid van de locatie is dit van zulk groot belang voor ons en onze klanten (en daarmee vanwege het belang van goed afvalbeheer, verwerking van mestoverschotten en productie van duurzame energie, en daarmee ook van publiek belang) dat dat echt gewaarborgd moet worden. Daarom zijn wij van mening dat een aanlegvergunning, waarin in een aanvraag wordt aangetoond dat onze aan- en afvoer onbelemmerd is, nodig is.	Daarom is de termijn van 3 jaar gehandhaafd. Dit is een redelijke termijn waarbij de provincie dit als uiterlijke termijn ziet en de meeste maatregelen eerder zal uitvoeren.	
49b	<u>Inzake bereikbaarheid en waterhuishouding van, en hinder ten gevolge van ingrepen aan, onze locatie</u> Op het punt van aanleg van de weg direct ten oosten van de stortplaats Elhorst Vloedbelt spelen voor ons een paar belangrijke aspecten die we reeds eerder hebben aangeven maar waarvan steeds wordt aangegeven dat die in het vervolg in afstemming met de	In de uitwerking van het plan wordt zoveel als mogelijk rekening gehouden met de begrenzing van het terrein van de stortplaats. Er worden geen graafwerkzaamheden verricht aan de stort of aan de voet van de stort. Op een enkele plaats zal een bestaande watergang worden beduikerd en het hekwerk iets worden verplaatst. Het bestaande onderhoudspad blijft beschikbaar. Over deze aanpassingen en de te verlenen vergunning/ontheffing vindt overleg plaats. De watergang van Twence blijft gescheiden van de watergang langs de weg. Zonodig wordt een deel beduikerd. De calamiteiteningang van Twence wordt verplaatst naar een locatie langs de Zeilkerweg.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	aannemer worden aangepakt. Die reactie geeft ons onvoldoende zekerheid. Sterker nog, wij zijn van mening dat de noodzakelijke ingrepen aan en nabij de stortplaats zodanig zijn dat daarvoor in een latere fase apart toestemming voor gegeven moet worden. Het plan is nu te globaal om aanvullende voorwaarden op te nemen die wij als verantwoordelijk eigenaar van de stortplaats wel nodig achten. Op een paar punten zijn wij van mening dat er waarborgen nodig zijn en dat het daarom gepast is om die werkzaamheden in de aanlegfase te verbinden aan een vergunningplicht. De noodzaak is gelegen in de bescherming van bodem en grondwater, het voorkomen van (geur)overlast voor de omgeving en de borging van afdoend en deugdelijk herstel van stortplaatsvoorzieningen zoals onderafdichting, percolaatdrainage, stortgasonttrekking en peilbuizen voor grondwatermonitoring. Niet alleen voor Twence zelf maar ook ter voorkoming van hinder voor de omgeving en stagnatie in levering van duurzame energie is het van groot belang dat een aantal voorzieningen in stand wordt gehouden. Zo moet goed worden stilgestaan bij ingrepen aan het stortlichaam. Deze kunnen zoals gezegd zowel hinder in bouwfase geven (geur van loshalen stuk van het stort), risico's op aantasten leidingen. Wij zijn van mening dat er omwille van de bescherming van het milieu een voorwaarde moet worden opgenomen dat de aanpassingen aan het stortlichaam afgerond moeten zijn voordat de weg wordt aangelegd. Voor wat betreft waterhuishouding benadrukken wij dat het retentievermogen van de watergang behouden moet blijven, alsmede dat de afvoer van afvalwater niet belemmerd mag worden. Voor wat betreft de toegang van ons terrein voor de brandweer op de calamiteiten-ingang aan zuidoost-zijde bij de Zeilkerweg is eerder per e-mail richting projectorganisatie aangegeven dat afstemming met de brandweer nodig is. Ik citeer uit een e-mail van 6 jun 2022 "De poort is wel richting de brandweer aangeven als een mogelijk aanrijroute bij een calamiteit. Het wegnemen van deze toegang zal daarom wel met hen afgestemd moeten worden". We kunnen in de stukken niet herkennen of die afstemming heeft plaatsgevonden. Ons voorstel is daarom om een bepaling tot verplichting voor een 'omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden' toe te voegen, waarbij het verbod is gericht op verplaatsen van afval, verwijderen of verplaatsen van stortplaatsvoorzieningen (inclusief watergangen). Toestemming voor deze werkzaamheden kan alleen worden verleend nadat advies bij de stortplaatsbeheerder is ingewonnen.		
49c	Inzake eindafdichting / duurzaam storten In onze reactie op het scope document hebben we reeds aangeven dat wij gehouden zijn aan de bepalingen in de omgevingsvergunning (voortkomend uit het Stortbesluit bodembescherming) en de Green Deal Duurzaam Stortbeheer. Dit kan betekenen dat de stortplaats mogelijk binnen enkele jaren van een dichte eindafdekking moet worden voorzien. Een dergelijke afdekking bestaat uit meerdere	De provincie is bevoegd gezag voor de stortplaats en bevoegd gezag voor het PIP. Deze rollen blijven strikt gescheiden. Uiteraard vindt afstemming plaats op inhoud om dubbel werk te voorkomen.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	lagen waaronder een folie, moet langjarig functioneren en is voorzien van een leeflaag met beplanting. Als de weg pas zou worden aangelegd nadat genoemde afdekking is aangebracht zou dat leiden tot dubbel werk, extra kosten, kapitaalvernietiging, meer risico's voor milieu en materiële schade aan milieubeschermdende voorzieningen. Wij stellen daarom voor dat de provincie, als bevoegd gezag voor zowel de stortplaats als de Vloedbeltverbinding, deze onwenselijke werkvolgorde voorkomt. Dit zou betekenen dat de verplichting tot eindafdichting van de stortplaats wordt opgeschort tot na de aanleg van de Vloedbeltverbinding.		
	CONCLUSIE	Mede naar aanleiding van de zienswijze is artikel 12.4 aangepast. De zienswijze geeft verder geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
50a	Zoals eerder aangegeven verdient de gepresenteerde tracékeuze onze voorkeur en ondersteuning ten opzichte van andere varianten. Wij vragen uw aandacht voor de volgende punten:	De keuze voor de in het PIP opgenomen variant voor de Vloedbeltverbinding is gemaakt op basis van een brede afweging van belangen. We gaan onderstaand in op uw aandachtspunten voor de vaststelling van het PIP.	Nee
50b	Omwille van de realisatie van de Vloedbeltverbinding heeft u ons verzocht om de vestiging van zakelijke rechten ten behoeve van instandhouding en beheer van houtwallen als compensatie voor de recente uitbreiding van Reinten infra en de realisatie van een tankstation aan te houden. Dit hebben wij gedaan. De stichting heeft een bouwblok naast het tracé dat in de huidige plannen verdwijnt en dat kunnen wij niet toestaan. Daarnaast is er een initiatief rondom de realisatie van een biogasinstallatie in dit gebied en wordt er nagedacht over de verplaatsing van het tankstation. Graag komen wij met u in gesprek over de herinrichting en verplaatsing van functies in deze hoek.	Er is met de genoemde partijen overleg over de verschillende belangen. Ten aanzien van het bouwblok wordt met u overleg gevoerd in het kader van de grondaankoop. Inmiddels is met u overeenstemming over het landschapsplan en compensatieplan en de houtwallen. Een verplaatsing van de bestemming van het brandstofverkooppunt van Avia Weghorst naar de rotonde in de Vloedbeltverbinding is niet mogelijk. Uw initiatief voor realisatie van een biogasinstallatie dient u te bespreken met de gemeente Borne.	Nee
50c	Een infrastructurele doorsnijding zorgt per definitie voor aantasting en vereist een zorgvuldige landschappelijk inpassing. Die gaat verder dan het tracé van de weg. Naast inpassing van de weg moet ook de nabije omgeving een kwaliteitsimpuls krijgen. Het is in onze ogen nu een inkleding van de weg. Concreet vragen wij aandacht voor de rol van de Azelerbeek als ecologische verbindingzone. Dit is een van de verbindingroutes tussen de Sallandse Heuvelrug en het kerngebied Twickel. Migratie van de otter is één van de doelen. Kruisingen van de Tusveldleiding en de Azelerbeek moeten zodanig ingericht worden dat dit geen belemmering geeft voor de migratie van de otter. Een inrichting die tevens dienstbaar zal zijn aan vele andere soorten. Wij verzoeken u dit met ons nader uit te werken. Het omliggende boerenland is qua groenblauwe dooradering sleets en wij verzoeken uw college om bij omliggende grondeigenaren ruimhartig om te gaan met de inzet van groenblauwe diensten en/of de inzet van het instrument landschapsgronden.	Voor de realisatie van het PIP is een landschapsplan en een compensatieplan opgesteld dat de zorgvuldige inpassing van de weg in het gebied regelt. De compensatie van bestaande natuur is vastgelegd in het compensatieplan en via een voorwaardelijke verplichting geborgd in de regels van het PIP. De ecoduikers onder de weg door zullen zo ingericht worden dat ze passeerbaar zijn voor onder andere de otter. De voorwaardelijke verplichting die is opgenomen zorgt er voor dat de inpassing gerealiseerd moet worden. De Azelerbeek is hierbij betrokken en ingepast in het ontwerp.	Ambtshalve

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
50d	Het tracé bij de zogenaamde 'korte boog' doorsnijdt een waardevol cultuurlandschap, waar ook Landschap Overijssel in haar zienswijze (die wij ondersteunen) aandacht voor heeft gevraagd. Het tracé doorsnijdt nu een eeuwenoude houtwal. Een verlegging van het tracé ter plaatse 50 meter noordwaarts zorgt ervoor dat de houtwal gespaard kan blijven en daarmee het landschap minder aangetast wordt. Ook hier geldt dat de inpassing van de weg onvoldoende bijdraagt aan de versterking van omliggende landschapsstructuren.	Het tracé kan niet zo worden aangepast dat de weg met bermen (tussen de houtwallen) op de aangegeven plek 50 meter noordwaarts komt te liggen. Dit is niet mogelijk vanwege de eisen die gesteld worden aan de opeenvolging van krappe bogen op een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/u, een en ander zodat bestuurders van voertuigen niet uit koers raken en/of het risico op frontale botsingen vergroot wordt. De weg moet bovendien aansluiten op de brug over de Bornse beek, waarbij ook het gemeentelijk monument Albergerweg 17 moet worden gespaard en een aansluiting moet worden gemaakt op de N743. Tussen die punten en in overleg met de grondeigenaren en gebruikers is het tracé van de Vloedbeltverbinding uitgewerkt, rekening houdend met perceelsgrenzen, landschap, flora en fauna en de in eerste alinea vermelde richtlijnen voor het wegontwerp.	Nee
50e	Borne staat voor de recreant in verbinding met Twickel door ondermeer een fiets- en wandeltunnel; de Graestunnel. Deze verbinding zegt u in stand te houden. De kwaliteit daarvan is ons nog onduidelijk. Wij verzoeken u dit gezamenlijk met de gemeente Borne en Twickel nader uit te werken.	Kwaliteit tunnel in verlengde van Graestunnel In het verlengde van de Graestunnel wordt een tunnel onder de Vloedbeltverbinding aangebracht met dezelfde maatvoering als de tunnel onder A1/A35.	Nee
50f	Stichting Twickel heeft begrip voor het feit dat er door de provincie als bevoegd gezag een moeilijke ruimtelijke afweging gemaakt moet worden waarbij, hoe je het ook wendt of keert, aantasting van het landschap plaats zal vinden om tot een oplossing voor de verkeersproblematiek te komen.	Zoals blijkt uit de beantwoording van deze zienswijzennota zijn wij op basis van een goed onderbouwd plan gekomen tot deze tracé keuze. Aan elk tracé zitten voor en nadelen maar wij zijn er van overtuigd dat de Vloedbeltverbinding een belangrijke rol zal hebben en ook landschappelijk ingepast wordt om aantasting van het huidige landschap te compenseren.	Nee
50g	Twickel verzoekt u op korte termijn en voor het vaststellen van dit PIP met ons en onze partners Avia Weghorst en Reinten Infra afspraken te maken over de inrichting van dit gebied, de aangehouden zakelijk recht overeenkomsten, bestemmingswijzigingen en grondtransacties.	Voor de vaststelling van het PIP is met belanghebbenden overleg gevoerd.	Nee
	CONCLUSIE	Ambtshalve is het landschapsplan en compensatieplan geactualiseerd. De zienswijze geeft verder geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
51a	Deze nieuw aan te leggen provinciale weg neemt de verkeersdruk niet weg. Vooral om reden dat de verkeersdruk in Zenderen niet zeer erg groot is. Rond de spits 17:00 uur is er weliswaar meer autoverkeer in Zenderen, maar dat is op heel erg veel plekken in Twente, precies zo. Dat maakt Zenderen niet bijzonder. En bovendien, rond 18:00 uur is de verkeersdruk te alweer voorbij en heeft de Vloedbeltverbinding geen nut meer. De Vloedbeltverbinding is niet meer dan een spitstrook, maar dan dwars door het landschap. De Hoofdstraat in Zenderen is overigens met erg veel geld uitermate sterk gerenoveerd. Er is een uitzonderlijk zware fundering aangebracht van meer dan twee meter diep, speciaal bedoeld voor het aller zwaarste vrachtverkeer. Er zijn daar ook geen huizen verzakt. Zeg maar, een hele dure weg is er aangelegd. Daar komt bij dat binnenkort al het verkeer elektrisch zal worden waardoor de luchtvervuiling geen reden meer is van zorg. Daarnaast gaan steeds meer mensen met hun elektrische fiets naar het werk en neemt het autobezit af.	Wij zijn van mening dat nut en noodzaak van het project voldoende is beschreven in PlanMER en de daarop volgende stappen (Scopedocument, PIP). In de bijlagen over verkeer staat beschreven wat de afname van het verkeer in Zenderen is. De afname is over een etmaal berekend. In de verkeersprognoses is al meegenomen dat er een verschuiving is van modaliteiten. Desondanks blijft er sprake van een groeiende vervoersbehoefte over deze verbinding, welke grotendeels gegenereerd wordt door de inwoners uit en de werk, winkel en vrijetijd bestemmingen in Almelo. Bovendien zijn er nog twee doelstellingen waar deze nieuwe verbinding aan bijdraagt, afname van het verkeer op de A1/A35 en een robuust netwerk van verkeer in het gehele gebied. Ook daar draagt de Vloedbeltverbinding aan bij. Wij zijn dan ook van mening dat het algemene belang gebaat is bij deze nieuwe verbinding.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	Reden dat gesteld kan worden dat er geen sprake is van een volstrekt onaanvaardbare verkeersdruk op de betrokken wegen. Althans niet zo druk, dat de aanleg van de nieuwe provinciale Vloedbeltverbinding noodzakelijk is. Verkeerscongestie is overigens maar zeer tijdelijk en alleen maar in de spits en van korte duur, die de aanleg van de Vloedbeltverbinding niet rechtvaardigt. Veel geld om de spits van een uurtje verkeersdruk te nemen. Het algemeen belang is er niet mee gediend. De mensen die geen auto hebben moeten hier voor betalen.		
51b	De Vloedbeltverbinding doorsnijdt vele oude landschapsstructuren, doorsnijdt mooie landelijke fietspaden en doorsnijdt het de recent mooi aangelegde Doorbraak. Als de Vloedbeltverbinding er dan toch moet komen, dan dient deze gelijk te getrokken evenwijdig aan de spoorlijn. De Vloedbeltverbinding zal ook nieuw verkeer aantrekken dat van de A1-A35 "afgetapt" wordt. Terwijl die A35 en A1 juist bedoeld waren om daar het verkeer te laten afwikkelen om het Twentse landschap te ontzien. In feite gaat A1-snelweg-verkeer door het Twentse coulisselandschap, terwijl dat bij de A1 aanleg bedoelt was om tegen te gaan en regionale wegennet te verminderen. De Vloedbeltverbinding maakt de met veel geld aangelegde Nijreessingel ineens significant nutteloos. Terwijl de Van Rechteren Limpurgingel veel drukker wordt. Daarmee wordt het verkeerdruk enkel maar verplaatst. Veel belastinggeld voor verplaatsing van de verkeersdruk. Die negatieve effecten zijn niet voldoende inzichtelijke gemaakt en afgewogen. Van een goede ruimtelijke ordening is geen sprake.	Er is op basis van een zorgvuldige analyse en zorgvuldig onderzoek gekozen voor deze variant. In de rapporten over verkeer wordt inzicht gegeven in de huidige en nieuwe verkeersafwikkeling.	Nee
51c	Het plan is slecht voor het milieu en de natuur. Het is in strijd met de Europese Habitatrichtlijn. Een passende beoordeling als bedoeld in art 6 van de Europese Habitatrichtlijn is niet gemaakt en de noodzaak voor deze weg is niet voldoende aangetoond. Een vergunning op basis van de Wet Natuurbescherming is niet verleend.	Ten aanzien van de gebiedsbescherming (Natura 2000) is een nieuw stikstofonderzoek gedaan naar de aanleg en gebruiksfase. Uit de resultaten van het stikstof onderzoek volgt dat er geen passende beoordeling hoeft te worden gemaakt. Ook is er geen vergunning nodig vanwege het natuurspoor. Het nieuwe onderzoek is als bijlage 15 aan de toelichting gekoppeld. Het stikstofonderzoek is in de planregels met regels geborgd. Voor wat betreft de aspecten soortenbescherming en bescherming houtopstanden en bescherming Natuurnetwerk Nederland is ook het onderzoek geactualiseerd (Compensatieplan Vloedveldverbinding inclusief Natuurtoets, Ecogroen, januari 2024). In het kader van de soortenbescherming is mogelijk een ontheffing nodig in het kader van de Wet natuurbescherming (nu: omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteiten onder de Omgevingswet). In het natuuronderzoek is gemotiveerd, dat er in onderhavige situatie zicht is op ontheffing, omdat aan de voorwaarden voor het kunnen verlenen van de ontheffing wordt voldaan. Benodigde maatregelen m.b.t. het realiseren van nieuw leefgebied met daarbinnen nest-, rust- en verblijfplaatsen en foerageergebied kunnen worden getroffen op gronden binnen het plangebied met de bestemming Natuur. De te treffen maatregelen vanwege verlies aan houtopstanden (herplantplicht bomenrij, bos, houtwal en struweel) zijn geborgd in het compensatieplan Vloedbeltverbinding inclusief natuurtoets (Ecogroen, januari 2024), waarvan de uitvoering en	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
		de instandhouding ervan is geborgd in de planregels. Voorafgaand aan het vellen van de houtopstanden zal op grond van het Besluit activiteiten leefomgeving een melding worden gedaan. Provincie is van mening dat de noodzaak voldoende is aangetoond door de behaalde afname van verkeer in de bebouwde kom Zenderen en door Borne, alsmede de behaalde afname op de A1/A35 en het gegeven dat na aanleg van de Vloedbeltverbinding een robuust netwerk ontstaat.	
51d	De weg leidt tot teveel fijnstof, luchtvervuiling en teveel lawaai en horizonvervuiling en teveel aantasting van het landschap. De procedure is niet correct verlopen. Niet is voldaan aan het Verdrag van Aarhus. Er is sprake van een significante uitbreiding van de wegenstructuur terwijl die niet nodig is. Van een algemeen belang is geen sprake. Het plan is in strijd met een goede ruimtelijk kwaliteit. De gevolgen van het plan zijn van dien aard dat dit zal leiden tot verlies van omgevingskwaliteit. Ten onrechte is geen passende MER opgesteld. Een passende worst-case scenario is niet aangetroffen bij de stukken.	Er is voor de vaststelling van dit PIP zorgvuldig onderzoek gedaan naar alle genoemde omgevingsaspecten die in de zienswijze genoemd worden. Ook is er een planMER opgesteld en als bijlage 1 aan de toelichting toegevoegd. Uit alle bij het plan behorende stukken blijkt dat het plan inpasbaar is. Op basis daarvan is het ook niet nodig voor het PIP nog een MER op te stellen. Voor de inpassing van de weg in het landschap (Sweco, januari 2024) is een landschapsplan opgesteld, dat de provincie zal uitvoeren.	Ambtshalve
51e	Niet kan worden uitgesloten dat het plan leidt tot significant negatieve effecten op de nabijgelegen Natura 2000- gebieden door toename van de stikstofdepositie. Ook alternatieven zijn niet onderzocht. Er is geen vergunning van de Wet Natuurbescherming voor het plan of delen ervan verleend. Reeds om die reden had het plan niet vastgesteld kunnen worden. Het Natura2000 gebied liggen te dicht bij de negatieve schade is te groot.	Ten aanzien van stikstof is een nieuw onderzoek gedaan naar de aanleg en gebruiksfase. De berekeningen van de stikstofdepositie (gebruiksfase minus referentiesituatie alsmede realisatiefase minus referentiesituatie) geven aan dat er per saldo nergens op een Natura 2000-gebied een bijdrage aan de stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jaar wordt berekend. Het nieuwe onderzoek is als bijlage 15 aan de toelichting gekoppeld. Het stikstofonderzoek is in de planregels (artikel 12.3) met regels geborgd.	Ja, mede naar aanleiding van de zienswijze is het stikstofonderzoek geactualiseerd.
51f	Daar komt bij dat oorlogsmonumenten weer opnieuw moeten worden verplaatst. Bote van de Wal en navigator Gerald Hood 1922-1945 http://www.lancaster-lm658.co.uk zijn door een nekschot door de Duitse bezetter aldaar in de Elhorst-Vloedbelt van hun leven beroofd. Nu wordt er een zijtak van de snelweg overheen gelegd. Eerder is aan u gevraagd om de Vloedbeltverbinding iets te verleggen zodat deze oorlogsmonumenten kunnen blijven waar ze staan. De provincie ambtenaar heeft aangegeven dat de Vloedbeltverbinding wel iets opzij kon liggen maar dan moest de stortplaats iets verplaats worden. Dat zou te lastig zijn.	In goed overleg met de dorpsraad Zenderen wordt besproken waar het monument naar toe wordt verplaatst zodat het op de nieuwe plek ook weer de status krijgt die het verdient.	Nee
51g	Uit de bewoordingen van de Wet Natuurbescherming, volgt dat passende beoordelingen moeten worden verricht voordat het desbetreffende plan wordt vastgesteld, en dat ze moeten worden verricht door het bestuursorgaan dat bevoegd is het besluit tot vaststelling te nemen, bij een bestemmingsplan is dat de raad. De beoordeling of het plan een negatief effect kan hebben, de beoordeling of het plan afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben en de beoordeling of de zekerheid is verkregen dat de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet worden aangetast, kunnen derhalve niet pas plaatsvinden bij de toepassing van het	Het PIP is opgesteld op basis van een planMER dat is toegevoegd als bijlage 1 bij de toelichting. Ten aanzien van stikstof is een nieuw onderzoek gedaan naar de aanleg en gebruiksfase. Hieruit volgt dat het plan uitvoerbaar is. Het nieuwe onderzoek is als bijlage 15 aan de toelichting gekoppeld. Ook op basis van dit nieuwe onderzoek is een passende beoordeling niet nodig. Het stikstofonderzoek is in de planregels met regels geborgd. Ten aanzien van het Verdrag van Aarhus is er geen strijdigheid (zie paragraaf 2.4 van de inleiding van deze reactienota).	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	gebruiksverbod. De zinsnede ", als de kwaliteit van de natuurlijke habitat en habitatsoorten bij gevolg kan verslechteren of er een significant effect kan zijn op de kwalificerende soorten van een Natura 2000-gebied" in de genoemde planregels kan derhalve niet in stand blijven. Het bestreden besluit is in strijd met het Verdrag van Aarhus.		
51h	Arrest van Europese Hof van Justitie van 14 januari 2021. In dit Arrest is de vraag in beginsel beantwoord dat belanghebbenden rechtstreeks in beroep mogen bij de rechter. Zoals eerder aangegeven is het bestreden besluit in strijd met het Verdrag van Aarhus stand gekomen. Zo heeft de inspraak niet correct plaatsgevonden en is het publiek en het betrokken publiek niet goed geïnformeerd over deze PIP. Zowel niet over het ontwerp van het bestreden besluit en niet de mogelijkheid tot het geven van inspraak. De inspraak en de publicatie van het ontwerp van het bestreden plan is in strijd met het Verdrag van Aarhus. Zo heeft er geen inspraak plaatsgevonden op een wijze die onderhavig Verdrag bedoelt. Er is onder meer geen hoorzitting gehouden en is het publiek en het betrokken publiek correct en niet voldoende geïnformeerd over relevante milieuaspecten en dat ook belanghebbenden in beroep mogen gaan ondanks dat ze geen zienswijzen hebben ingediend. Dat is allemaal niet verteld in de openbare kennisgeving.	Ten aanzien van het Verdrag van Aarhus is in paragraaf 2.4 van de inleiding van deze reactienota uitleg gegeven. Iedereen heeft de mogelijkheid om in beroep te gaan bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.	Nee
51i	Planregels De planregels zijn voor meerderlei uitleg vatbaar en derhalve niet handhaafbaar. Het bestreden besluit en het ontwerp ervan dienen opnieuw ter inzage te worden gelegd en de procedure dient via een goede inspraak met hoorzitting tot stand komen.	De procedure op grond van de Wet ruimtelijke ordening is op een correcte wijze verlopen en gepubliceerd. Iedereen heeft een zienswijze kunnen geven en ingekomen zienswijze worden bij het besluit omtrent vaststelling door het provinciebestuur afgewogen.	Nee
51j	Ik verzoek u mij een termijn te stellen om gronden van zienswijzen in te dienen en steun en bijstand te verlenen om inspraak te mogen doen. Ik verzoek u hiertoe de vereniging Partij Vrij Almelo in de gelegenheid te stellen. Steun en bijstand is in geld en middelen. Ten onrechte is dat niet aan de mensen die inspraak geven niet aangeboden. Zonder steun en bijstand te verstrekken is niet aan de regels van het bieden van goede inspraak voldaan. Het publiek en het betrokken publiek is niet voldoende betrokken bij dit grote plan. Ten onrechte heeft de publicatie niet in dagbladen en huis aan huis bladen gestaan. Mede hierdoor is de inspraak niet goed gegaan. Alles gaat teveel digitaal. De gegeven termijn voor inspraak is ook te kort en niet goed uitgelegd aan het publiek. Het plan is in strijd met de algemenen beginselen van behoorlijk bestuur.	Het PIP heeft de in de Wet ruimtelijke ordening vastgelegde procedure doorlopen. Het is op de correcte wijze gepubliceerd en iedereen is in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. Tijdens de ter inzage periode is een extra informatiemiddag georganiseerd waarbij ook uitleg gegeven is over de procedure en het indienen van een zienswijze aan degene die daar behoefte aan hadden. Bij onduidelijkheid over de inhoud van de zienswijze is de mogelijkheid geboden om deze nader toe te lichten. De mogelijkheid om gronden (aanvullend) in te dienen is aangeboden aan de indiener. De indiener heeft geen gebruik gemaakt van het aanbod.	Nee
	CONCLUSIE	Mede naar aanleiding van de zienswijze is het stikstofonderzoek geactualiseerd. De zienswijze geeft verder geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
52a &b	Allereerst merken wij op dat wij de aanleg van de Vloedbeltverbinding ondersteunen. Met de realisatie van deze weg komt een einde aan een al decennia lange discussie over de infrastructuur in de gemeente Borne. Hierbij wordt de problematiek ten aanzien van het wegverkeer in de kernen Zenderen en Borne, en de daarmee gepaard gaande onveilige situaties, ter hand genomen. Ook wordt de fysieke barrière, die de N743 in de kernen van Borne en Zenderen vormt, aangepakt en liggen er kansen deze (deels) op te heffen. Zo wordt met de aanleg van de Vloedbeltverbinding de fysieke leefbaarheid in zowel de kern Zenderen als Borne stevig verbeterd. Waar het gaat om meer context te geven op dit langlopende dossier, nemen wij u mee in de historie: de Bornsche Maten is het gevolg van de gemeentelijke herindeling van weleer die de provincie (mede) geïnitieerd heeft. Bij deze herindeling bleef de gemeente Borne weliswaar zelfstandig maar 'verloor' Bornerbroek aan Almelo. Om toch over voldoende bestuurskracht en financiële armslag te beschikken om toekomstige complexe problematiek in de samenleving aan te kunnen pakken, is besloten dat de gemeente Borne de wijk Bornsche Maten mocht bouwen. Bij de ontwikkeling van de wijk, met medeweten van de provincie, is altijd er van uit gegaan, dat de rondweg tussen de kern Borne en de nieuwe wijk, zou verdwijnen. Dit uit oogpunt van sociale cohesie, draagvlak en draagkracht voor de Bornsche middenstand gevestigd in de kern van Borne en uit oogpunt van de fysieke leefkwaliteit van de inwoners van de nieuwe wijk. De fout die destijds met de Stroom Esch is gemaakt, wilde de politiek niet herhalen. De knip is altijd uitgangspunt van beleid geweest van de gemeente Borne en vastgelegd in diverse documenten en beleidsvisies, daarbij ondersteund door de provincie (onder meer door vaststelling van het college van GS d.d. 28 oktober 2004 van het bestemmingsplan Bornsche Maten). Zoals u wellicht weet hebben wij alles in het werk gesteld om deze beloofde knip te realiseren, een belofte die de aanwonenden aan de N743 en omgeving ter hoogte van de Bornsche Maten is gedaan bij de aankoop van de woningen in 2005 en 2006. Wij hebben ons (sinds 2012!) ingezet om de knip te realiseren. Met de realisatie van de Vloedbeltverbinding zien wij mogelijkheden dat doel te realiseren, waarbij de leefbaarheid en de (verkeers-)veiligheid voor de gehele gemeente aanmerkelijk verbetert. Wij onderschrijven daarom uw argumenten om de Vloedbeltverbinding aan te leggen, zoals verwoord in hoofdstuk 2, Beleidskader Vloedbeltverbinding, van de Toelichting als onderdeel van het ontwerp Inpassingsplan. Die gaan wij hier niet herhalen.	Het uitgangspunt voor aanleg van de Vloedbeltverbinding (zowel in PlanMER als ontwerp-PIP) is dat de N743 in Borne een verkeersfunctie kan blijven vervullen. Een eventuele "knip" in de rondweg doet afbreuk aan de doelstelling van een robuust wegnnet. De provincie zal bij de overdracht van deze weg, na realisatie van de Vloedbeltverbinding, aan de gemeente eisen stellen aan het openhouden van deze weg omdat deze weg ook in de toekomst een rol blijft spelen in de ontsluiting van het gehele gebied.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
52c &d	Wij hebben kennis genomen van de bezwaren die de gemeente Almelo heeft ingediend. Deze kunnen wij evenwel niet volgen. Uit de toelichting blijkt nadrukkelijk dat de (verwachte) verkeertoename op de Van Rechteren Limpurgsingel tussen Hofstraat en Berkelstraat en de VRL- singel tussen Berkelstraat en Nijreessingel te verwaarlozen is. Zeker als dit afgezet wordt tegen de huidige overlast die wij al jarenlang onnodig ervaren als gevolg van het uitblijven van besluitvorming over de infrastructuur in Borne. Deze zienwijze wordt ook in afschrift verzonden aan de gemeente Borne. Dit houdt verband met het gegeven dat, naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State van 7 juli 2021, 202002183/1/R3, gebleken is dat wij rechtsmiddelen kunnen aanwenden in de te volgen procedure voor de Vloedbeltverbinding én het college van B en W van Borne kunnen verzoeken om een wijzigingsplan vast te stellen voor de gronden van de huidige rondweg N743 op het moment dat de N743 niet langer fungeert als verbindingsweg voor regionaal verkeer en het college van B en W niet uit eigen beweging overgaat tot het wijzigen van het bestemmingsplan in die zin dat dat de gronden van de N743 tussen de Bonte Koe en de watertoren te wijzigen in openbaar groen (park). Dit is ook nog steeds in de plannen opgenomen en aan de aanwonenden aan de N743 en omgeving ter hoogte van de Bornsche Maten is toegezegd, zoals oorspronkelijk bedoeld en nog steeds de bedoeling is. Tot op heden hebben wij nog geen signalen van de zijde van de gemeente Borne ontvangen die er op duiden dat de gemeente het wijzigingsplan aan het voorbereiden is. Dit betekent dan ook dat wij ons het recht voorbehouden bezwaar aan te tekenen tegen het (ontwerp-) plan Vloedbeltverbinding, indien de gemeente Borne in de procedure tot vaststelling van het plan Vloedbeltverbinding geen wijzigingsplan zoals hiervoor beschreven is in procedure brengt.	De afweging om op termijn een knip toe te passen lag bij de gemeente Borne. Zij hadden tot 1 januari 2024 de mogelijkheid om dit door middel van het toepassen van een wijzigingsbevoegdheid mogelijk te maken. Echter het toepassen van een wijzigingsbevoegdheid is na 1 januari 2024 onder de Omgevingswet niet meer mogelijk. Voor het wijzigen van de bestemming zal, net als voor elk andere ruimtelijke ontwikkeling, een procedure gevolgd moeten worden onder de nieuwe wet.	Nee
	CONCLUSIE	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
53a	Verkeer door Zenderen Alom werd verkondigd, dat de directe aanleiding tot aanleg van de Vloedbeltverbinding zou zijn de verkeersdrukte in het dorp Zenderen. Het klopt, dat daar regelmatig op werkdagen 2x per dag (in de spits) verkeer niet geheel ongehinderd en op volle snelheid kan passeren. Subjectief kan het als hinderlijk worden ervaren dat daardoor een kleine vertraging ontstaat voor weggebruikers. Objectief gezien is dat zeer beperkt, zeker als gekeken wordt hoe verkeer op vele andere plekken in het land dagelijks veel hinder ondervindt. Daar treedt vaak echt tijdverlies op, in Zenderen geldt dat niet of nauwelijks. Zeker is, dat een aantal mensen in Zenderen graag ziet dat het passerende (transito-) verkeer grotendeels uit het dorp verdwijnt. Zeker is ook, dat een misschien wel even groot aantal mensen en bedrijven daar helemaal niet op zit te wachten, soms zelfs	Wij zijn van mening dat nut en noodzaak van het project voldoende is beschreven in PlanMER en de daaropvolgende stappen (Scopedocument, PIP). Het verminderen van het vele verkeer door Zenderen is een van de doelstellingen. De ligging van de weg (gebundeld met de A1/A35) beperkt de negatieve effecten van de doorsnijding van het gebied Groot Azelo zoveel als mogelijk.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	integendeel. En dan blijft er nog een behoorlijke groep over die geen enkele hinder ondervindt van de huidige situatie en niet op een nieuwe weg zit te wachten, of juist van die nieuw geplande Vloedbeltverbinding meer overlast zal ondervinden. Verlegging probleem Met de aanleg van de Vloedbeltverbinding wordt het probleem, dat door een deel van Zenderen ervaren wordt, verlegd. Voor het grootste gedeelte, namelijk meer dan 70%, komt dat op het bordje van ons aandachtsgebied (groot) Azelo. Als de nieuwe weg al fijn is voor Zenderen, dan zeker niet voor onze inwoners.		
53b	Doelstellingen In de PIP Vloedbeltverbinding staat onder punt 1.1.3 Doelstellingen: <i>“De Vloedbeltverbinding is een nieuwe provinciale weg tussen de aansluiting Borne-West op de A1/A35 en de N743 tussen Almelo en Zenderen inclusief een korte boog naar de N744. De weg moet een bijdrage leveren aan het verminderen van de filedruk op de A1/A35, het robuuster maken van het regionale wegennet tussen Almelo en Hengelo en het verminderen van het verkeer op de N743 in de bebouwde kom van Zenderen en door Borne. De grote hoeveelheden verkeer in het gebied in combinatie met de structuur van het wegennet zijn de belangrijkste oorzaken van het grote aantal ongevallen op de A1/A35, de verkeersinfarcten rondom de samenloop van de A1/A35 en de files op de N743, met bijbehorende verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten door en in de bebouwde kom van Zenderen en Borne.”</i> Heel bijzonder dat dit punt als eerste van de (3) doelstellingen genoemd wordt. Terwijl volgens de eigen berekeningen het verkeer slechts met 2% afneemt op die rijkswegen. In een memo van Antea Group van 20 februari 2023, op ons verzoek geschreven n.a.v. onze vraag over de geluideffecten van de nieuwe weg voor ons gebied, lezen we: <i>“De (beperkte) afname van het verkeer op de Rijksweg A1/A35, die op grond van de verkeersprognoses naar verwachting op zal treden bij ingebruikname, is dan ook niet meegenomen in de geluidberekeningen.”</i> • Wij stellen voor dat de doelstellingen aangepast worden in die zin, dat de eerstgenoemde doelstelling gewoon weg gelaten wordt. Immers: u stelt zelf dat het eigenlijk het genoemde effect mist.	De doelstellingen komen voort uit het verkorte MIRT onderzoek A1/A35 en zijn gezamenlijk met gemeenten tot stand gekomen en vastgelegd in NRD.	Nee
53c	Grondwal De aan te leggen grondwal zal ervoor moeten zorgen dat niet alleen het zicht op, maar ook het geluid van de Vloedbeltverbinding aan de noordzijde beperkt wordt. Gedeputeerde Bert Boerman heeft ons in een persoonlijk gesprek bij Erve Hondenberg op 5 oktober 2022 gegarandeerd, dat de geluidsbelasting ten zuiden van de A1/A35 ten gevolge van de aanleg van de Vloedbeltverbinding nooit hoger	Effect grondwal op bewoners in Azelo ten zuidwesten van de Vloedbeltverbinding. De landschappelijke wal ten noordoosten van de Vloedbeltverbinding bestaat uit een aarden wal die wordt ingeplant. Door de vorm en het materiaal zal het verkeersgeluid van de Vloedbeltverbinding niet weerskaatsen tegen deze wal, maar wordt het geluid geabsorbeerd. Ook uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de Vloedbeltverbinding niet tot meer geluid leidt, omdat het geluid van de A1/A35 overheerst. Er zijn geen plannen om de landschappelijke wal te voorzien van een hard scherm. In het PIP is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die het akoestisch onderzoek borgt in de planregels (waar nodig	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	zal worden dan nu het geval is. In een gesprek op 25 januari jl. hebt u aangegeven, dat het geluid volkomen geabsorbeerd wordt omdat het om een aarden wal gaat. Bij geluidsschermen zou dat anders zijn. In dat kader is het ook van belang, dat het altijd een aarden wal blijft en er bijvoorbeeld ook geen zonnepanelen tegenaan worden geplaatst. Wij zien graag opgenomen, dat de garantie gegeven wordt dat het geluidsniveau ten zuiden van de A1/A35 nooit hoger wordt ten gevolge van de aanleg van de Vloedbeltverbinding en dat de bijbehorende geluidswal nooit voorzien zal worden van enig weerkaatsend materiaal, waaronder zonnepanelen.	toepassen van specifiek type wegdekverharding en de realisatie en het in stand houden van grondwallen en geluidsscherm. Zonnepanelen De landschappelijke wal heeft de bestemming natuur, daarom is het niet mogelijk zonnepanelen op de wal aan te brengen.	
53d	Fiets/voetgangerstunnel Graasweg Voorzien is een fiets/voetgangerstunnel onder de Vloedbeltverbinding, los maar in het verlengde van de huidige Graestunnel onder de A1/A35. Wij vragen hierbij aandacht voor de inrichting van die tunnel, wat betreft de verkeersveiligheid maar vooral voor wat betreft de sociale veiligheid. De huidige Graestunnel is in het verleden zeer onveilig geweest voor fietsers en voetgangers die daar gebruik van maakten. Er werden vernielingen aangebracht, mensen lastig gevallen en soms zelfs belaagd. Gelukkig is die situatie sterk verbeterd na de grondige renovatie in 2015. De nieuwe tunnel in het verlengde van de Graestunnel zal opnieuw een uitdaging kunnen vormen voor lieden met verkeerde intenties. Daarom is het van belang uitermate veel aandacht te schenken aan de sociale veiligheid. Zodat niet alleen overdag, maar ook 's avonds en 's nachts mensen van de tunnel gebruik kunnen maken zonder ook maar enige vrees te hebben voor hun persoonlijke veiligheid in één van beide tunnels. Wij vinden het van eminent belang dat bij de inrichting van de nieuwe tunnel bij de materiaalkeuze optimaal aandacht wordt geschonken aan de (sociale) veiligheid. De tunnel moet op alle momenten van de dag en nacht uitstekend verlicht zijn. Er dienen in de nieuwe tunnel, maar tegelijkertijd ook in de huidige Graestunnel, zoveel camera's opgehangen te worden dat de beelden van beide tunnels letterlijk 24/7 op afstand bekeken en opgeslagen kunnen worden.	De Vloedbeltverbinding laat de bestaande verbindingen tussen Azelo en Borne intact. Dit betreft de Graestunnel, en de viaducten in de Bloksteegweg en Kuipersweg. Over het borgen van de sociale veiligheid in de route via de Graestunnel voeren we overleg met de gemeente Borne. Doelstelling van provincie en gemeente is om veilige verbindingen te realiseren voor iedere gebruiker, daaronder valt ook sociale veiligheid. In de nieuwe situatie ligt het fietspad naast een drukke wegverbinding, waardoor de sociale veiligheid toeneemt. De tunnel wordt voldoende verlicht. Na realisatie zullen we samen met de gemeente Borne nagaan of het aanbrengen van camera's mogelijk en wenselijk is.	Nee
53e	Fiets/voetgangerstunnel Bornebroeksestraat Deze nieuwe onderdoorgang ligt op een plek buiten de bebouwing, maar misschien daardoor juist wel aantrekkelijk voor mensen met verkeerde intenties. Op 400 tot 900 meter afstand liggen plannen van projectontwikkelaars en gemeente Borne om heel veel mensen te huisvesten, waaronder nagenoeg zeker een flink aantal arbeidsmigranten, mensen die door hun eenzaamheid en	Zie onze reactie bij 53d.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	drankgebruik op veel plaatsen voor overlast zorgen. Op basis hiervan is het net als voor de tunnel(s) in de Graasweg van belang dat ook deze fiets/voetgangerstunnel heel goed verlicht en beveiligd is d.m.v. cameratoezicht. • Voor deze tunnel graag dezelfde maatregelen vastleggen zoals wij bij de tunnel(s) in de Graasweg bij de vorige alinea bepleit hebben.		
53f	Verlengd viaduct Kuipersweg Het viaduct in de Kuipersweg moet in noordelijke richting worden verlengd om onderdoorgang van de Vloedbeltverbinding mogelijk te maken. Dit viaduct staat nu bekend als Streco duct, een combinatie van een gewoon viaduct met een ecoduct. De verkeerssituatie wordt daar nu als behoorlijk onveilig ervaren. Maar de gemeente Hof van Twente heeft tot nu toe, ondanks onze argumentatie en aandringen op eenvoudige maatregelen (markeringen op het wegdek aan de zuidzijde) geweigerd hier iets aan te doen. In onze ogen mist de wildpassage daar nut en noodzaak. Maar ter wille van de verkeersveiligheid is het van belang, in elk geval het te verlengen deel van het viaduct te laten bestaan uit 2 rijstroken. Wij zien graag vastgelegd dat het te verlengen gedeelte van het viaduct in de Kuipersweg zal bestaan uit 2 rijstroken. En dat tevens een verkeersveiliger situatie wordt gecreëerd bij de zuidelijke toerit van het Streco duct.	In het verlengde van het bestaande viaduct in de Kuipersweg over de A1/A35 wordt een nieuw viaduct gebouwd over de Vloedbeltverbinding. Net als op het bestaande viaduct wordt op het nieuwe viaduct een strook ingericht voor de ecologische verbinding. Om te voorkomen dat tegemoetkomend verkeer elkaar ontmoet op de smalle gedeelten zal een uitwijkhaven (lengte ongeveer 25 m) worden aangebracht tussen het bestaande en nieuwe viaduct. Hierdoor wordt voorkomen dat een gevaarlijke verkeerssituatie ontstaat. Eventuele werkzaamheden aan de zuidzijde van de A1/A35 vallen buiten de scope van dit project. We hebben uw opmerking doorgegeven aan de gemeente Hof van Twente.	Nee
53g	Aanleg Vloedbeltverbinding Gezien de vele bezwaren die er leven tegen de aanleg van de Vloedbeltverbinding, ook door Dorpsbelangen Bornerbroek en de gemeente Almelo, die te kennen hebben gegeven procedures te willen voeren tot aan de hoogste rechter, geven we opnieuw in overweging de aanleg te splitsen in fases. De kosten zijn nu al begroot op € 50 miljoen en zullen ongetwijfeld drastisch oplopen. Voor zover de doelstelling is de kern van het dorp Zenderen te ontlasten zou het goed zijn eerst de zgn. korte boog rond het dorp aan te leggen. Omdat daartegen minder bezwaren lijken te leven en de problemen in het dorp ook in Zenderen opgelost worden, kan waarschijnlijk op kortere termijn met het werk begonnen worden. En kan daarna (opnieuw) gekeken worden welke beoogde effecten hiermee al behaald zijn en in hoeverre de aanleg van de rest van het tracé nog nodig is. Voorstel: neem een mogelijkheid tot splitsing van de Vloedbeltverbinding op, waarbij eerst de korte boog om Zenderen wordt aangelegd en zo nodig de rest van het traject op wat langere termijn.	Het verminderen van verkeer door Zenderen is maar een van de doelstellingen van de Vloedbeltverbinding. Het versterken van de robuustheid van het regionaal wegennet is een tweede doelstelling en afname van verkeer op A1/A35 de derde. Wij willen een integrale oplossing voor de verkeersproblematiek in het gebied en de Vloedbeltverbinding draagt daaraan bij. Het aanleggen van alleen een korte boog om Zenderen draagt niet bij aan deze doelstellingen.	Nee
	CONCLUSIE	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
54a1	Zienswijze PIP Vloedbeltverbinding, nummer 6770389 Indiener referentie: 7621-15-03-78	Het onderzoek is uitgevoerd conform de regels en bepalingen die opgenomen zijn in de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en getoetst aan de normen die in de Wet geluidhinder zijn	Ambtshalve

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	Indiener verwacht graag een reactie op elke genummerde zienswijze vraag. Indiener verwacht dat volksvertegenwoordigers en andere zienswijze indieners kennis kunnen nemen van de onverkorte versie van deze zienswijze inclusief referenties, zonder ambtelijk filter of ambtelijke samenvatting. Daartoe bevat deze zienswijze geen NAW-gegevens. Het is duidelijk dat er aanpassingen nodig zijn om de overlast in het centrum van Zenderen te verlichten. Maar ik heb grote vraagtekens bij de noodzaak van de Vloedbelt verbinding en het daarvoor gekozen tracé zoals nu gepresenteerd. Ik sluit mij in deze dan ook aan bij de geuite noodkreet zoals gedaan door bezwaarmaker Albert Fien. Inhoudelijk wil ik als indiener de volgende punten aanhalen. Specifiek betreffende Woning Bospoort 5. Genoemd in de hoofdstukken 5.11 uitstraling, en meermaals in 6 maatregelen. 1.1 Er wordt veel gesproken over gecumuleerde geluidsbelasting van de A1. Of anders gezegd alle overlast die erbij komt in die omgeving maak niet uit omdat het geluid van de A1 andere geluiden overstemt. Het maken van berekeningen is 1, maar meter is weten. Ervaringsgeluiden, pieken, bij een naastgelegen weg kan niet worden gebagatelliseerd in het rapport door een verderop gelegen snelweg geluid en door berekeningen met jaargemiddelden. Het ervaringsgeluid van het verkeer op de Aanmaatweg die kort langs een huis loopt is totaal anders dan op de verder gelegen snelweg, compleet andere hinder. Hier moet ander mee om worden gegaan.	opgenomen. In de regelgeving staat vastgelegd dat het jaargemiddelde geluidniveau (in L_{den}) dient te worden beschouwd. Hierin zijn variaties, pieken, toeslagen voor de avond- en nachtperiode e.d. meegenomen. De woning aan de Bospoort 5 ervaart een geluidtoename van 2 dB als gevolg van zogenaamde uitstralingseffecten (een toename van het geluid door de verkeeraantrekkende werking van het plan). Er bestaat geen harde plicht op grond van de Wet geluidhinder om maatregelen te treffen vanwege de berekende geluidtoename. Wel is er de (beleidsmatige) “plicht” om de gegevens uit het akoestisch onderzoek in de besluitvorming te betrekken. Het kan een reden zijn om toch maatregelen te overwegen ten behoeve van woningen die zich niet bevinden langs de te reconstrueren weg of wegdeel. Voor de woning aan de Bospoort 5 zijn geluidreducerende maatregelen overwogen. Hierbij is bevonden dat maatregelen, door de relatief solitaire ligging van de woning, financieel niet doelmatig zijn. Daarbij zijn maatregelen niet doeltreffend doordat de woning niet enkel geluid ervaart van de Aamaatweg, maar voornamelijk van de A1. Een geluidreducerende maatregel op de Aamaatweg zou hierdoor niet tot nauwelijks effect hebben op de gecumuleerde geluidbelasting op de woning. De twee argumenten (doeltreffendheid en financiële doelmatigheid) vormen tezamen de onderbouwing om geen maatregelen toe te passen. In het akoestisch onderzoek wordt de toekomstige jaargemiddelde geluidbelasting berekend. Hier wordt berekend en niet gemeten, omdat enerzijds een representatieve meting doen van de gemiddelde geluidssituatie in de praktijk heel lastig is. Daarnaast wordt een situatie met planeffecten 10 jaar in de toekomst beschouwd. Dit is simpelweg niet met metingen te simuleren. Vanuit het project is er geen aanleiding voor het doortrekken van de afschermdende voorziening langs de Aamaatweg. De geluidbelasting vanwege de Vloedbeltverbinding/Aamaatweg op de achterliggende woningen in de wijk Kerkedennen bedraagt niet meer dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Het treffen van een overdrachtsmaatregel (scherm of wal) voor alleen uw woning is onvoldoende doeltreffend.	
54a2	1.1 Waarom zijn overheden zo huiverig met meten? En komt met altijd weer met berekeningen en jaargemiddelden die breed toepasbaar zijn. Geluidswaarden zijn nu al ver boven de norm, en worden significant hoger bij aansluiting met de vloedbelt verbinding. Met de daadwerkelijke geluidsbelasting op deze locatie en andere aanliggende percelen langs de bestaande zuidelijk randweg om het uitstalingseffect te meten voor een lange periode van een jaar of meer. Ga daarna toetsen aan de grenswaarden. Wees hier duidelijk en eerlijk over, artikel 99 lid 2. 1.2 Bij de aanleg van de huidige Aanmaatweg er langs het overgrote deel van de weg een grondwal aangelegd. Ter hoogte van de Bospoort tot de Deldensestraat niet. Destijds	Het onderzoek is uitgevoerd conform de regels en bepalingen die opgenomen zijn in de Wet geluidhinder en het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en getoetst aan de normen die in de Wet geluidhinder zijn opgenomen. In het akoestisch onderzoek wordt de toekomstige jaargemiddelde geluidbelasting berekend. Hier wordt berekend en niet gemeten, omdat een representatieve meting doen van de gemiddelde geluidssituatie in de praktijk heel lastig is. Daarnaast wordt een situatie met planeffecten 10 jaar in de toekomst beschouwd. Dit is simpelweg niet met metingen te simuleren. De woning aan de Bospoort 5 ervaart een geluidtoename van 2 dB als gevolg van zogenaamde uitstralingseffecten (een toename van het geluid door de verkeeraantrekkende werking van het plan, artikel 99 lid 2, Wet geluidhinder). Er bestaat geen harde plicht op grond van de Wet geluidhinder om maatregelen te treffen vanwege de berekende geluidtoename. Wel is er de (beleidsmatige) “plicht” om de gegevens uit het akoestisch onderzoek in de besluitvorming te betrekken. Het kan een reden zijn om toch maatregelen te overwegen ten behoeve van woningen die zich niet bevinden langs de te reconstrueren weg of wegdeel.	Ambtshalve

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	was de aangevoerde reden ruimtegebrek. Zie onderstaande afbeelding waar groen een geluid wal is. Geel met stippen het ontbrekende deel, en geel een stuk geluidscherm van 3 meter hoog langs de woning op de Veldovenweg 31.  Deels is er een wal door bewoner op eigen terrein aangelegd. Zowel bewoner als achterliggende bewoners in de wijk Kerkedennen zouden baat hebben bij het plaatsen van een geluidscherm om de onderbreking van de geluidswal ter hoogte van de Bospoort en Deldense straat af te dichten, als mede de wandelaars die van het naast gelegen pad gebruik maken. Zie de onderstaande detail foto, waarbij geel de locatie is voor het gewenste geluidscherm. Dit zou het ervaringsgeluid van de veel drukker wordende Aanmaatweg/Amerikalaan sterk kunnen reduceren. 	Voor de woning aan de Bospoort 5 zijn geluidreducerende maatregelen overwogen. Hierbij is bevonden dat maatregelen, door de relatief solitaire ligging van de woning, financieel niet doelmatig zijn. Daarbij zijn maatregelen niet doeltreffend doordat de woning niet enkel geluid ervaart van de Aamaatweg, maar voornamelijk van de A1. Een geluidreducerende maatregel op de Aamaatweg zou hierdoor niet tot nauwelijks effect hebben op de gecumuleerde geluidbelasting op de woning. De twee argumenten (doeltreffendheid en financiële doelmatigheid) vormen tezamen de onderbouwing om geen maatregelen toe te passen.	

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	Te denken aan een geluidscherm als ook aanwezig langs de woning aan de Veldoverweg 31, als foto hieronder bij e rode pijl. Deze is goed inpasbaar in het groene gebied. 		
54a3	1.3 Kijk serieus naar alle zaken die de overlast kunnen beperken, te denken aan geluid reducerende maatregelen aan de woning zelf, om overlast geluiden binnen te beperken. 1.4 Ter hoogte van de woning aan de Bospoort 5 is op de Aamaatweg reeds een deel geluid reducerende wegdekverharding aanwezig, echter het geluid reducerende effect wordt met de jaren minder zoals in onderzoeken is gebleken. 1.5 Per locatie heeft een maatregel effect voor hooguit één woning wordt gesteld in 6.4 van het rapport. Elke woning, elk gezin zijn er 1. Van plaatsen van een geluidscherm zoals bij 1.2 gesteld door indiener zullen meerde woningen profiteren op de Bospoort, Kerkedennen en ook 2 huizen aan de Twickelerblokweg. 1.6 Het treffen van maatregelen op of langs de Aamaatweg zal voor deze woning daarmee niet of nauwelijks een effect hebben op de gecumuleerde geluidssituatie wordt gesteld in 6.4 van het rapport. Dit klopt, echter heeft het wel degelijk effect op de te ervaren overlast. Ervarings geluid en piekbelastingen. Daarom alle door indiener gestelde maatregelen wel ter degen relevant. Bij het uitvoeren van gedegen jaarmetingen zal wellicht ook blijken dat het ook nog effect heeft op de gecumuleerde geluidssituatie.	Zie reactie hierboven (54a2)	Nee
54b	2 <i>Snelheid op het bestaand traject Kluft – Aanmaatweg – Amerikaan.</i>	Wij hebben de gemeente van uw standpunt op de hoogte gesteld.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	Het overgrote deel dat nu dagelijks de N743 passeert zal dan geforceerd worden over de Zuidelijke randweg te rijden. Een deel zal zich ook ontwikkelen als sluipverkeer door Borne zelf. Het is dan ook niet bestaansbaar dat dit scenario niet is meegenomen in de berekeningen. Het eventuele 'knip' scenario moet daarom in de berekeningen en modellen worden meegenomen.		
54e	3.3 Bij een eventuele overdracht van de huidige N743 tussen Zenderen en de kruising met de Europa en Amerikalaan zouden er door de provincie eisen moeten worden gesteld. Het zei het verplicht openhouden van de bestaande N743 tussen Zenderen en Hengelo zonder obstakels met een minimale snelheid van 50 Km/h.	De provincie zal bij de overdracht van wegen eisen stellen ten aanzien van de bereikbaarheid van deze wegen. Ze liggen allemaal buiten de grenzen van het PIP en er is geen besluitvorming over de toekomstige functie van deze wegen. Standpunt van de provincie is dat de bestaande wegen open zullen blijven en bij de overdracht van provinciale wegen naar de gemeente zal dat ook als eis gesteld worden.	Nee
	CONCLUSIE	Ambtshalve is het akoestisch onderzoek geactualiseerd. De zienswijze geeft verder geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
55	Hierbij wil ik mijn steun betuigen voor het artikel van de heer Fien en de brief van mevrouw Struik. Ik sta helemaal achter hun zienswijze. Het zou doodzonde zijn als het plan wordt doorgedrukt.	Wij hebben in de beantwoording van zienswijze 3 een reactie gegeven op de door u aangehaalde schrijver van het artikel uit de Tubantia. Wij zijn van mening dat het plan voor de nieuwe Vloedbeltverbinding ruimtelijk inpasbaar is.	Nee
	CONCLUSIE	De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het PIP	
56a	Door u publicatie heb ik kennisgenomen van het voornemen het bestemmingsplan voor de rondweg provinciale weg N743 zg.Vloedbeltverbinding te wijzigen. Ik ben nogal geschrokken van de omvang van de wijziging. In de eerste gesprekken met de Provincie werd er alleen geschetst dat er een rondweg rond Zenderen zou komen om het dorp te ontlasten, maar nu in deze variant zal het verkeer in Zenderen hoogstwaarschijnlijk afnemen. De nieuwe situatie van de Provinciale weg N743 t.h.v. de Van Rechteren Limpurgsingel "Bavinckel" en de daarbij aangrenzende woonpercelen van mij, waar ik overigens al vele jaren met veel plezier woon, werk en leef met heel veel meer hinder en overlast gaan toenemen door deze nieuwe geschetste situatie!	De woningen Almeloestraat 14 en 14 a liggen niet langs de aan te leggen Vloedbeltverbinding maar bevinden zich langs het wegvak van de N743 waar sprake is van een toename van verkeer. In 2030 is de toename berekend op ong. 4750 mvt per etmaal. De huidige weg kan deze toename goed verwerken, de capaciteit van de weg is voldoende. In het akoestisch onderzoek is ook aandacht besteed aan (geluid)uitstraling naar het omliggende wegennet. Ingevolge artikel 99 lid 2 van de Wet geluidhinder dienen bij wijzigingen op of aan een weg ook andere wegen te worden onderzocht, waar naar verwachting een toename van 2 dB of meer zal optreden als gevolg van de wijzigingen op of aan de wegen die fysiek worden aangepast. Het betreft hier de zogenaamde 'uitstraling van de reconstructie'. Toetsing aan de normering van de Wet geluidhinder behoeft voor deze wegen niet plaats te vinden als er bij deze wegen geen fysieke wijzigingen plaatsvinden. Er bestaat geen harde plicht op grond van de Wet geluidhinder om maatregelen te treffen vanwege de geluidtoename. Wel is er de (beleidsmatige) "plicht" om de gegevens uit het akoestisch onderzoek in de besluitvorming te betrekken. Het kan een reden zijn om toch maatregelen te overwegen ten behoeve van woningen die zich niet bevinden langs de te reconstrueren weg of wegdeel. Uit het akoestisch onderzoek volgt, dat er ter plaatse van de Almeloestraat 14 en 14a een toename van circa 1 dB op treedt als gevolg van de toename in de verkeersbewegingen. Deze toename blijft daarmee binnen de normstelling van de Wet geluidhinder, zoals van toepassing voor de reconstructie van wegen en deze toename kan op grond van de Wet geluidhinder als aanvaardbaar worden beschouwd. Uw zienswijze is behoudens onderstaande ontvangen reactie identiek aan zienswijze nr 2. Voor de beantwoording verwijzen wij u naar onze beantwoording bij zienswijze 2.	Ambtshalve
56b	Bij het bouwen van de woningen Almeloestraat 14a en 14 in de jaren negentig is destijds uitvoerig besproken met de Provincie en de Gemeente voor het wel en wee qua uitvoer van het isolatie	De Almeloestraat zal door de Vloedbeltverbinding niet aangepast worden als het gaat om de hoogte. Het gebied van indiener ligt niet binnen de planbegrenzing.	Nee

	Samenvatting ontvangen reactie	Beantwoording	Aanpassing PIP
	voorzieningen geëigend op de toenmalige omstandigheden qua verkeersbelasting. Tevens ligt de dubbele woonhuis t.o.v. het huidige wegdek erg laag en ondervinden wij hiervan erg veel last van geluid en zijn dan ook bang voor nog meer ophoging van het wegdek t.o.v. de huidige situatie zodat deze dan nog meer nadelige gevolgen voor ons zal hebben.		
	<u>CONCLUSIE</u>	Ambtshalve is het akoestisch onderzoek geactualiseerd. De zienswijze geeft verder geen aanleiding tot aanpassing van het PIP.	

Bijlage 2: Aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen

Bijlage 2: Aanpassingen naar aanleiding van de zienswijzen en/of ambtshalve wijzigingen

Op grond van de ingediende zienswijzen en ook ambtshalve zijn er aanpassingen in het vastgestelde PIP ten opzichte van het ter inzage gelegde ontwerp PIP. In deze bijlage worden de aanpassingen per onderdeel van het PIP kort beschreven.

Wijzigingen vanwege ingediende zienswijzen

A - Aanpassingen regels

In de regels zijn tijdens de vaststelling de volgende onderdelen gewijzigd vastgesteld:

Begripsbepalingen:

1. De begripsbepalingen voor:

- o SMA-NL8 (lid 1.38), deze luidt nu als volgt:

Wegdek zoals beschreven in RAW 31.26.03. De nominale maximale steengrootte van de toplaag is 8 mm.

- o Stikstofemissie (lid 1.41) zijn toegevoegd, deze luidt nu als volgt:

De uitstoot van de stikstofdepositie-veroorzakende stoffen NH3 en NOx.

Wijze van meten

2. De wijze van meten van de hoogte van een grondwal is toegevoegd in lid 2.4, deze luidt nu als volgt:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van de grondwal, met uitzondering van aanwezige beplanting op de grondwal;

Artikel 4 - Verkeer

3. Artikel 4.1 lid i is herschreven, deze luidt nu als volgt:

Voorzieningen voor natuurcompensatie zoals beschreven in bijlage 1 bij deze regels;

4. Artikel 4.4.1 is herschreven, deze luidt nu als volgt:

4.4.1. Voorwaardelijke verplichting geluidbelasting

Het gebruik van de bestemming 'Verkeer' is uitsluitend toegestaan indien:

- a. *ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - geluidreducerende wegdekverharding' bij de aanleg van de wegen geluidreducerende wegdekverharding van het type SMA-NL8, of een hiermee minimaal vergelijkbare geluidreducerende wegdekverharding is toegepast en in stand wordt gehouden.*
- b. *ter plaatse van de aanduiding 'geluidwal' een grondwal is gerealiseerd en in stand wordt gehouden, waarbij de hoogte niet minder mag bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'minimum hoogte' is aangegeven.*
- c. *ter plaatse van de aanduiding 'geluidscherm' een geluidscherm is gerealiseerd en in stand wordt gehouden, waarbij de bouwhoogte niet minder mag bedragen dan ter plaatse van de aanduiding 'minimum bouwhoogte' is aangegeven.*

5. Artikel 4.5.1. is herschreven, deze luidt nu als volgt:

4.5.1 Geluidwal en geluidscherm

Gedeputeerde Staten kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 4.4.1 sub b en c en toestaan dat:

- a. een geluidwal en/of een geluidscherm lager wordt gerealiseerd;*
 - b. een geluidscherm en/of geluidwal op gronden zonder aanduiding 'geluidwal' of 'geluidscherm' wordt gerealiseerd, indien:*
 - 1. dit noodzakelijk is door aanpassingen in het wegontwerp*
 - 2. uit akoestisch onderzoek blijkt dat:*
 - de voorziening noodzakelijk is in het kader van de Wet geluidhinder;*
- wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op nabij gelegen geluidsgevoelige objecten of dat voldaan wordt aan de vastgestelde hogere waarde voor de geluidsgevoelige objecten zoals opgenomen in bijlage 2.*

Artikel 6 Leiding-Gas

6. Artikel 6.4 lid b is herschreven zodat geen kwetsbare objecten toegelaten worden, deze luidt nu als volgt:

er geen kwetsbare objecten worden toegelaten;

7. In artikel 6.5.3 en 6.6.1.lid c is aangegeven dat schriftelijk advies nodig is van de leidingbeheerder.

Artikel 6.5.3 luidt:

Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden wordt niet verleend dan nadat vooraf schriftelijk advies is verkregen van de leidingbeheerder;

Artikel 6.6.1 lid c luidt:

voordat tot wijziging wordt overgegaan, vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de leidingbeheerder.

Artikel 7 Leiding - Hoogspanningsverbinding

8. Artikel 7 is herschreven, deze luidt nu als volgt:

Artikel 7 Leiding - Hoogspanningsverbinding

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' bestemde gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en) mede bestemd voor aanleg, het beheer en instandhouding van een hoogspanningsverbinding; met de daarbij behorende

- a. Masten en (veiligheids-)voorzieningen.*

In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van dit artikel vóór de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

7.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- a. op of in de in dit artikel bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten behoeve van de hoogspanningsverbinding worden gebouwd;*
- b. op of in de in dit artikel bedoelde gronden zijn geen gebouwen en bouwwerken toegestaan, met uitzondering van bestaande (vergunde) gebouwen en bouwwerken;*
- c. indien bestaande gebouwen en/of bouwwerken worden vervangen, vernieuwd of veranderd is dit toegestaan indien de oppervlakte en hoogte niet worden vergroot en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.*

7.3 Afwijken van de bouwregels

7.3.1 Afwijking

Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 7.2 in die zin dat de in de basisbestemming(en) genoemde gebouwen of andere-bouwwerken worden gebouwd, mits:

- a. geen afbreuk wordt gedaan aan het veilig, betrouwbaar en duurzaam functioneren van de betreffende hoogspanningsleiding;
- b. vooraf schriftelijk advies is verkregen van de betreffende netbeheerder.

7.3.2 Afwegingskader

De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien hierdoor geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het veilig, betrouwbaar en duurzaam functioneren van de betreffende hoogspanningsverbinding.

7.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik strijdig met deze bestemming als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid onder c, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht wordt in ieder geval gerekend een gebruik dat geen rekening houdt met een ongestoorde werking van de bovengrondse hoogspanningsleiding en de risico's die ermee verbonden zijn.

7.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.5.1 Verboden werkzaamheden

Het is verboden om zonder, op of in de lid 7.1 bedoelde gronden, een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanbrengen en/of rooien van opgaande beplanting en bomen;
- b. het wijzigen van maaiveld- of weghoogte niveau door ontgroning, ophoging of andere graafwerkzaamheden;
- c. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van (reeds bestaande) watergangen, alsmede het verhogen of verlagen van het waterpeil;
- d. het opslaan van goederen, (brandbare)stoffen en/of materialen;
- e. het aanleggen en/of slopen van bovengrondse opstallen, constructies, straatmeubilair, installaties of apparatuur anders dan ten dienste van deze in lid 7.1 omschreven bestemming;
- f. het aanleggen, verbreden, of verharden van wegen, paden, banen of parkeergelegenheden;
- g. het aanleggen van zonneparken.

7.5.2 Uitzonderingen

Het verbod als bedoeld in 7.5.1 is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde en/of werkzaamheden die:

- a. reeds in uitvoering zijn bij het van kracht worden van het plan;
- b. verband houden met de aanleg, aanpassing of onderhoud van de betreffende hoogspanningsverbinding en de daarbij horende voorzieningen;
- c. het onderhoud en beheer hetgeen krachtens de onderliggende bestemming is toegestaan.

7.5.3 Voorwaarden vergunningverlening

Tot het verlenen van een omgevingsvergunning wordt eerst overgegaan, indien uit het verkregen positief schriftelijk advies van de netbeheerder is gebleken dat hierdoor de veiligheid en leveringszekerheid niet blijvend kan worden geschaad. Aan de hand daarvan kan het bevoegd gezag desgewenst voorwaarden verbinden aan de vergunning, ter bescherming van bedoelde verbinding.

7.5.4 Afwegingskader

De werken of werkzaamheden als bedoeld in 7.5.1 zijn slechts toelaatbaar, mits:

- a. hierdoor geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het veilig, betrouwbaar en duurzaam functioneren van de betreffende hoogspanningsleiding.
- b. vooraf schriftelijk advies is verkregen van de betreffende netbeheerder.

7.6 Wijzigingsbevoegdheid

7.6.1 Verwijderen dubbelbestemming

Het bevoegd gezag kan met toepassing van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening het plan wijzigen in die zin dat de bestemming 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' wordt verwijderd, mits:

- a. deze wijzigingsbevoegdheid wordt toegepast, mits er sprake is van het verwijderen dan wel verleggen van een bestaande leiding;
- b. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de milieusituatie, de natuurlijke en landschappelijke waarden, de bodemkundige, de cultuurhistorische waarden, de woonsituatie en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

9. Artikel 12.3 is herschreven, deze luidt nu als volgt:

12.3 Stikstofregeling realisatiefase

12.3.1 Voorwaardelijke verplichting

- a. Het uitvoeren van werkzaamheden gericht op de aanleg van de Vloedbeltverbinding en de bouw van daarbij behorende bouwwerken is uitsluitend toegestaan als:
 1. de stikstofemissie vanwege de werkzaamheden, daaronder begrepen de stikstofemissie vanwege de verkeersbewegingen die samenhangen met de werkzaamheden, niet meer bedraagt dan:
 - 21,9 kg ammoniak (NH₃) en 853,3 kg stikstofoxiden (NO_x) in het eerste realisatiejaar;
 - 22,0 kg ammoniak (NH₃) en 884,7 kg stikstofoxiden (NO_x) in het tweede realisatiejaar;
 - 22,4 kg ammoniak (NH₃) en 915,1 kg stikstofoxiden (NO_x) in het derde realisatiejaar;
 - 20 kg ammoniak (NH₃) en 800 kg stikstofoxiden (NO_x) bij een eventuele uitloop van de werkzaamheden in elk volgend jaar; en
 2. Gedeputeerde staten van Overijssel de stikstofemissie vanwege de werkzaamheden vanaf aanvang van de realisatiefase registreren, zodat op ieder moment kan worden bepaald of wordt voldaan aan het bepaalde onder a.1.
- b. Voor het bepalen van de emissies per jaar is de modellering van de emissiebronnen (ligging en lengte van de wegvakken alsmede bronkenmerken) gelijk aan de modellering van de emissiebronnen uit de AERIUS-berekening met kenmerk Rf8tsbXTHv22, zoals opgenomen in bijlage 15 van de toelichting.

12.3.2 Afwijken

- a. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 12.3.1 en kan toestaan dat vanwege de in 12.3.1 bedoelde werkzaamheden in een jaar meer ammoniak en/of stikstofoxiden worden geëmitteerd, mits de toename van de stikstofdepositie op overbelaste stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden ten opzichte van de stikstofdepositie die het gevolg is van de in 12.3.1 bedoelde stikstofemissie (de referentiesituatie) niet meer bedraagt dan 0,00 mol/ha/jaar.
- b. Voor het bepalen van de toename van de stikstofdepositie is de modellering van de emissiebronnen (ligging en lengte van de wegvakken alsmede bronkenmerken) in de referentiesituatie gelijk aan de modellering van de emissiebronnen uit de AERIUS-berekening met kenmerk Rf8tsbXTHv22, zoals opgenomen in bijlage 15 van de toelichting.

10. Artikel 12.4 is herschreven, deze luidt als volgt.

Het gebruik van de gronden met de bestemming Verkeer, zoals bepaald in lid 4.1 is uitsluitend toegestaan als binnen 3 jaar na openstelling van de Vloedbeltverbinding de maatregelen zoals beschreven in bijlage 1 van deze regels zijn gerealiseerd en duurzaam in stand worden gehouden.

11. Aan artikel 16.1 is toegevoegd dat de bevoegdheid tot vaststellen van een nieuw plan ook geldt voor delen van gronden van dit PIP

16.1 Bevoegdheid tot het vaststellen van nieuw plan

De gemeenteraden van de gemeenten Almelo en Borne zijn na vaststelling van dit provinciaal inpassingsplan bevoegd een bestemmingsplan vast te stellen voor de gronden, of delen van gronden waarop dit provinciaal inpassingsplan betrekking heeft indien:

- a. *daarbij wordt voorzien in de bestemmingen, aanduidingen, de planregels en de verbeelding zoals neergelegd in dit provinciaal inpassingsplan;*
- b. *of in afwijking van lid a. na oplevering en in gebruikname van de Vloedbeltverbinding.*

12. Bijlage 1 en 2 van het ontwerp PIP zijn verwijderd.

13. Er is een nieuwe bijlage 1 met compensatieplan en natuurtoets toegevoegd (was bijlage 3 bij de regels).

14. Bijlage 4 van het ontwerp PIP (nu bijlage 2) is aangepast door het geactualiseerde akoestisch onderzoek.

15. Bij openstelling van de Vloedbeltverbinding zal de snelheid van de provinciale weg N349 in de kom van Albergen verlaagd worden naar 30km/uur.

16. Bij rotonde Twence komt, binnen de begrenzing van de bestemming Verkeer, een fietstunnel in het wegontwerp naar aanleiding van de zienswijze van de gemeente Almelo.

B. Aanpassingen verbeelding

Op de verbeelding zijn mede naar aanleiding van de zienswijzen de volgende aanpassingen gedaan:

1. De geluidwallen en geluidschermen zijn met een aanduiding en minimale hoogte weergegeven.
2. De ligging van de bestaande gasleiding aan de Almelosestraat is correct ingetekend.

Ambtshalve wijzigingen

C. Aanpassingen toelichting

In de toelichting zijn tijdens de vaststelling van het PIP de volgende onderdelen, door verwerking van de geactualiseerde onderzoeken, gewijzigd vastgesteld ten opzichte van het ontwerp PIP:

1. De volgende paragrafen zijn herschreven door geactualiseerde omgevingsonderzoeken:
 - o Paragraaf 1.1.2
 - o Paragraaf 3.3
 - o Paragraaf 3.4
 - o Paragraaf 3.5
 - o Paragraaf 4.6
 - o Paragraaf 4.7
 - o Paragraaf 4.8
 - o Paragraaf 4.9
 - o Paragraaf 4.10
 - o Paragraaf 4.13
2. Paragraaf 5.3.2 en 5.3.3 zijn geactualiseerd door enkele aanpassingen in de regels.
3. Paragraaf 7.4.2 is aangepast met informatie over de ter inzagelegging van het ontwerp PIP.
4. De namen van de bijlage 5, bijlage 15, bijlage 17 en bijlage 18 bij het PIP zijn tekstueel aangepast aan de titel van het rapport in de bijlage zelf. Ook is tekstueel in de gehele toelichting de benaming van het landschapsplan en compensatieplan geactualiseerd. Dit is in overeenstemming gebracht met de nieuwe titel van beide rapporten.

D. Aanpassingen regels

1. Aan artikel 3.4.2. is toegevoegd dat verleende vergunningen ook uitgezonderd zijn. Dit artikel luidt als volgt:

3.4.2 b: reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan of uitgevoerd kunnen worden op grond van een voor dat tijdstip aangevraagde dan wel verleende omgevingsvergunning.

2. Artikel 5.1 lid f is in overeenstemming gebracht met artikel 4.1 onder b. toegevoegd zijn voorbeelden die in ieder geval onder het begrip kunstwerken vallen. Het artikel luidt:

5.1 lid f : kunstwerken, zoals viaducten, fietstunnels en onderdoorgangen;

3. De verwijzing van artikel 5.2.2 lid a is naar het juiste artikel aangepast. Lid f moet lid h zijn. Het artikel luidt nu als volgt:

5.2.2. lid a: de bouwhoogte van de in 5.1 onder h bedoelde geluidwerende voorzieningen bedraagt maximaal 3 m;

4. Artikel 5.2.2. lid d is het woord kunstobjecten aangepast naar kunstwerken. Het artikel luidt nu als volgt:

5.2.2. lid d: de bouwhoogte van kunstwerken en bouwwerken ten behoeve van verlichting, geleiding, beveiliging en regeling van het (rail)verkeer bedraagt maximaal 8 m.

5. Aan artikel 7.5.2 is toegevoegd dat ook verleende vergunningen uitgezonderd zijn. Het artikel luidt nu als volgt:

Art 7.5.2 lid a: reeds in uitvoering zijn bij het van kracht worden van het plan of uitgevoerd kunnen worden op grond van een voor dat tijdstip aangevraagde of verleende vergunning;

6. In artikel 8.5 en 9.5 staat het woordje 'te' teveel. Deze is verwijderd uit beide artikelen. De eerste zin van de artikelen luidt nu als volgt:

Het bevoegd gezag kan met toepassing van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening het plan wijzigen door de dubbelbestemming.....

7. In artikel 10.4.3 is het woordje 'plantingselementen' aangepast naar 'beplantingselementen'. De eerste zin luidt nu als volgt:

Een vergunning voor het vellen van bomen, rooien, verwijderen of slechten van houtgewassen, houtwallen of beplantingselementen, wordt verleend onder de volgende voorwaarden:

8. *De opsomming van artikel 10.4.3. is aangepast omdat sub b, sub c en sub d op grond van de SVBP lid 1 2 en 3 moeten zijn. Het artikel luidt nu als volgt:*

10.4.3. lid a: a. het areaal bos dat verloren gaat wordt gecompenseerd, onder de voorwaarde dat:

- 1. de compensatie wordt gerealiseerd in of grenzen aan het Natuurnetwerk Nederland van de provincie Overijssel;*
- 2. zo veel mogelijk wordt gerealiseerd in aan of nabij het aangetaste gebied;*
- 3. een duurzame situatie ontstaat.*

E. Aanpassingen bijlagen bij het PIP

De volgende bijlagen zijn geactualiseerd ten opzichte van het ter inzage gelegde ontwerp PIP:

- 1. Bijlage 2 – Wegontwerp Vloedbeltverbinding (geactualiseerd)**
- 2. Bijlage 6 – Landschapsplan (geactualiseerd)**
- 3. Bijlage 12 – Watertoets (geactualiseerd)**
- 4. Bijlage 13 – Akoestisch onderzoek (geactualiseerd)**
- 5. Bijlage 14 – Luchtkwaliteit (geactualiseerd)**
- 6. Bijlage 15 – Stikstofonderzoek (geactualiseerd)**
- 7. Bijlage 16 – Verkeersanalyse Vloedbeltverbinding (geactualiseerd)**
- 8. Bijlage 17 – Rapport trillinghinder (geactualiseerd)**
- 9. Bijlage 18 – Gezondheid (geactualiseerd)**

**Bijlage 3: Document Sweco:
51008093,d.d.16-01-2024 - Reactie op
notitie Witteveen+Bos, zijnde de reactie
op rapport Witteveen+Bos, d.d. 17
februari 2023, behorend bij de
zienswijze van de gemeente Almelo.**

Vloedbeltverbinding

Reactie op notitie Witteveen+Bos, bijlage bij
zienswijze gemeente Almelo

Sweco Nederland B.V.

Onderwerp

Projectnummer

Klant

Datum

Auteur

Document referentie

Vloedbeltverbinding

51008093

Provincie Overijssel

16-01-2024

Bert van Velzen en anderen

NL24-648800269-69053

Gecontroleerd door

Bert van Velzen

Vrijgegeven door

Robert Coffeng

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Tijdslijn Vloedbeltverbinding.....	5
2.1	2019: Verkort MIRT-onderzoek en besluitvorming BO-MIRT	5
2.2	2020 & 2021: NRD & PlanMER	5
2.3	2023: OntwerpPIP Vloedbeltverbinding	7
3	Verkeer in het ontwerp-PIP	8
3.1	Beschouwing 100 km/h en weefvak Delden – Hengelo-Zuid	8
3.2	Intensiteiten A1/A35 en verwacht filebeeld A1/A35.	9
3.3	Onderbouwing aansluiting op knooppunt Azelo.....	11
3.4	Uitwijkend verkeer van A1/A35, als daar file is	12
4	Ontwerp	12

1 Inleiding

Deze notitie bevat een verkeerskundige reactie op de notitie van Witteveen+Bos (135524/23-003.118, d.d. 17 februari 2023) die ingaat op het ontwerpPIP voor de Vloedbeltverbinding.

De notitie van Witteveen+Bos is als bijlage opgenomen in een zienswijzenotitie van gemeente Almelo, opgesteld door BLEND, d.d. 20 februari 2023.

De reacties worden gegeven aan de hand van citaten uit de notitie van Witteveen + Bos. Geordend in dezelfde indeling in hoofdstukken en paragrafen. Een aantal argumenten komt meerdere keren terug. Daar is niet steeds herhaald op gereageerd.

2 Tijdlĳn Vloedbeltverbĳding

2.1 2019: Verkort MIRT-onderzoek en besluitvorming BO-MIRT

Op pagina 3 staat:

“Beschouwing

In het MIRT overzicht 2023 wordt een nieuwe aansluiting naar knooppunt Azelo niet genoemd. Niet duidelijk wordt of de maatregelpakketten 1, 2, 4.1, 4.3 en 5b uit het Verkort MIRT nog onderwerp van nadere studie zijn. Hoe de nieuwe provinciale weg samenhangt met elk van deze maatregelen en welk toekomstperspectief hier bij hoort wordt niet duidelijk gemaakt in het PlanMER of ontwerpPIP.”

Reactie:

Omdat het een nieuwe Provinciale weg is, en geen rijksweg, staat deze niet expliciet in het MIRT-overzicht. De samenhang van de nieuwe weg met de andere maatregelen uit het Verkorte MIRT-onderzoek is beschreven in dat Verkorte MIRT-onderzoek A1/A35. Het PlanMER bevat een verwijzing daarnaartoe. Dat is afdoende.

2.2 2020 & 2021: NRD & PlanMER

Pagina 4:

“In het PlanMER wordt echter alleen de vermindering van intensiteiten gekwantificeerd maar er is niet beschouwd hoe en in welke mate dit leidt tot 20-30 % vermindering van files.”

Reactie:

Inderdaad is alleen de vermindering van intensiteiten gekwantificeerd. Dat was voldoende voor het abstractieniveau van de PlanMER. De kwantitatieve vermindering van de congestie is een expert-inschatting van experts van Sweco, Antea en Goudappel.

Pagina 4:

“Het tweede doel is een robuuster wegennet. Met de keuze voor een nieuwe verbĳding wordt het wegennet automatisch robuuster, mits er geen huidige verbĳdingen verdwijnen of fors worden afgewaardeerd. Uit een raadsvoorstel van de gemeente Borne (Uitgangspunten Mobiliteitsvisie, Raadsvoorstel van 31-01-2023, nummer 22int08600) blijkt dat er nog geen duidelijkheid is of de huidige N743 door Borne en Zenderen een bepaalde capaciteit blijft behouden. Er lijkt een voorkeur voor fors afwaarderen (of zelfs een knip maken), hetgeen zou betekenen dat het wegennet feitelijk niet of nauwelijks robuuster zou worden.”

Reactie:

Dat is een terechte constatering. Ten tijde van de PlanMER is ervan uitgegaan dat de afwaardering voornamelijk in het snelheidsregime zit, niet in de capaciteit.

De huidige N743 in gemeente Borne is in eigendom, beheer en onderhoud bij provincie Overijssel. De provincie kan wel instemmen met een afwaardering in snelheid op het wegvak in de kom Borne, maar de weg zal een functie moeten houden voor de afwikkeling van het verkeer. Dit is uitgangspunt geweest in alle uitgevoerde verkeersonderzoeken, die deel uitmaken van de ter visie liggende documenten. Indien de weg wordt overgedragen aan de gemeente zal dit ook een voorwaarde zijn bij overdracht.

Pagina 4:

“Het derde doel is minder verkeer op de N743 door Zenderen en Borne. Die vermindering is echter pas substantieel als er sprake is van afwaardering van (delen van) de N743, waarmee juist weer afbreuk wordt gedaan aan de eerste twee doelstellingen van vermindering van het verkeer op A1/A35 en een robuuster wegennet.”

Reactie:

Inderdaad is er een balans tussen de parallel aanwezige verbindingen tussen Almelo en Hengelo (en vice versa). Dit beïnvloedt de resultaten van toe en afname op deze routes. In het verkeersmodel is al berekend wat afwaardering van de N743 voor effect heeft op de resultaten. ervan.

De afwaardering van de N743 is dus meegenomen in de berekeningen. Zowel in de PlanMER als in de PIP-fase. De berekende afname op de A1/A35 voor 2030 was in de PlanMER inderdaad 1,7%. Die berekening was gedaan met het RVM Twente. Voor het PIP is met het (nieuwe) RVMO 2022 gerekend; daaruit blijkt een effect van 2,0% afname van verkeer op de A1/A35.

Pagina 5:

‘100 km/h-maatregel is slechts kwalitatief onderzocht in PlanMER’.

“Dit had moeten worden beschouwd in het licht van nut en noodzaak.” (Over 100 km/h en het weefvak Delden-Hengelo-Zuid.)

Reactie:

De wijziging van de snelheidslimiet naar 100 km/h is wel beschouwd in het PlanMER en in de Verschilnotitie; er is geen aanleiding om te concluderen dat die van invloed is op nut/noodzaak van de Vloedbeltverbinding.

Bij de voorbereiding van het PlanMER is ook een berekening uitgevoerd met 100 km/h op de autosnelwegen in plaats van 120/130 km/h. Het selectief sleutelen aan dit ene uitgangspunt van het destijds vigerende modelinstrument gaf onplausibele resultaten, zoals algemeen modelexperts aangaven. In overleg met gemeente Almelo en Borne is toen besloten om voor de PlanMER-berekeningen voor de Vloedbeltverbinding uit te gaan van het bestaande RVM Twente, dat ingesteld/gekalibreerd is op 120/130 km/h voor de autosnelwegen. Overigens is het effect an sich van de snelheidsverlaging niet relevant voor de Vloedbeltverbinding. De lagere snelheid geldt namelijk zowel in referentie- als plansituatie. De invloed van de snelheidsverlaging op het planeffect is naar verwachting veel kleiner dan het planeffect zelf.

Pagina 5:

“Ook het weefvak Delden-Hengelo-Zuid wordt niet genoemd als maatregel die is opgenomen in het verkeersmodel, dit terwijl deze maatregel wel is afgesproken in het BO-MIRT 2020.”

Reactie:

Voor het rijkswegennet sluit het RVMO 2022 aan op het NRM 2021. Omdat dit weefvak niet opgenomen is in het NRM 2021, is het daarom ook niet opgenomen in het verkeersmodel RVMO 2022. Het model is, door de regionale partijen bestuurlijk vastgesteld. Hierboven is beargumenteerd dat het wel modelleren van dit weefvak *niet* van invloed zou zijn geweest op de conclusies van de uitgevoerde effectberekeningen van de Vloedbeltverbinding.

Pagina 5:

“Het weefvak Delden-Hengelo-Zuid wordt niet specifiek benoemd, hetgeen tot de conclusie leidt dat deze maatregel niet in het model is meegenomen.”

Reactie:

Dat het weefvak niet in het model zit, valt niet te concluderen uit het niet noemen ervan in de notities van Sweco en Antea. Sweco en Antea zijn (voor de Provincie) in dit traject *gebruikers* van de modelinstrumenten, niet de *bouwers/opstellers* ervan. Het beschrijven van wat wel en niet in het netwerk zit of toegevoegd is, is iets voor een technische rapportage, op te stellen door de bouwers/opstellers.

Het weefvak Delden-Hengelo-Zuid is een van de maatregelen in het adaptieve pakket dat volgt uit het MIRT-onderzoek. Het nemen van meerdere maatregelen versterkt de totaaleffecten. Anders gezegd: het nemen van de ene maatregel maakt een andere maatregel niet overbodig. Een korte terugblik naar het verkorte MIRT-Onderzoek leert dat het betreffende weefvak wel een filekiem oplost of verzacht, maar niet de andere problemen op de A1/A35, zoals turbulente, grote snelheidsverschillen, weefongevallen.

Net als voor de 100 km/h-maatregel geldt voor het al dan niet opnemen van het weefvak Delden-Hengelo-Zuid: dit zou zowel in referentie- als plansituatie aanwezig zijn. Net als de 100 km/h-maatregel is de invloed van het weefvak op het planeffect in ieder geval een stuk kleiner dan het planeffect zelf.

Het afzonderlijk onderzoeken van de effecten van het al dan niet realiseren van het weefvak valt buiten de scope van de analyse van de Vloedbeltverbinding.

2.3 2023: OntwerpPIP Vloedbeltverbinding

Pagina 5:

“In de bijlage Verkeersanalyse bij het ontwerpPIP is aangegeven, met verwijzing naar het PlanMER en berekend met het bijbehorende verkeersmodel, dat een aansluiting van de Vloedbeltverbinding op het knooppunt Azelo zal leiden tot een reductie van 'bijna 10 %'. In het PlanMER is echter aangegeven dat dit 7 % is. Een afronding van 7 % naar 10 % is een afronding die niet past bij de maat van de getallen, waardoor het effect onterecht groter wordt voorgesteld dan het is.”

Reactie:

Die 10% is inderdaad geen juist cijfer. In de actualisatie van de verkeersanalyse, die bij het PIP gevoegd wordt, zal dit gecorrigeerd worden.

Pagina 5:

“Op basis van de berekeningen met het nieuwe verkeersmodel is in de toelichting van het ontwerpPIP aangegeven dat de vermindering van de hoeveelheid verkeer op de A1/A35, met een aansluiting van de Vloedbeltverbinding op knooppunt Azelo, zelfs beperkt is tot 4 %. In dat percentage is nog geen rekening gehouden met een eventuele afwaardering van de N743 door de gemeente Borne.”

Reactie:

Met het nieuwe verkeersmodel zijn, in tegenstelling tot de suggestie van Witteveen+Bos, geen berekeningen uitgevoerd van de situatie *met* aansluiting op knooppunt Azelo. De schatting van 4% is een expertschatting, waarbij echter wel aangenomen is dat op de N743 een afwaardering van de snelheden plaats zal vinden.

3 Verkeer in het ontwerp-PIP

3.1 Beschouwing 100 km/h en weefvak Delden – Hengelo-Zuid

Pagina 6:

“De rijnsnelheid heeft een relatie met de intensiteit en capaciteit van een snelweg.”

Reactie:

Dat is wel heel algemeen gesteld en lijkt een hint naar de (overigens zeer interessante) verkeersstroomwetenschap. Daarin wordt een hoofdrol gespeeld door het fundamenteel diagram dat de relatie legt tussen rijnsnelheid (niet zijnde de wettelijke snelheidslimiet!) en de intensiteit (in mvt per uur) van de weg in voornamelijk drukke situaties. De capaciteit is in feite een empirisch af te leiden grootheid uit zo'n diagram. Buiten de spitsen is dit veel minder relevant, en speelt de snelheid op netwerkdelen een rol in de verdeling van het verkeer over een netwerk. Nadrukkelijk geldt dat in de regionale, statische verkeersmodellen als RVM Twente en RVMO de verkeersstroomtheoretische aspecten slechts in rudimentaire zin een rol spelen. Ook zij vermeld dat de statische modellen vooral de *gemiddelde werkdag* representeren. Een deel van de ergernissen in het verkeer zit hem in de fluctuaties om dat gemiddelde heen.

Pagina 6:

“Een van de belangrijke verschillen tussen de gebruikte verkeersmodellen in het PlanMER en ontwerpPIP is de maximum snelheid van 100 km/u overdag. Er wordt niet toegelicht wat de relatie is tussen de snelheidsverlaging en de 12 % lagere intensiteit op A1/A35 veroorzaakt.”

Reactie:

(In de laatste zin staat vermoedelijk een woord ('veroorzaakt') te veel.)

Er zijn naast 100 km/h nog meer verschillen tussen de modellen, om te beginnen de gehanteerde ruimtelijke-economische scenario's (waaronder de locaties en aantallen woningen, inwoners en arbeidsplaatsen)

Een toelichting van de benoemde relatie, indien aanwezig, zou mogelijk op zijn plek zijn in een diepere analyse tussen de twee modellen. Een eventuele studie die nauwe samenwerking tussen en inzet van RHDHV (opstellers van RVM Twente) en Goudappel (opstellers RVMO) vergt. Dit is niet gebruikelijk in het vakgebied. Wel kunnen we stellen dat waarschijnlijk de grootste oorzaak van die lagere prognose ligt in de aangepaste WLO-scenario's, waar ook de NRM's meer werken. Duidelijk is dat een diepgaande verschilanalyse tussen de instrumenten buiten de scope ligt van het toepassen van de modellen voor planstudies.

Pagina 6:

“Een juist inzicht in het effect van alleen de 100 km/u maatregel op het filebeeld kan, door een separate variant op te stellen, dienen als referentiekader voor de effecten van andere maatregelen.”

Reactie:

Zoals eerder gesteld: het effect van 100 km/h aan sich kan interessant zijn, maar valt buiten de scope van de studie. Belangrijk is dat de 100 km/h zowel in referentiesituatie als plansituatie geldt, wat het geval is. Met andere woorden: de 100 km/h zit in het referentiekader. Evenzo zijn de ruimtelijke vulling (locaties en aantallen woningen, inwoners en arbeidsplaatsen) en vele andere uitgangspunten gelijk gehouden voor de beide situaties. Er is slechts 'aan één knop tegelijk gedraaid.' Gevolg is dat zuiver het effect van de maatregel Vloedbeltverbinding berekend is.

3.2 Intensiteiten A1/A35 en verwacht filebeeld A1/A35.

Pagina 6:

“Het verkeersmodel in het ontwerpPIP vertoont substantieel lagere intensiteiten op de A1/A35 dan het verkeersmodel in het PlanMER. Op basis hiervan had verwacht mogen worden dat in het ontwerpPIP een nadere beschouwing zou zijn opgenomen over de mate waarin een beperkte procentuele vermindering van de hoeveelheid verkeer op de A1/A35 leidt tot minder files. Met name de overlast van uitwijkend verkeer door files op de A1/A35 wordt als probleem gezien voor het onderliggend wegennet.”

Reactie:

Dit is een herhaling van wat eerder in de notitie al is gesteld. Nogmaals: de prognoses liggen weliswaar lager, maar nog steeds hoog; daarmee blijft de toegevoegde waarde van de Vloedbeltverbinding overeind. Een Vloedbeltverbinding als een van de wellicht meer maatregelen uit het adaptieve pakket dat in het MIRT-onderzoek beschreven is. Wat betreft het citaat: uitwijkend verkeer en het robuustheidsaspect spelen met name ook voor de niet-gemiddelde werkdag.

Pagina 7:

“Het grote verschil in verkeersintensiteit op de A1/A35 in PlanMER en ontwerpPIP (12 % minder verkeer) betekent, dat in beginsel, de conclusies uit PlanMER en ontwerpPIP ten aanzien van verbetering van de doorstroming op de A1/A35 niet gelijk kunnen zijn.”

Reactie:

De notie is dat de problematiek al in de huidige situatie (de afgelopen jaren) optreedt. Naar de toekomst zal deze problematiek toenemen, waarbij het inderdaad zo is dat het momenteel verwachte beeld voor 2030 een minder sterke verslechtering laat zien dan de eerdere prognoses voor dat jaar, maar nog wel een verslechtering. Belangrijk om te onderkennen is dat voor zowel het PlanMER als het PIP berekend is wat het *effect* zal zijn van de aanleg van de Vloedbeltverbinding. In tegenstelling tot de ‘in beginsel’-veronderstelling van Witteveen+Bos is in de opgestelde verschilnotitie juist beargumenteerd dat de conclusies *niet* wijzigen als gevolg van de modelwijziging.

Modelversies en probleembesef

Voor de analyses voor het PlanMER is het destijds vigerende, door de regionale partijen vastgestelde, RVM Twente gebruikt (RVM staat voor Regionaal Verkeersmodel). Voor de berekeningen ten behoeve van het PIP is gebruik gemaakt van het actueel vigerende, eveneens door de regionale partijen vastgestelde RVMO 2022, het Regionaal Verkeersmodel Overijssel. Het RVMO concludeert een lagere groei dan het RVM Twente, maar nog steeds een groei, resulterend in (zie de verkeersanalyse) hoge I/C-waarden.

Maatregelen blijven nodig, omdat de verkeersdruk op zowel de A1/A35 als in Zenderen en Borne nu al als groot knelpunt wordt ervaren. Zowel de gemeenten Almelo en Borne als de regio Twente onderschrijven dit.

Pagina 7:

“Het weefvak leidt tot minder file en daardoor tot minder redenen voor automobilisten om uit te wijken naar het regionale wegennet. Los van de actuele status van de plannen voor het weefvak, is het zeer gewenst om de effecten van deze maatregel in relatie tot de Vloedbeltverbinding in het ontwerpPIP in beeld te brengen.”

Reactie:

De onderlinge relatie tussen de maatregelen van het adaptieve pakket is beschreven in het MIRT-onderzoek. Minder file als gevolg van het weefvak is welkom, maar de druk zal nog steeds zo hoog zijn (ook hoge I/C-waarden op A1/A35) dat verdere ontlasting nog altijd ook welkom is.

Ook geldt de robuustheidsdoelstelling niet alleen voor de dagelijkse files en het wisselende beeld daarin, maar ook voor incidentsituaties. Deze laatste vallen buiten de reguliere modelberekeningen.

Pagina 7:

'Korte toelichting ontstaan van files'.

Reactie:

Dat is inderdaad de verkeerskunde die in de verkeersmodellering is ingebracht. Dat dat vakmanschap goed is ingevuld, is iets waar we als modeltoepassers (gebruikers) op (moeten kunnen) vertrouwen.

Pagina 7 bevat een verwonderende beschouwing over de I/C-waarden en suggereert dat een 12% lagere etmaalintensiteit ook een navenant lagere I/C-waarde zou moeten opleveren. Dat is echter niet het geval. De etmaalintensiteit vindt namelijk voor een belangrijk deel buiten de spits plaats.

Wat ook de verschillen tussen de opeenvolgende modellen zijn, het is vooral zinvol om met het actuele, vigerende, door alle regionale partijen vastgestelde model te werken.

Pagina 8:

"Een verlaging van de I/C-waarde van 0,96 naar 0,95 in de avondspits als gevolg van de aanleg van de Vloedbeltverbinding is niet een verschil dat suggereert dat er aanzienlijk minder files zullen zijn. Ook hier is de vraag of 5 % vermindering van verkeer op de A1/A35 wel daadwerkelijk tot 20-30 % minder files kan leiden."

Reactie:

De tweede zin is van generieke aard, heeft niets te maken met de eerste zin. Inderdaad is een verschil van 0,01 a 0,02 op I/C-waarden geen groot verschil. Er zullen dan ook niet 'aanzienlijk' minder files zijn. Maar wel minder.

Pagina 8:

"de aanleg van de Vloedbeltverbinding zorgt op de A1 (ten oosten van de gecombineerde A1/A35) juist voor een toename van de I/C-waarde. De kans op file wordt daar groter. In de avondspits neemt op de A1 de kans op files zelfs meer toe dan die op de A1/A35 afneemt. Als dat geldt voor verkeer in oostelijke richting, dan zal de terugslag van de toenemende files op de A1 het aantal files op A1/A35 ook doen toenemen."

Reactie:

Die constatering is terecht. Het aspect van het faciliteren van de 'afstroom' als oplossingsrichting is ook onderkend in het Verkort MIRT-onderzoek A1/A35. Het verruimen van dit wegvak staat dan ook in het adaptieve maatregelenpakket. Het realiseren van alleen de Vloedbeltverbinding is niet voldoende om alle problemen op te lossen. Er is niet voor niets een adaptief maatregelenpakket.

Pagina 8:

“De aanleg van de Vloedbeltverbinding leidt tot een vermindering van verkeer op A35, het deel van de snelweg dat het minst zwaar belast is. Dit staat tegenover een toename van verkeer door Almelo.”

Reactie:

Verkeer door een netwerk vertoont samenhang. Maatregelen leiden in het algemeen vooral tot verschuiving. Door aanleg van de Vloedbeltverbinding ontstaat een andere routing. Er is wat betreft het verkeer binnen Almelo vooral sprake van een verschuiving. In het verlengde van de afname op het genoemde deel van de A35 (en daar dus mee samenhangend) is er binnen Almelo een afname van verkeer op onder andere Henriëtte Roland Holstlaan en Nijreessingel. Op de invalsweg N743/ Van Rechteren Limpurgsingel is er een toename, die zich voor een deel, maar in geringere mate, voortzet binnen de kom van Almelo.

Pagina 8:

“Meer inzicht in de oorzaken van de files en in de mate waarin vermindering van verkeer op de A1/A35 helpt om deze te voorkomen, is dus essentieel om de doelstelling te kunnen toetsen.”

Reactie:

Deze opmerking stelt de in de NRD geformuleerde doelstelling er discussie. Dit is nu niet aan de orde.

Pagina 8:

“Een beschouwing van de fileproblematiek is noodzakelijk voor zorgvuldige besluitvorming.”

Reactie:

In het Verkorte MIRT-onderzoek is de problematiek van doorstroming, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid bekeken. Dit betrof een bredere analyse dan de scenario's die Witteveen+Bos op pagina 8 aan het eind van paragraaf 3.2, noemt. Uit het resulterende maatregelenpakket uit het Verkorte MIRT-onderzoek is naderhand de nieuwe wegverbinding nader opgepakt. Het zorgvuldige besluitvormingsproces bestond en bestaat vervolgens uit het opstellen, voorleggen en vaststellen van NRD, PlanMER en nu het PIP.

3.3 Onderbouwing aansluiting op knooppunt Azelo

Pagina 8 en 9:

De vragen en aandachtspunten wat betreft ontwerp en inpassing van een eventueel toekomstige aansluiting op Knooppunt Azelo.

Reactie:

In overleg met de kennisgroep wegontwerp RWS Oost Nederland is de vormgeving van een mogelijke aansluiting op knooppunt Azelo bepaald, met onder andere de toepassing van de juiste boogstralen. Op basis van die informatie is de locatie van de rotonde Braamhaarsstraat/ Bornerbroeksestraat tot stand gekomen. Uitspraken over realisatieplanning zijn op dit moment niet aan de orde.

Pagina 10:

“De rotondes die zijn ontworpen op de Vloedbeltverbinding hebben geen sturingsmogelijkheden om bepaalde verkeersstromen meer of minder ruimte te geven (zoals kruispunten met verkeerslichten wel hebben).”

Reactie:

Zoals ook in de richtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen staat aangegeven hebben rotondes de voorkeur boven de aanleg van met verkeerslichten geregelde kruispunten en volgt de provincie als toekomstig wegbeheerder deze voorkeur. De rotondes hebben ruim voldoende capaciteit.

3.4 Uitwijkend verkeer van A1/A35, als daar file is

Pagina 10:

“Niet aangetoond is hoe de Vloedbeltverbinding zal functioneren als er sprake is van file op de A1/A35”

Reactie:

De Vloedbeltverbinding is zodanig ingepast en ontworpen (wegprofiel, rotondes, ligging) dat deze op een gebruikelijke wijze zal functioneren onder verschillende verkeersomstandigheden.

Er is geen directe noodzaak tot sturing van verkeersstromen. Verkeer zoekt zijn weg en met de Vloedbeltverbinding is er voor het uitwijkende verkeer een logische mogelijkheid om de kernen te mijden. In geval van ernstige calamiteiten kunnen zonodig verkeersregelaars worden ingezet.

Pagina 10:

“Op basis van de verkeersgegevens is er nog steeds een gerede kans op files. Indien regulier files te verwachten zijn op de A1/A35 (al dan niet vanuit een filekiem daarbuiten), dan moet worden aangetoond dat er, ondanks de Vloedbeltverbinding, niet alsnog ongewenste verkeersbeelden ontstaan op het onderliggend wegennet.”

Reactie:

Zoals duidelijk is, zullen met de aanleg van de Vloedbeltverbinding niet alle problemen opgelost zijn. Er zullen zich nog, zij het minder ernstig en minder vaak, ongewenste situaties voordoen. Door een weloverwogen ontwerp en inpassing zal de Vloedbeltverbinding, in samenhang met Aamaatweg (de zuidelijke randweg in Borne) een rol spelen in het robuustere netwerk.

Het nader uitdetailleren en doorrekenen van allerlei situaties is daarvoor in dit stadium niet nodig.

4 Ontwerp

Pagina 10:

Rotonde Twence

“Er is onvoldoende zekerheid of de gelijkvloerse fietsoversteek bij de rotonde wel alleen of met name door Twence-medewerkers gebruikt zal worden, zoals beschreven in het ontwerpPIP. Indien meer (recreatief) fietsverkeer gebruik zal maken van deze oversteek is het uit oogpunt van verkeersveiligheid zeer wenselijk hier alsnog een fietstunnel in het ontwerp op te nemen, hetgeen tot extra kosten zal leiden.”

Reactie:

In het PIP is de aanleg van een fietstunnel opgenomen.

Pagina 10:

“Kruising Drienemansweg-N743. De toename van het autoverkeer op deze locatie is substantieel. Dat betekent onder andere dat het lastiger wordt voor fietsers om over te steken. In het plan wordt benoemd dat indien de capaciteit van de huidige ongeregelde kruising onvoldoende blijkt te zijn, er verkeerslichten geplaatst kunnen worden of dat er een rotonde gerealiseerd kan worden. De gesuggereerde 'ei-rotonde' zal op deze locatie voorzien moeten worden van een fietstunnel om kwalitatief hoogwaardig (geen oversteek in drie etappes en dus drie keer voorrang moeten geven) en veilig (geen risico op zogenaamde afdekongevallen) te kunnen oversteken.”

Reactie:

Onze voorkeur gaat uit naar een VRI op dit kruispunt. De fietsers kunnen dan veilig oversteken. Zie verder de Verkeersanalyse Vloedbeltverbinding, paragraaf 4.2.1.

Pagina 10:

“De voorgestelde VRI op de kruising in de huidige vormgeving leidt tot een ongeloofwaardige regeling voor fietsers en automobilisten als er geen extra opstelstroken worden gerealiseerd op de zijwegen. De huidige vormgeving leent zich niet voor het gebruiken van de middelberm als bufferruimte voor afslaande voertuigen. Ook voor een VRI is, net als voor een rotonde, een complete herinrichting nodig. Of deze kruising wel of niet aangepast moet worden, kan niet alleen afhankelijk zijn van een beoordeling op capaciteit, ook een beoordeling op verkeersveiligheid is noodzakelijk. Een complete herinrichting is zeker nodig als zou blijken dat resterende reguliere files op de A1/A35 leiden tot veel uitwijkende auto's naar dit deel van het onderliggend wegennet.”

Reactie:

Nadere uitwerking van de zijwegen volgt bij het inpassen van een VRI op dit kruispunt.

Pagina 11:

F35 - kruising met Vloedbeltverbinding.

“Voor de snelle fietsroute F35 is tussen Almelo en Borne een route langs de spoorlijn beoogd. Deze route kruist de Vloedbeltverbinding. In het ontwerp van de Vloedbeltverbinding kan de ongelijkvloerse spoorkruising gebruikt worden om met de fiets het spoor te kruisen. Voor de F35 zou dit leiden tot circa 800-1000m omrijden ten opzichte van een rechte lijn. Met de Vloedbeltverbinding wordt het zeer lastig om hier nog een directe route voor de F35 te maken. Het kan niet op maaiveld (want spoorkruising). Het kan niet op +1 (want kruising met Vloedbeltverbinding). Onduidelijk is wat de gevolgen van de aanleg van de Vloedbeltverbinding zijn voor dit onderdeel van de F35: - welke mogelijkheden zijn er nog wel om een, enigszins, directe fietsroute F35 te kunnen realiseren? - is een F35 tussen Almelo en Borne nog wel 'levensvatbaar' bij realisatie van de Vloedbeltverbinding?”

Reactie:

Bij de opstelling van het ontwerp-PIP had zowel gemeente Almelo als gemeente Borne nog geen besluit genomen of en waar de F35 de spoorlijn dient te kruisen. Daarom is in het project Vloedbeltverbinding de mogelijkheid opgenomen dat de F35 gebruik kan maken van de spooronderdoorgang. Het verder blijven volgen van het pad direct parallel aan de zuidwestzijde van het spoor (dus niveau 0) blijft sowieso ook een mogelijke oplossing.

De informatie die in ### is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor ### is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan ### ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Copyright © 2022

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Zutphenseweg 31D
7418 AH DEVENTER
Postbus 321
7400 AH DEVENTER

www.anteagroup.nl