

Nota beantwoording inspraak en vooroverleg

Voorontwerpbestemmingsplan Zuidelijke Randweg

&

Milieueffectrapportage (MER) Zuidelijke randweg

1.

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

Adres: Postbus 74

Postcode en woonplaats: 3740 AB Baarn

Datum: 12-07-2013

Nummer: 13ink05095

Samenvatting inhoud

De privéwoning van de inspreker ligt direct achter de locatie waar de nieuwe afrit van de A1 aansluit op de Zuidelijke Randweg. De grond waarop dit deel van de weg ligt, is eigendom van F A Weghorst Beheer BV. Hosbakkeweg BV is eigenaar van een deel van de grond waarover het meest noordelijk gedeelte van de randweg gedeeltelijk is geprojecteerd. Deze inspraakreactie heeft betrekking op alle delen van het bestemmingsplan die een negatief gevolg hebben voor de waarde van de eigendommen van voornoemde (rechts)personen. Feitelijk gaat het daarbij om alle plandelen.

1. Overlast en waardedaling van de woning

De voorgenomen Zuidelijke Randweg en de omleidingsroute voor calamiteiten op de A1 liggen direct achter de privéwoning van de indiener en de (intensief gereden) randweg zal grotendeels op de grond van F.A, Weghorst Beheer BV en Hosbakkeweg BV liggen. Inspreker verwacht als gevolg van deze intensivering hinder te ervaren (geluid en licht) en beperking van privacy. Inspreker geeft aan dat bovengenoemde overlast waardedaling van de woning tot gevolg zal hebben

2. Verkoop woning

Inspreker heeft besloten de woning te verkopen. De woning staat bijna een jaar te koop, maar is tot op heden onverkoopbaar gebleken, hetgeen volgens inspreker direct verband houdt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg. Inspreker heeft eerder verzocht om afdoende maatregelen langs de Zuidelijke Randweg aan te leggen, waarmee geluid- en lichthinder in de woning wordt voorkomen. Inspreker geeft aan dat op de verbeelding die bij het bestemmingsplan is gevoegd, deze maatregelen niet terug te vinden zijn.

3. Motorbrandstofverkoopspunt

Het meest noordelijke deel van de randweg loopt over de grond die eigendom is van Hosbakkeweg BV. Deze grond heeft de bestemming 'motorbrandstof verkoopspunt en ligt voor het grootste deel buiten het bestemmingsplan. Als gevolg van de aanleg van een randweg, dient er een stuk grond aan de gemeente te worden afgestaan, waardoor de mogelijkheid tot het oprichten van een motorbrandstofverkoopspunt in gevaar komt. Inspreker geeft tevens aan dat door de verkeerslichten op de kruispunten het motorbrandstofverkoopspunt moeilijk bereikbaar wordt. Door deze verminderde bereikbaarheid, mijdt het verkeer het motorbrandstofverkoopspunt. Inspreker heeft om die reden in eerdere overleggen verzocht om de aanleg van een rotonde. In die gesprekken is gemeld dat de aanleg van de rotonde zou worden onderzocht en dat men daar positief tegenover stond. Uit de verbeelding blijkt niet dat een rotonde zal worden aangelegd.

Uit het voorgaande moge blijken dat deze schade en de positie van inspreker inspraakreactie aanzienlijk is. Om deze reden en om te voorkomen dat schade achteraf via planschadeverzoeken of mogelijk via onteigeningsbesluiten wordt vergoed, heeft inspreker in een vroeg stadium contact met de gemeente opgenomen. Inspreker heeft in deze gesprekken naast de voornoemde punten ook aangedrongen op een goede landschappelijke inrichting van de weg en compensatie van de schade. Tijdens deze gesprekken is meegedeeld dat de gemeente daar niet negatief tegenover stond. Desondanks is een concrete invulling van deze oplossingen uitgebleven.

Reactie gemeente

1. Overlast en waardedaling van de woning

Het effect op licht- en geluidhinder zijn in het MER Zuidelijke Randweg Borne inzichtelijk gemaakt. T.b.v. het VO BP is daarnaast een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarbij op woningniveau de geluidseffecten en te treffen maatregelen zijn bepaald. Het is niet uitgesloten dat door realisatie van de Zuidelijke Randweg Borne schade zal worden geleden door bewoners en/of bedrijven. Indien appelland van mening is dat er sprake is van planschade in de zin van artikel 6.1 van de Wet

ruimtelijke ordening, dan kan hij daartoe een verzoek om planschade bij het college in te dienen nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

2. Verkoop woning

De inpassingsmaatregelen die worden getroffen staan opgenomen in het rapport 'Landschappelijke inpassing Zuidelijke Randweg' dat als bijlage bij het voorontwerp bestemmingsplan is opgenomen. Een deel van de inpassingsmaatregelen zijn in de verbeelding opgenomen onder de bestemming verkeer. De voor verkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor de Zuidelijke Randweg zelf, maar ook voor de landschappelijke inpassing (aangeduid met sv-li). De gronden die zijn bestemd met deze aanduiding zijn bestemd voor het realiseren van een houtwal van 10 meter breed, ingeplant met inheemse bomen en struiken. De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), waardoor lichthinder en zicht op de auto's, ook wanneer de bomen kaal zijn, sterk beperkt wordt. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afscherpende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ook zijn de geluidwerende voorzieningen opgenomen onder de bestemming verkeer (aangeduid met sv-gv). Daarnaast zijn er voor de landschappelijke inpassing bestemde gronden aangeduid met groen. Het toepassen van stil wegdek is in de toelichting van het bestemmingsplan beschreven. Deze bronmaatregel wordt echter niet in de regels en verbeelding van het bestemmingsplan vertaald.

3. Motorbrandstofverkoopspunt

In het MER is naast een met verkeerslichten geregelde kruising (VRI, voorkeursvariant) een rotonde als variant voor de kruising van de Zuidelijke Randweg met de Azelosesestraat/Hosbekkeweg onderzocht. Uit de beoordeling blijkt dat beide varianten voor- en nadelen hebben. De betere inpasbaarheid van de VRI en de regelbaarheid van een VRI bij de inzet van de weg als calamiteitenroute, hebben de doorslag gegeven bij de keuze voor een VRI. Uit het contact met de inspreker wordt de overeengekomen oplossing ten aanzien van het motorbrandstofverkoopspunt opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan. Ten aanzien van planschadevergoeding verwijzen wij naar het antwoord onder punt 1. Ten aanzien van landschappelijke aanpassing verwijzen wij naar het antwoord onder punt 2.

Conclusie

Inspraakreactie nr.1 leidt **wel** tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

2.

Naam: ir. P.O. Cohn
Adres: Clematishof 38
Postcode en woonplaats: 7621 CW Borne
Datum: 15-07-2013
Nummer: 13ink05138

Samenvatting inhoud

1. Inspraaktermijn

Inspreker merkt op dat de inspraaktermijn in de vakantieperiode is ingepland. Inspreker geeft aan dat een diepere minachting voor de burger onmogelijk lijkt: niet alleen miste inspreker de gemeentelijke publicatie maar vond deze achteraf (met niet werkende links) in de digitale Staatscourant van 20 juni 2013.

2. Luchtverontreiniging

Inspreker geeft aan dat de gemeente Borne al meer dan 10 jaar te maken heeft met overschrijding van EU- en Nederlandse normen. Inspreker acht het onverantwoord bij de huidige PM10 en NO2 overschrijdingen -volgens de GCN-kaarten 2012 van het RIVM en de Atlas van de Provincie Overijssel 2011- om -zonder enige meting- een 80 km/u autoweg aan te leggen op enkele vierkante millimeters tussen een zeer dichtbevolkte woonwijk en Europa's drukste autoweg. Dit kan niet uitsluitend op basis van door een commerciële partij berekende waarde (wie betaalt bepaalt...). Inspreker vindt het schrijnend dat hij mag inspreken kort vóór de luchtkwaliteit metingen die mede op zijn aandringen worden uitgevoerd.

3. Calamiteitenweg voor de A1

Op deze door de gemeente Borne herhaald gebruikte aanduiding reageerde de Rijksoverheid al duidelijk: De rondweg in Borne is geen initiatief van Rijkswaterstaat en ook niet primair bedoeld als calamiteitenroute voor de A1/A35 bij knooppunt Buren.

4. Geluidsbelasting

Met betrekking tot de geluidsbelasting beroept de Gemeente Borne zich op het akoestisch onderzoek zuidelijke randweg Borne 1 mei. Inspreker merkt op dat de geluidbelasting van de wijk op 52 dB(A) wordt gesteld, terwijl dit wederom niet is gemeten. Dit is 13 dB(A) lager dan het RIVM doet: 65 dB(A) voor 'Floralia' en Bospoort 5.

Inspreker acht het negeren van wettelijke normen overschrijdende geluidniveau illegaal. Dat de gemeente Borne zich jegens ProRail beroept op eigen, hogere geluidmetingen langs het spoor, maar de bewoners van één van haar grootste woonwijken afscheept met een dubieuze schatting, (zéér beneden de door het RIVM gepubliceerde illegaal hoge geluidniveaus) is naar mening van inspreker een diepe minachting voor haar inwoners.

Reactie gemeente

1. Inspraaktermijn

Inspraak op een voorontwerp bestemmingsplan is vastgelegd in de Inspraakverordening van de gemeente Borne. Deze verordening verwijst naar de procedure zoals geregeld in afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht. Hiervoor geldt in dit geval dat een bekendmaking in de Bornsche Courant vereist is en een terinzagelegging van zes weken. Het voorontwerp bestemmingsplan en het MER hebben ter inzage gelegen van 21 juni 2013 tot en met 1 augustus 2013. Hiermee is voldaan aan de wettelijke verplichting. Bovendien is een termijn van zes weken, ondanks de vakantieperiode, niet onredelijk en start de formele bestemmingsplanprocedure pas op het moment dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd en een ieder in de gelegenheid wordt gesteld zijn of haar zienswijze kenbaar te maken.

2. Luchtverontreiniging

In het MER en het Bestemmingsplanonderzoek Luchtkwaliteit (bijlage 4 bij het voorontwerp bestemmingsplan) zijn de gevolgen van de Zuidelijke Randweg Borne op de luchtkwaliteit onderzocht. Daarbij is getoetst aan de vigerende wettelijke normen en grenswaarden. Deze grenswaarden zijn vanuit Europa vastgesteld. Ook is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden.

Aangetoond is dat na de realisatie van de Zuidelijke Randweg voldaan kan worden aan de wettelijke normen en grenswaarden. Onder deze grenswaarden stelt de wetgever geen verdere eisen. Het aspect luchtkwaliteit zal geen juridische belemmering mogen zijn in de planvorming.

De metingen naar de luchtkwaliteit worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

3. Calamiteitenweg voor de A1

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

4. Geluidsbelasting

Het akoestische onderzoek is verricht conform standaard rekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan.

De berekende geluidsbelasting van 52 dB ter plaatse van de woning Bospoort 5 heeft betrekking op de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke Randweg. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen.

Indien de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden moet onderzoek naar maatregelen worden gedaan. Uit het akoestische onderzoek volgt dat ter hoogte van de woningen een bronmaatregel wordt geadviseerd (deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld). Omdat de geluidsbelasting ten gevolge van de Zuidelijke Randweg nog niet geheel is terug gebracht tot de voorkeursgrenswaarde zal voor de woningen een hogere waarde van 52 dB moeten worden verleend. Hiermee is er geen sprake van overschrijding van de maximale grenswaarde. Het akoestisch onderzoek ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan voldoet hiermee aan de wettelijke bepalingen. Daarnaast is in het onderzoek getoetst aan het gemeentelijk geluidsbeleid.

In de reactie van de gemeente richting de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (het bezwaarschrift tegen het besluit tot het wijzigen van de GPP's) wordt ingegaan op de geluidsoverlast langs het spoor. In deze reactie is aangegeven dat langs het spoor sprake is van overlast van piekgeluid. De realisatie van de Zuidelijke randweg zal vooral een constant geluid tot gevolg hebben, waardoor op basis van verkeersmodellen het etmaalgemiddelde vooraf berekend kan worden.

Conclusie

Inspraakreactie nr.2 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

3.

Naam: B.J.C. Haarhuis en W.M.A. Haarhuis-Oostvogel

Adres: Bospoort 5

Postcode en woonplaats: 7621 EZ Borne

Datum: 16-07-2013

Nummer: 13ink05176

Samenvatting inhoud

1. Woongenot

Het (voorontwerp)bestemmingsplan Zuidelijke Randweg zou een onevenredige aantasting van het woongenot betekenen en wel zodanig dat er, ook objectief gezien, geen aanvaardbaar resterend woongenot blijft. Insprekers doelen daarbij op de onaanvaardbare toename van geluidbelasting, de fijnstofproblematiek, de inbreuk op privacy en de versnippering van het, historisch gezien, unieke landgoed.

Insprekers zijn hierover in constructief overleg met de gemeente. Insprekers streven ernaar in dat overleg te komen tot een minnelijke regeling die voor beide partijen aanvaardbaar is. Daarom volstaan insprekers met het in deze inspraakreactie benoemen van de relevante weegfactoren. Inspreker verzoekt om hier aandacht aan te besteden in het College.

Reactie gemeente

De gemeente erkent dat de realisatie van de Zuidelijke Randweg negatieve gevolgen zal hebben voor het woongenot van de insprekers. Dit is ook de aanleiding voor de gesprekken die gaande zijn met de insprekers om zo vroeg mogelijk in het planproces al tot een minnelijke regeling te komen. Desondanks is de gemeente echter van mening dat er geen sprake is van veranderingen die tot een onaanvaardbaar woongenot zullen leiden. Uiteraard zal de gemeente trachten de overlast die de realisatie en het gebruik van de Zuidelijke randweg met zich meebrengt zoveel mogelijk te beperken.

Conclusie

Inspraakreactie nr.3 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

4.

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

Adres: Kerkedennen 89

Postcode en woonplaats: 7621 EC Borne

Datum: 18-07-2013

Nummer: 13ink05175

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 dB genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbeekweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt, behoudens een tweetal korte trajecten, geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er wordt door inspreker geen nadere toelichting gegeven op dit punt.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Inspreker dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

7. Noot

- a. Inspreker verwijst naar de afname op de Europastraat en concludeert dat het meevalt met de belasting voor de Europastraat, terwijl op de Azelosestraat autonoom een toename te zien is.
- b. Inspreker verwijst naar een alternatief plan voor de problematiek rondom de kruispunten.
- c. Inspreker vraagt naar de effecten op het grondwater van de verdiepte ligging van de tunnel voor de kruising met de Deldensestraat.
- d. Inspreker vindt de flora en faunaparagraaf erg matig.

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt

gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen

genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

7. Noot

a. De route door de kern van Borne (Parallelweg, Europastraat) is op de meeste wegvakken een intensiteitstoename zichtbaar, op de oostelijke wegvakken (tussen de Wensinkstraat en Rondweg/N743) echter niet, hier is een lichte afname zichtbaar. Deze daling op dit deel van de Europastraat is te verklaren, doordat een deel van Borne Zuid al ontsloten is via de doorgetrokken Amerikalaan en Burenweg. Verkeer vanuit Borne Zuid hoeft hierdoor niet via de Europastraat richting de N743 en/ of de A1. Echter toename op de route door de kern van Borne is zeer ongewenst, aangezien in de huidige situatie de leefbaarheid en barrièrewerking al in het geding is. Met name het doorgaande verkeer dient niet via deze route afgewikkeld te worden.

Door de realisatie van de Zuidelijke Randweg is er daarnaast sprake van een afname van het verkeer op de Azelosestraat op door de inspreker genoemde wegvak.

b. Aangenomen wordt dat hier wordt verwezen naar het zogenaamde 'Lumens' alternatief. In dit alternatief wordt het verkeer afkomstig uit westelijke richting (A1 – Deventer) via rechtsafbewegingen vanaf afslag 30 over Westermaat zuidwest en de busbaan via het viaduct over de A1 naar De Veldkamp geleid. Met dit alternatief kan slechts een klein deel van de doelstellingen worden gerealiseerd. Dit is ook in een eerder stadium al door de Commissie voor de milieueffectrapportage onderkend. Dit alternatief is daarom niet beschouwd.

c. De effecten zijn nader beschreven in het MER paragraaf 8.5.4.

d. Inspreker geeft niet aan welke informatie er ontbreekt. Volstaan wordt met een verwijzing naar paragraaf 5.7 (natuur) in het MER. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft in het voorlopig toetsingsadvies over het MER aangegeven dat het MER alle essentiële informatie bevat om het milieubelang voldoende mee te laten wegen in de besluitvorming over het bestemmingsplan.

Conclusie

Inspraakreactie nr.4 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

5.

Naam: Adres: Azelosestraat 120
Postcode en woonplaats: 7621 BC Borne
Datum: 17-07-2013
Nummer: 13ink05241

Samenvatting inhoud

1. Aantasting woongenot

Inspreker geeft aan dat de leefomgeving ernstig verstoord is en is van mening dat als het voorontwerpbestemmingsplan Zuidelijke Randweg tot uitvoering komt, dit in onevenredige mate het resterende woongenot aantast.

2. Veiligheid fietspad

Inspreker geeft aan dat de inrichting van de kruising Azelosestraat onoverzichtelijk is en tot gevaarlijke situaties voor fietsers zal leiden.

3. Geluid en fijnstof

Inspreker geeft aan dat als het wegverkeer opschuift in de richting van de woning, er daardoor zwaardere geluidbelasting en grotere fijnstof problematiek ontstaat. Gelet op het feit dat betreffende woonboerderij al door diverse omgevingsinvloeden qua geluid belast wordt, is dit de druppel die de emmer doet overlopen.

4. Afzien bestemmingsplan

Inspreker verzoekt om van het (voorontwerp)bestemmingsplan Zuidelijke Randweg af te zien. In het onverhoopte geval de gemeente hiertoe niet besluit, wordt verzocht met inspreker in overleg te treden over "opkoop" van de woning met bijbehoren. In dat kader wordt opgemerkt dat er reeds gesprekken gaande zijn en inspreker bereid is tot nader overleg.

Reactie gemeente

1. Aantasting woongenot en veiligheid

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

2. Gevaarlijk fietspad

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

De gemeente heeft de fam. Horstman alternatieven voor de fietsstraat voorgelegd. Hieruit is naar voren gekomen dat de nu voorliggende inrichting het beste ingepast kan worden.

3. Geluid en fijnstof

Zie antwoord bij punt 1.

4. Afzien bestemmingsplan

Het afzien van een bestemmingsplan voor de zuidelijke randweg is geen optie. Reeds in het Structuurplan uitbreiding Borne en het Integraal Verkeersplan heeft de raad van Borne aangegeven deze weg als noodzakelijke verbinding te zien. Tevens is de weg opgenomen in de Mobiliteitsvisie die op 18 december 2012 is vastgesteld door de raad. Het college geeft met deze bestemmingsplan uitvoering aan de hierboven genoemde besluitvorming en zal daarom dit bestemmingsplan dan ook verder in procedure brengen.

Conclusie

Inspraakreactie nr.5 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

Naam: A.J. van Ommeren
Adres: Kerkedennen 58
Postcode en woonplaats: 7621 ED Borne
Datum: 19-07-2013
Nummer: 13ink05304

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbakkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeerswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

7. Noot

a. De route door de kern van Borne (Parallelweg, Europastraat) is op de meeste wegvakken een intensiteitstoename zichtbaar, op de oostelijke wegvakken (tussen de Wensinkstraat en Rondweg/N743) echter niet, hier is een lichte afname zichtbaar. Deze daling op dit deel van de Europastraat is te verklaren, doordat een deel van Borne Zuid al ontsloten is via de doorgetrokken

Amerikalaan en Burenweg. Verkeer vanuit Borne Zuid hoeft hierdoor niet via de Europastraat richting de N743 en/ of de A1. Echter toename op de route door de kern van Borne is zeer ongewenst, aangezien in de huidige situatie de leefbaarheid en barrièrewerking al in het geding is. Met name het doorgaande verkeer dient niet via deze route afgewikkeld te worden.

Door de realisatie van de Zuidelijke Randweg is er daarnaast sprake van een afname van het verkeer op de Azelosestraat op door de inspreker genoemde wegvak.

b. Aangenomen wordt dat hier wordt verwezen naar het zogenaamde 'Lumens' alternatief. In dit alternatief wordt het verkeer afkomstig uit westelijke richting (A1 – Deventer) via rechtsafbewegingen vanaf afslag 30 over Westermaat zuidwest en de busbaan via het viaduct over de A1 naar De Veldkamp geleid. Met dit alternatief kan slechts een klein deel van de doelstellingen worden gerealiseerd. Dit is ook in een eerder stadium al door de Commissie voor de milieueffectrapportage onderkend. Dit alternatief is daarom niet beschouwd.

c. De effecten zijn nader beschreven in het MER paragraaf 8.5.4.

d. Inspreker geeft niet aan welke informatie er ontbreekt. Volstaan wordt met een verwijzing naar paragraaf 5.7 (natuur) in het MER. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft in het voorlopig toetsingsadvies over het MER aangegeven dat het MER alle essentiële informatie bevat om het milieubelang voldoende mee te laten wegen in de besluitvorming over het bestemmingsplan.

Conclusie

Inspraakreactie nr.6 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

7.

Naam: Stichting Wijkcomité Wensink Zuid (Mevr. S. Boer)

Adres: Oude Hengeloseweg 114

Postcode en woonplaats: 7622 HZ Borne

Datum: 23-07-2013

Nummer: 13ink05402

Samenvatting inhoud

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

1. De ontlasting van de Europastraat

Inspreker merkt op dat het de bedoeling is dat het verkeer uit de westelijke wijken van Borne niet meer via de Europastraat naar de A1 richting Oldenzaal rijdt, maar via de Zuidelijke Randweg. Er zijn echter slechts twee aansluitingen met verkeerslichten gepland op deze weg. Inspreker vreest dat bewoners de kortere route via de Europastraat blijven kiezen. Inspreker vraagt zich af of het niet voor de hand ligt om voor deze buurt de Veldovenweg als aansluitingsweg geschikt te maken? Tevens vraagt inspreker zich af waarom de Twickelerblokweg een eenrichtingsweg moet worden? Inspreker is van mening dat deze juist een geschikte verbinding met de Azelosestraat vormt.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de wijk Wensink-Zuid en ook de westelijke wijken van Borne veel overlast ondervinden van de A1/A35 en dat daar nu ook de Zuidelijke Randweg bij komt. In het akoestisch rapport zijn geen rekenpunten opgenomen langs de Amerikalaan in de wijk Wensink, terwijl een toename van het verkeerslawaai verwacht kan worden na het doortrekken van de weg.

Inspreker geeft aan dat het zinvol wordt geacht om naast berekeningen ook geluidsmetingen te verrichten om een correct beeld te krijgen van de huidige overlast. Inspreker is van mening dat er maatregelen getroffen moeten worden om op alle woonlocaties ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB te blijven. Inspreker pleit er daarom voor om de snelheid op de Zuidelijke Randweg te beperken tot 60 km.

3. Verkeersveiligheid

Inspreker geeft aan dat de Amerikalaan is ingericht als 60-km weg. Een verhoging van de snelheid tot 80 km zal onaanvaardbare veiligheidsrisico's met zich meebrengen vanwege de volgende redenen omdat er is veel afslaand verkeer naar Westermaat Plein en omdat de tunnel onder het spoor het zicht ontnemt op het kruisende verkeer waardoor auto's onverwacht opdoemen uit de tunnel.

4. Inpassing in het landschap en luchtkwaliteit

Inspreker pleit voor het opnemen van groenblijvende bomen/heesters die ook in de winter het verkeer aan het zicht onttrekken. Een goede groene afscheiding zorgt daarbij ook voor het opvangen van fijnstof. Een snelheidsbeperking tot 60 km is eveneens gunstig voor de luchtkwaliteit.

Inspreker verzoekt tot het herstellen en uitbreiden van de groenzone langs de A1/A35. De luchtkwaliteit in de Bornse wijken langs de A1/A35 heeft te lijden van de uitstoot van het verkeer. Inspreker vindt dat eerst de uitslag van de geplande uitstootmetingen bekend moeten zijn voordat er besluiten kunnen worden genomen m.b.t. de Zuidelijke Randweg. De Europese regelgeving mag niet overschreden worden ten gevolge van deze nieuwe weg.

5. De Zuidelijke Randweg ter vervanging van de Rondweg

Inspreker is niet overtuigd van de motivatie om de huidige rondweg, een korte en snelle route langs Borne, te sluiten. Er zijn andere maatregelen te treffen om de wijk Bornse Maten bij de kern te betrekken. Inspreker vreest ervoor de knip in de Rondweg zeer nadelige gevolgen heeft voor de wijk Wensink en de westelijke wijken van Borne. De 80- km zorgt voor extra lawaai overlast en extra luchtverontreiniging in een gebied dat al overbelast is. Verder is inspreker van mening dat de Zuidelijke Randweg geen goed alternatief vormt en verkeer door de kern gaat rijden.

Reactie gemeente

1. De ontlasting van de Europastraat

De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Om als zodanig te kunnen functioneren is het aantal (met verkeerslichten geregelde) aansluitingen beperkt. De Veldovenweg komt ongeveer op hetzelfde punt als de Steenbakkersweg uit de Zuidelijke Randweg. De Veldovenweg heeft niet het juiste profiel om aan te kunnen sluiten op de Zuidelijke randweg. Daarnaast is er langs de Veldovenweg onvoldoende ruimte beschikbaar om deze weg in de toekomst wel geschikt te maken. De Veldovenweg zal ter hoogte van de Zuidelijke Randweg worden afgesloten door de kruising van de Zuidelijke Randweg met de Amerikalaan en Steenbakkersweg. Deze kruising kan niet worden opgeschoven richting de Rijkswegen vanwege de ligging van een buisleiding.

De Twickelerblokweg wordt in het bestemmingsplan geen éénrichtingsweg. Het afwaarderen van de Twickelerblokweg is genoemd als suggestie voor het verder versterken van de landschapsstructuur in de omgeving van de weg. Dit maakt echter geen onderdeel uit van het voorliggende plan. De tekst in de toelichting zal hierop worden aangepast.

2. Geluidsoverlast

Conform de Wet geluidhinder heeft het onderzoeksgebied voor het akoestische onderzoek voor het voorontwerpbestemmingsplan betrekking op het gebied aan weerszijden van de nieuw aan te leggen Zuidelijke randweg en de fysiek te wijzigen bestaande wegdelen. De wettelijke grenswaarden zijn van toepassing binnen dit door de Wet geluidhinder gedefinieerde onderzoeksgebied. De Amerikalaan tot en met de aansluiting op de rondweg N743 valt hierbuiten maar maakt wel onderdeel uit van het studiegebied voor het aspect geluidhinder in het MER. Hier wordt verwezen naar de kaarten in het MER.

Voor de toepassing van de geluidwetgeving kent de gemeente geluidbeleid dat in 2010 is vastgesteld door de gemeenteraad. Op grond van dit beleid is de gehele woonwijk Wensink-Zuid aangemerkt als "stille woonwijk". Dit betekent dat de gemeente hier een ambitie voor het geluidsniveau hanteert van 48 dB en een bovengrens van 55 dB (met uitzondering van de eerstelijns bebouwing langs het spoor). Geluidwerende voorzieningen treffen langs de Zuidelijke randweg om op alle woonlocaties onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB te komen, zal ontoereikend zijn, omdat het achtergrondniveau al hoger is, vanwege de snelweg.

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

3. Verkeersveiligheid

De huidige Amerikalaan is ingericht voor een maximum snelheid van 60 km/uur. Ook de tunnel onder de spoorlijn is ontworpen op deze snelheid. De kruising Amerikalaan / Het Plein is reeds voorzien van verkeerslichten. Voor het verlengde gedeelte van de Amerikalaan (na de tunnel tot aan de Steenbakkersweg) wordt momenteel onderzocht welke snelheid (70 of 80 km/uur) voor dit gedeelte passend en aanvaardbaar is. Fietsers gaan in de toekomst elders oversteken.

4. Inpassing in het landschap en luchtkwaliteit

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afscherpende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken.. Ten aanzien van de snelheid wordt verwezen naar het antwoord onder punt 2.

De groenzone in de Veldkamp waar in de inspraakreactie naar wordt verwezen zal ook in het kader van de ontwikkeling van de Veldkamp worden gerealiseerd. Voor de groenzone tussen de wijk Wensink Zuid en het Westermaatplein wordt momenteel separate planvorming voorbereid. Het Wijkcomité zal te zijner tijd over deze plannen worden geïnformeerd.

De metingen naar de luchtkwaliteit worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twicklerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins

Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

5. De Zuidelijke Randweg ter vervanging van de Rondweg

De knip in de Rondweg kan alleen worden uitgevoerd als naast de Zuidelijke Randweg ook de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. Het functioneren van de Zuidelijke Randweg in deze situatie is in het MER als scenario onderzocht. De resultaten laten een beperkte toename van verkeer in de kern zien. Door maatregelen te nemen (bijvoorbeeld circulatie (eenrichtingsverkeer)) kan dit verkeer ontmoedigd worden om deze route te kiezen en via de nieuwe randwegenstructuur te rijden.

Conclusie

Inspraakreactie nr.7 leidt **wel** tot aanpassing van het bestemmingsplan.

8.

Naam: W.A. van Dijk

Adres: Kerkedennen 79

Postcode en woonplaats: 7621 EC Borne

Datum: 24-07-2013

Nummer: 13ink05396

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbakkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

7. Noot

a. De route door de kern van Borne (Parallelweg, Europastraat) is op de meeste wegvakken een intensiteitstoename zichtbaar, op de oostelijke wegvakken (tussen de Wensinkstraat en Rondweg/N743) echter niet, hier is een lichte afname zichtbaar. Deze daling op dit deel van de Europastraat is te verklaren, doordat een deel van Borne Zuid al ontsloten is via de doorgetrokken

Amerikalaan en Burenweg. Verkeer vanuit Borne Zuid hoeft hierdoor niet via de Europastraat richting de N743 en/ of de A1. Echter toename op de route door de kern van Borne is zeer ongewenst, aangezien in de huidige situatie de leefbaarheid en barrièrewerking al in het geding is. Met name het doorgaande verkeer dient niet via deze route afgewikkeld te worden.

Door de realisatie van de Zuidelijke Randweg is er daarnaast sprake van een afname van het verkeer op de Azelosestraat op door de inspreker genoemde wegvak.

b. Aangenomen wordt dat hier wordt verwezen naar het zogenaamde 'Lumens' alternatief. In dit alternatief wordt het verkeer afkomstig uit westelijke richting (A1 – Deventer) via rechtsafbewegingen vanaf afslag 30 over Westermaat zuidwest en de busbaan via het viaduct over de A1 naar De Veldkamp geleid. Met dit alternatief kan slechts een klein deel van de doelstellingen worden gerealiseerd. Dit is ook in een eerder stadium al door de Commissie voor de milieueffectrapportage onderkend. Dit alternatief is daarom niet beschouwd.

c. De effecten zijn nader beschreven in het MER paragraaf 8.5.4.

d. Inspreker geeft niet aan welke informatie er ontbreekt. Volstaan wordt met een verwijzing naar paragraaf 5.7 (natuur) in het MER. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft in het voorlopig toetsingsadvies over het MER aangegeven dat het MER alle essentiële informatie bevat om het milieubelang voldoende mee te laten wegen in de besluitvorming over het bestemmingsplan.

Conclusie

Inspraakreactie nr.8 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

9.

Naam: A.S. Wilberink

Adres: Kerkedennen 85

Postcode en woonplaats: 7621 EC Borne

Datum: 25-07-2013

Nummer: 13ink05424

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbakkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.9 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

10.

Naam: Ing. G.J.M. Assink
Adres: Kerkedennen 57
Postcode en woonplaats: 7621 EB Borne
Datum: 25-07-2013
Nummer: 13ink05421

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbakkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeerswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.10 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

11.

Naam: W.G. Lokhorst
Adres: Kerkedennen 87
Postcode en woonplaats: 7621 EC Borne
Datum: 25-07-2013
Nummer: 13ink05431

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbekkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.11 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

12.

Naam: J.B.F. Slag

Adres: Twickelerblokweg 97

Postcode en woonplaats: 7621 BH Borne

Datum: 25-07-2013

Nummer: 13ink05432

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbekkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.12 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

13.

Naam: H. Burchartz

Adres: Kerkedennen 9

Postcode en woonplaats: 7621 EA Borne

Datum: 26-07-2013

Nummer: 13ink05442

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbekkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.13 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

14.

Naam: J.M.T. Huiskes-Tasche

Adres: Kerkedennen 81

Postcode en woonplaats: 7621 EC Borne

Datum: 26-07-2013

Nummer: 13ink05443

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbekkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.14 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

15.

Naam: P. Grimberg

Adres: Kerkedennen 36

Postcode en woonplaats: 7621 ED Borne

Datum: 26-07-2013

Nummer: 13ink05444

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbakkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidsoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.15 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

16.

Naam: H. de Vries, namens Bloemenvereniging Floralia

Adres: Wingertstraat 25 (secretariaat)

Postcode en woonplaats: 7621 CP Borne

Datum: 25-07-2013

Nummer: 13ink05441

Samenvatting inhoud

Inspreker verzoekt de gemeente rekening te houden met de positie van de bloemenvereniging Floralia. Inspreker, gebruiker van perceel 5512 met de opstallen onder nr. 5511, maakt ernstig bezwaar tegen de aanleg van de zuidelijke randweg op het tracé zoals deze is aangegeven in het voorontwerpbestemmingsplan. Inspreker geeft aan dat de aanleg van de randweg precies over het midden van de tuin is gepland waardoor het functioneren van de vereniging niet meer mogelijk zijn.

Reactie gemeente

De gemeente is met Floralia in overleg over de mogelijkheden van het verplaatsen van de vereniging. In het ontwerp bestemmingsplan wordt voorzien in een nieuwe locatie voor de vereniging.

Conclusie

Inspraakreactie nr.16 leidt **wel** tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

17.

Naam: H. Reef

Adres: Kerkedennen 60

Postcode en woonplaats: 7621 ED Borne

Datum: 29-07-2013

Nummer: 13ink05469

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbakkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 dB) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden

met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.17 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

18.

Naam: J. Wienk

Adres: Kerkedennen 49

Postcode en woonplaats: 7621 EB Borne

Datum: 29-07-2013

Nummer: 13ink05470

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbakkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden

met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.18 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

19.

Naam: E.D.J. de Jongh
Adres: Kerkedennen 63
Postcode en woonplaats: 7621 EB Borne
Datum: 29-07-2013
Nummer: 13ink05476

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbakkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.19 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

20.

Naam: M.J. Hoekstra-Margadant
Adres: Kerkedennen 53
Postcode en woonplaats: 7621 EB Borne
Datum: 29-07-2013
Nummer: 13ink05478

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbekkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.20 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

21.

Naam: H.J. Ploumen
Adres: Kerkedennen 30
Postcode en woonplaats: 7621 ED Borne
Datum: 30-07-2013
Nummer: 13ink05509

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbekkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.21 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

22.

Naam: B.H. Kraaijenbrink
Adres: Twickelerblokweg 93
Postcode en woonplaats: 7621 BG Borne
Datum: 29-07-2013
Nummer: 13ink05523

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Verwacht mag worden dat deze wijzigingen tot gevolg hebben dat de verkeersintensiteit op de zuidelijke randweg aanzienlijk zal toenemen en daarmee de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande zuidelijke randweg. Inspreker is van mening dat aan een aantal voorwaarden moet worden voldaan bij de aanleg van de zuidelijke randweg.

1. Geluid

In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Daarbij is geen rekening gehouden met de volgende punten. Inspreker merkt op dat de Wet geluidshinder per 1 juli 2012 is aangepast in relatie tot geleidelijk groeiende geluidsoverlast. De gemeente kan volgens de inspreker een beroep doen op het rijk om afdoende maatregelen te treffen aangezien het Rijk ook baat heeft bij de zuidelijke randweg als calamiteitenroute.

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbekkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied. Fluisterasfalt is gewenst.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven, moet een harde norm zijn waarbij de gemeente moet streven naar zo min mogelijk geluidshinder binnen de voorkeursgrenswaarde. Inspreker wijst erop dat het plan strijdig is met het Nationaal Milieubeleidsplan 4 en wijst verder op de zorgplicht van de gemeente.

2. Bereikbaarheid Twickel

Inspreker geeft er veilige verbindingen moeten blijven bestaan met landgoed Twickel en wijst op de tunnels onder de A1 en A35. Andere veilige oplossingen zijn mogelijk en aanvaardbaar.

3. Fijnstof

Inspreker wijst op het besluit van de gemeente om fijnstofmetingen uit te voeren. Die metingen moeten nog worden gerealiseerd. Inspreker heeft vernomen dat het gebied waar het nu over gaat niet is meegenomen. Het voorontwerp bestemmingsplan gaat uit van theoretische modellen waarbij ook nu geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Ook wordt geconcludeerd dat er zonder de zuidelijke randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie, fors dus.

4. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder bij met name de hoger gelegen aansluiting op de rijksweg. Daar de Europese norm een hoogte van 4 meter toestaat aan vrachtwagens is een hoogte van een wal van 1,5 meter onvoldoende. Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Dit heeft volgens inspreker bovendien nog waarde voor de geluidsoverlast.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Inspreker dringt dan ook met veel klem aan op afdoende overlast beperkende maatregelen en wijst op de zorgplicht van de gemeente.

Reactie gemeente

1. Geluidsoverlast

De per 1 juli 2012 gewijzigde geluidswetgeving en de invoering van het zogenoemde geluidproductieplafond heeft betrekking op rijksinfra (rijkswegen en hoofdspoorlijnen). Het wettelijke kader en normenstelsel voor overige wegen is niet wezenlijk gewijzigd. Het akoestische onderzoek ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan is conform de vigerende wetgeving uitgevoerd. Het Rijk heeft reeds aangegeven dat er geen bovenwettelijke maatregelen worden genomen ten aanzien van de gestelde geluidproductieplafonds.

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroomfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

2. Bereikbaarheid Twickel

De Zuidelijke Randweg doorsnijdt geen recreatieve routes richting Twickel.

3. Fijnstofuitstoot

De metingen naar de luchtkwaliteit worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twicklerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Aangezien de Westelijke Randweg en knip in de Rondweg nog niet zijn vastgelegd in een bindend plan, mag hier geen rekening mee worden gehouden bij het bestemmingsplanonderzoek. Wel is in het MER dit scenario doorgerekend. Ook met dit scenario worden geen overschrijdingen van wettelijke normen en grenswaarden geconstateerd.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

4. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

Conclusie

Inspraakreactie nr.22 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

23.

Naam: G. Jurgens, namens Stichting Natuur- en milieuraad Hengelo

Adres: Jacobastraat 2

Postcode en woonplaats: 7555 HP Hengelo

Datum: 29-07-2013

Nummer: 13ink05519

Samenvatting inhoud

Inspreker reageert op het voorontwerp bestemmingsplan Zuidelijke Randweg. Inspreker (Natuur- en Milieuraad Hengelo en omstreken) behartigt ook de belangen van de bewoners en hun leefomgeving in Borne. Inspreker wil in dit stadium van de plannen zijn algemene bezorgdheid aangeven. Inspreker geeft aan dat zij in een later stadium (conceptfase) inhoudelijk in zullen gaan op het totale bestemmingsplan en de MER.

1. Leefklimaat

Inspreker gaat er vanuit dat het leefklimaat van de bewoners niet (verder) wordt verslechterd, vooral wat betreft geluidsoverlast en de luchtvervuiling (o.a. fijn stof).

2. Beperkingen flora en fauna

Inspreker rekent erop dat aan flora en fauna geen verdere beperkingen worden opgelegd. Met name de omgeving van het viaduct over de A1/A35 richting Delden. Inspreker wil vernemen welke compenserende maatregelen uitgevoerd zijn na desbetreffende adviezen na de aanleg van bedrijventerrein de Veldkamp.

3. Geheel behandelen Randweg

Inspreker wil graag weten waarom de totale Randweg (dus inclusief de Westelijke Randweg) niet in zijn geheel wordt behandeld. Inspreker is van mening dat de verkeerssituatie (Azelsestraat en op/afrit Borne West) dan minder gecompliceerd zou zijn. Inspreker geeft verder van voorstander te zijn van het openhouden van de route over de oude Rondweg richting Zenderen.

Reactie gemeente

1. Leefklimaat

In het MER en de bestemmingsplanonderzoeken is getoetst aan de wettelijke normen en grenswaarden. Er is gerekend met de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. Aangevoerd is dat na de realisatie van de Zuidelijke Randweg voldaan kan worden aan de wettelijke normen en grenswaarden voor luchtkwaliteit. Onder deze grenswaarden stelt de wetgever geen verdere eisen. Het aspect luchtkwaliteit zal geen juridische belemmering mogen zijn in de planvorming. Op basis van het akoestische onderzoek zijn de vereiste geluidsmaatregelen bepaald. De geluidwerende voorzieningen zijn opgenomen onder de bestemming verkeer (aangeduid met sv-gv). Het toepassen van stil wegdek is in de toelichting van het bestemmingsplan beschreven. Deze bronmaatregel wordt echter niet in de regels en verbeelding van het bestemmingsplan vertaald.

2. Beperkingen flora en fauna

In het MER is geconstateerd dat negatieve effecten op flora en fauna door de aanleg van de tunnelbak bij de Deldensestraat zijn uit te sluiten. De compenserende maatregelen die bij de aanleg van De Veldkamp zijn genomen, waren bij de ontheffing financieel gedekt. De compensatie heeft deels plaats gevonden buiten het plangebied. Overigens vragen wij ons af wat de relevantie is van de genomen compenserende maatregelen voor De Veldkamp in verhouding tot de Zuidelijke Randweg.

3. Geheel behandelen Randweg

De gemeenteraad heeft ervoor gekozen om voorrang te geven aan de Zuidelijke Randweg. Naar de mogelijkheden voor een eventuele Westelijke randweg wordt momenteel studie verricht. Hierover zal in de toekomst nog besluitvorming moeten plaatsvinden. De planontwikkeling en de financiële dekking van de Westelijke Randweg is voornamelijk onvoldoende concreet om in deze bestemmingsplanprocedure mee te kunnen nemen.

Conclusie

Inspraakreactie nr.23 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

24.

Naam: J. Smit

Adres: Azelosestraat 109

Postcode en woonplaats: 7621 BA Borne

Datum: 29-07-2013

Nummer: 13ink05521

Samenvatting inhoud

Inspreker (woonachtig te Azelosestraat 109) geeft in dit stadium van de plannen zijn algemene bezorgdheid aan, in een later stadium (conceptfase) zal inhoudelijk ingaan worden op het totale bestemmingsplan en de MER. Inspreker krijgt de indruk dat hij de dupe gaat worden van het oplossen van problemen elders. Inspreker gaat ervan uit dat de gemeente ervoor gaat zorgen dat het leefklimaat van haar eigen burgers niet verder wordt aangetast, ook niet van de bewoners van de Azelosestraat.

1. Veiligheid

Inspreker geeft aan dat de aanpassingen aan de Azelosestraat en de inrichting van de kruising met de Zuidelijke Randweg in relatie tot de carpoolplaats en fietspad veel onveiligheid geeft. Inspreker is van mening dat hij in de nieuwe situatie niet meer veilig kan oversteken.

Inspreker vraagt aandacht voor het feit dat ondanks de beoogde verlaging van de verkeersintensiteit in het centrum van Borne, de verkeersintensiteit bij inspreker juist zal toenemen en daardoor de onveiligheid en de geluidhinder toe zal nemen. Verder wordt de huidige overbelasting op het kruispunt Azelosestraat - Hosbakkeweg wel door de gemeente erkend, maar wordt deze pas aangepakt bij een later geplande Westelijke Randweg. Inspreker is van mening dat er in het licht van de Zuidelijke Randweg een oplossing gevonden dient te worden voor de eventuele toename van verkeer ter hoogte van betreffende kruising.

2. Milieuaspecten

Inspreker merkt op dat er door de toename van stilstaand, optrekkend en afremmend verkeer een toename zal zijn van uitlaatgassen, uitstoot van roet enz. Inspreker constateert dat er zowel zichtbare (stof/roet) gevolgen als onzichtbare (inhaleren van stoffen) gevolgen zijn. Inspreker geeft aan dat door het inhaleren van deze stoffen zijn gezondheid in het geding komt.

3. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat hij in voorgaande bijeenkomsten tekeningen ter inzage heeft gekregen waarin de plek aan de Azelosestraat dusdanig was ingekleurd, dat de geluidswaarden tegen de grens aanzaten van het toelaatbare. Inspreker denkt dat als de plannen gerealiseerd worden, dat het geluid dusdanig zal toenemen en het over de grens heen gaat. Inspreker geeft aan dat hij zich in een andere situatie bevindt dan zijn burens omdat zijn huis dichterbij de weg ligt en in de jaren 50 is gebouwd zonder isolatie. Inspreker geeft aan dat het verkeer op dit moment al dominant in zijn huis aanwezig is en maakt zich zorgen om de nieuwe situatie.

4. Rust en veiligheid

Inspreker heeft bij de aankoop van het huis bewust gekozen voor rust. Destijds is door de gemeente gesteld dat het rustiger zou worden door de aansluiting Zuidelijke Randweg. Inspreker is bezorgd over de veiligheid in relatie tot de opvang van kinderen met beperking in het gezin. Inspreker heeft al eerder aangegeven dat de situatie veiliger wordt door een fietspad aan zijn zijde aan te leggen.

5. Waardevermindering

Inspreker geeft aan dat ook het huis in waarde verminderd door de plannen. Inspreker vraagt zich af wie er wil wonen aan een straat, die zoveel problemen geeft omtrent de veiligheid, milieu en overlast van geluid?

Reactie gemeente

1. Veiligheid

De kruising Azelosestraat / Hosbakkeweg is dusdanig ingericht dat de hoeveelheid verkeer door de kruising kan worden afgewikkeld. Hierbij is uitgegaan van een nieuwe verkeersregelininstallatie met nieuwe software welke in staat is om op basis van de ontworpen kruispuntinrichting het verkeer nu en

in de toekomst af te kunnen blijven wikkelen zonder dat er filevorming ontstaat. De kruising is verder ingericht conform de landelijk geldende ontwerprichtlijnen en voorziet in veilige vrijliggende fietsvoorzieningen met door verkeerslichten gereguleerde oversteken.

De bereikbaarheid van de carpoolplaats is in de nieuwe situatie is voor alle richtingen ongewijzigd gebleven. Door het inpassen van een aparte opstelstrook voor linksafslaand verkeer richting de carpoolplaats wordt de kans op kop-staart botsingen verminderd. Daarnaast zorgt de doorsteek in de middenberm achter de opstelstroken voor een mogelijkheid om gefaseerd te keren of over te steken van en naar de fietsstraat aan de noordzijde.

2. Milieuaspecten

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

3. Geluidsoverlast

Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Dit onderzoek is gebaseerd op het meest recente ontwerp van de weg. Uit het onderzoek volgt dat de geluidsbelasting ten gevolge van de Zuidelijke randweg ter plaatse van deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschrijdt. Vanwege de te wijzigen Azelosestraat is onderzocht of er sprake is van reconstructie. Er is sprake van een 'reconstructie conform de Wet geluidhinder' indien de geluidsbelasting met 1.5 dB of meer toeneemt. Hier is bij de woning aan de Azelosestraat 109 geen sprake van. Onderzoek naar maatregelen is daarom wettelijk gezien niet nodig.

4. Rust en veiligheid

Ten aanzien van de veiligheid en geluidhinder wordt verwezen naar punt 1 respectievelijk 3. De kruising met de Azelosestraat wordt uitsluitend aangepast om aan te sluiten op de nieuwe verkeerssituatie. Er is daarom geen sprake van het aanleggen van een extra fietspad.

5. Waardevermindering

Het is niet uitgesloten dat door realisatie van de Zuidelijke Randweg Borne schade zal worden geleden door bewoners en/of bedrijven. Indien appellant van mening is dat er sprake is van planschade in de zin van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening, dan kan hij daartoe een verzoek om planschade bij het college in te dienen nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

Conclusie

Inspraakreactie nr.24 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

25.

Naam: A. Pol

Adres: Azelosestraat 109a

Postcode en woonplaats: 7621 BA Borne

Datum: 29-07-2013

Nummer: 13ink05518

Inspreker (woonachtig te Azelosestraat 109a) geeft in dit stadium van de plannen zijn algemene bezorgdheid aan, in een later stadium (conceptfase) zal inhoudelijk ingaan worden op het totale bestemmingsplan en de MER. Inspreker krijgt de indruk dat hij de dupe gaat worden van het oplossen van problemen elders. Inspreker gaat ervan uit dat de gemeente ervoor gaat zorgen dat het leefklimaat van haar eigen burgers niet verder wordt aangetast, ook niet van de bewoners van de Azelosestraat.

1. Veiligheid

Inspreker geeft aan dat de aanpassingen aan de Azelosestraat en de inrichting van de kruising met de Zuidelijke Randweg in relatie tot de carpoolplaats en fietspad veel onveiligheid geeft. Inspreker is van mening dat hij in de nieuwe situatie niet meer veilig kan oversteken of de weg kan oprijden.

Inspreker vraagt aandacht voor het feit dat ondanks de beoogde verlaging van de verkeersintensiteit in het centrum van Borne, de verkeersintensiteit bij inspreker juist zal toenemen en daardoor de onveiligheid en de geluidhinder toe zal nemen. Verder wordt de huidige overbelasting op het kruispunt Azelosestraat - Hosbakkeweg wel door de gemeente erkend, maar wordt deze pas aangepakt bij een later geplande Westelijke Randweg. Inspreker is van mening dat er in het licht van de Zuidelijke Randweg een oplossing gevonden dient te worden voor de eventuele toename van verkeer ter hoogte van betreffende kruising.

2. Milieuaspecten

Inspreker merkt op dat er door de toename van stilstaand, optrekkend en afremmend verkeer een toename zal zijn van uitlaatgassen, uitstoot van roet enz. Inspreker constateert dat er zowel zichtbare (stof/roet) gevolgen als onzichtbare (inhaleren van stoffen) gevolgen zijn. Inspreker geeft aan dat door het inhaleren van deze stoffen zijn gezondheid in het geding komt.

3. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat hij in voorgaande bijeenkomsten tekeningen ter inzage heeft gekregen waarin de plek aan de Azelosestraat dusdanig was ingekleurd, dat de geluidswaarden tegen de grens aanzaten van het toelaatbare. Inspreker denkt dat als de plannen gerealiseerd worden, dat het geluid dusdanig zal toenemen en het over de grens heen gaat. Inspreker geeft aan dat het verkeer op dit moment al dominant in zijn huis aanwezig is en maakt zich zorgen om de nieuwe situatie.

4. Waardevermindering

Inspreker geeft aan dat ook het huis in waarde verminderd door de plannen. Inspreker vraagt zich af wie er wil wonen aan een straat, die zoveel problemen geeft omtrent de veiligheid, milieu en overlast van geluid?

Reactie gemeente

1. Veiligheid

De kruising Azelosestraat / Hosbakkeweg is dusdanig ingericht dat de hoeveelheid verkeer door de kruising kan worden afgewikkeld. Hierbij is uitgegaan van een nieuwe verkeersregelininstallatie met nieuwe software welke in staat is om op basis van de ontworpen kruispuntinrichting het verkeer nu en in de toekomst af te kunnen blijven wikkelen zonder dat er filevorming ontstaat. De kruising is verder ingericht conform de landelijk geldende ontwerprichtlijnen en voorziet in veilige vrijliggende fietsvoorzieningen met door verkeerslichten gereguleerde oversteken.

De bereikbaarheid van de carpoolplaats is in de nieuwe situatie is voor alle richtingen ongewijzigd gebleven. Door het inpassen van een aparte opstelstrook voor linksafslaand verkeer richting de carpoolplaats wordt de kans op kop-staart botsingen verminderd. Daarnaast zorgt de doorsteek in de middenberm achter de opstelstroken voor een mogelijkheid om gefaseerd te keren of over te steken van en naar de fietsstraat aan de noordzijde.

2. Milieuaspecten

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

3. Geluidsoverlast

Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Uit het onderzoek volgt dat de geluidsbelasting ten gevolge van de Zuidelijke randweg ter plaatse van deze woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschrijdt. Vanwege de te wijzigen Azelosestraat is onderzocht of er sprake is van reconstructie. Er is sprake van een 'reconstructie conform de Wet geluidhinder' indien de geluidsbelasting met 1.5 dB of meer toeneemt. Feitelijk neemt de geluidsbelasting in de toekomstige situatie ten opzichte van de huidige situatie met minder dan 1.5 dB toe. Echter omdat voor deze woningen in het verleden reeds een hogere waarde verleend is die lager is dan de huidige geluidsbelasting dient de toekomstige geluidsbelasting met deze waarde te worden vergeleken. Op basis van deze vergelijking volgt dat er sprake is van een reconstructie.

De Azelosestraat 109A ligt ter hoogte van de kruising Azelosestraat/Hosbakkeweg/Zuidelijke randweg. Het toepassen van een stil wegdek ter hoogte van deze woning is vanwege het kruispunt en de opstelvakken en vanwege de vele toeritten naar woningen, een parkeerplaats en een tankstation vanuit technisch oogpunt niet wenselijk. Stille wegdekken zijn doorgaans niet goed bestand tegen de wringende krachten van afremmend en optrekkend verkeer. Omdat stille wegdekken hier niet wenselijk zijn, is onderzocht of schermen doelmatig zijn. Ter hoogte van de knelpuntwoning Azelosestraat 109A is het plaatsen van een akoestisch doelmatig scherm of wal zonder het verleggen van de vele toeritten naar woningen niet mogelijk. Een dergelijke ingreep zal niet wenselijk zijn. Geconcludeerd wordt dat het toepassen van bron en/of overdrachtsmaatregelen voor deze woning vanuit technische oogpunt niet haalbaar is.

Omdat de maximale grenswaarde niet wordt overschreden, kan voor deze woningen opnieuw een hogere waarde verleend worden.

4. Waardevermindering

Het is niet uitgesloten dat door realisatie van de Zuidelijke Randweg Borne schade zal worden geleden door bewoners en/of bedrijven. Indien appellant van mening is dat er sprake is van planschade in de zin van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening, dan kan dient hij daartoe een verzoek om planschade bij het college in te dienen nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

Conclusie

Insprakreactie nr.25 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

26.

Naam: F.A. Kerkhof
Adres: Twickelerblokweg 119
Postcode en woonplaats: 7621 BH Borne
Datum: 30-07-2013
Nummer: 13ink05517

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbakkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.27 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

27.

Naam: M.W.J.A. Braam-Voeten
Adres: Kerkedennen 28
Postcode en woonplaats: 7621 ED Borne
Datum: 30-07-2013
Nummer: 13ink05573

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbekkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.27 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

28.

Naam: J.M.P. van den Oever
Adres: Kerkedennen 89
Postcode en woonplaats: 7621 EC Borne
Datum: 31-07-2013
Nummer: 13ink05575

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbekkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.28 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

29.

Naam: W.H.H. Boerma
Adres: Kerkedennen 50
Postcode en woonplaats: 7621 ED Borne
Datum: 31-07-2013
Nummer: 13ink05582

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbakkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.29 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

30.

Naam: J.G. Hofstee

Adres: Twickelerblokweg 12a

Postcode en woonplaats: 7621 BK Borne

Datum: 30-07-2013

Nummer: 13ink05528

Samenvatting inhoud

Inspreker merkt op dat met de aanleg van de Zuidelijke Randweg er aan het meest vervuilde stukje Twente er nog een stuk vervuiling wordt toegevoegd. Inspreker geeft aan dat de gemeente geen luisterend oor heeft gehad voor de argumenten van de direct aanwonenden, evenmin is inspreker overtuigd van nut en noodzaak van de aanleg van de zuidelijke randweg. Dit blijkt eveneens uit door inspreker eerder uitgebrachte zienswijze. Inspreker vraagt in dit stadium aandacht voor Twickelerblokweg 12A en zal zijn bezwaren te zijner tijd onderdeel laten zijn van een zienswijze op het definitieve ontwerp bestemmingsplan.

1. Positie twickelerblokweg 12A

Inspreker vraagt in dit stadium aandacht voor de bijzondere positie van het pand Twickelerblokweg 12A en relatie tot de ligging van de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft (van naar A1/A35). De gevolgen hiervan zijn: extra geluidsoverlast, extra uitstoot fijnstof, extra lichthinder. Het voorstel van de gemeente om als compenserende maatregel een walletje ca. 1 m hoog, beplanting 10 m diep aan te leggen, is volgens inspreker ruim onvoldoende.

Inspreker wijst verder op de hoogspanningsleiding ter hoogte van de kruising en de eisen vanuit netbeheerder.

2. Medewerking

Inspreker doet een beroep op medewerking van de gemeente om in gezamenlijk overleg eisen en mogelijkheden af te stemmen.

Reactie gemeente

1. Positie twickelerblokweg 12A

In het MER en de bestemmingsplanonderzoeken zijn de effecten van de aanleg van de Zuidelijke Randweg onderzocht en getoetst aan de wettelijke normen en grenswaarden. De gemeente erkent dat de realisatie van de Zuidelijke randweg kan leiden tot een afnemen van het woongenot. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt echter dat grotendeels kan worden voldaan aan de wettelijke normen en grenswaarden. Daardoor is geen sprake van een onaanvaardbare situatie. Waar noodzakelijk worden maatregelen getroffen. Ter hoogte van de kruising is het niet noodzakelijk om (geluidwerende) maatregelen te treffen. De houtwal maakt deel uit van de landschappelijke inpassing van de weg.

2. Medewerking

De gemeente zal een overleg plannen met de inspreker om de eisen en de mogelijkheden te bespreken en waar mogelijk gezamenlijk af te stemmen.

Conclusie

Inspraakreactie nr.30 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

31.

Naam: D.H. Miedema
Adres: Twickelerblokweg 109
Postcode en woonplaats: 7621 BH Borne
Datum: 31-07-2013
Nummer: 13ink05531

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbakkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeerswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.31 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

32.

Naam: B.A. Wienk

Adres: Kerkedennen 77

Postcode en woonplaats: 7621 EB Borne

Datum: 30-07-2013

Nummer: 13ink05532

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 dB. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbakkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeerswaarde (48 dB) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.32 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

33.

Naam: R. Hartkamp
Adres: Twickelerblokweg 127
Postcode en woonplaats: 7621 BJ Borne
Datum: 01-08-2013
Nummer: 13ink05600

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbekkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeerswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidsoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.33 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

34.

Naam: H.J. ter Huurne

Adres: Kerkedennen 125

Postcode en woonplaats: 7621 BJ Borne

Datum: 31-07-2013

Nummer: 13ink05601

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbakkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeerswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.34 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

35.

Naam: M.H.F. van den Nieuwboer
Adres: Twickelerblokweg 117
Postcode en woonplaats: 7621 BH Borne
Datum: 01-08-2013
Nummer: 13ink05604

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbekkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.35 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

36.

Naam: F. van Dijken

Adres: Twickelerblokweg 117

Postcode en woonplaats: 7621 BH Borne

Datum: 01-08-2013

Nummer: 13ink05605

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbekkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.36 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

37.

Naam: J. Heuvelman
Adres: Twickelerblokweg 145
Postcode en woonplaats: 7621 BJ Borne
Datum: 31-07-2013
Nummer: 13ink05607

Samenvatting inhoud

Inspreker heeft de volgende opmerking naar aanleiding van de ter inzagelegging van het voorontwerp bestemmingsplan en het milieueffectrapport Zuidelijke randweg

1. Bijgebouwen

Het is voor inspreker onduidelijk hoeveel m² aan bijgebouwen gebouwd mogen worden in de bestemming "wonen". Inspreker verzoekt de beschikking te krijgen voor de bouw van de max. aan bijgebouwen.

2. Ontwerpbestemmingsplan de Kluit

Inspreker merkt op dat er in het ontwerpbestemmingsplan met betrekking tot bedrijventerrein De Kluit mogelijkheden waren opgenomen voor de bouw van woningen in een strook langs de Twickelerblokweg en in het gebied tussen de aan te leggen randweg en de wijk Kerkedennen. Inspreker vraagt zich af of deze zienswijze verlaten is.

3. Geluidsoverlast

Inspreker is van mening dat met betrekking tot de overlast van het geluid alleen rekening is gehouden met de te verwachten geluidsoverlast van het verkeer op de aan te leggen randweg. Met de geluidsoverlast van het verkeer op de A1 en A35 is volgens inspreker geen rekening gehouden.

Naar inzien van inspreker dient bij een nieuw bestemmingsplan waarbij woningen betrokken zijn ook rekening te worden gehouden met reeds bestaande geluidsoverlast.

Inspreker schetst het verschil tussen het voorspelde gebruik van de rijkswegen A1 en A35 bij aanleg, en het huidige en verwachte toekomstige gebruik. Woningen in de wijken Letterveld/Kerkedennen ondervinden hierdoor onaanvaardbare geluidsoverlast, waarvoor reeds eerder voorzieningen hadden getroffen moeten worden. Nu komt de zuidelijke randweg daar nog bij.

Bovenstaande moet volgens inspreker reden genoeg zijn om in het bestemmingsplan Zuidelijke randweg zodanige geluidswerende voorzieningen aan te leggen, dat aan de wettelijke normen wordt voldaan. Deze voorzieningen dienen gelijktijdig met de aanleg van de randweg te worden aangebracht. Voorzieningen in de vorm van geluidsdempende asfalt over een beperkte lengte op lijkt inspreker onvoldoende. De geluidsoverlast van de A1 en A35 is daarmee uiteraard niet opgelost. Hoe uit de berekeningen van Rijkswaterstaat zou blijken, dat er vanwege de Rijksweg geen geluidsoverlast optreedt, is mij onduidelijk.

Reactie gemeente

1. Bijgebouwen

In de begripsbepaling van het bestemmingsplan is een bouwperceel omschreven als 'een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten'. De begripsbepaling is opgenomen conform de SVBP 2012 (Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen). Het perceel van inspreker kadastraal bekend gemeente Borne, sectie E, nummer 3755 heeft een oppervlakte van 1 ha, 85 a en 85 ca. Op grond van artikel 11.2.2 sub b onder 7 geldt dat het gezamenlijke oppervlak van bijbehorende bouwwerken buiten het bouwvlak maximaal 130 m² mag bedragen op bouwpercelen met een oppervlakte van 3.001 m² en groter. Op het perceel van inspreker mag gelet op het voorstaande 130 m² aan bijbehorende bouwwerken aanwezig zijn. Hier komen nog de vergunningvrije bouwwerken uit artikel 2 van bijlage II het Besluit omgevingsrecht (Bor) bij.

2. Ontwerpbestemmingsplan de Kluit

Bij de gemeente is geen ontwerp bestemmingsplan De Kluit bekend. Voor dit gebied is nimmer een plan in procedure gebracht. PM gemeente

3. Geluidsoverlast

Het akoestisch onderzoek ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan is uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk. Het gaat hierbij alleen om nieuw aan te leggen wegen of bestaande wegen die fysiek gewijzigd worden.

Indien de voorkeursgrenswaard van 48 dB wordt overschreden moet onderzoek naar maatregelen worden gedaan. Het akoestisch onderzoek ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan voldoet hiermee aan de Wet geluidhinder.

Conclusie

Inspraakreactie nr. 37 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

38.

Naam: E. Tolle

Adres: Kerkedennen 45

Postcode en woonplaats: 7621 EB Borne

Datum: 01-08-2013

Nummer: 13ink05610

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Inspreker is van mening dat de aanleg van de Zuidelijke Randweg onvoldoende toegevoegde waarde heeft voor de inwoners van de gemeente Borne. Aanleg van de Zuidelijke Randweg heeft een grote verkeersintensiteit tot gevolg en leidt daarmee tot ernstige overlast bewoners op nog geen 100 meter van de geplande Zuidelijke Randweg. Inspreker is van mening dat er in ieder geval aan een aantal voorwaarden moet worden voldaan bij de eventuele aanleg van de Zuidelijke Randweg.

1. De weg en het verkeer moeten aan het zicht zijn onttrokken.

2. Afdoende geluidsbeperkende maatregelen zoals een goed functionerende geluidswal.

3. De fijn stof uitstoot is nu al te hoog en zal dus verlaagd moeten worden.

4. Berekening geluidsoverlast en fijnstof uitstoot

Voor het berekenen en bepalen van de geluidsoverlast en fijn stof uitstoot dient met alle variabelen rekening te worden gehouden en niet zoals nu met een beperkt aantal. Hierdoor wordt een onvolledig en onjuist beeld gegeven.

Inspreker verwijst naar eerdere reacties die zij over de mogelijke aanleg van de Zuidelijke Randweg aan de gemeente Borne hebben gestuurd.

5. Beperken van de overlast

Inspreker is van mening dat dit het moment is voor de gemeente Borne om ervoor te zorgen dat overlast van de wegen (A1, A35, Deldenerstraat en de Zuidelijke Randweg) beperkt gaat worden. De gemeente is hier verantwoordelijk voor en in staat om hier wat aan te doen. Bewoners voelen zich dan ook ernstig gedupeerd doordat de woon- en leefsituatie in de toekomst met de mogelijke aanleg van de Zuidelijke Randweg sterk achteruit zal gaan. Inspreker is daarnaast van mening dat gemeenschapsgeld van de bewoners van de gemeente Borne zinvoller en zonder risico besteed dient te worden.

Reactie gemeente

1. De weg en het verkeer moeten aan het zicht zijn onttrokken.

De gemeente is van mening dat de weg en het verkeer in voldoende mate aan het zicht worden onttrokken door de aanleg van een wal met daar bovenop een houtwal. De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afscherpende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken.

2. Afdoende geluidsbeperkende maatregelen zoals een goed functionerende geluidswal.

Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van dat onderzoek is geconstateerd dat aanvullende geluidbeperkende maatregelen (naast het gebruik maken van 'stiller' asfalt en een geluidwerende voorziening) niet noodzakelijk zijn om binnen de normen te blijven.

3. De fijn stof uitstoot is nu al te hoog en zal dus verlaagd moeten worden.

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

4. Berekening geluidsoverlast en fijnstof uitstoot

De gemeente is van mening dat doordat gebruik is gemaakt van de wettelijk voorgeschreven rekenmethoden een juist beeld wordt weergegeven.

5. Beperken van de overlast

De gemeente is van mening dat met de aanleg van de zuidelijke randweg het algemeen belang wordt gediend. Het is correct dat de aanleg van de zuidelijke randweg van invloed is op de leefomgeving van inspreker. Zoals hierboven beschreven, hebben wij maatregelen getroffen om die invloed te beperken (bijvoorbeeld de aanleg van een houtwal).

Conclusie

Inspraakreactie nr. 38 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

39.

Naam: A. Cohn, namens Stichting Wijkorganisatie Letterveld/Kerkedennen

Adres: Clematishof 38

Postcode en woonplaats: 7621 CW Borne

Datum: 01-08-2013

Nummer: 13ink05632

Samenvatting inhoud

Inspreker ondersteunt de inspraakreactie van de stichting Twickelrand en wilt tevens het volgende benadrukken:

1. 80 kilometer per uur

Inspreker vraagt zich af waarom de snelheid op de weg verhoogd is van 60 naar 80 km/uur. Hierdoor wordt de uitstoot van gevaarlijke stoffen verhoogd, de geluidsoverlast hoger en de verkeersveiligheid neemt af. Bij het begin van de weg in Hengelo is de snelheid 60 km/uur en bij het eind bij de Hosbakkeweg weer 60 km/uur. Inspreker vraagt zich af waarom er op de zuidelijke randweg wel 80 km/uur gereden mag worden?

2. Plaatsing houtwal/geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat het plaatsen van een houtwal nuttig wordt geacht in de zomer, maar zodra de bladeren van de bomen zijn de geluidsoverlast, uitstoot van gevaarlijke stoffen en lichtinval van het verkeer toenemen. Inspreker vraagt zich af waarom er niet direct bij de aanleg van de weg een geluidsscherm met houtwal wordt geplaatst. In de MER wordt opgemerkt dat met het plaatsen van een geluidsscherm gewacht kan worden tot de werkelijke geluidresultaten bekend zijn. De geluidsoverlast zal echter alleen maar toenemen als de knip in de N743 en de aanleg van de westelijke randweg gerealiseerd zijn.

Reactie gemeente

Voor de reactie van de gemeente op de inspraakreactie van de stichting Twickelrand wordt verwezen naar de beantwoording bij inspraakreactie nr.4.

1. 80 kilometer per uur

De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

2. Plaatsing houtwal/geluidsoverlast

In het kader van de bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek conform de Wet geluidhinder uitgevoerd. Een geluidsscherm langs de gehele Zuidelijke Randweg is op basis van dit onderzoek niet noodzakelijk.

In het MER is aangegeven dat t.b.v. het bestemmingsplan een akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden t.b.v. het bepalen van maatregelen. Dit onderzoek is reeds uitgevoerd en als bijlage bij het voorontwerp bestemmingsplan opgenomen. De noodzakelijke geluidsschermen zijn in dit onderzoek bepaald. In dit onderzoek kan geen rekening worden gehouden met de Westelijke Randweg aangezien hier dit nog geen autonome ontwikkeling is.

Conclusie

Inspraakreactie nr.39 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

Naam: S. Braambaar
Adres: Seringenstraat 34
Postcode en woonplaats: 7621 CZ Borne
Datum: 08-08-2013
Nummer: 13ink051713

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbakkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het

voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroombaanfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende

krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.40 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

41.

Naam: F.J.H.M. Peters

Adres: Twickelerblokweg 137

Postcode en woonplaats: 7621 BJ Borne

Datum: 16-08-2013

Nummer: 13ink05865

Samenvatting inhoud

Inspreker stelt vast dat in de loop der jaren de motieven om een Zuidelijke Randweg te realiseren fundamenteel zijn gewijzigd. Deze wijzigingen hebben tot gevolg dat de verkeersintensiteit en de overlast voor de bewoners in de omgeving van de geplande Zuidelijke Randweg aanzienlijk zal toenemen. In de Klankbordgroep en in de zienswijze op het rapport Zuidelijke Randweg van 10 juni 2011, waarop door de Gemeente op een aantal opmerkingen inhoudelijk nimmer is gereageerd, heeft inspreker een aantal voorwaarden gesteld waaraan bij de aanleg van een Zuidelijke Randweg moet worden voldaan.

1. Zicht

Inspreker geeft aan dat de weg en het verkeer aan het zicht onttrokken moeten zijn. De in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen houtwal zal volgens inspreker onvoldoende soelaas bieden, ook in het kader van lichthinder. De Stichting gaat er van uit dat van enige straatverlichting geen sprake is.

Inspreker ziet als enige afdoende oplossing een hogere (geluids)wal dan wel een (groen) scherm direct grenzend aan de Zuidelijke kant van de houtwal. Een houtwal draagt immers ook niet bij tot enige geluidsreductie. Met een scherm / hoge (geluids)wal wordt tevens tegemoetgekomen aan het volgende punt, te weten het wegnemen van extra geluidsoverlast.

2. Geluidsoverlast

Inspreker geeft aan dat de geluidsoverlast tot een minimum beperkt moet worden. In het voorontwerp bestemmingsplan is het geluid vastgesteld op basis van theoretische meetmethodes. Inspreker geeft aan dat er daarbij geen rekening is gehouden met de volgende punten:

a. Bij Zuidwestelijk windrichting is het geluid van de A 1 /A35 vanuit het knooppunt Azelo vele malen hoger dan bij andere windrichtingen. Dat effect zal toenemen met de nieuwe aansluitingen (verkeerslichten) van de Zuidelijke Randweg op de A1/A35.

b. In het voorontwerp bestemmingsplan zonder Randweg wordt al een geluidswaarde van 52 db. genoemd. Volgens de berekeningen van de Provincie Overijssel en het RIVM is de geluidswaarde in de huidige situatie op sommige punten binnen het woongebied echter hoger.

c. Het uitgangspunt is een 80 km weg. Een maximum toelaatbare snelheid van 60 km, die ook al geldt op de Hosbekkeweg, zal het geluidsniveau beperken.

d. Er wordt behoudens een tweetal korte trajecten geen bijzonder geluidswerend wegdek toegepast. Waarbij een geluiddempende toplaag zoals vermeld in het plan in de tijd maar een zeer beperkt effect heeft. Zeker bij de huidige technische ontwikkelingen is het een gemiste kans dat de Gemeente niet inspeelt op nieuwe ontwikkelingen op dit gebied.

e. Er is geen rekening gehouden met een toename van de verkeersintensiteit bij het realiseren van de knip in de N743 en de in de toekomst te realiseren verbreding van de A35 van 2x2 naar 2x3 rijstroken.

f. Het uitgangspunt dient te zijn dat er zo min mogelijk geluidshinder zal optreden, niet dat het geluidsniveau beneden de voorkeurswaarde (48 db) moet blijven. De gemeente heeft ter zake immers een zorgplicht terwijl zij nu het tegenovergestelde doet. Zij versterkt met de aanleg van de Zuidelijke Randweg een situatie die al in strijd is met de Wet Geluidshinder. (zie: 2b)

3. Fijnstofuitstoot

Inspreker geeft aan de fijnstofuitstoot binnen toelaatbare normen dient te blijven. De fijnstofuitstootmetingen moeten nog worden gerealiseerd. Desalniettemin gaat het voorontwerpbestemmingsplan uit van theoretische modellen waarbij geen rekening wordt gehouden

met de toename van het verkeer ten gevolge van de knip en de verbreding van de A1/A35. Inspreker merkt hier op dat geconcludeerd wordt dat er zonder de Zuidelijke Randweg al sprake is van een behoorlijke belasting door stikstofdepositie.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Inspreker geeft aan dat er in het voorontwerp in onvoldoende mate aandacht is voor de overlast die de Zuidelijke Randweg veroorzaakt. Zij dringt dan ook met veel klem aan op echt afdoende overlast beperkende maatregelen.

6. Nut en noodzaak

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

Reactie gemeente

1. Zicht

De houtwal ligt verhoogd (+ 1 meter boven wegdek), is 10 meter breed en wordt dicht beplant. In de winter zal het zicht op de weg door dichte takkenstructuren nog steeds gefilterd worden. Er zullen wintergroene inheemse struiken (zoals Taxus en Liguster) aan het sortiment toegevoegd worden om de afschermdende werking van de houtwal in de wintermaanden nog verder te versterken. Ter hoogte van de Bospoort wordt een brede rand wintergroene inheemse struiken aangebracht (zoals Rhododendron, Taxus en Hulst).

De effecten op lichthinder zijn in het MER onderzocht. Zonder afscherming van de weg en dan met name de kruising van de Zuidelijke Randweg met De Kluft blijkt dat er irritatie door luminantie van koplampen kan ontstaan. Door de inpassingsmaatregelen die worden getroffen wordt de weg afgeschermd van de woningen waardoor er geen sprake meer is van lichthinder. Met uitzondering van de kruisingen wordt geen straatverlichting toegepast bij de Zuidelijke Randweg.

2. Geluidsoverlast

a. Door specifieke omstandigheden zoals windrichting, regenval, mist etc kan de overdracht van geluid per moment verschillen waardoor de geluidsbelasting op een woning soms hoger en soms lager zal zijn. Mede hierom is door de wetgever een reken- en meetvoorschrift opgesteld, het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Het toepassen van deze rekenmethode is wettelijk toegestaan en voorziet in de berekening van een gemiddelde geluidsoverdracht.

b. Conform de Wet geluidhinder wordt de geluidsbelasting bij een woning bepaald (berekend) per weg afzonderlijk en getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. Het gaat bij deze wettelijke toets dus niet om de gecumuleerde geluidsbelasting, die door de aanwezigheid van overige bronnen (zoals de aanwezige rijkswegen) hoger kan liggen. De berekende geluidbelastingen door Provincie Overijssel en het RIVM kunnen hierdoor afwijken indien de gecumuleerde geluidsbelastingen bepaald zijn.

c. De Zuidelijke Randweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat de functie van de weg is om woon/werkgebieden met elkaar en het rijkswegennet te verbinden en daarmee deze gebieden te ontsluiten. De wegvakken hebben hierbij een doorstroomfunctie. De snelheid die daarbij passend is (buiten de bebouwde kom), betreft 80 km/uur. Over de eventuele komst van een Westelijke randweg dient nog besluitvorming plaats te vinden. Indien, op termijn, een Westelijke randweg wordt gerealiseerd dan lijkt het logisch dat ook deze weg een maximale snelheid van 80 km/uur zal krijgen, zodat de Zuidelijke en Westelijke randweg één geheel zullen vormen.

d. Voor het bepalen van de akoestische maatregelen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd conform de Wet geluidhinder. Op basis van het akoestische onderzoek wordt op enkele locaties een bronmaatregel geadviseerd. Deze bronmaatregel is conform de wettelijke 'Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder' als doelmatig beoordeeld. Op basis van de hoogte van de geluidsbelasting ten gevolge van alleen de Zuidelijke randweg en het aantal geluidsgevoelige bestemmingen zijn conform deze wettelijke regeling de vereiste geluidsmaatregelen bepaald.

Zoals ook in het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven is het toepassen van bronmaatregelen (zoals het gebruik van stil wegdek) doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen en krappe bochten. Dit komt doordat stille wegdekken niet goed bestand zijn tegen de wringende krachten van zwaar verkeer. Dit betekent dat stil wegdek slechts op enkele gedeeltes van de Zuidelijke randweg een meerwaarde zal hebben.

e. De N743 wordt alleen 'geknipt' wanneer de Westelijke Randweg wordt gerealiseerd. De Westelijke Randweg is echter nog onderwerp van studie. Dit betekent dat er bij het akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan voor de Zuidelijke Randweg geen rekening wordt gehouden met deze knip. In het MER Zuidelijke Randweg Borne is de situatie met knip (en Westelijke Randweg) inzichtelijk gemaakt, ook op het gebied van geluidhinder.

Ten aanzien van het Rijkswegennet wordt voor de referentiesituatie rekening gehouden met vastgestelde plannen. Voor het referentiejaar zijn er geen vastgestelde wijzigingen van de A1/A35 in het studiegebied.

f. Voor de omwonenden van de zuidelijke randweg geldt inderdaad dat er een toename van de geluidsbelasting te verwachten is. De zorgplicht van de gemeente is, om ervoor te zorgen dat aan het wettelijk aanvaardbare niveau wordt voldaan. Daarentegen zal er, vanwege de realisatie van de zuidelijke randweg, een aanzienlijke afname van verkeer in de kern van Borne (Europastraat) zijn. Hier zal dan ook een afname van de geluidsbelasting gaan plaats vinden. Het aantal geluidgehinderden (absoluut en relatief) wordt daardoor ook veel minder, waardoor de leefbaarheid in de kern zal verbeteren.

3. Fijnstofuitstoot

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

De metingen naar de luchtkwaliteit waar de inspreker naar verwijst, worden niet specifiek uitgevoerd in het kader van de Zuidelijke Randweg Borne. Naar aanleiding van een raadsbesluit is opdracht gegeven om gedurende één jaar de luchtkwaliteit te meten op 3 punten binnen Borne. Het gaat hier om meetpunten binnen de bebouwde kom, namelijk: hoek Twickelerblokweg/Seringenstraat te Borne, Hoek Oonksweg/Prins Bernhardlaan te Borne en de Hoofdstraat te Zenderen. De meetapparatuur is inmiddels geplaatst, maar er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het definitieve rapport zal pas één jaar na de start van de metingen worden opgeleverd.

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

Er worden geen recreatieve verbinding doorsneden door de realisatie van de Zuidelijke Randweg.

5. Overlast

Indien er sprake is onaanvaardbare milieueffecten en daarvoor mitigerende of compenserende maatregelen mogelijk zijn, dan zullen die in het bestemmingsplan of anderszins verzekerd worden. Ten aanzien van geluidoverlast worden de volgende overlastbeperkende maatregelen genomen: het waar mogelijk en doelmatig gebruik maken van geluidreducerend asfalt. Daar waar dit niet mogelijk is (stille wegdekken zijn doorgaans niet goed toepasbaar ter plaatse van kruisingen of krappe bochten) zullen waar doelmatig geluidsreducerende maatregelen als geluidwallen of geluidschermen worden gerealiseerd. Ten aanzien van visuele hinder worden landschappelijke inpassingsmaatregelen genomen zoals de aanleg van een houtwal en het enkel verlichten van de weg ter plekke van kruisingen.

6. Nut en noodzaak

In het MER is een nadere onderbouwing gegeven van nut en noodzaak. Inspreker maakt argumenten niet inzichtelijk waarmee geen inhoudelijk antwoord op dit punt kan worden gegeven.

Conclusie

Inspraakreactie nr.41 leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan en/of MER.

Vooroverleg (art. 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening)

1.

Naam: Waterschap Regge en Dinkel
Adres: Kooikersweg 1
Postcode en woonplaats: 7609 PZ Almelo
Datum: 18-06-2013
Nummer: 13ink05101

Samenvatting inhoud

Wijziging waterloop ter hoogte van de tunnelbak bij de kruising van de Deldensestraat.

Reactie gemeente

De waterloop wordt aangepast.

Conclusie

De aanpassing van de waterloop zal in het bestemmingsplan en ontwerp worden opgenomen.

2.

Naam: Tennet TSO B.V.

Adres: Postbus 718

Postcode en woonplaats: 6800 AS Arnhem

Datum: 20-06-2013

Nummer: 13ink04444

Samenvatting inhoud

Inspreker verzoekt, in het kader van bedrijfsveiligheid, bedrijfscontinuïteit en het consolideren van de TenneT-belangen, om artikel 12 "Leiding-Hoogspanningsverbinding", in zijn geheel te vervangen door de tekst geleverd in de bijlage.

Reactie gemeente

Het verzoek van TenneT wordt niet ingewilligd. De inhoud van het artikel blijft ongewijzigd. Vanwege de consistentie in bestemmingsplannen past de gemeente dezelfde regeling toe als in Woongebied Borne-West. De belangen van TenneT worden hierdoor geborgd.

Conclusie

Artikel 12 Leiding-Hoogspanningsverbinding wordt niet aangepast in het bestemmingsplan conform verzoek.

3.

Naam: Rijkswaterstaat Oost Nederland
Adres: Postbus 9070
Postcode en woonplaats: 6800 ED Arnhem
Datum: 01-07-2013
Nummer: 13ink04879

Samenvatting inhoud

1. Verkeerskundige effecten

In paragraaf 2.4 bereikbaarheid is een tabel opgenomen, waarin een overzicht is gegeven van de intensiteiten op de belangrijkste wegvakken op het wegennet in en rondom Borne. In deze tabel zijn wel wegvakken opgenomen van de A1, maar niet van de A35. Inspreker verzoekt om onderzoek te doen naar de verkeerskundige effecten van de zuidelijke randweg voor de wegvakken Azelo – Buren – Borne-West – Delden en vice versa.

2. Calamiteitenroute

Inspreker merkt op dat in paragraaf 4.5 staat dat de Zuidelijke Randweg als calamiteitenroute dient (U-route). Vanuit het district Oost-Nederland Oost is in het verleden aangegeven, dat een weg met rontondes niet als geschikte U-route wordt gezien. De rotonde met de Steenbakkersweg is geschrapt. Echter, de rotonde bij de Burenweg blijft bestaan. Inspreker geeft aan dat er dus geen sprake kan zijn van een geschikte calamiteitenroute. Bovendien heeft dit een negatief gevolg voor de afwikkeling van verkeer vanaf Plein Westermaat richting aansluiting Borne-West.

Reactie gemeente

1. Verkeerskundige effecten

In paragraaf 2.4 staan de voor de effecten van de realisatie van de Zuidelijke Randweg belangrijkste wegvakken. In de bijlage zal een tabel worden opgenomen met alle onderzochte wegvakken, waaronder de wegvakken Azelo – Buren – Borne-West – Delden en vice versa.

2. Calamiteitenroute

Het verbaast de gemeente dat Rijkswaterstaat de Zuidelijke Randweg niet als calamiteitenroute ziet. Rijkswaterstaat heeft voor snelwegen waarop na een ongeval of stremming het verkeer snel vastloopt, bestaan vaste uitwijkroutes aangelegd. Dit zijn omleidingroutes die gevolgd kunnen worden als de snelweg, bijvoorbeeld door een ongeluk, wordt afgesloten. De vaste uitwijkroutes zijn te herkennen aan de blauwe borden met daarop een U en een nummer. Elke uitwijkroute heeft een eigen nummer. Als de richting die op de U-borden gevolgd wordt, komt de weggebruiker via de omleiding weer terug op de snelweg. De blauwe borden zijn bevestigd aan de bestaande routeborden. In deze bestaande U-routes bevinden zich nu ook, veelal op provinciale wegen, erg veel rotondes. Enkele van deze routes lopen zelfs door bestaande steden. Zijn deze bestaande U-routes dan ook niet geschikt?

Op het moment dat er nu op knooppunt Buren een ongeval plaats vindt en de weg wordt afgesloten zal het verkeer de afrit Borne West (29) nemen, en over de Azelosestraat, spoorwegovergang, Parallelweg, Europastraat, Grotestraat naar toerit Hengelo/Borne (30) rijden, en visa versa. Dus dwars door de kern waar de wegen niet zijn ingericht op deze hoeveelheden verkeer, het zijn allemaal gemeentelijke wegen. Het komt regelmatig voor dat heel Borne vast staat i.v.m. een ongeval op de A1 of A35. De U route van Rijkswaterstaat op de A1 ligt zelfs op dit moment komende vanaf Deventer bij afrit Rijssen (28) via de N347 en N346 door Hengelo naar de toerit Hengelo/Borne (30). Komende vanaf de A35 vanaf Almelo bij afrit Almelo (30) via de H.R. Holstlaan, Nijreessingen en N743 door Zenderen en Borne naar toerit Hengelo/Borne (30).

De Zuidelijke Randweg zoals die nu wordt aangelegd zal in geval van calamiteiten op knooppunt Buren een goede calamiteitenroute zijn voor het verkeer. Dit is ook de reden waarom de eerst geplande rotonde met de Steenbakkersweg wordt vervangen door een verkeerslicht. Zo nodig kan op de nu al aanwezige rotonde met de Burenweg een verkeersagent het verkeer sturen zodat de route nog geschikter wordt. De Zuidelijke Randweg ontlast het onderliggende wegennet van Borne, maar ook van Zenderen en Hengelo omdat de nu ingerichte U-routes in geval van een calamiteit minder gebruikt gaan worden. De Zuidelijke Randweg zorgt ervoor dat de U-route een stuk korter wordt waardoor de overlast voor het onderliggende gebied tot een minimum wordt beperkt.

Conclusie

In de toelichting wordt een tabel opgenomen met alle onderzochte wegvakken.

4.

Naam: Brandweer Twente
Adres: Postbus 1400
Postcode en woonplaats: 7500 BK Enschede
Datum: 19-07-2013 / 29-07-2013
Nummer: 13ink05323 / 13ink05474

Samenvatting inhoud

De veiligheidsregio Twente adviseert op het gebied van de rampenbestrijding en de verantwoording van het groepsrisico op basis van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi) en de circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (Rnvgs). *Inspreker komt op basis van de beschikbaar gestelde stukken tot de conclusie geen advies voor aanvullende maatregelen te hebben.*

1. Uitgangssituatie

Het bestemmingsplan 'Zuidelijke randweg' voorziet in de ontwikkeling van een nieuwe rondweg om de zuidelijke en westelijke zijde van de kern Borne. Op de nieuwe randweg na is er sprake van een conserverend karakter.

2. Risicobronnen

Voor de beoordeling van de externe veiligheid zijn activiteiten met gevaarlijke stoffen van belang. Inspreker spreekt de verwachting uit dat de situatie aan de geldende wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid voldoet.

3. Scenario's en beheersmaatregelen

Omdat de aantallen aanwezige personen niet toenemen door het plan, is er ook geen sprake van een toename van het groepsrisico. Daarmee is er voor ons geen aanleiding om aanvullende maatregelen te adviseren. Bovendien maken de functies in het gebied het niet mogelijk dat er grote groepen verminderd zelfredzame personen aanwezig zijn nabij risicobronnen. Ook zijn er voldoende vluchtwegen die van de risicobronnen af leiden.

Conclusie

Gelet op de omstandigheden - geen toename van het aantal aanwezigen, een goede zelfredzaamheid van de aanwezigen en beperkte risico's - zien wij af van een advies voor aanvullende maatregelen.

Reactie gemeente

De gemeente neemt kennis van de reactie.

Conclusie

Vooroverleg reactie nr.4 leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

5.

Naam: Stichting Twickel

Adres: Postbus 2

Postcode en woonplaats: 7490 AA Delden

Datum: 26-07-2013

Nummer: 13ink05464

Samenvatting inhoud

Inspreker heeft geen bezwaren. Inspreker geeft wel aan dat er geen verbinding met deze route en de Steenbakkersweg enerzijds en de Deldensestraat/Bornsestraat moet komen. Dit zou ongewenst verkeer opleveren door straten die hier niet op gemaakt zijn. Dit is voor inspreker een voorwaarde voor instemming.

Reactie gemeente

De Zuidelijke Randweg is ook een belangrijke ontsluitingsweg van het bedrijventerrein De Veldkamp. Op De Veldkamp is op dit moment al een ontsluiting met de Zuidelijke Randweg in de vorm van een rotonde. In de wegenstructuur van de Veldkamp is de Steenbakkersweg een gebiedsontsluitingsweg, deze zal ook een aansluiting op de Zuidelijke Randweg krijgen in de vorm van een verkeerslicht.

De Zuidelijke Randweg zal geen aansluiting met de Deldensestraat krijgen. De weg zal onder de Deldensestraat door gaan vanaf het verkeerslicht met de Steenbakkersweg richting de Klufft. Er zal dus geen doorgaand verkeer vanaf de Zuidelijke Randweg naar Delden ontstaan, temeer omdat de Leemweg richting de Veldovenweg is afgesloten en omdat de Tichelweg alleen voor bestemmingsverkeer toegankelijk is.

Conclusie

Vooroverleg reactie nr.5 leidt niet tot wijziging van het bestemmingsplan.

