



Scopedocument

Provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding

projectnummer 0477142.100

definitief revisie 01

Scopedocument

Provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding

projectnummer 0477142.100

definitief revisie 01

4 juli 2022

Opdrachtgever

Drs. I.B.M. Lammers

Provincie Overijssel

Luttenbergstraat 2

8012 EE ZWOLLE

Gecontroleerd:

R.H. van Trigt

Datum 4 juli 2022	Beschrijving Definitief	Vrijgave R. van der Velden
-----------------------------	-----------------------------------	--------------------------------------

Inhoudsopgave

Samenvatting

1 Inleiding

- 1.1 Vloedbeltverbinding
- 1.2 Provinciaal inpassingsplan
- 1.3 Scopedocument
- 1.4 Leeswijzer

2 Tracé Vloedbeltverbinding

- 2.1 Beschrijving wegontwerp
- 2.2 Principes landschappelijke inpassing

3 Uit te voeren onderzoeken

- 3.1 Inleiding
- 3.2 Bodem
- 3.3 Duurzaamheid
- 3.4 Externe veiligheid
- 3.5 Geluid
- 3.6 Gezondheid (GES)

1	3.7 Luchtkwaliteit	10
	3.8 Natuur	10
2	3.9 Niet Gesprongen Explosieven (NGE)	10
2	3.10 Stikstofdepositie	10
2	3.11 Trillingen	11
2	3.12 Verkeersmodel	11
2	3.13 Watertoets	11
3	4 Participatie	12
3	4.1 Participatiemomenten PlanMER	12
8	4.2 Participatiemomenten Provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding	12
9	5 Reactiemogelijkheid	13
9	5.1 Proces Scopedocument	13
9	5.2 Doorkijk Provinciaal inpassingsplan	13
9	Bijlage	14
9	Bijlage 1: Wegontwerp Vloedbeltverbinding	
9	Bijlage 2: Ontwerpnotitie Vloedbeltverbinding	

Samenvatting

In voorliggend Scopedocument worden de uitgangspunten voor het op te stellen provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding, een nieuwe provinciale weg tussen aansluiting Borne-West op de A1/A35 en de N743 tussen Almelo en Zenderen inclusief een korte boog naar de N744, uiteengezet.

Het Scopedocument bevat een beschrijving van het tracé inclusief de uitgangspunten voor de landschappelijke inpassing van de nieuwe provinciale weg. Daarnaast worden in het Scopedocument de nog uit te voeren onderzoeken beschreven. Dit document vormt de basis van de werkzaamheden die voor het provinciaal inpassingsplan zijn en worden uitgevoerd.

Na vaststelling van het Scopedocument door Gedeputeerde Staten kan een ieder zijn of haar reactie inbrengen op het Scopedocument. De ontvangen reacties zullen worden samengevat en beantwoord en waar mogelijk worden meegenomen in de verdere uitwerking van het wegontwerp van de Vloedbeltverbinding, de landschappelijke inpassing, de uit te voeren onderzoeken en het op te stellen Provinciaal inpassingsplan.

Na het vaststellen van het Scopedocument wordt ook gestart met de onderzoeken en het opstellen van het inpassingsplan.

Het Scopedocument is ook het document dat aan de gemeenteraden van Almelo en Borne wordt verzonden. Met het Scopedocument worden de gemeenteraden gehoord op basis van artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening.

1 Inleiding

1.1 Vloedbeltverbinding

De Vloedbeltverbinding is een nieuwe provinciale weg tussen de aansluiting Borne-West op de A1/A35 en de N743 tussen Almelo en Zenderen inclusief een korte boog naar de N744. De weg moet een bijdrage leveren aan het verminderen van de filedruk op de A1/A35, het robuuster maken van het regionale wegennet tussen Almelo en Hengelo en het verminderen van het verkeer op de N743 in de bebouwde kom van Zenderen en door Borne. De grote hoeveelheden verkeer in het gebied in combinatie met de structuur van het wegennet is de belangrijkste oorzaak van het grote aantal ongevallen op de A1/A35, de verkeersinfarcten rondom de samenloop van de A1/A35 en de files op de N743, met bijbehorende verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten door en in de bebouwde kom van Zenderen en Borne.

1.2 Provinciaal inpassingsplan

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

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

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

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

1.3 Scopedocument

Voorafgaand aan het opstellen van het Provinciaal inpassingsplan is dit Scopedocument opgesteld. Dit Scopedocument beschrijft welke activiteiten de provincie Overijssel de komende periode uitvoert om te komen tot een (Ontwerp) Provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding.

1.4 Leeswijzer

Het Scopedocument beschrijft na deze inleiding in hoofdstuk 2 het tracé van de Vloedbeltverbinding in woord en beeld. In dit hoofdstuk is ook het principe van de inpassing in het landschap geschetst. Hoofdstuk 3 beschrijft welke onderzoeken de komende tijd worden uitgevoerd. Hoofdstuk 4 beschrijft de participatie voor het project Vloedbeltverbinding. Tot slot beschrijft hoofdstuk 5 de reactiemogelijkheid op dit document.

2 Tracé Vloedbeltverbinding

2.1 Beschrijving wegontwerp

Het tracé voor de Vloedbeltverbinding is mede op basis van gesprekken met omwonenden verder uitgewerkt. In bijlage 1 van dit document is het wegontwerp in groot formaat opgenomen. In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten van het wegontwerp beschreven. In bijlage 2 worden de ontwerpprincipes verder toegelicht in de ontwerpnotitie. Hierin wordt dieper ingegaan op de technische details van het wegontwerp.

Het tracé kan grofweg worden onderverdeeld in het deel tussen Borne-West en de aansluiting op de bestaande provinciale weg N743 Almelo – Hengelo nabij Twence (kmp 52,2) en het deel waarbij provinciale weg N744, Zenderen – Albergen, plaatselijk bekend als Albergerweg, is verlegd naar dit punt vanaf de Bornse beek (kmp 0,920), de zogenoemde korte boog om Zenderen.

Het tracé begint bij de op- en afrit van afslag Borne-West. De nieuwe weg gaat vanaf deze op- en afrit van Rijksweg A1/A35 tussen de rijksweg en het bedrijfsperceel richting het noordwesten en volgt daarbij de A1/A35. Dit deel wordt een zogeheten gebiedsontsluitingsweg, max 80 km/u, met gescheiden rijbanen en een verwachte verkeersintensiteit van ongeveer 15.000 motorvoertuigen per etmaal. Op dit type weg worden geen percelen of lokale wegen aangesloten. De afstand tussen kruispunten bedraagt bij voorkeur niet minder dan 3 km en de kruispunten worden vormgegeven met rotondes. Op deze wegen hoort het landbouwverkeer en eventuele lokale verkeer naar de aanliggende percelen te worden afgewikkeld via een parallelweg of een parallel reeds aanwezige lokale weg. Bij turborotondes dienen de fietsers bij voorkeur ongelijkvloers te kruisen.

Een en ander zoals ook in de richtlijnen van het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) wordt aanbevolen.

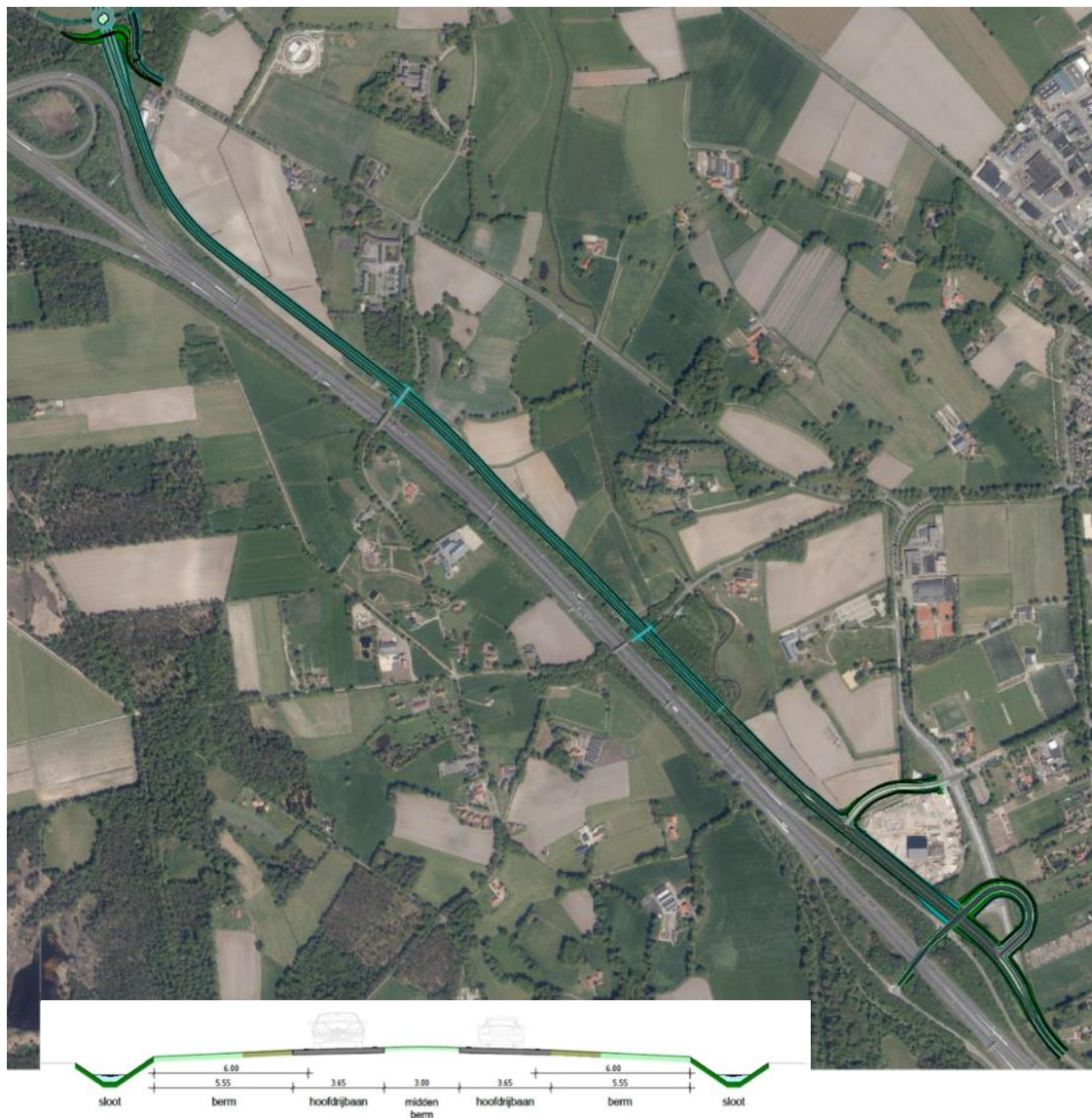
De Vloedbeltverbinding loopt evenwijdig aan de A1/A35, op zo kort mogelijke afstand, rekening houdend met de benodigde ruimte voor een mogelijke toekomstige verbreding van de A1/A35. De afstand tot het crematorium aan de Hosbekkeweg wordt zo groot mogelijk gehouden en aan de noordkant van de Vloedbeltverbinding wordt hier een brede bosstrook aangeplant bestaand uit inheems plantmateriaal aansluitend op het nattere karakter van het beekdal. Groenblijvende beplanting maakt onderdeel uit van het plantmateriaal zodat ook in de winter sprake is van een groene afscherming.

De weg gaat onder de Bloksteegweg en de Kuipersweg door en ligt tot aan de Kuipersweg tussen de hoogspanningsleiding en de snelweg in. Ter plaatse van de coupures door de terpen van de Bloksteegweg en Kuipersweg wordt een viaduct aangebracht, waarbij de hoogteligging van deze wegen niet wordt gewijzigd.

Ter plaatse van en na de Kuipersweg buigt de Vloedbeltverbinding een beetje uit en ligt dan ten noordoosten van de hoogspanningsleiding, omdat hier tussen de hoogspanningsmasten en de A1/A35 onvoldoende ruimte is voor de nieuwe weg.

Ter hoogte van knooppunt Azelo buigt de nieuwe weg met de boog A1 Hengelo-Deventer van het knooppunt mee naar het noorden. Hij kruist de Bornerbroeksestraat nabij de kruising met de Braamhaarsstraat.

De kruisingen worden gecombineerd in één rotonde, net buiten het bosperceel op de hoek van de Braamhaarsstraat. Het hierboven beschreven deel van de Vloedbeltverbinding heeft geen perceelsontsluitingen en geen parallelweg.



Figuur 2.1 Tracé Vloedbeltverbinding zuidelijk deel vanaf Borne-West



Figuur 2.2 Uitsnede van het tracé bij kruising met Braamhaarsstraat en Bornerbroeksestraat

De Bornerbroeksestraat wordt tussen de Hosbakkeweg en de Braamhaarsstraat afgewaardeerd naar een 60 km/uur-weg, met handhaving van het bestaande fietspad. De afwaardering van bestaande wegen wordt met verkeersbesluiten geregeld op grond van de Wegenverkeerswet. Deze besluiten maken geen onderdeel uit van het provinciaal inpassingsplan. De Bornerbroeksestraat is tevens de parallelle route voor langzaam en lokaal (landbouw) verkeer en daarom is er langs dit gedeelte van de nieuwe weg geen parallelvoorziening nodig. Fietsers langs de Bornerbroeksestraat kruisen de Vloedbeltverbinding via een fietstunnel aan de zuidzijde van de rotonde (zie figuur 2.2).

Na de rotonde Braamhaarsstraat draait de weg in een ruime boog naar het noordoosten, doorsnijdt de Haares en kruist de Kleine Doorbraak, waarna de spoorlijn Almelo-Hengelo zo recht mogelijk en ongelijkvloers wordt gekruist. De Zeilkerweg wordt aangesloten op de parallelweg langs dit deel van de Vloedbeltverbinding. Ter weerszijden van het spoor wordt een brug parallel aan het spoor over de onderdoorgang aangebracht. Aan de zuidwestzijde is de brug bedoeld voor de verbinding van de recreatieve fietsroute langs de Kleine Doorbraak en het ontsluiten van het agrarische

perceel aan de noordzijde van de onderdoorgang. Aan de noordoostzijde is de brug bedoeld voor de fietssnelweg F35 en wordt een deel ecologisch ingericht voor de passage van ruiters en groot wild. De route over de Zeilkerweg tussen Zenderen en de Grote Bavenkelsweg wordt dus afgesloten voor automobilisten/landbouwverkeer.

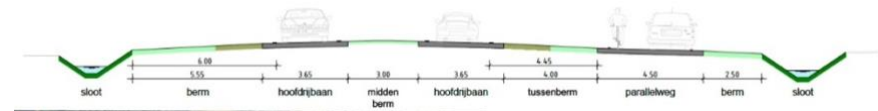


Figuur 2.3 Tracé Vloedbeltverbinding kruising Kleine Doorbraak en Spoorlijn

De weg volgt de rand van de voormalige stortplaats op het terrein van het afvalverwerkingsbedrijf van Twence en buigt met de rand van dit terrein mee tot aan de huidige N743 tussen Zenderen en Almelo. Tussen de rotonde Bornerbroeksestraat/ Braamhaarsstraat en de rotonde bij Twence krijgt de weg een parallelweg aan de oostzijde ter ontsluiting van percelen en voor verbinding van lokaal agrarisch verkeer en het fietsverkeer. Tussen het Middenvlier en de Zeilkerweg wordt de parallelweg aangeduid als fietsstraat. Dit ten behoeve van de toekomstige route van de F35, die gebruik maakt van dezelfde ongelijkvloerse kruising met het spoor, omdat de F35 in Borne aan de zuidwestzijde van het spoor komt en in de gemeente Almelo aan de noordoostzijde wordt aangebracht.



Figuur 2.4 Tracé Vloedbeltverbinding noordelijk deel vanaf rotonde Braamhaarsstraat – Bornebroeksestraat



Op de rotonde Twence sluit de nieuwe N744 (vanuit Albergen) en de uitweg van Twence aan. Het doorgaande verkeer naar Almelo volgt vanaf de nieuwe rotonde de huidige N743.

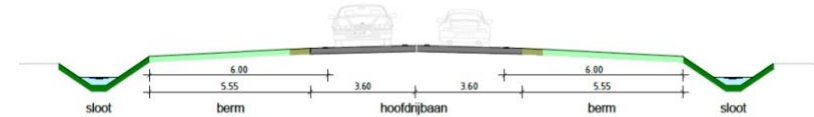
Het tweede deel betreft de verlegde N744 (Albergerweg). Deze weg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (80 km/uur), maar door zijn ligging in de omgeving heeft deze weg nog wel percelen die rechtstreeks op de weg aansluiten en ook het landbouwverkeer heeft geen aparte voorziening en mag van de hoofdrijbaan gebruik maken. Om die reden en het feit dat de verkeersintensiteit relatief laag is (circa 8.000 motorvoertuigen per etmaal) worden deze perceelsontsluitingen en aansluitingen van zijwegen ook toegestaan op het verlegde deel van de N744 (korte boog). Wel wordt in verband met een veilig wegontwerp rekening gehouden met de aanleg van een grote obstakelvrije afstand (6 m) en brede verharding (7,20 m).

De nieuwe N744 loopt met een ruime boog ten noorden van Zenderen om vlak voor de brug over de Bornse Beek aan te sluiten op de bestaande N744 richting Albergen. Na overleg met de grondeigenaren in het gebied en de studie naar de landschappelijke inpassing van de Vloedbeltverbinding tussen de Bornse Beek en de Almelosestraat (N743) is dit tracé verder uitgewerkt.

Daarbij volgt het tracé zoveel als mogelijk de bestaande perceelsgrenzen. Hierdoor worden op dit deel restpercelen of minder goed bruikbare gronden na aanleg van de nieuwe weg verminderd.

De weg naar Zenderen (Almelosestraat) sluit aan op de N744 met een rotonde. Zoals genoemd wordt landbouwverkeer toegestaan. De Elhorsterweg krijgt een aansluiting op deze weg. Ter plaatse van de Elhorsterweg worden in de hoofdrijbaan middengeleiders aangebracht om zo veilig te kunnen uitwisselen met de N744 en deze over te steken. De bestaande (verlaten) hoofdrijbaan van de N744 wordt vanaf de brug over de Bornse beek tot Zenderen afgesloten voor doorgaand verkeer. Het fietspad langs de N744 blijft wel de bestaande route volgen.

De N743 tussen Twence en de bebouwde kom van Borne wordt buiten de bebouwde kom afgewaardeerd naar een 60 km/uur-weg. Binnen de bebouwde kom van Zenderen wordt de "oude" N743 en de N744 heringericht naar een 30 km/uur-regime. Ook voor deze aanpassingen worden verkeersbesluiten genomen die geen onderdeel uitmaken van het provinciaal inpassingsplan.



Figuur 2.5 Tracé Vloedbeltverbinding, korte boog

2.2 Principes landschappelijke inpassing

Als onderdeel van het provinciaal inpassingsplan en het wegontwerp wordt het landschapsplan in goed overleg met de betrokken eigenaren en (natuur)verenigingen opgesteld. De landschappelijke inpassing van het tracé wordt uitgewerkt en opgenomen in het Provinciaal inpassingsplan.

Binnen de uiteindelijke plangrens van het Provinciaal inpassingsplan zullen naast de nieuwe weg (bestemming Verkeer) ook de landschappelijke elementen die worden toegevoegd bij de aanleg van de Vloedbeltverbinding een passende bestemming krijgen (bijvoorbeeld een bestemming voor Groen, Natuur, Water, etc.) met eventuele aanduidingen. Daarmee maakt het provinciaal inpassingsplan ook de landschappelijke inpassing mogelijk en wordt deze positief bestemd.

Aan de hand van een analyse van het huidige landschap worden voor de Vloedbeltverbinding een aantal principe-dwarsprofielen opgesteld voor de weg en de aansluiting van die weg op de directe omgeving. Een impressie van deze principes is hieronder met foto's weergegeven:



Figuur 2.6 Impressie Vloedbeltverbinding, met bosschages en groene middenberm (bron: Google Maps)



Figuur 2.7 Impressie Vloedbeltverbinding, zonder groene afscherming (bron: Google Maps)



Figuur 2.8 Impressie Vloedbeltverbinding, korte boog (bron: Google Maps)

De door de omgeving aangedragen onderwerpen en aspecten ten aanzien van het landschap worden meegenomen in het landschapsplan voor de Vloedbeltverbinding. De maatregelen uit dit landschapsplan worden ook fysiek opgenomen binnen de begrenzing van het Provinciaal inpassingsplan.

3 Uit te voeren onderzoeken

3.1 Inleiding

Voor een goede ruimtelijke ordening en een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zijn er diverse wetten en regels in Nederland die verplichten tot het doen van onderzoeken bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Ook voor de Vloedbeltverbinding moeten diverse onderzoeken worden uitgevoerd. De samenvatting en conclusies van deze onderzoeken worden in de toelichting van het provinciaal inpassingsplan verwerkt. De onderzoeksrapportages worden als bijlage toegevoegd aan het Provinciaal inpassingsplan. In dit hoofdstuk worden de uit te voeren onderzoeken voor het Provinciaal inpassingsplan toegelicht.

3.2 Bodem

Om te beoordelen of de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik als nieuwe provinciale weg (de Vloedbeltverbinding) wordt eerst een historisch bodemonderzoek uitgevoerd (NEN 5725) waaruit zal blijken of een verkennend bodemonderzoek naar de milieuhygiënische situatie nodig is (NEN 5740) en wat de belangrijkste aandachtspunten daarin zijn.

3.3 Duurzaamheid

In de provinciale Omgevingsvisie is duurzaamheid één van de rode draden. Duurzaamheid is uitgewerkt in vijf kwaliteitsambities die worden meegenomen in het provinciaal inpassingsplan, te weten:

- Een klimaatbestendig Overijssel
- Een duurzame energiehuishouding
- Kringlopen sluiten, ofwel toegroeien naar een circulaire economie
- Beter benutten van ruimte, bestaande bebouwing en infrastructuur
- Natuur en biodiversiteit.

3.4 Externe veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes.

De Vloedbeltverbinding wordt geen route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Door de aanleg van de Vloedbeltverbinding worden geen extra (beperkt) kwetsbare objecten toegevoegd die relevant zijn voor de externe veiligheid. Wel worden de bestaande transportroutes en inrichtingen in kaart gebracht met de mogelijke effecten hiervan op de Vloedbeltverbinding.

3.5 Geluid

Om de geluidseffecten van de Vloedbeltverbinding op de directe omgeving te onderzoeken wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar het wegverkeerslawaai. Het gaat hierbij om de geluidgevolgen van de aanleg van de nieuwe Vloedbeltverbinding en het deel van de N743 tussen de Nijreessingel (in Almelo) en Twence vanwege de verwachte verkeerstoename.

Met het onderzoek moet duidelijk worden op welke wegen er sprake is van een toename of afname van de geluidbelasting en of er sprake is van een overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting vanwege de aan te leggen Vloedbeltverbinding. Als dit het geval is zullen passende maatregelen worden onderzocht.

3.6 Gezondheid (GES)

GES staat voor gezondheidseffectscreening. GES is ontwikkeld om bij ruimtelijke planvorming in beeld te brengen wat de werkelijke gezondheidsrisico's zijn, in aanvulling op wettelijke milieunormen of afspraken, die lang niet altijd voldoende zijn om risico's en klachten te vermijden. Niet alleen de feitelijke kwaliteit in de omgeving wordt daarbij in aanmerking genomen, maar ook het aantal blootgestelde mensen.

Vijf bronnen (bedrijven, wegverkeer, railverkeer, waterverkeer en vliegverkeer) worden beoordeeld op een aantal milieusegmenten. Dit geeft een beeld van de grootte van het gezondheidseffect (GES-score) en het aantal mensen dat er last van heeft (woningscore). De GES is een screeningsinstrument, geen wettelijk toetsingsinstrument.

3.7 Luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit bevat wettelijke grenswaarden die aan concentraties van verontreinigende stoffen in de lucht worden gesteld.

Voor de Vloedbeltverbinding worden deze concentraties berekend. In het rekenmodel worden alle relevante wegvakken (wegvakken met een voor luchtkwaliteit relevante toe- of afname van verkeer en de nieuwe Vloedbeltverbinding) meegenomen. De relevante toe- en afnames van verkeer worden berekend en beschreven in het provinciaal inpassingsplan.

3.8 Natuur

Door middel van een bureauonderzoek wordt informatie over de actuele natuurwaarden in het plangebied en directe omgeving verzameld. Dit gebeurt aan de hand van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) en de rapportage 'Natuur- en landschapskartering Zenderen' van Ecogroen als onderdeel van het PlanMER (april, 2021).

De bestaande rapportage geeft een goede basis voor de bureaustudie aangezien het bestaat uit een nauwkeurig, seizoensdekkend en recent beeld (recente vijf jaar) van de door derden waargenomen voorkomende beschermde soorten in en in de directe omgeving van het plangebied.

Het plangebied en de directe omgeving worden tijdens een terreinbezoek verkend. Hierbij wordt de mogelijke functie als leefgebied voor beschermde soorten beoordeeld. Het gaat hier om een deskundigenoordeel op basis van de fysieke gesteldheid van het terrein (biotopenonderzoek).

3.9 Niet Gesprongen Explosieven (NGE)

Voor de Vloedbeltverbinding wordt een vooronderzoek uitgevoerd naar niet gesprongen explosieven. Voor het uitvoeren van werkzaamheden in de bodem is mede vanwege handelingen in de Tweede Wereldoorlog een vooronderzoek noodzakelijk. Dit vooronderzoek dient te worden opgesteld volgens het Certificatieschema Vooronderzoek en Risicoanalyse ontplofbare oorlogsresten. Het resultaat van het vooronderzoek omvat een rapportage en een daarbij behorende digitale bodembelastingkaart.

3.10 Stikstofdepositie

De realisatie van de Vloedbeltverbinding is in beginsel geen project dat een grote zelfstandige verkeerstoename veroorzaakt. De verwachting is dat er door de Vloedbeltverbinding geen noemenswaardige extra voertuigen in het gebied gaan rijden, wel zal de route van het verkeer wijzigen. Dit wordt onderzocht met de verkeersgegevens uit het meest recente regionale verkeersmodel. Voorbeeld: wegen naar en door Zenderen worden minder belast met verkeer en de doorgaande route met veel verkeer wordt de Vloedbeltverbinding. Door de nieuwe weg zal vooral het bestaande verkeer zich anders verdelen over het wegennet.

Dit nieuwe verkeersbeeld kan effecten hebben op de stikstofdepositie. Om deze effecten in beeld te brengen wordt een stikstofberekening uitgevoerd met de meest recente versie van het Aeries-rekenprogramma. Indien uit de stikstofberekening blijkt dat de stikstofdepositie als gevolg van de Vloedbeltverbinding te hoog is worden passende maatregelen getroffen.

3.11 Trillingen

Als maat voor de mogelijke kans op hinder en/of schade veroorzaakt door trillingen van de Vloedbeltverbinding wordt uitgegaan van de aanbevelingen die volgen uit de door SBR opgestelde trillingsrichtlijn.

Door de contouren en ligging van voor trillingen gevoelige objecten met elkaar te combineren wordt bepaald voor welke objecten verhoogde kans op trillingen niet zonder meer is uit te sluiten. Deze objecten zijn voor de definitieve nieuwe situatie van belang.

Ook in de aanlegfase als er werkzaamheden worden uitgevoerd is trillinghinder voor de directe omgeving relevant. Eisen die voor uitvoering van werkzaamheden voor het beperken van trillinghinder van toepassing zijn worden opgenomen in de aanbestedingsdocumenten. De aannemer dient zich aan deze voorwaarden te houden.

3.12 Verkeersmodel

De Provincie Overijssel ontwikkelt samen met haar partners het Regionaal Verkeersmodel Overijssel 2022 (RVMO 2022). Het nieuwe verkeersmodel wordt gebruikt om berekeningen voor de jaren 2030 en 2040 uit te voeren. In de PlanMER is gebruik gemaakt van het destijds opgestelde en beschikbare verkeersmodel.

Voor het Provinciaal inpassingsplan wordt een zo actueel mogelijk verkeersmodel inclusief de verwachtingen naar de toekomst (2030 en 2040) gebruikt. Deze actuele verkeersgegevens worden ook gebruikt in de andere nog uit te voeren onderzoeken.

Het meest actuele verkeersmodel is nodig om aan te kunnen tonen hoeveel verkeer van de Vloedbeltverbinding gebruik zal maken en welke toe- en afnames op de andere wegen zullen plaatsvinden. Het verkeersmodel levert ook de informatie om voor bestaande kruispunten, specifiek ook die in Almelo, te kunnen beoordelen of deze het verkeer kunnen afwikkelen.

3.13 Watertoets

Door de aanleg van de Vloedbeltverbinding neemt het verhard oppervlak toe. Hemelwater dat op de nieuwe weg valt zal via bermsloten zijn weg moeten vinden naar het bestaande watersysteem in beheer bij waterschap Vechtstromen. De watertoets bestaat eerst uit een analyse van het huidige watersysteem zoals onder andere de Azelerbeek, Kleine Doorbraak, etc.

Daarna wordt de impact van de Vloedbeltverbinding op het watersysteem en maatregelen om het watersysteem te compenseren beschreven.

Tot slot worden de conclusies vertaald naar het (weg)ontwerp. Uit de watertoets volgt ook of er een watervergunning noodzakelijk is en zo ja voor welke onderdelen van het wegontwerp.

4 Participatie

4.1 Participatiemomenten PlanMER

De Provincie Overijssel en gemeenten Almelo en Borne hebben bij het tot stand komen van de PlanMER Vloedbeltverbinding diverse contactmomenten georganiseerd om omwonenden en belangstellenden te informeren.

4.2 Participatiemomenten Provinciaal inpassingsplan Vloedbeltverbinding

Ook bij het opstellen van het PIP is er grote aandacht voor participatie en communicatie, dit mede naar aanleiding van de vergadering van Provinciale Staten van 15 december 2021. Dit draagt bij aan de inhoudelijke en procesmatige kwaliteit van het project en daarmee aan het draagvlak. De Provincie Overijssel heeft een Participatiecode vastgesteld welke gehanteerd wordt voor dit project. De relevante elementen voor dit project zijn:

- De inbreng vanuit de maatschappij wordt gedurende het gehele planproces meegenomen;
- Aandacht voor het in beeld krijgen van alle belanghebbenden zodat ze in een vroeg stadium betrokken kunnen worden;
- Onderbouwen van de keuze voor het niveau van participatie, het moment van participatie en de wijze van uitvoering zodat Provinciale Staten dan kan beoordelen;
- Zorgdragen voor transparante participatie;
- Informeren van Provinciale Staten door middel van informatiesessies en/of tussentijdse rapportages.

Scopedocument

- Rond de zomer 2022 wordt een zogeheten 'Scopedocument' (het voorliggende document) ter inzage gelegd. Hierover wordt gecommuniceerd via de website van de provincie alsook actief via de mail. De omgeving wordt gevraagd daarop te reageren. Gelet op de zomerperiode wordt het document acht weken ter inzage gelegd.

Formele reactiemomenten

- In het najaar van 2022 wordt de formele ruimtelijke procedure (in het kader van de Wet ruimtelijke ordening) gestart. Op het Ontwerp-PIP kan door iedereen een zienswijze worden ingediend. Hierover wordt gecommuniceerd via de website alsook actief via de mail en persberichten. De omgeving wordt gevraagd daarop te reageren.
- Vervolgens maakt de provincie mede op basis van de zienswijze een definitief PIP dat aan Provinciale Staten ter vaststelling zal worden voorgelegd (eerste helft 2023). Tegen het vastgestelde PIP kan in beroep worden gaan. Hierover wordt gecommuniceerd via de website alsook actief via de mail en persberichten.

Keukentafelgesprekken

Sinds begin maart 2022 zijn zogeheten keukentafelgesprekken gevoerd met eigenaren en direct omwonenden om de effecten van het nieuwe tracé op de persoonlijke situatie te bespreken. In die gesprekken zijn en worden de mogelijkheden verkend om, indien relevant, gronden te verwerven en om afspraken te maken over het in de toekomst zo goed mogelijk ontsluiten van de percelen, zowel 'wonen' als 'agrarisch'. Ook is en wordt gekeken naar mogelijkheden voor eventuele (her)verkaveling om de nadelige effecten van de nieuwe weg op de bedrijfsvoering te compenseren. De afspraken tijdens die gesprekken zijn en worden per mail teruggekoppeld. De keukentafelgesprekken worden in 2022 afgerond.

5 Reactiemogelijkheid

5.1 Proces Scopedocument

Het Scopedocument beschrijft het proces om te komen tot een Provinciaal inpassingsplan voor de Vloedbeltverbinding. Met een reactie op het Scopedocument kan eenieder reageren op het wegontwerp, de onderzoeken en de te doorlopen ruimtelijke procedure.

Consultatietermijn

Het Scopedocument wordt vanaf 15 juli 2022 gedurende acht weken ter inzage gelegd tot 9 september 2022. Gedurende deze termijn kan eenieder reageren op het Scopedocument door een mail te sturen naar vloedbeltverbinding@overijssel.nl onder vermelding van “Reactie Scopedocument” en het vermelden van uw naam en adres

Vragen

Vragen over de Vloedbeltverbinding kunnen aan het projectteam van de provincie Overijssel worden gesteld via de e-mail aan: vloedbeltverbinding@overijssel.nl. Daarnaast kan telefonisch contact worden opgenomen met de omgevingsmanager mevrouw C. Evers (06-11 30 78 58).

Het Scopedocument wordt toegestuurd aan de (voor)overlegpartners en aan de direct betrokkenen en gepubliceerd op de website van de provincie Overijssel. Met het Scopedocument worden tevens de gemeenteraden van Almelo en Borne gehoord in het kader van artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening.

In een reactienota worden de ontvangen reacties op het Scopedocument beantwoord. De ontvangen reacties worden meegenomen bij de verdere uitwerking van de Vloedbeltverbinding, de uit te voeren onderzoeken en het Provinciaal inpassingsplan.

5.2 Doorkijk Provinciaal inpassingsplan

De bestaande kennis uit eerdere studies en afwegingen, de uitwerking van het wegontwerp en landschappelijke inpassing en de uit te voeren onderzoeken zijn de basis van het Provinciaal inpassingsplan.

Dit inpassingsplan wordt wettelijk gepubliceerd en ter inzage gelegd zoals is vastgelegd in de Wet ruimtelijke ordening.

Het Ontwerp Provinciaal inpassingsplan zal eind 2022 worden gepubliceerd en wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd (artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening). Gedurende de terinzagelegging is het mogelijk om zienswijzen in te dienen tegen het Ontwerp Provinciaal inpassingsplan.

De ontvangen zienswijzen inclusief de beantwoording daarvan en het Provinciale inpassingsplan wordt door Gedeputeerde Staten voorgelegd aan Provinciale Staten van de provincie Overijssel voor vaststelling.

Na vaststelling, in het eerste kwartaal van 2023, van het Provinciaal inpassingsplan is er de mogelijkheid om in beroep te gaan bij de Raad van State.

Na afloop van de beroepstermijn (zonder ingediende beroepen) of na uitspraak van de Raad van State zal het Provinciaal inpassingsplan dan onherroepelijk zijn.

Bijlagen

- Bijlage 1:** **Wegontwerp Vloedbeltverbinding**
Bijlage 2: **Ontwerpnotitie Vloedbeltverbinding**

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

Copyright © 2022

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

Over Antea Group

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

.....

Contactgegevens

Zutphenseweg 31D
7418 AH DEVENTER
Postbus 321
7400 AH DEVENTER

www.anteagroup.nl